

Las Zonas Metropolitanas de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta: trayectorias y desafíos

Erika Patricia Cárdenas Gómez



El Colegio de Jalisco

**LAS ZONAS METROPOLITANAS DE
ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA:
TRAYECTORIAS Y DESAFÍOS**

TEMAS DE ESTUDIO

Asociados Numerarios de El Colegio de Jalisco

Ayuntamiento de Guadalajara
Ayuntamiento de Zapopan
El Colegio de México, A.C.
El Colegio de Michoacán, A.C.
Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología
Gobierno del Estado de Jalisco
Instituto Nacional de Antropología e Historia
Subsecretaría de Educación Superior-SEP
Universidad de Guadalajara

Javier Hurtado
Presidente

Roberto Arias de la Mora
Secretario General

**LAS ZONAS METROPOLITANAS DE
ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA:
TRAYECTORIAS Y DESAFÍOS**

ERIKA PATRICIA CÁRDENAS GÓMEZ



EL COLEGIO
de
JALISCO

Esta publicación fue arbitrada por pares académicos, recibida por el Consejo Editorial de El Colegio de Jalisco el día 5 del mes de marzo del año 2019 y aceptada para su publicación el día 13 del mes de agosto del año 2019.

338.4791 C266z

Cárdenas Gómez, Erika Patricia

Las Zonas Metropolitanas de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta : trayectorias y desafíos / Erika Patricia Cárdenas Gómez -- 1ª. ed. -- Zapopan, Jalisco : El Colegio de Jalisco, 2019.

[272] p. : gráfs., tablas, fots. (b/n), maps. (b/n) ; 23 cm. -- (Investigación)

Incluye bibliografía: p. 249-271

ISBN 978-607-8657-17-9

1. Turismo - México - Costas. 2. Turismo - México - Aspectos sociales. 3. Urbanización - México - Costas. 4. Desarrollo económico - México - Costa del Pacífico - Siglo XX. 5. Desarrollo económico - México - Caribe, Zona del - Siglo XX.

© D.R. 2019, El Colegio de Jalisco, A.C.

5 de Mayo 321

45100, Zapopan, Jalisco

ISBN 978-607-8657-17-9

Primera edición, 2019

Impreso y hecho en México

Printed and made in Mexico

A Dios.

A mis padres, Arnulfo Cárdenas Arias y Ofelia Gómez Villalobos.

A mi hija Andrea Isabel Arellano Cárdenas.

A mi auxiliar Andrea Chávez Magaña.

*Y a todas las personas que colaboraron
para que esta obra llegará a buen puerto.*

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	9
LAS ZONAS METROPOLITANAS EN MÉXICO Y EL TURISMO	19
La ciudad, el proceso de urbanización en el mundo y las zonas metropolitanas.	20
<i>El paso de ciudad a zona metropolitana en México</i>	33
El ABC del turismo	37
El turismo en México: las políticas, los estudios, las cifras y las tendencias	41
<i>Políticas turísticas en México</i>	43
<i>Los estudios del turismo en México</i>	46
<i>Tendencias de la actividad turística en México</i>	50
Impactos del turismo: origen y desarrollo de ciudades en México	55
EL ORIGEN Y POBLAMIENTO DE ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA	57
Acapulco: origen y evolución	57
<i>El nacimiento y desarrollo de Acapulco como destino turístico</i>	58
<i>Poblamiento y urbanización</i>	63
<i>Algunos aspectos turísticos</i>	68
Cancún: origen y evolución.	72
<i>Poblamiento y urbanización</i>	79
<i>Atractivos naturales y culturales</i>	81
<i>Llegada de turistas a Cancún</i>	82

Puerto Vallarta: origen y evolución	85
<i>Poblamiento y urbanización</i>	88
<i>Los atractivos naturales y culturales</i>	90
<i>El arribo de turistas</i>	92
CONSTITUCIÓN, CARACTERIZACIÓN Y DESAFÍOS DE LAS ZONAS	
METROPOLITANAS DE ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA	97
La Zona Metropolitana de Acapulco (ZMA)	99
<i>Algunos datos económicos de la ZMA</i>	106
<i>Administración pública</i>	107
<i>Problemáticas y desafíos de la ZMA</i>	108
La Zona Metropolitana de Cancún (ZMC)	121
<i>Algunos datos económicos de la ZMC.</i>	125
<i>Administración pública</i>	126
<i>Problemáticas y desafíos de la ZMC.</i>	128
La Zona Metropolitana de Puerto Vallarta (ZMPV)	143
<i>Algunos datos socioeconómicos de la ZMPV</i>	149
<i>Administración pública</i>	150
<i>Problemáticas y desafíos en la ZMPV</i>	152
Dinámicas comunes y divergentes en las zonas metropolitanas de estudio	164
MÉCANISMOS DE COORDINACIÓN METROPOLITANA	
EN ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA.	169
El diseño organizacional de los Fondos Metropolitanos.	176
Coordinación metropolitana en Acapulco	179
Coordinación metropolitana en Cancún	182
Coordinación metropolitana en Puerto Vallarta	184
CONCLUSIONES.	189
ANEXOS	199
FUENTES.	249

INTRODUCCIÓN

Actualmente la mayoría de la población mundial se concentra en asentamientos urbanos, tendencia que ha estado presente desde hace varias décadas en latitudes de Europa, Latinoamérica, Norteamérica y Oceanía. En años recientes se han incorporado a dicha dinámica los continentes de África y Asia (United Nations, 2014).

Así pues, “uno de los rasgos distintivos de nuestra época es la aparición y proliferación de grandes metrópolis” (Perló, 2004, p. 1). Al grado es esta efervescencia que unos le llaman el siglo metropolitano (OCDE, 2016). En el aspecto académico, su trascendencia se observa en el aumento de trabajos de investigación que tienen como objeto de estudio el análisis de las zonas metropolitanas. “El interés por el tema no es gratuito si se considera que en la etapa actual parece inevitable que las actividades económicas y la población se concentre en las grandes metrópolis” (Hernández y Chapa, 2011, p. 9). Pero esta tendencia no tiene relación con el número de personas que toman las decisiones en la sociedad (Perló, 2004, p. 1).

México no escapa a esta dinámica, dado que empezó a urbanizarse a partir de 1940. Dicho proceso ha sido rápido, pues seis décadas bastaron para convertirlo en un país metropolitano. Actualmente, más de la mitad de la población mexicana se concentra en una de las 74 zonas metropolitanas que existen en el territorio nacional (SEDATU¹-CONAPO

1 Por una reforma promovida por el presidente Enrique Peña Nieto en el año de 2013, la Secretaría de Desarrollo Social se reestructuró y cambió de nombre, adoptó el de Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).

e INEGI, 2018, p. 8). De igual manera, los problemas que tienen que resolver los tres órdenes de gobierno también son de índole metropolitano (ONU-Hábitat y SEDESOL, 2011, p. 9).

En este contexto resulta apremiante identificar cómo en México se han conformado tres zonas metropolitanas, las cuales se caracterizan por tener como vocación económica el turismo de sol y playa, las cuales son: Acapulco, Guerrero; Cancún, Quintana Roo; y Puerto Vallarta, Jalisco-Nayarit. La razón de estudiar estas tres zonas obedece a que en pocas décadas han pasado de pueblos pesqueros, villas aisladas o lugares inhóspitos a constituirse como zonas metropolitanas.

Además, el ejercicio es interesante porque se hizo un recorrido histórico de las ciudades centrales y de tamaño intermedio que han conformado metrópolis. Así pues, no se trata del estudio de las capitales de entidades federativas ni de los principales centros urbanos del país.

Otros datos que muestran la importancia de las urbes seleccionadas son: 1) las zonas metropolitanas tanto de Cancún como de Puerto Vallarta se posicionaron en los primeros lugares dentro del listado de las 59 zonas metropolitanas con que cuenta el país, al registrar las más altas tasas de crecimiento demográfico (4.5% y 4.4% respectivamente), en el periodo que comprende del año 2000 al 2010 (SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2013). 2) Para el lustro 2010-2015 se ubicaron de nueva cuenta en los primeros lugares aunque sus tasas de crecimiento demográfico fueron menores (2.5% y 2.4% respectivamente) (SEDATU-CONAPO e INEGI, 2018, p. 55).

Ahora bien, se considera que este crecimiento demográfico se explica en gran medida por la actividad turística que se ha impulsado y fomentado en sus territorios a partir de la Segunda Guerra Mundial, porque anteriormente una de las principales características del litoral mexicano fue la ausencia de población (Bassols, 1959; Chias, 1990; y Olveda, 2011). Así pues, se comprueba una vez más que el factor económico reactiva el dinamismo demográfico y urbano de los territorios, como se expondrá en los siguientes párrafos. Por el momento conviene subrayar que “las aglomeraciones urbanas son el resultado del proceso de crecimiento económico y demográfico que ha llevado a la población

a concentrarse allí donde las actividades y las expectativas son mayores, o sea en las ciudades y sobre todo en las grandes ciudades, creando de esta forma graves problemas de desequilibrio territorial y social” (Borja, 2004, p. 39). Para el caso mexicano tendrá ciertas peculiaridades la urbanización de la costa, como se verá a continuación.

Algunos autores como Jiménez (1993), Marín (2008), Molina (2007) y Olveda (2011), han enfatizado que cuando los españoles llegaron a las costas de lo que denominaron Nueva España, las consideraron como lugares insanos e insalubres, espacios no aptos para el desarrollo. Ello propició el desinterés de fomentar un sistema de comunicaciones y transportes eficientes en esos sitios, a pesar de que las únicas entradas para este territorio las constituían dos puertos: el de Veracruz y Acapulco. No obstante, autores como Mariano Bonilian (2017) consideran que la falta de interés por parte de los españoles de desarrollar un sistema de comunicaciones, sobre todo en Acapulco, se debió a cuestiones de corrupción, pues ello permitía que muchas de las mercancías se trasladaran fuera de las sendas oficiales.

Es importante recalcar que la situación que prevaleció en el litoral mexicano fue contraria a lo que sucedió a escala internacional, pues se debe recordar que por cuestiones económicas, militares y comerciales se desarrollaron trascendentales ciudades portuarias, tales como: Manchester, San Petersburgo y Barcelona (Zimmerman, 2012, p. 33). Dicha dinámica continuó al grado que hoy día la mayoría de la población mundial se localiza en la costa (Díaz, 2013, p. 192).

Entre las características de la urbanización de la costa mexicana encontramos que: a) es tardía, sucedió después de 1945; b) se debió a la actividad del turismo; c) ha sido radical, en poco tiempo se ha transformado su espacio, y d) algunos territorios se han constituido en polos de atracción para cientos y miles de personas que están en busca de mejores oportunidades de vida.

Uno de los conceptos clave que guía el estudio es el turismo y las externalidades que este implica. Cuestiones con que concuerda Unikel *et al.*, cuando señala que las ciudades especializadas en el sector terciario son las que crecen más rápidamente en comparación con las ciudades del sector

secundario, que crecen a ritmos más lentos. La razón es que en el sector servicios las relaciones técnicas son intensivas de mano de obra, mientras que en el industrial son relativamente intensivas en capital (1976, p. 326).

El argumento anterior fue corroborado por Sobrino en la década de los años noventa al mencionar que:

Los factores económicos han sido la principal fuerza motriz del desarrollo urbano. En una primera etapa, la urbanización se produjo por la expansión industrial, pero desde finales de la Segunda Guerra Mundial, se han observado cambios significativos en las economías urbanas tendientes a una terciarización, mayor participación del empleo femenino y nuevas características de ocupación y distribución salarial. Las zonas han ido creciendo y han formado sistemas funcionales interrelacionados y jerárquicos (1995, p. 254).

No cabe duda que el turismo, entendido como fenómeno social, ha trastocado la dinámica económica, demográfica y urbana de los espacios en estudio. Si bien es cierto que Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta guardan varias diferencias en su proceso de gestación como centros poblacionales, también lo es el hecho que actualmente las tres ciudades seleccionadas han dado origen a dinámicas de metropolización interesantes, e identificarlas será uno de los objetivos del presente documento. Asimismo, en esta investigación se abordan los desafíos que encaran las tres zonas metrópolis seleccionadas en estas dos primeras décadas del siglo XXI. De igual manera se identifican los escasos mecanismos de coordinación metropolitana que han implementado.

En este tenor de ideas, otro concepto clave para esta investigación es el de zona metropolitana, y se adopta el propuesto por los organismos institucionales, atendiendo básicamente a dos razones: 1) es la única aproximación oficial que se tiene sobre el fenómeno urbano metropolitano; 2) responde a fines heurísticos, debido a que el nivel de información con que se trabaja está desagregado a nivel municipal.

Aunque es conveniente mencionar que, con el paso de los años, el término de zona metropolitana se ha reformulado, tanto a nivel internacional como nacional, todo depende de los objetivos que persiga el investigador. Pero lo que sí es fundamental enfatizar es que el fenómeno de la metropolización surge porque “el crecimiento poblacional de ciertos

centros urbanos del país ha rebasado sus límites político-administrativos municipales para constituir áreas metropolitanas” (Sobрино, 1995, p. 249).

Sobre el modo en que se dio este proceso, Jordi Borja refiere:

La ciudad metropolitana se ha desarrollado casi siempre por coronas sucesivas. Si la primera tiene los rasgos de la periferia, y ha sido en general el ámbito de una mínima institucionalización metropolitana para la planificación urbanística, y la gestión de servicios (agua y saneamiento, transportes, eliminación de residuos, policía, operaciones de vivienda, etc.), la ‘segunda corona’ se ha apoyado en núcleos urbanos preexistentes. La paradoja del gobierno metropolitano se manifiesta precisamente entonces: la fuerza de la ciudad central se confronta con la de las autoridades locales de la segunda corona. Esta confrontación dificulta la creación de estructuras de gobierno precisamente cuando estas son más necesarias para dar coherencia a una gran diversidad de iniciativas promovidas por múltiples actores públicos y privados (2004, p. 43).

Por su parte, Navarrete señala que “el fenómeno metropolitano es resultado de la acelerada urbanización con consecuencias diversas en el mundo en función de los ritmos diferenciados de desarrollo y crecimiento económico, explicados a su vez por una competencia global entre ciudades en un contexto de relaciones asimétricas entre naciones desarrolladas y en desarrollo” (2018, p. 11). Así pues, sumada a la comprensión de cómo se dio el proceso de urbanización, también consideramos que se debe profundizar en el aspecto de las implicaciones, tanto positivas como negativas, que este genera.

Mientras que la Agenda de Trabajo Legislativa Metropolitana considera que:

La problemática de la zona metropolitana avanza sin una planificación y gestión conjunta de los servicios básicos y de mitigación de la desigualdad social y territorial. No se ha logrado una estrategia exitosa de desarrollo sustentable que vincule el desarrollo urbano con lo ambiental. El crecimiento urbano y la construcción de vivienda son explosivos y no planificados. En la zona metropolitana se presentan procesos de urbanización, de abandono de la zona central y expansión periférica que le cuestan a la sociedad, al país y a las autoridades locales. Existen índices de inseguridad importantes y no hay una estrategia clara para su mitigación. No hay esquemas confiables para el desarrollo de los grandes proyectos metropolitanos (2004, p. 22).

De las tres citas anteriores se desprenden varias interrogantes en el estudio de las metrópolis: 1) cómo se han conformado las zonas metropolitanas, 2) cuál es su contexto, 3) cuáles son sus principales desafíos y 4) por qué presentan una serie de problemáticas. Cuestiones que sin lugar a dudas forman parte de esta investigación y serán parte del análisis en las metrópolis seleccionadas. No obstante, se debe subrayar que en el caso mexicano se dio un gran paso en el 2004, cuando los organismos institucionales definieron a una zona metropolitana como “un conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad con más de cincuenta mil habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite que originalmente lo contenía, incorporando como parte de sí misma o su área de influencia directa a municipios vecinos” (SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2004, p. 14).

Catorce años después, se consideró que la cantidad de habitantes que debía poseer una zona metropolitana debía ampliarse de 50 mil a 100 mil o más. En esta delimitación de zonas metropolitanas también incluyeron a aquellos municipios que por sus características particulares fueron relevantes para la planeación y política urbana de las zonas metropolitanas en cuestión (SEDATU-CONAPO e INEGI, 2018, p. 35).

Asimismo, de acuerdo a tales organismos:

Adicionalmente, se contempla en la definición de zonas metropolitanas a los municipios con una ciudad de más de 500 mil habitantes; los que cuentan con ciudades de 200 mil o más habitantes ubicados en la franja fronteriza norte, sur y en la zona costera; y aquellos donde se asienten capitales estatales, estos últimos cuando no están incluidos en una zona metropolitana (SEDATU-CONAPO e INEGI, 2018, p. 35).

Así pues, se observa que en “la delimitación de los municipios metropolitanos se reduce a tres grupos: los centrales, los exteriores, identificados a partir de los de criterios estadísticos y geográficos, y los definidos como exteriores bajo los criterios de planeación y política urbana” (SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2018, p. 35). Aunque es importante señalar que dentro de los municipios centrales se encuentra el centro urbano que detonó el dinamismo económico, demográfico y urbano.

Pero ello “es difícil de definir tanto en términos teóricos como operativos. Espacialmente, la ciudad central no necesariamente es continua, no tiene límites exactos ni se localiza forzosamente en el centro del área urbana, aunque a menudo esa sea su localización” (Garrocho, 1995a, p. 67).

De ahí la necesaria recurrencia de analizar a municipios completos, además, cabe advertir que los municipios que se consideran centrales con el paso del tiempo enfrentarán una serie de problemáticas (Garrocho, 1995a), como se verá en los casos de la zona metropolitana de Acapulco y Puerto Vallarta.

Ahora bien, se debe recalcar que de acuerdo a la metodología y criterios que emplearon los organismos institucionales desde un inicio, las zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en México eran tres: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. La primera de estas metrópolis se conforma por los municipios de Acapulco de Juárez y Coyuca de Benítez, en Guerrero. La segunda se integra por Benito Juárez e Isla Mujeres en Quintana Roo. Mientras que la tercera se constituye por el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit.

Por lo anteriormente señalado se puede observar que dichos organismos dejaron de lado, en un principio, a varios centros urbanos importantes, aunque para el ejercicio del 2018 incorporaron otros, como se podrá observar en el primer capítulo; no obstante, en este documento únicamente se ahondará en las tres metrópolis mencionadas.

Retomamos la clasificación hecha por las instituciones oficiales con la finalidad de comparar a las tres zonas metropolitanas y con ello responder a las siguientes interrogantes sobre Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta: 1) ¿Cómo ha sido el proceso de nacimiento y desarrollo de estos centros urbanos?; 2) ¿Cómo se conformaron en pocas décadas como zonas metropolitanas?; 3) ¿Cuáles son los principales desafíos que enfrentan tales zonas metropolitanas en este siglo XXI?; y 4) ¿Cuáles son los mecanismos que se han impulsado para su coordinación metropolitana?

Cabe advertir que en el estudio de los sistemas metropolitanos “el marco teórico es tan limitado que, con frecuencia, las teorías disponibles no ofrecen respuestas, ni siquiera parciales, a las preguntas explicativas de los analistas” (Garrocho, 1995b, p. 564). A pesar de ello, los objetivos

de esta investigación están planteados en los siguientes términos respecto a estas tres zonas: 1) Contribuir con el conocimiento respecto al origen y desarrollo de estos centros urbanos; 2) Estudiar cómo tres ciudades medianas han conformado en pocas décadas dichas zonas metropolitanas; 3) Explicar los desafíos que enfrentan en el siglo XXI; 4) Identificar los mecanismos que se han impulsado para su coordinación metropolitana.

Las hipótesis de este trabajo, respecto a las tres zonas mencionadas son: 1) Que el nacimiento y desarrollo de estos centros urbanos se debió en gran medida al fomento de la actividad turística impulsada por varios actores, especialmente por los gobiernos federales priistas; 2) Que se han conformado en zonas metropolitanas en pocas décadas por el auge que tuvo el turismo; 3) Que los principales desafíos que enfrentan están relacionados con el deterioro ambiental y la falta de calidad de vida de sus habitantes, pues dichos rubros no se contemplaron desde un inicio; 4) Que el único mecanismo para impulsar su coordinación metropolitana es el de los Fondos Metropolitanos, pues pesan más las limitantes, como la falta de normatividad, de continuidad en los pactos firmados, los cambios de gobierno y los signos partidistas, entre otros.

Para el desarrollo de esta investigación, de corte cualitativo, se utilizaron dos métodos: el deductivo y el retrospectivo. Las técnicas utilizadas fueron: 1) revisión documental en temas relacionados con el turismo, urbanización, la ciudad, zonas metropolitanas, etc. Ello para construir varios de los capítulos y responder sobre todo a los objetivos uno y dos; 2) También se retomaron las estadísticas que ofrece el INEGI y el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL); 3) Para responder al tercer objetivo de esta investigación, se hizo un seguimiento hemerográfico. Ello con la finalidad de conocer las problemáticas que enfrentan los municipios de Acapulco de Juárez, Coyuca de Benítez, Benito Juárez, Isla Mujeres, Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, debido a que la información que presentan los medios de comunicación es a escala municipal y no a nivel metropolitano. Es decir, los periódicos todavía no hacen una cobertura integral de la zona sino que impera una visión segmentada; 4) La información se contrastó con el trabajo de campo que se ha hecho en los últimos años en cinco de los seis municipios estudiados;

5) Para cumplir con el cuarto objetivo, se solicitó información al Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), para indagar respecto a la coordinación metropolitana, así como sobre el tema de los Fondos Metropolitanos. De igual manera se hicieron algunas entrevistas a varios funcionarios públicos de los ayuntamientos de Acapulco de Juárez, Benito Juárez e Isla Mujeres, pero fue escasa la información proporcionada.

El aporte de este trabajo radica en poner a discusión nuevos elementos del fenómeno metropolitano y hacer comparaciones entre estos. Es destacable que la mayoría de las investigaciones de esa índole se han centrado en las principales zonas metropolitanas del país (la del Valle de México, Guadalajara y Monterrey). Asimismo, es significativo señalar que en este libro se analizaron varias dimensiones del fenómeno metropolitano, tales como la urbana, demográfica, económica y la política-institucional.

La importancia de los estudios sobre las metrópolis se demuestra por las siguientes razones: En la década de los años noventa ya se vislumbraba que para principios del siglo XXI “la acelerada urbanización sea el problema social individual más importante a afrontar por los países en vías de industrialización” (Aguilar, 1994, p. 291).

Por su parte, Garrocho (1995b) señala que en el análisis de los sistemas metropolitanos es necesario: 1) identificar las similitudes como las particularidades de las zonas metropolitanas (p. 565), y 2) hacer estudios de corte social, político o que incluyan consideraciones morales de justicia social (p. 569). Elementos que se consideran en esta obra.

Además, también coincidimos en que “los sistemas metropolitanos son uno de los objetos de investigación más complejos y atractivos de las ciencias sociales. Su complejidad permite abordarlos desde diferentes perspectivas tanto disciplinarias como ideológicas, y constituyen todo un reto para cualquier equipo de investigación” (Garrocho, 1995b, p. 574). Estos se vuelven aún más interesantes en territorios donde se fomenta e impulsa la actividad turística, debido a las implicaciones positivas y negativas que se manifiestan en poco tiempo.

El presente texto se compone de cuatro capítulos. En el primero se ahonda sobre los dos conceptos clave que guían la investigación: las zonas

metropolitanas y el turismo, como ya se indicó. También se explican otros términos que tienen relación con ellos, como son el de gobernabilidad, gobernanza y sustentabilidad.

En el segundo capítulo se presenta el origen y evolución de las ciudades centrales de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, donde se pone especial énfasis en el turismo como detonador de su nacimiento y/o desarrollo. Para lo cual se analiza el crecimiento poblacional y urbano que se han registrado en las últimas seis décadas. Asimismo, se presentan algunos de los atractivos naturales y culturales con que cuentan, las cifras de cuartos de hotel que poseen así como otros aspectos turísticos.

En el capítulo tres se hace énfasis en el cómo, cuándo y por qué se generó la constitución de las zonas metropolitanas de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. Igualmente se señalan algunas características sociales, económicas y políticas que guardan estos centros urbanos, pues según establece González de Alba:

Las zonas metropolitanas representan un verdadero desafío, son ciudades de ciudades, lo que sucede en una afecta a la otra, lo que sucede en cada una afecta a todas; sus residentes, sus legisladores y sus gobernantes tienen que actuar con responsabilidad y con la conciencia de que sus acciones rebasaran sus propias demarcaciones (2004, p. 13).

En ese mismo capítulo se hace un seguimiento de las principales problemáticas que enfrentan las metrópolis seleccionadas, entre las que se encuentran: 1) agua potable, saneamiento y drenaje; 2) cuestiones urbanas; 3) empleo e informalidad; 4) recolección de residuos sólidos; 5) salud; 6) seguridad pública y 7) transporte. Ello con la finalidad de establecer similitudes y diferencias entre las zonas estudiadas.

En el cuarto capítulo se analiza el tema de la coordinación metropolitana que se ha dado en las tres metrópolis y se llega a constatar la implementación de los Fondos Metropolitanos en ellas. Asimismo, a grandes rasgos se mencionan qué factores o circunstancias obstaculizan esto último.

LAS ZONAS METROPOLITANAS EN MÉXICO Y EL TURISMO

En este primer capítulo identificaremos el origen y evolución de los dos conceptos clave que guían la investigación, que son las zonas metropolitanas y el turismo. Para el análisis del primero consideramos convenientes dos cuestiones: la primera, estudiar el origen y desarrollo de la ciudad y la segunda, destacar la importancia del proceso de urbanización, a nivel internacional y nacional tanto en el siglo XX como en el XXI. Dicha dinámica de urbanización ha dado origen a la conformación de las zonas metropolitanas. Asimismo, se señalan otros conceptos ligados a estos centros urbanos, como la gobernabilidad, la gobernanza y la sustentabilidad.

Para el segundo término es conveniente recordar que fue después de la Segunda Guerra Mundial cuando se convirtió en una actividad de masas, pues debido a una serie de factores, se incrementó el número de personas que se desplazan por diferentes lugares del planeta a un menor tiempo y a un costo bajo. Uno de los destinos preferidos por los turistas será México debido a su riqueza natural y cultural. Así como la cercanía que guarda con los Estados Unidos de América, principal mercado emisor de turistas (Molina, 2007).

No obstante, para dar respuesta a la interrogante de cómo ha sido este proceso, se presenta un apartado donde se señalan las políticas, los estudios, las cifras y los retos del turismo en México. De igual manera, en una sección de este primer capítulo se establecerá la relación que guarda el turismo con el surgimiento o crecimiento de ciudades mexicanas.

LA CIUDAD, EL PROCESO DE URBANIZACIÓN EN EL MUNDO Y LAS ZONAS METROPOLITANAS

Este apartado tiene como finalidad presentar un breve recorrido sobre dos conceptos básicos de esta investigación: la ciudad y el proceso de urbanización, debido a que ambos constituyen el antecedente de otro término: el de zona metropolitana. La importancia de estudiar a la ciudad es porque en ella se cristaliza y se continúa con el proceso de civilización de la humanidad.

Ahora bien, primeramente debemos indicar que:

La teoría disponible para analizar los sistemas metropolitanos es insuficiente, en muchas ocasiones, para explorar a detalle aun preguntas descriptivas aparentemente sencillas. Los sistemas metropolitanos son multifacéticos y extremadamente complejos y el hecho de que sus principales aspectos y variables estén asociados entre sí, formando intrincados y poco entendidos patrones de relaciones los hace objetos altamente difíciles de analizar (Garrocho, 1995b, p. 564).

La problemática anterior alcanza tal grado, que el autor citado considera que:

La ausencia de bases conceptuales que permitan entender las especificidades de los sistemas metropolitanos del país, ha limitado avanzar en su entendimiento y, por tanto, generar bases analíticas lo suficientemente sólidas como para permitir la realización de investigaciones aplicadas. Es decir, de estudios orientados a la planeación metropolitana capaces de ser fácilmente traducidos en recomendaciones específicas (Garrocho, 1995b, p. 566).

Así pues, tratando de sortear estas ausencias, presentaremos algunas definiciones de ciudad, para después pasar a la noción de zona metropolitana. Una primera acepción y muy completa es la que ofrece Capel, quien expresa que “la ciudad, tal como se concebía en la época romana, tiene dos dimensiones: la *urbs*, la ciudad física construida con su morfología, y la *civitas*, es decir los ciudadanos y su comportamiento; a lo que podemos añadir la *polis*, la organización administrativa y política” (2016, p. 10).

La anterior descripción no siempre ha prevalecido, por ejemplo, Paul Singer piensa que la ciudad es una aglomeración humana de un conjunto

de personas que viven próximas las unas a las otras (1998, p. 161). Idea con la que también concuerda Manuel Castells, pues opina que las ciudades son aglomeraciones, específicamente conjuntos urbanos: formas sociales dinámicas y complejas. En ellas se dan procesos, de producción, de consumo e intercambio (2006, p. 132). Por su parte Max Weber trasciende las anteriores definiciones al recalcar que la ciudad no es solamente una aglomeración de casas, sino que es una asociación económica con propiedad territorial propia, con ingresos y gastos (1996, p. 943).

Mientras que Capel, abundando en la materia, agrega:

La ciudad, además de los edificios e infraestructuras, está constituida también, y de forma esencial, por los ciudadanos, con sus comportamientos, actitudes y conocimientos. Es, como recogía Isidoro de Sevilla en las *Etimologías*, ‘la muchedumbre de personas unidas por vínculos de sociedad’; son las relaciones sociales, culturales y económicas que la vida en la ciudad hace posible, y que se expresaba tradicionalmente en una ‘cultura urbana’ diferente a la de los campesinos. Una comunidad de habitantes que viven juntos, pero que pueden tener intereses no coincidentes, como observaron ya desde el siglo XIX pensadores anarquistas y marxistas, que teorizaron sobre las divergencias de empresarios y obreros que viven en la ciudad (2016, p. 24).

Por su parte, Jordi Borja considera que la ciudad se ha forjado en el imaginario y se ha consolidado como un valor y una conquista (2003, p. 126). En otra obra, el mismo autor recalca que existen tres ciudades en una misma: la oficial, la real y la ideal. Textualmente manifiesta que:

Una parte de la ciudad, los barrios marginales o zonas no residenciales, no son percibidos como ciudad, mientras que para los habitantes de ciudades-municipios de la periferia, los lugares de centralidad y de identificación pueden estar situados en la gran ciudad inmediata. Se habla de ciudad real (la aglomeración metropolitana) para distinguirla de la ciudad ‘oficial’ administrativa, que tiene una realidad indudable, pues es el ámbito del autogobierno local. Y podemos denominar ciudad ‘ideal’ a la de nuestro imaginario, la ciudad que nos transmite la historia y la cultura, la ciudad de la memoria y de la identidad, que no sólo no coincide con las anteriores sino que tampoco es la misma para todos, menos aun cuando las poblaciones urbanas son cada vez más diversas por su origen y por su forma de vivir la propia ciudad (Borja, 2004, p. 34).

Es importante aclarar que ha habido un cambio de percepción sobre la ciudad. Anteriormente se creía que vivir en dichos centros urbanos enfermaba. La idea quedó desterrada para dar paso a la constitución de trascendentales centros de poder político, económico y cultural; al albergar en sus inmediaciones las instituciones políticas, económicas, educativas y de salud, así como los espacios de entretenimiento. Así pues, “la ciudad es la manifestación física de la forma de organización social y espacial que ha sido adoptada por la mayor parte de los habitantes del planeta” (Chávez, 2007, p. 24). Aunque en estas también se encuentran algunas problemáticas, tales como: pobreza, falta de seguridad pública, la movilidad, entre otras (ONU-Hábitat y SEDESOL, 2011).

Las problemáticas se agudizan aún más en las ciudades que registran un alto crecimiento demográfico, como es el caso de América Latina, cuyo ingreso a la urbanidad se ha hecho “en condiciones precarias donde cada vez las ciudades van perdiendo su papel principal: servir de espacios sociales fundamentales para la reproducción de la vida, y se sustentan más en su papel de ser el soporte de la producción de riqueza distribuida desigualmente entre los territorios y entre las clases sociales” (Castillo, Ornelas y Hernández, 2015, p. 10).

Ante este contexto, el Instituto Mexicano para la Competitividad [IMCO] propone el término de ciudad competitiva, la cual se define como un centro urbano que tiene “un plan maestro urbano bien definido y regulado. En general las ciudades competitivas son densas, poli-céntricas y con usos de suelo combinados y bien distribuidos” (IMCO, 2010, p. 134). Las ciudades mexicanas están lejos de alcanzar dicho calificativo. Entonces se concuerda con Borja al señalar que una misma ciudad puede ser real e ideal.

Por su parte, Sandoval define la competitividad sustentable de las ciudades como:

[...] al conjunto de condiciones y factores interrelacionados que permiten que una ciudad, una región o un país puedan participar en los procesos locales, regionales y/o globales de servicios, comercio, financieros, de inversión y de captación de talentos, en un contexto de inclusión social, democracia, respeto a los derechos humanos, economía solidaria y libertad responsable, con el fin

de incrementar la calidad de vida de sus habitantes en el presente, sin que ello comprometa el bienestar de las generaciones futuras (2018, p. 19).

Dicha apreciación es interesante porque no es limitativa, incluye varios aspectos, tales como: 1) las escalas que utiliza; 2) consideración del proceso de globalización y lo que ello trae consigo y 3) también contempla los elementos locales particulares que poseen las ciudades, los cuales se deben aprovechar al máximo.

En cuanto al segundo término, la urbanización, algunos autores comentan que existe una diferencia entre urbanización y la pura existencia de ciudades. Las ciudades surgen en un período mucho más remoto en la historia de la humanidad (Unikel *et al.*, 1976, p. 10). Para otros especialistas la urbanización surgió al mismo tiempo que aparecieron las ciudades e incluso antes, en el momento que el hombre primitivo se empezó a reunir en grupos. Otros señalan que es un error confundir la urbanización con las ciudades y que aun cuando su existencia es una condición necesaria, no es suficiente para que se presente la urbanización (Unikel *et al.*, 1976, p. 11).

La urbanización es un proceso de concentración de la población que se presenta de dos formas: con la multiplicación de los puntos de concentración y con el aumento de tamaño de concentraciones existentes. Para que tenga lugar dicho proceso, es necesario que las ciudades crezcan y que surjan nuevas (Eldridge citado por Garza, 1985, p. 29). Por su parte otros autores consideran que para que ocurra la urbanización es fundamental que las ciudades posean una dinámica de crecimiento mayor que la de la población total (Browning citado por Garza, 1985, p. 30).

Gustavo Garza considera que el desarrollo de urbanización nació con la segunda división del trabajo y finalizará cuando se extinga el mundo rural, pues ya no habrá personas que migren del campo a la ciudad, al ser todo el mundo urbano (1985, p. 41). Mientras que Castells piensa que la urbanización se refiere al proceso a través del cual una proporción significativamente importante de la población de una sociedad se concentra en un cierto espacio, en el cual se constituyen aglomeraciones funcional y socialmente interdependientes, desde el punto de vista interno y en relación de articulación jerarquizada (1999, p. 26).

Por su parte Zimmermann entiende el proceso a que aludimos como “el crecimiento de la parte de la población que reside en las ciudades” (2012, p. 11) y señala que el siglo XIX “fue decisivo para la historia de la urbanización de Europa”, algunos de los datos que lo constatan son que “en 1700 solo vivían 13 millones de personas en ciudades en 1800, 19 millones; en 1900 este número se había sextuplicado hasta llegar a 108,3 millones. A principios del siglo XX, el crecimiento mantuvo su impulso. En conjunto, hasta 1980 las poblaciones urbanas se triplicaron de nuevo para llegar a los 301 millones” (2012, p. 12).

Otras cifras, de acuerdo al autor, que ilustran el crecimiento de las ciudades son las siguientes:

En 1800 había en Europa 21 ciudades con más de 100 000 habitantes, en las cuales vivían 4.5 millones de personas. Esto significaba menos del 3 por 100 de total de la población europea. Un siglo más tarde existían 146 grandes ciudades que sumaban en total más de 40 millones de habitantes, lo que significaba alrededor del 10 por 100 de la población de Europa (Zimmermann, 2012, p. 32).

Este auge que vivieron las urbes se debe básicamente a la Revolución Industrial y sus consecuencias, entre ellas la evolución de los medios de transporte. Aunque Zimmermann aclara:

La introducción de los ferrocarriles no llevó consigo de forma inmediata cambios fundamentales en la circulación dentro de las ciudades. Fue con la construcción de la red de cercanías, primero de tranvías tirados por caballos, después tranvías eléctricos, el metro y los trenes rápidos, cuando los suburbios empezaron a crecer con celeridad. Así pues, el factor circulación fue determinante para la expansión radial de las grandes ciudades a lo largo de las líneas de circulación y para el surgimiento de conurbaciones o aglomeraciones (2012, p. 13).

Ahora bien, como se puede observar, el centro urbano al que nos hemos referido hasta este momento es el industrial, expresión de la producción del siglo XVIII. Hoy día la realidad se ha complejizado aún más, debido a varias causas, una de ellas es que amplios sectores de la sociedad occidental han ganado el derecho a disfrutar de tiempo libre, para lo cual se han edificado centros urbanos destinados específicamente para el ocio (Mullins, 1991). Lo anterior tendrá repercusiones medioambientales,

sociales y económicas importantes en el corto, mediano y largo plazo, como se verá más adelante.

Otra cuestión conveniente de enfatizar es que la tendencia de crecimiento demográfico a nivel mundial continuará con el paso del tiempo; por ejemplo, de 1950 a 1990 el número de habitantes pasó de 2,513 millones a 5,289 millones. Este incremento poblacional obedece a diversos motivos, tales como: a) bajas tasas de mortalidad; b) aumento de las tasas de natalidad; y c) incremento de las inmigraciones masivas y continuas del campo a la ciudad (Yeung, 1998, p. 4).

Por lo antes mencionado, en la década de 1990, 45.19% de la población vivía en ciudades (Yeung, 1998, p. 1). Para el año 2010, más de la mitad de la población mundial habitaba en centros urbanos, pues “la urbanización a nivel mundial excede el 50%” (OCDE, 2016, p. 51). Específicamente “la mitad de la población perteneciente a la OCDE vive en 300 zonas metropolitanas” (OCDE, 2016, p. 51).

Por su parte, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) estima que para el año 2050, 66% de la población mundial será urbana (United Nations, 2014, p. 7). Mientras que para el caso de México y los países que conforman la región andino-ecuatorial se espera que la urbanización alcanzará 85% en 2050 (Castillo, Ornelas y Hernández, 2015, p. 9).

A la par de este fenómeno de crecimiento demográfico y urbano, también se encuentra el incremento de habitantes en las grandes ciudades. Por ejemplo, “en 1950, Nueva York y Tokio eran las únicas aglomeraciones urbanas con una población superior a 10 millones. Para el 2030, se prevé que la cantidad de megaciudades aumente a 41, con 7 de las 10 principales localizadas en Asia” (OCDE, 2016, p. 43). La situación para el caso de América Latina y el Caribe es “que reúne casi 80 por ciento de su población en áreas urbanas y, de este porcentaje, la mitad vive en ciudades menores a 5 mil habitantes” (Castillo, Ornelas y Hernández, 2015, p. 9).¹

Ahora bien, en el marco de este dinamismo urbano apareció el concepto de zona metropolitana, pues la ciudad dejó de ser equivalente a lo urbano y

1 Cabe señalar que en México el INEGI determina una localidad urbana cuando posee más de 2,500 habitantes, cifra menor de la que utilizan otros países.

fue necesario encontrar otra noción que diera cuenta de las áreas urbanizadas en torno a la ciudad central (Valenzuela, 2006, p. 6). En concreto, algunos autores han señalado que “el término zona metropolitana se acuñó y desarrolló en Estados Unidos a partir de los años veinte del siglo XIX y se utilizaba la mayoría de las veces para referirse a una ciudad ‘grande’ cuyos límites rebasan los de la unidad político-administrativa que originalmente la contenía” (Suárez y Negrete citado por Moreno, 2006, p. 2).

Dicho proceso se puede originar porque los grupos de ingresos bajos (ya sea inmigrantes o no) tienden a situarse en municipios cada vez más alejados de la ciudad central, buscando alojamiento accesible a sus posibilidades (Alabart *et al.*, 1994, p. 13). Pero igualmente sucede que personas de alto poder adquisitivo, las cuales se mudan a viviendas en espacios lejanos del centro fundacional, como ocurrió en Guadalajara. Lo anterior genera la conformación de zonas metropolitanas.

Así pues, en su breve historia, son numerosos los conceptos con que se ha definido la metrópoli. Sin embargo, en la actualidad, se denomina metrópoli a toda ciudad grande, y se nombra zona metropolitana a la ciudad cuando el desplazamiento de su población se da en más de dos municipios y su superficie alcanza grandes proporciones, y con mayor énfasis se bautiza a esa zona metropolitana con el nombre de la ciudad que sirvió de origen a la conurbación, dejando de lado si esta continúa con su crecimiento demográfico (Urquidez, 2010, p. 278). Fue en el siglo XX cuando la ciudad abrió paso a la metrópoli. Esta se caracterizó por tener más de un centro, sus límites eran más difusos, poseían una extensa área de influencia comercial y una elevada diversificación económica (Klink, 2003).

Para Garza, la zona metropolitana es aquella concentración urbana que parte de una ciudad central y presenta una interacción socioeconómica permanente, constante e intensa con localidades de su periferia inmediata, aunque no se encuentre conurbada en un mismo tejido urbano (2003, p. 147).

Moreno, por su parte, define a las zonas metropolitanas como:

las unidades territoriales donde se concentran las principales actividades económicas, políticas, sociales y culturales y su grado de complejidad aumenta con los procesos de desarrollo económico. Además, las tendencias a futuro apuntan hacia su consolidación en todos los países. Por ello, son espacios territoriales de

convivencia más importantes y que requieren de formas innovadoras o por lo menos especiales de gestión o gobierno porque los problemas metropolitanos adquieren dimensiones especiales (2006, p. 4).

Es conveniente asentar que la construcción del concepto de zonas metropolitanas depende en gran medida de los objetivos que ha establecido el científico social en su proyecto de investigación, como ya se indicó. Al respecto, Zimmermann enfatiza que:

en francés *métropole d'équilibre* designa la aglomeración, de manera parecida a como la hace en inglés el concepto de *metropolitan area*. En el urbanismo, hoy día, la denominación metrópoli se emplea para las enormes aglomeraciones del Tercer Mundo, estériles y faltas de recursos. Sin embargo, a estas últimas sería más razonable llamarlas megalópolis (2012, p. 36).

Otro aspecto importante de identificar son las problemáticas que se generan en estas metrópolis, así por ejemplo, la segregación socioeconómica y socioespacial presentes en ellas. Este proceso, en algunas ocasiones, origina que “una gran parte de la población del mundo vive en hábitats autoconstruidos, en los márgenes, en los intersticios, en las áreas abandonadas de las ciudades pensadas” (Borja, 2003, pp. 26-27). Pero con el paso del tiempo en los centros urbanos tienden a formarse agrupaciones étnicas y comunidades de fuerte parentesco, sistemas de valores en común, individuos o ideas similares acerca del medio ambiente urbano (Harvey, 1989, p. 91). Por lo que estas reacciones y especificidades culturales refuerzan el patrón de segregación espacial, en la medida en que cada grupo étnico tiende a utilizar su concentración en barrios como forma de protección, ayuda mutua y afirmación de su especificidad (Borja y Castells, 2000, p. 121).

De igual manera, en otras ocasiones acontece que la segregación espacial surge en aquellas zonas metropolitanas que registran un rápido crecimiento demográfico debido al proceso de migración, pues las autoridades encargadas de gestionar las localidades urbanas no tienen la capacidad para atender las demandas de la nueva población. Además, un aspecto importante es que la desigualdad en el ingreso y las prácticas discriminatorias en el mercado de vivienda conducen a la concentración

desproporcionada de minorías étnicas en determinadas zonas urbanas en el interior de las áreas metropolitanas (Borja y Castells, 2000, p. 121).

Otro de los desafíos que presentan las zonas metropolitanas es la cuestión ambiental, pues por el calentamiento global esta problemática se ha recrudecido en los últimos años. Situación que pone en riesgo la sobrevivencia de la vida en el planeta. Esta problemática es más latente en las zonas turísticas debido a varias razones: 1) aumenta su nivel de estrés ante la llegada masiva de turistas; 2) sus entornos fueron transformados rápidamente para la atención del turista sin prever los impactos que ello generaría; 3) en algunos casos es latente la falta de cuidado de sus recursos naturales por parte de los nativos, empresarios y el gobierno; 4) la ausencia de marcos regulatorios en protección de la cuestión ambiental; y 5) la no aplicación de sanciones ante los descuidos ecológicos.

Lo anterior se pueden sintetizar en el problema general de la ausencia de sustentabilidad en las zonas metropolitanas turísticas o de otro tipo; entendiendo dicho concepto como la articulación y el equilibrio entre el crecimiento económico, la equidad social y la conservación ecológica (Gutiérrez y González, 2010, p. 11).²

Ahora bien, existen otras formas de definir, adjetivar la sustentabilidad e indicar las carencias en este sentido. Así por ejemplo Del Villar expone que:

La sustentabilidad urbana o la sustentabilidad metropolitana como tal todavía es un objetivo un poco lejano y difícil de alcanzar; las ciudades o las zonas metropolitanas, por definición y por el consumo que tienen de recursos naturales, requerimientos de agua, uso y requerimientos de energía, en sí han demostrado ser bastante lo opuesto: no son en realidad ámbitos sustentables en este momento (2007, p. 134).

2 Para otros autores el término “de sustentabilidad refleja una forma de entender las relaciones de la humanidad con la naturaleza. Significa un cambio de la visión dominante que separaba el ambiente de los asuntos socioeconómicos, así como de la visión que sostenía que los problemas ambientales eran en su mayoría locales. Es el resultado de una creciente conciencia acerca de los vínculos globales entre los problemas ambientales, los asuntos socioeconómicos con la pobreza, la desigualdad y la preocupación por un futuro más sano para la humanidad” (Hopwood, Mellor y O’Brien, citado por Graizbord, 2010, p. 326).

Pero para la conformación de una zona metropolitana sustentable es necesaria la participación de los diferentes órdenes de gobierno, de los actores económicos y de la sociedad en general, todos buscando el mismo objetivo. Situación difícil, pues impera el sistema capitalista y la ley de mercado. Para lograr avances en la materia, algunas de las medidas a implementar son: hacer trabajo de concientización, modificar estilos de consumo, hacer valer los intereses generales sobre los particulares, sancionar el incumplimiento de los acuerdos pactados, entre otras cuestiones.

De igual manera, otro concepto clave al estudiar las zonas metropolitanas es el de la gobernabilidad. Lefèvre considera que es “el estado de un territorio en el que es posible ejecutar políticas públicas y acciones colectivas capaces de resolver problemas y desarrollar su propio territorio” (2003, p. 195). Idea con la que concuerda Juan Manuel Ramírez, quien escribe que “la gobernabilidad es la característica de un buen gobierno. Consiste en la manera en que los asuntos públicos de un país son manejados” (1999, p. 190). Por su parte, Prats opina que “la gobernabilidad se refiere a la capacidad de una determinada sociedad para enfrentar positivamente los retos y oportunidades que se le plantean en un momento determinado” (2005, p. 14).

Específicamente para el tema de gobernabilidad en las zonas metropolitanas, Lefèvre expone que “es la capacidad de las áreas metropolitanas para establecer herramientas, mecanismos, instrumentos y ordenamientos para que estos territorios sean gobernables” (2003, p. 196). Además el autor agrega que estas deben ser entendidas como unidades sociales y políticas (Lefèvre, 2003, p. 223).

Sobre el aspecto que tratamos, Manuel Perló piensa que:

La gobernabilidad es responsabilidad social en el sentido más amplio de la palabra. Los ciudadanos, los gobernantes y los legisladores son corresponsables en el desarrollo de la zona metropolitana que comparten. La gobernabilidad es el resultado de la interacción de redes complejas, de procesos que se mezclan y que en ocasiones son difíciles de desenmarañar. Los instrumentos, las instituciones, las organizaciones sociales, la investigación, el desarrollo tecnológico y la educación, entre otros, son factores que contribuyen al desarrollo metropolitano o que lo dificultan (2004, p. 1).

Moreno, en ese mismo sentido, juzga que:

[...] el equilibrio entre las demandas sociales y la capacidad de respuesta de los gobiernos expresada en la formulación y aplicación de políticas públicas, mientras que gobernanza alude a las normas, instituciones y costumbres que regulan las relaciones gobierno-sociedad. En otros términos, el concepto gobernanza se relaciona con las políticas de transparencia y de rendición de cuentas (2006, p. 7).

Para el caso específico de la gobernabilidad metropolitana en México, el último autor a que aludimos refiere que se trata de “la capacidad del gobierno de la metrópoli de orientar y conducir los procesos urbanos, pero lo que en realidad ocurre es que generalmente no existe un gobierno metropolitano sino una gran fragmentación de las instancias estatales y municipales de planeación y gestión de problemas que no conocen límites administrativos” (2006, p. 7).

Otros autores estiman que “se encuentra en una fase instituyente. Además, de que prevalecen más los impedimentos para lograr una efectiva coordinación metropolitana que los mecanismos que la favorecen” (Ramírez, 1999, p. 191).

Ahora bien, es importante distinguir entre gobernabilidad y gobernanza metropolitana. Anteriormente profundizamos sobre la primera. Veremos a continuación lo relativo a la segunda. Cerrillo manifiesta que “la gobernanza se asocia a una mayor implicación de actores no gubernamentales en el diseño e implementación de las políticas públicas y al fin y al cabo, en la definición del interés general” (2005, p. 9). Prats concuerda con ello al enfatizar que:

Debemos considerar que la adopción de la perspectiva de la gobernanza no significa negar el papel del Estado, sino que, al contrario implica entender el mejor papel de los actores no gubernamentales en la producción y los resultados de las políticas públicas y, además, otorgar nuevas funciones a los poderes públicos en relación a la gobernanza (Prats, 2005, p. 16).

Al respecto, Peters y Pierre comentan que “en la sociedad moderna, el gobierno sigue siendo responsable pero, a su vez, es menos capaz de actuar solo” (2005, p. 53). Mientras que Mayntz considera que “la gobernanza se

utiliza ahora con frecuencia para indicar una nueva manera de gobernar que es diferente del modelo de control jerárquico, un modo más cooperativo en el que los actores estatales y los no estatales participan en redes mixtas públicas-privadas” (2005, p. 83).

Por su parte Rhodes explica que “la gobernanza implica un cambio en el significado de gobierno, refiriéndose a un nuevo proceso de gobierno o un cambio en la condición de la norma establecida o el nuevo método con el que se gobierna la sociedad” (2005, p. 99-100). Él distingue seis usos distintos de gobernanza: 1) Como estado mínimo; 2) Como gobernanza corporativa; 3) Como nueva gestión pública; 4) Como buena gobernanza; 5) Como sistema sociocibernético; y 6) Como redes autoorganizadas (2005, p. 100).

Ahora bien, es necesario traer a colación la diferencia que plantea el Banco Mundial respecto a la gobernanza y la buena gobernanza. La primera se refiere “al ejercicio de poder político para gestionar los asuntos de un país” (Rhodes, 2005, p. 105). Mientras que la buena gobernanza:

[...] implica un servicio público eficaz, un sistema judicial independiente y un marco legal para hacer cumplir los contratos; una administración responsable de los recursos públicos; un auditor público independiente, responsable ante el parlamento representativo; el respeto del derecho y los derechos humanos en todos los niveles del gobierno; una estructura institucional pluralista y una prensa libre (Rhodes, 2005, p. 103).

Los autores latinoamericanos, específicamente sobre el caso mexicano, opinan que:

[...] con la idea de gobernanza metropolitana se asume que ciertos arreglos institucionales pueden generar incentivos para que las autoridades locales cooperen entre sí, formen redes plurales de cooperación y coordinación para alcanzar fines comunes y definan políticas públicas regionales. Estos incentivos son importantes si consideramos que quienes firman los acuerdos de cooperación entre municipalidades son personas que suelen interesarse por avanzar en una carrera política o administrativa. En algunos países hay incentivos para los administradores públicos de carrera que los inducen a alinear sus preferencias con los intereses regionales. Además, se espera que el profesionalismo y la formación de los administradores los lleven a priorizar los intereses colectivos y

no los de grupos políticos. Por otra parte, ciertos arreglos institucionales facilitan los acuerdos de cooperación en la medida en que ayudan a los funcionarios participantes a avanzar en sus carreras políticas. Por ejemplo, en la medida en que les permiten complacer a grupos de interés o a un jefe político como el gobernador o un presidente de partido, los políticos tienen incentivos para convertirse en promotores de dichos acuerdos (Ramírez de la Cruz, 2012, p. 500).

No obstante el interés que reviste la idea anterior, el autor asume que todos los actores están en una misma igualdad de circunstancias, que buscan el interés colectivo, tienen legitimidad, que en su actuar prevalecen la democracia, la transparencia, la rendición de cuentas, entre otras. Cuestiones esenciales para que exista gobernanza y que son difíciles de observar para la experiencia mexicana.

Continuando con esta materia, Navarrete plantea otras dos situaciones a considerar, que son: el número de actores y las escalas. En este marco, él define la gobernanza como:

[...] el proceso mediante la acción en redes por el cual se crean y establecen mecanismos que propician equilibrios dinámicos entre actores de los sectores público, social y económico, cristalizando en nuevas formas de acción pública, pudiéndose consolidar con la creación de normas y sistemas de relaciones de poder formales, pero en todos los casos instituyendo reglas informales que dotan de sentido a políticas públicas de orden metropolitano (Navarrete, 2018, p. 47).

Sin embargo, sería conveniente preguntarnos cómo es que conforman los equilibrios entre los actores. Ello en un contexto donde no impera la democracia en la toma de decisiones, en donde también está presente la falta de legitimidad, la ausencia de intereses colectivos y demás situaciones anteriormente descritas, y en las que nos detendremos en el capítulo cuatro.

De la misma manera, es relevante señalar que en México, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) contempla el tema de la gobernanza metropolitana, en los artículos que van del 36 al 39. En concreto, el primero al que aludimos establece que:

Para lograr una eficaz gobernanza metropolitana, se establecerán los mecanismos y los instrumentos de carácter obligatorio que aseguren la acción coordinada

institucional de los tres órdenes de gobierno y la participación de la sociedad (LGAHOTDU).

La gestión de las zonas metropolitanas o conurbaciones se efectuará a través de las instancias.

- I. Una comisión de ordenamiento metropolitana o de conurbación.
- II. Un consejo consultivo de desarrollo metropolitano que promoverá los procesos de consulta pública.
- III. Los mecanismos de carácter técnico a cargo de las entidades federativas y municipios.
- IV. Las instancias que permitan la prestación de servicios públicos comunes y
- V. Los mecanismos y fuentes de financiamientos de las acciones metropolitanas (Cámara de Diputados, 2016).

Consideramos que la ley quedó limitada al no plasmar cómo estos mecanismos operarían. Asimismo por el hecho de no plantear los estímulos para incentivar la coordinación metropolitana ni las sanciones por su obstaculización. Aunque se debe reconocer que se dieron los primeros pasos para acercarse a una temática que goza de gran popularidad en la actualidad. Se espera que en un futuro dichas limitantes queden subsanadas.

Como se pudo observar, hay varias definiciones de gobernabilidad y gobernanza. Con la finalidad de ser congruentes con lo que plantea la teoría y con la evidencia empírica, la presente investigación se apoya en el término de gobernabilidad, pues para el contexto mexicano se considera que hace falta mucho por trabajar para debatir en materia de la gobernanza, pero sobre todo de la buena gobernanza, como la definió el Banco Mundial.

El paso de ciudad a zona metropolitana en México

En este apartado se señala cómo fue el proceso de urbanización de un país en desarrollo, como es México, que lo largo del siglo XX transitó de una sociedad rural a una urbana.³ Especialistas en la materia se han puesto a la tarea de proponer y desarrollar conceptos para su análisis, como se verá a continuación.

3 En 1900, 71.4% del total nacional residía en localidades rurales, para 1990 esa cifra se redujo a 28.7% (Sobrino, 1995, p. 248).

Pero por principio de cuenta se debe enfatizar que:

Entre 1900 y 1990, la población nacional se quintuplico al pasar de 13.6 a 81.2 millones de habitantes. Tal dinámica demográfica ha ido acompañada por cambios significativos en la estructura económica nacional, los procesos sociales, la calidad de vida de la población y una mayor intervención del Estado para lograr la máxima eficiencia en el uso del territorio, de tal manera que los beneficios del desarrollo se repartan de forma equitativa (Sobrino, 1995, p. 9).

De acuerdo a Sobrino, podríamos clasificar la urbanización en el país, desde principios del siglo XX, de la siguiente forma:

- 1) 1900-1910, en la crisis del modelo oligárquico-liberal;
- 2) 1910-1920, época revolucionaria;
- 3) 1920-1940, dentro de la reconstrucción del Estado;
- 4) 1940-1980, estimulada por el modelo de crecimiento económico basado en la sustitución de importaciones y el mercado interno y
- 5) 1980-1990, ante la crisis económica, el cambio de énfasis en la política económica hacia la apertura comercial y la desaceleración en el ritmo de crecimiento poblacional (1995, p. 10).

México inició su proceso de urbanización en la década de 1940, cuando el país empezó a industrializarse. Tres ciudades mexicanas encabezaron dicho proceso (Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey) y a ellas se dirigieron grandes volúmenes de población procedentes del campo, con la esperanza de encontrar mejores condiciones de vida.

En este marco, fue en el año de 1940 cuando se identificó la primera zona metropolitana en el país. Se trató de la conurbación entre la delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal y el municipio de Naucalpan en el Estado de México. Tres décadas después, Luis Unikel, Crescencio Ruiz y Gustavo Garza (1976) identificaron que en México existían doce zonas metropolitanas.

Para esas mismas fechas (1976) y en un ejercicio de ordenar el territorio, la Ley General de Asentamientos Humanos (LGAHOTDU) estableció el término de conurbación. Asimismo, emitió seis declaratorias de conurbación

interestatal en el país.⁴ Sin embargo, estas carecían de un marco normativo indicativo que estableciera claramente qué dependencias o niveles de gobierno iban intervenir en su organización (Moya, 2013, p. 17). Además que tampoco se presupuestaron los recursos para su funcionamiento, aspecto sumamente valioso para su constitución y el desarrollo de sus actividades.

A mediados de la década de los años ochenta “María Eugenia Negrete y Héctor Salazar definieron 26 zonas metropolitanas” para el país (Moreno, 2006, p. 17). Tuvieron que pasar 18 años para que se diera un paso significativo en el entendimiento de la metropolización en México desde el punto de vista oficial y este ocurrió en el 2004, cuando varios organismos institucionales, a saber: SEDESOL, CONAPO e INEGI, se dieron a la tarea de definir lo que era una zona metropolitana. De igual manera, establecieron una metodología para delimitar las zonas metropolitanas que existían en el país, las cuales resultaron ser 55. Con el paso del tiempo dicho ejercicio se ha actualizado, en el 2013 se identificaron 59 zonas metropolitanas. Para el 2018 se determinó que eran 74.

Las quince nuevas zonas metropolitanas que se incorporaron por el cumplimiento de varios criterios fueron: Campeche, Chetumal, Ciudad Victoria, Chilpancingo, Culiacán, Delicias, Ensenada, Hidalgo del Parral, Guanajuato, Durango, Hermosillo, La Paz, Mazatlán, Nogales y Tapachula. Con este nuevo esquema de delimitación, las zonas metropolitanas se encuentran presentes en las 32 entidades federativas del país (SEDATU, CONAPO e INEGI-2018, p. 53).

Un dato interesante es que el grupo interinstitucional señaló que en el año 2018 las “74 zonas metropolitanas concentraron 75.1 millones de habitantes, que equivale al 62.8 por ciento de la población total del país” (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2018, p. 17).

En el siguiente cuadro se puede observar la evolución que ha tenido el proceso metropolitano en el país en el período que va de 1960-2015.

4 Las seis zonas de conurbación interestatal declaradas por el ejecutivo federal fueron: la Zona Conurbada del Centro, la Zona Conurbada de la Laguna, la Zona Conurbada de la Desembocadura del Río Balsas, la Zona Conurbada de la Desembocadura del Río Ameca, la Zona Conurbada de Manzanillo-Barra de Navidad y la Zona Conurbada de la Desembocadura del Río Pánuco (Ramírez, Valner y López, s/f, p. 16).

Cuadro 1. Indicadores del proceso de metropolización, 1960-2015

Indicador	1960	1980	1990	2000	2005	2010	2015
Zonas metropolitanas	12	26	37	55	56	59	74
Demarcaciones y municipios metropolitanos	64	131	155	309	345	367	417
Entidades federativas	14	20	26	29	29	29	32
Población total (millones)	9	26.1	31.5	51.5	57.9	63.8	75.1
Porcentaje de la población nacional	25.6	39.1	38.8	52.8	56	56.8	62.8

Fuente: SEDATU, CONAPO e INEGI (2018) *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*, p. 18. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>.

A este respecto, como lo señala Negrete “el avance en el proceso de urbanización se refleja en tres aspectos básicos: aumento en la población urbana, aumento en el número de ciudades y concentración de población en ciudades grandes” (1995, p. 24). Los tres elementos están presentes en nuestro país.

Se espera que en un futuro la tendencia continúe, es decir, que la población mexicana se concentre en las mayores metrópolis del país (Garza, 2010, p. 38). Ello también implica que se tengan problemas de índole metropolitano. En el tercer y último capítulo de esta obra se analizarán los desafíos en esa materia.

En este contexto es conveniente enfatizar que la comunidad científica ha tratado de abonar al entendimiento de las zonas metropolitanas desde varias dimensiones, tales como: 1) urbano-territorial, 2) demográfica, 3) social, 4) económica, 5) político-institucional y 6) la combinación de varias dimensiones (Cárdenas, 2014, p. 73). El presente texto analizará esto último, como ya se indicó.

EL ABC DEL TURISMO

Sin duda el turismo es una de las actividades económicas que ha tenido un mayor auge en los últimos años (De Kadt, 1984; Clancy, 2001; Everitt *et al.* 2008; y Pié y Rosa, 2013). Ello también lo testifican algunos entes internacionales, por ejemplo, la Organización Mundial del Turismo (OMT) enfatizó que la llegada de turistas internacionales a escala mundial pasó de 25 millones en 1950 a 1'326 millones en el año 2017. Mientras que los ingresos por turismo internacional obtenidos en múltiples destinos alrededor del planeta habían pasado de 2 mil millones de dólares estadounidenses en 1950 a 134 billones de dólares estadounidenses (OMT, 2018).

A pesar de lo reveladoras que resultan las cifras que presenta la OMT, lo cierto es que el estudio del turismo ha sido desdeñado por numerosos académicos durante muchos años. En la década de los años noventa, Daniel Hiernaux apuntaba que “no se ha desarrollado plenamente una sociología del turismo, con la magnitud que exigiría la intensidad económica del fenómeno” (1994, p. 24).

Para esas mismas fechas, pero a nivel internacional, Patrick Mullins consideraba que el turismo es una gran industria pero poco se conoce del tema porque únicamente se han hecho trabajos empíricos con escasos marcos teóricos conceptuales, lo que dificulta el análisis del tema (1991, p. 326). La cuestión sigue siendo tan grave que actualmente no existe consenso en definir el término de turismo que ayude a analizarlo y medirlo en su total complejidad. Hay desacuerdos en establecer las diferencias entre viajero y turista, qué incluir como motivos de viaje, en la duración de este, entre otras muchas cuestiones.

Aunque se debe enfatizar que ha habido avances en la materia. Para ejemplificar, a finales de la década de los años ochenta Douglas Pearce escribió:

El turismo se ha definido de muchas formas, sin embargo, puede afirmarse que es el conjunto de relaciones y fenómenos surgidos de los viajes y de las permanencias temporales de las personas que se desplazan principalmente por placer o recreación, la duración de tales estadías puede variar. Con fines estadísticos se acepta comúnmente con mínimo de cuatro noches para el turismo

nacional y universalmente se reconocen estancias de sólo veinticuatro horas en el caso del turismo internacional (Pearce, 1988, p. 13).

Por su parte, John Tribe define al turismo como:

El turismo es esencialmente una actividad que compromete a los seres humanos y las características mínimas necesarias que deben existir para que se diga que ocurrió, incluyen el acto de viajar de un lugar a otro, los motivos para participar en el viaje (excluyendo desplazamientos por trabajo) y la participación en la actividad en el destino (1997, p. 640).⁵

Otra conceptualización de turismo expresa que es un “conjunto de actividades (especialmente de transporte, alojamiento y entretenimiento) que hace que unos determinados grupos de personas puedan pasar una temporada de descanso en lugares alejados del habitual, así como lo que esas personas hacen en dichos lugares” (Nogués, 2009, p. 45). Aunque se debe advertir que la actividad turística también se puede practicar de manera individual.

Mientras la definición que actualmente ofrece la Organización Mundial del turismo expone que es:

un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico (OMT, Glosario Básico).

Retomamos la anterior definición, apegándonos a la idea de Tomillo, “no porque sea la mejor (que no lo es y dista bastante de serlo), sino porque se trata de la única a nivel internacional, única posibilidad –por el momento de conseguir que quienes nos dedicamos a este campo hable-

5 La traducción es mía. En el original: *Tourism is essentially an activity engaged in by human beings and the minimum necessary features that need to exist for it to be said to have occurred include the act of travel from one place to another, a particular set of motives for engaging in that travel (excluding commuting for work), and the engagement in activity at the destination.*

mos el mismo idioma y aprovechemos la oportunidad de entendernos” (Tomillo, 2011, p. 174).

Ahora bien, nótese que en la definición de turismo propuesta por la OMT se incluyen como motivantes a los negocios, situación que muchos académicos o instituciones no aceptan. Además, se debe enfatizar lo complicado que resulta el estudio del turismo debido a que existen varias categorías: el turismo interno, que llevan a cabo los habitantes del país en su propio territorio; el turismo receptor, realizado por los que llegan a un país diferente al propio, y el turismo emisor que es el que realizan los residentes de un país hacia el extranjero, entre otras muchas cuestiones.

En este marco, Tomillo hace la distinción entre visitante, turista y excursionista. Respecto al primero lo define como “toda persona que viaja a un lugar distinto al de su entorno habitual, por una duración inferior a 12 meses, y cuyo *purpose* principal del viaje no es la de ejercer una actividad remunerada en el lugar visitado” (2011, p. 179). Mientras que al turista lo define como “un visitante que permanece, por lo menos, una noche en un medio de alojamiento colectivo o privado” (Tomillo, 2011, p. 180). Este puede ser internacional o interno. El excursionista “es el visitante que no pernocta en un medio de alojamiento colectivo o privado” (Tomillo, 2011, p. 180). Se clasifica en internacional, nacional o de tránsito.

Una vez señalado lo anterior surge la pregunta ¿los jubilados estadounidenses y canadienses que pasan el invierno en México son turistas o migrantes estacionales?, ¿los negocios no deben constituir un motivo para hacer turismo?, ¿el turismo es una disciplina, una ciencia o un campo de estudio?, entre otras más. Así pues, existen todavía muchas interrogantes que necesitan ser analizadas a profundidad con el objetivo de comprender de manera holística al turismo. Idea con la que también concuerda Hieraux (2018) al exponer que uno de los retos de la investigación en turismo es la ausencia de marcos conceptuales.

En lo que sí existe consenso entre la comunidad académica es en el hecho de que el turismo se masificó a mediados del siglo XX. Las razones de ello fueron: mejoras y avances en los transportes, las vacaciones pagadas y el aumento del nivel de vida (Mazón, 2001, p. 98). Específicamente, en el último punto, destaca la disposición de ingresos por parte de los

angloamericanos (Everitt *et al.*, 2008, p. 88). Asimismo, otro elemento clave es el aumento de los niveles de escolaridad en la población, lo cual estimuló el interés por conocer lugares y culturas extranjeras (ONU, 1973, p. 8). A tal grado es la magnitud de este fenómeno que hoy día muchos jóvenes prefieren viajar y posponer su paternidad.

Además, otros autores recalcan que “el turismo se desarrolló como una industria al termino de la Segunda Guerra Mundial bajo los auspicios de los Estados Unidos, que con una economía boyante impulsaron la idea de viajar y de dar a conocer, como muestra al mundo el modo de vida norteamericano” (Machuca y Ramírez, 1994, p. 3). Esta tónica tomará importantes bríos en el contexto latinoamericano en la década de 1960, en el marco de la Guerra Fría. Los aliados en fomentar el estilo de vida norteamericano serán las cadenas hoteleras estadounidenses instaladas en una ciudad de América Latina (Getino, 1987). En México se ubicarán en la capital, en Guadalajara, Veracruz, Acapulco y Puerto Vallarta. Otros socios en ello serán las estrellas de cine de Hollywood.

De la misma forma, cabe agregar el hecho de que para la década mencionada, el hedonismo atrapó a las masas de consumidores, por lo cual resultó indispensable construir ciudades exclusivamente para el consumo y el placer (Mullins, 1991, p. 326). Estas se edificarán sobre todo en el litoral, en el periodo que abarca de 1945 a 1987. Después de esa fecha cobrará importancia el impulso de otras modalidades del turismo ante los cambios del perfil del turista y los sitios de interés (Cárdenas, 2017a). Aunque se debe recalcar que “las grandes motivaciones del turismo internacional siguen siendo el ocio, el recreo y las vacaciones (53%), seguidas por otros motivos como asuntos personales y visitas familiares (27%) y los viajes en negocios y motivos profesionales (13%), mientras que el 7% restante no específico” (OMT, 2017).

Un elemento que se debe subrayar es que en la dinámica de edificación de espacios propios para el turista se generan externalidades, respecto a lo cual Díaz puntualiza:

El turismo es la actividad que probablemente más cambios ha determinado en el litoral en los últimos años: no solo por la ocupación del mismo y el valor de posición que con el adquiere la primera línea de mar, sino también porque

ha dado lugar a infraestructuras y formas urbanas propias: desde los puertos deportivos o las marinas hasta los condominios o los resorts turísticos cerrados, microciudades capaces de ofrecer todos los servicios que se puedan necesitar durante una estancia corta, sin necesidad de salir de ellos. Por otra parte, la estacionalidad propia de la actividad turística que provoca una enorme distorsión entre la dimensión de la ciudad realmente construida y la de la población que vive en ella, lo que afecta a la prestación de servicios y al mantenimiento de las infraestructuras (2013, p. 195).

Lo anterior es definido por Salvador Antón como la urbanización turística y se caracteriza por los siguientes elementos: a) existe un rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo; b) poseen un sistema de producción flexible que es consecuencia del postfordismo; c) cuentan con una intervención pública de carácter incentivador; y d) la urbanización es socialmente diferente (1998, p. 27).

Así pues, otro de los acuerdos entre la comunidad científica es considerar al turismo como “un potente inductor de cambios en la estructura económica, que se asocian con los desplazamientos masivos de población en algunas temporadas del año” (Hiernaux y Rodríguez, 1991, p. 14). Entre los impactos negativos vinculados al turismo, se encuentran los procesos de gentrificación, inflación, el deterioro ambiental, los choques culturales en que se ven inmersos los nativos, la prostitución y la drogadicción, entre otros.

Los impactos del turismo que se persiguen en esta investigación son los relacionados con el crecimiento de ciudades existentes o la creación de nuevas (Antón, 1992; Arroyo, 1980; Hiernaux y Rodríguez, 1991; y Mullins, 1991). En este caso se analizarán tres ciudades turísticas que en pocas décadas han dado paso a la conformación de tres zonas metropolitanas. Pero antes de pasar a ello, conviene resaltar algunos aspectos básicos de la actividad turística en México.

EL TURISMO EN MÉXICO: LAS POLÍTICAS, LOS ESTUDIOS, LAS CIFRAS Y LAS TENDENCIAS

La masificación de la actividad turística en México también surgió después de la Segunda Guerra Mundial. Antes de esa fecha los lugares visitados por

los extranjeros eran la Ciudad de México y Tijuana. El primero debido a toda la riqueza histórica, cultural y gastronómica que guarda. Mientras que el segundo por la cercanía que existe con los Estados Unidos de América (Hiernaux, 1999). Además, otro de los incentivos de los estadounidenses para visitar Tijuana es la existencia de una reglamentación distinta al de su país de origen, como lo es la normativa respecto al consumo de alcohol (Vandergood, 2016).

Por su parte, Molina destaca que las condiciones que contribuyeron a impulsar el desarrollo del turismo en México fueron:

- Existencia de un amplio inventario de atractivos naturales y culturales de calidad, dispersos en prácticamente todo el territorio.
- Clima favorable, durante casi todo el año, para la práctica de diferentes actividades turísticas.
- Una posición geográfica inmejorable, por su cercanía con importantes mercados de consumo, como son Estados Unidos y Canadá.
- La existencia de un sector privados nacional dispuesto a invertir en esta actividad.
- El interés y compromiso por parte del Estado para invertir y apoyar el desarrollo de las actividades turísticas, a las cuales asigna una función importante como instrumento del desarrollo.
- Un mercado de consumo interno atractivo, en especial por su volumen (2007, p. 21).

Un aspecto que se debe subrayar es que para incentivar el arribo de turistas estadounidenses, los diferentes gobiernos postrevolucionarios se vieron en la necesidad de construir carreteras, la primera de ellas la de Acapulco y posteriormente la Panamericana. Recuérdese que por mucho tiempo México tuvo pocos caminos.⁶

Respecto a los destinos de sol y playa, el primero que se conformará será el de Acapulco, pero con el paso del tiempo el gobierno estimulará la construcción de otros destinos vacacionales y lo hará por considerar que el turismo tiene efectos positivos para la economía, ya que: 1) entran divisas a la

⁶ Otra cuestión que se debe enfatizar es que ante la llegada y la presencia del otro, el extranjero, el gobierno mexicano también se vio en la necesidad de reforzar la identidad nacional (Gruel, 2017).

balanza de pagos; 2) genera empleos; y 3) tiene un efecto multiplicador sobre otras actividades (Bringas, 1999, p. 6), como se verá en párrafos posteriores.

Con estas bondades, el gobierno federal fomentó la actividad turística, para lo cual: a) promulgó leyes; b) constituyó mecanismos jurídicos para dar certeza al inversionista extranjero; c) creó instituciones encargadas de conducir y velar por la actividad turística; y d) edificó la infraestructura necesaria para atender al turista. Ciertamente, para lo anterior, en algunos casos también participó el sector privado.

Ello es manifiesto, pues según afirma Coll:

En los años 1920 y 1930 los gobiernos posrevolucionarios iniciaron algunas tímidas acciones como fueron la creación de una Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (1923), la promulgación de la Ley de Migración en la que se especifica por primera vez la calidad de turista (1926) y la creación de una Comisión Pro Turismo en 1929, pero no es sino hasta el final de la Segunda Guerra Mundial cuando se impulsa decididamente la actividad turística, hecho que se relaciona con el incremento del número de viajeros provenientes de los Estados Unidos (2016, p. 52).

En el siguiente apartado se analizarán varias propuestas de diversos autores en el estudio de las políticas turísticas implementadas en México.

Políticas turísticas en México

Respecto al tema de las políticas turísticas en México son varios los autores que han dado cuenta de ello. En primer lugar se encuentra Jiménez (1993), quien hizo un minucioso análisis de las políticas y programas que ha llevado a cabo el gobierno mexicano, pero sin perder de vista el acontecer internacional. Propone cuatro cortes temporales en los que se engloban las políticas turísticas en el país: 1) 1945 a 1958; 2) 1959 a 1969; 3) 1969 a 1982; y 4) 1982 a 1993, fecha en que concluye su investigación. En estas fases, el autor recalca el papel tan destacado que ha tenido el gobierno en la atracción de turistas extranjeros al país así como el impulso de las estrategias que se implementaron en algunos momentos, para incentivar el turismo interno.

Ahora bien, la fuerte participación del gobierno en el fomento de la actividad turística se explica por el modelo económico que existía en el país. Alfonso Jiménez termina su clasificación señalando que se vislumbran cambios en la forma de conducir la política turística con la llegada del capital extranjero (1993).

Clancy (2001) es otro de los autores que también ha analizado las políticas turísticas implementadas en México, para lo cual retoma mucha de la información expuesta por Jiménez. Él divide las políticas turísticas en dos cortes temporales: 1930-1970 y de 1970 al 2001 y lo hace a partir de la participación que ha tenido el Estado en la conducción de la actividad turística.

De igual manera el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) en el año 2006 también analizó a las diferentes políticas turísticas que se han implementado en México. Para ello la exposición la divide en cortes temporales, de acuerdo a las diferentes administraciones federales con que ha contado el país (CESOP, 2006).

Por su parte, Sergio Molina clasifica la política turística en México en tres grandes apartados a los cuales denomina: 1) desarrollo espontáneo; 2) impulso a los polos turísticos integralmente planificados; y 3) asimilación de los procesos de globalización (Molina, 2007, p. 22). Asimismo, advierte que “estas etapas no son puras, o no implican exclusión de actores” (Molina, 2007, p. 22).

Un año más tarde Hiernaux y Torres (2008) identificaron dos fases en las políticas turísticas. La primera va de 1945-1975, en esta la directriz gubernamental tiene un carácter implícito, es decir, que únicamente se llevan a cabo una serie de acciones, pero estas serán esporádicas y estarán desarticuladas. En dicha fase entra el impulso que se le dio al puerto de Acapulco. La segunda comprende el periodo de 1975 a la fecha, donde la política turística es de corte explícito, para lo cual se creó la Secretaría de Turismo, con la finalidad de mejorar la coordinación de la actividad. Asimismo, se desarrollaron los cinco Centros Integralmente Planeados (CIP's): Cancún (1970), Ixtapa-Zihuatanejo (1972), Los Cabos (1975), Loreto (1975) y Bahías de Huatulco (1984) (Baños, 2012, p. 44-45).

Atlántida Coll Hurtado ocho años después analizó la intervención del Estado en materia turística a través de los periodos presidenciales del

gobierno federal, al considerar que cada uno de ellos “le va a imprimir sus propias características su importancia en el contexto de la vida nacional y va a determinar, incluso, la puesta en valor de lugares específicos para el desarrollo del turismo” (2016, p. 52).

Mientras que Erika Cárdenas (2017b) siguiendo el ejercicio de Jiménez, identifica siete fases por las que ha atravesado el turismo en México, en el periodo de 1945 al 2014. Estas siete etapas son resultado de la política económica que se ha impulsado en el país. En las primeras fases se observa la alta participación que tuvo el gobierno por construir e impulsar los destinos turísticos. Existe una fase de amortiguamiento, pues se cambia de modelo económico en el país.

En las últimas tres fases se aprecia la entrada de otros actores internacionales en el sector turístico; en algunos momentos y en varios destinos turísticos pareciera que la participación del Estado ha quedado limitada únicamente a servir a los intereses de ricos empresarios, descuidando la protección de los nativos y de sus recursos tanto naturales como culturales.

Entre otras, Coll establece como una de las conclusiones de su investigación que “no hay claridad en la política turística puesto que involucra al menos a catorce organismos públicos que se vinculan con aspectos tan disímiles como inversión en infraestructura y equipamientos, seguridad pública y uso y conservación del patrimonio natural y cultural” (2016, p. 60).

Lo anterior sumado a la cuestión de que México es un país federalista y por la coincidencia de varias secretarías, organismos y dependencias se puede dar una yuxtaposición de funciones en el área de turismo. También se debe advertir el hecho de que a lo largo de estos 74 años la política turística mexicana no se ha caracterizado por contemplar acciones y estrategias a largo plazo. Resultado de ello, se observa en la mayoría de los destinos turísticos que no se ha puesto atención a dos aspectos básicos: 1) el cuidado ambiental y 2) garantizar que los ganadores del turismo sean los nativos. Respecto a este último aspecto varios autores (Ávila y Luna, 2013; Marín, 2015) han investigado que a lo largo y ancho del territorio nacional los oriundos han sido despojados de sus lugares de vida, mientras que otros han sido aprovechados solamente como mano de obra barata.

Los estudios del turismo en México

Antes de presentar una breve semblanza de cómo, por qué y bajo qué contexto han aparecido los estudios en turismo en México, es importante dar algunas pinceladas sobre su desarrollo en el marco internacional.

[...] el estudio del turismo como disciplina se incorporó a la universidad en la primera parte del siglo XX, en los años 20 en Italia y en los 30 en Alemania y Reino Unido. Años después se incorporan los estudios turísticos en los Estados Unidos y Canadá cuya orientación se centra en aspectos de gestión empresarial. Por su parte, en Canadá se ha creado un importante Centro de Investigación y Educación en Turismo de la Universidad de Calgary centrado en la formación en turismo con influencias en el mundo anglosajón y toda Europa (Tamayo-Peñalosa, 2005, p. 90).

Para el caso de México, se reconoce que la investigación turística “se ha cubierto con una imagen frívola de destellos de antología anecdótica que ha paralizado los estudios y las investigaciones” (Moreno citado en Jiménez, 1993, p. XIII). Ello se debe en buena parte a que “en este ambiente confuso y destructivo, las burocracias se afanan por no dejar memoria de sus acciones improvisadas, especulativas y con frecuencia ineptas y corruptas” (Moreno citado en Jiménez, 1993, p. XIII). Pero lo peor del asunto es que se usa “la investigación turística para justificar, no para prever y corregir” (Moreno citado en Jiménez, 1993, p. XIII).

Pero al hacer un estudio puntual del desarrollo de los centros de enseñanza en el turismo, Alfonso de Jesús menciona que en 1959 se abrió la carrera de Técnico en Turismo en la Universidad Autónoma del Estado de México. Para el año de 1962 el Consejo Nacional de Turismo creó el primer instituto de investigaciones relacionadas con el turismo, al cual se le llamó el Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas (IMIT) (Jiménez, 1993, p. 82).

En 1968 se abrió la escuela de turismo por parte de la Universidad de Guadalajara (Jiménez, 1993, p. 82). Un año más tarde se realizó el Plan Nacional de enseñanza turística, el cual previó los cuatro siguientes niveles educativos: 1) adiestramiento; 2) capacitación técnica; 3) especialización y 4) tecnología profesional (Jiménez, 1993, p. 82).

Otra fecha significativa fue el 16 de mayo de 1974, cuando se inauguró el Centro Internacional de Capacitación Turística (Cicatur), de la Organización de los Estados Americanos (OEA). Este centro tuvo un papel significativo en la formación de recursos humanos en el país (Hiernaux, 2018, p. 126).

Con el paso del tiempo, Jiménez reconoce que “prolifera –incluso con abuso–, las escuelas privadas que ofrecen entrenamiento y capacitación a nivel medio (en no pocas ocasiones más ficticio que real) relacionados con turismo” (Jiménez, 1993, p. 134). El mismo fenómeno se da a nivel universitario:

Además de la Universidad de Guadalajara y la del Estado de México, se incorporan a la capacitación en el sector, las Escuelas de Turismo del IPN, de la Universidad de Baja California, de Guerrero, de Nayarit y de otras privadas como la Anáhuac, Tepeyac, del Valle de México, así como institutos de nivel superior, todos ellos ofreciendo estudios a nivel licenciatura (Jiménez, 1993, p. 135).

Queda de manifiesto, entonces, la necesidad de formar licenciados o técnicos en turismo. El país lo requiere. Así pues, poco a poco se irán sumando más escuelas, más universidades que ofertan dichos planes de estudio. En el anexo 1 se puede observar que en el año de 2016 en el país existían 1,437 centros de enseñanza relacionados con el turismo. La mayoría de ellos se ubican en Jalisco con 122, Puebla con 102, Ciudad de México con 96, Estado de México con 79 y así sucesivamente. Asimismo, destaca que en las entidades federativas más importantes, en términos demográficos y económicos del país se concentran las instituciones educativas en el rubro de turismo. Ello también se convertirá en un elemento para atraer mayor población. Mientras que en el anexo 2 se aprecian las cifras por niveles: 160 corresponden al básico, 367 medio, 840 superior, 28 diplomados, 38 de maestría y cuatro de doctorado (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2016).

Con los datos anteriormente presentados es patente que a lo largo de estos años ha habido un incremento de centros educativos en materia turística. En un principio era con el objetivo de capacitar a recursos humanos, después también será el de formar investigadores.

En cuanto a las disciplinas que han abordado la temática del turismo en México, están la Geografía, la Sociología, la Antropología y la Historia. En la primera se encuentran los trabajos de Ana García, Daniel Hiernaux, Nora Bringas, Álvaro López, entre otros muchos más.

De acuerdo con Coll, la primera disciplina que se interesó en el turismo en México fue la Geografía, como también ocurrió en el contexto internacional.⁷ De manera enfática, la multicitada autora comenta:

Destacan al principio los estudios publicados por el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México a fines de la década de 1960 (García, 1970; Carrascal, 1975 a 1975b) a los que se fueron añadiendo otros de las mismas autoras, así como de nuevos participantes en el campo de la geográfica del turismo (Propin, López, Sánchez, 2004; López 2002). De los primeros inventarios de recursos naturales y culturales para el turismo, de los primeros análisis del cambio del suelo ocasionado por la apertura de espacios a la actividad, de la crítica a los esquemas simplistas de desarrollo regional por reacción en cadena derivada de las inversiones para el ocio, hoy se analizan aspectos tan variados como el turismo alternativo, el turismo religioso o el turismo sexual (2016, p. 15).

Mientras que en el campo de la Sociología se sitúa el trabajo pionero de Juan Manuel Ramírez, quien en 1986 analizó la relación entre turismo y medio ambiente en Acapulco, Guerrero.⁸ Otro autor que se ubica en este campo es Arturo Santamaría, quien explica el desarrollo turístico de Mazatlán, latitud que ha estudiado haciendo una comparativa con Acapulco.

En la tercera línea se ubican los trabajos elaborados por los antropólogos José Antonio de la Cruz (2005), Alicia Castellanos y María Dolores París (2005), Gustavo Marín (2008, 2009 y 2015) Cristina Oehmichen (2010

7 Pearce considera que: “No fue sino hasta la década de los sesenta en Europa, y de los setenta en los Estados Unidos, cuando empezaron a aparecer frecuentemente en la bibliografía especializada estudios geográficos del turismo. Al mismo tiempo, la materia fue despertando un interés creciente en algunas otras disciplinas, especialmente en economía, administración de empresas, sociología y antropología” (1988, p. 13).

8 Gustavo Garza comenta que el trabajo de Hiernaux y Rodríguez en 1991 fue el primero en analizar la relación entre turismo y crecimiento de las ciudades, pero al parecer este autor no tomó en cuenta el de Juan Manuel Ramírez.

y 2013), Ana María Salazar (2013) Catherine Héau (2013) y Berenice Morales (2013), entre otros. Dichos autores han dado cuenta de los impactos sociales de la actividad turística en el país.

Cabe mencionar que la Historia apenas se está adentrando al estudio del turismo, el propio Walton (2009) así lo señala. En esta línea y para el caso de México se encuentran el trabajo de Paulina Martínez (2015) quien analiza la figura de un empresario hotelero de la Ciudad de México, se trata de Carcho Peralta dueño del Regis.

Asimismo, se encuentran los trabajos propios de las personas que se han formado como licenciados en Turismo. Sin duda, dos de ellos han sido pioneros y formaron a muchos profesionales en esa materia en nuestro país, como fueron: Manuel Rodríguez Woo y Sergio Molina.

Así pues, han pasado varios años desde que abrió sus puertas la primera escuela en turismo. A lo largo de estos, se han incrementado tanto el número de egresados como de instituciones que ofertan dicha licenciatura. Incluso se ofrecen maestrías y doctorados en el ramo de turismo en nuestro país, como ya se indicó. Sin duda es preciso llevar a cabo estudios que analicen los impactos económicos, políticos y sociales que ha generado la apertura de estos centros educativos.

En resumen, ha habido un incremento de estudiosos de la actividad turística en México así como una diversificación de las aristas para su abordaje. Ello también se puede observar en la creación de redes o la constitución de asociaciones que aglutinan a investigadores que analizan el tema del turismo. Para ejemplificar, en el caso mexicano se encuentra: la Red de Investigadores y Centros de Investigación en Turismo (RICIT) creada en el año 2001 con el objetivo de contribuir a un mejor conocimiento de la realidad turística nacional. Actualmente la integran 297 miembros.

Igualmente se constituyó en el 2006 la Academia Mexicana de Investigaciones Turísticas (AMIT), cuya finalidad es impulsar la investigación turística de México. Doce años después estaba conformada por 114 miembros, de los cuales la mayoría cuenta con estudios de doctorado. También destaca la Red Indígena de Turismo de México (RITA), que es una Asociación Civil de empresas comprometidas a lograr un desarrollo comunitario preservando los recursos naturales. De igual manera sobresale

la Red Temática de Estudios Multidisciplinares de Turismo (REMTUR), la cual cuenta con financiamiento del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

A pesar de estos avances y logros, todavía existe una reticencia por parte de los investigadores sociales para analizar el fenómeno del turismo. Por ejemplo, esta postura ha sido denunciada desde su propia disciplina, Hiernaux desde la Geografía (2006), y Nogués (2009) y Oehmichen (2013) desde la Antropología.

Tendencias de la actividad turística en México

No cabe duda que México tiene un papel destacado en la actividad turística si se compara con otros países de América Latina. Aunque se debe puntualizar que nuestro país muestra una rara tendencia. En la década de los ochenta ocupaba los primeros lugares del *ranking* internacional, pero diez años después fue desbancado por otras economías.⁹

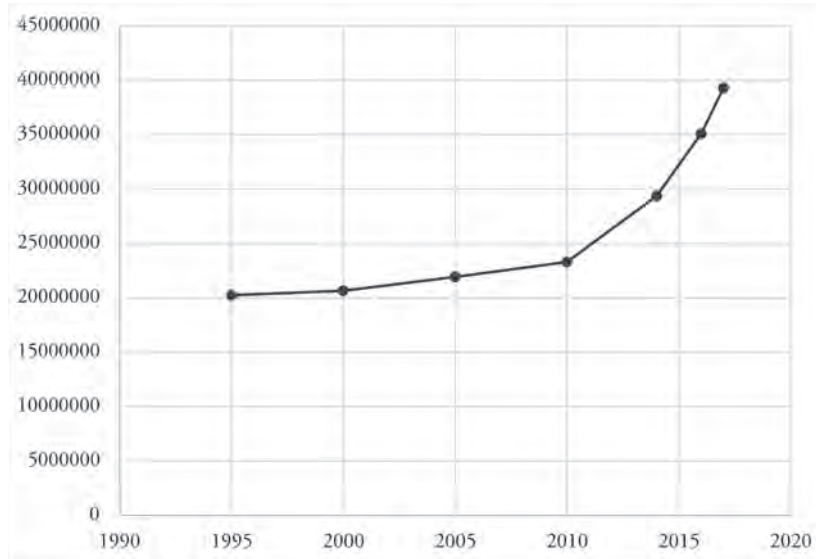
En el 2013 el país entró de nueva cuenta en el ranking internacional. En el año 2017 el turismo aportó 8.7% del PIB nacional (INEGI, 2017) y es uno de los principales generadores de divisas en el país. Respecto al número de llegadas de turistas ha habido un incremento, tal y como se ilustra en el gráfico 1. Llama la atención que pasó de 20 millones en 1995 a 39 millones en el 2017. El periodo de mayor crecimiento fue del año de 2010 al 2015, pero esto se debió a un ajuste metodológico, pues en sus estadísticas incorporó a los turistas fronterizos; situación particular para el caso mexicano, por la cercanía y la relación que guarda con los Estados Unidos de América.

En este marco, conviene indicar que:

La balanza de los intercambios turísticos pareciera positiva para México, pero está compensada por los viajes transfronterizos que se realizan diariamente (de ida y vuelta) en los cuales los residentes mexicanos llegan a gastar 3 mil 440 millones en Estados Unidos, mientras que los residentes norteamericanos gastan solamente mil 920 millones en México (Monnet, citado por Quiroz, 2008, p. 140).

9 Al respecto Quiroz comenta que México concentró el “40 por ciento del volumen turístico de la región. A nivel mundial, se ubica en el décimo lugar como destino y en el doceavo en cuanto a captación de divisas” (2008, p. 139).

Gráfico 1. Arribo de turistas internacionales a México, 1995-2017



Fuente: Banco Mundial. Turismo internacional, número de arribos - México. <https://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.ARVL?locations=MX>.

Así pues, para el 2017 se contabilizó el arribo de 39 millones de turistas internacionales, de los cuales 22 millones fueron turistas receptivos y 16 millones correspondieron a turistas fronterizos (*Compendio Estadístico de Turismo en México*, 2017). La mayoría de los turistas receptivos, 82.50%, ingresó al país por avión. El 81.70% procedente de los Estados Unidos de América, específicamente de los estados de Texas, California, Arizona, Illinois, New York, Florida entre otros. De Canadá llegaron a México el 5.27% y de otros países 12.92% (*Compendio Estadístico de Turismo en México*, 2017).

De igual manera, se informa que los motivos para visitar a México por parte de los turistas receptivos, en 2017 fueron: en primer lugar, 63% por placer; en segundo lugar, 21.52% por visita a familiares; en tercer lugar, 8.6% negocios; en cuarto lugar, 4.60% otros; y 2.24% visita a amistades (*Compendio Estadístico de Turismo en México*, 2017).

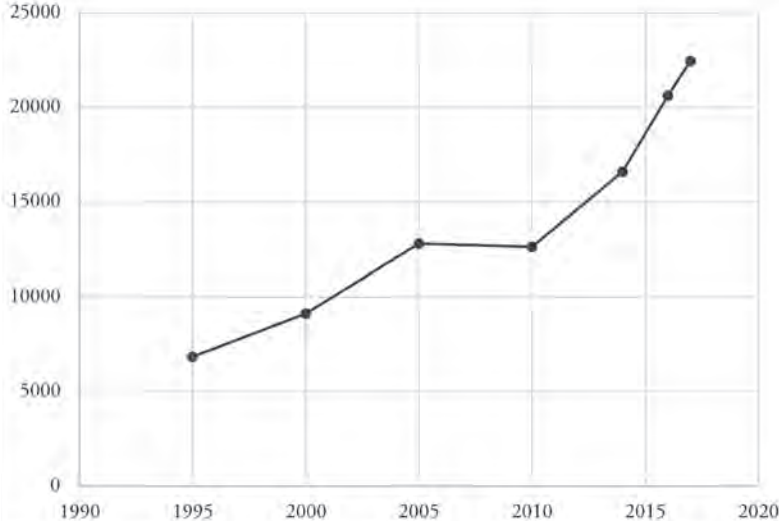
Otro dato importante es que “el porcentaje de ocupación hotelera en la agrupación de 70 centros turísticos durante el 2016 fue de 60.3 por

ciento” (SECTUR y DATATUR, 2016, p. 28). Aunque es importante advertir que “de los setenta destinos así considerados, son tan solo siete, si tomamos en cuenta como una sola mancha urbana a los corredores Cancún, Riviera Maya, Vallarta-Nuevo Vallarta y San José-Los Cabos, junto con la Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara y Monterrey representan 64% de los cuartos ofertados” (Coll, 2016, p. 103).

Llama la atención que en estos siete destinos turísticos se encuentran los municipios de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, así como los municipios contiguos a los dos últimos señalados y los cuales conforman parte de las metrópolis analizadas.

La SECTUR y DATATUR informaron que “en número de llegadas de turistas internacionales nuestro país se ubicó en el octavo lugar, en tanto en el rubro de ingresos por divisas, se avanzaron dos escalones hasta alcanzar la catorceava posición” (2016, p. 2). También hubo un incremento de los ingresos por concepto de turismo. En el 2017 el Banco Mundial contabilizó más de 22 mil millones de dólares, tal y como ilustra el siguiente gráfico.

Gráfico 2. Ingresos por concepto de turismo en México, 1995-2017



Fuente: Banco Mundial. Turismo internacional, recibos (US\$ a precios actuales). <https://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.RCPT.CD>.

Ahora bien, es conveniente señalar que también se está incrementando el número de salidas de mexicanos al extranjero. En 1995 se registraron más de ocho millones de partidas y para el 2016 fueron 20 millones. Ante dicha situación, el gobierno mexicano tiene como tarea fundamental impulsar el turismo interno. Al respecto Quiroz, en el año de 2008 enfatizó: “en total, los beneficios generados por los turistas que visitan México (8 mil 858 millones) son casi equivalentes a los gastos de los mexicanos en el extranjero (6 mil 60 millones)” (Quiroz, 2008, pp. 139 y 140). En el cuadro 2 se muestran los egresos e ingresos que por actividad turística ha registrado México en el periodo de 2010 al 2016.

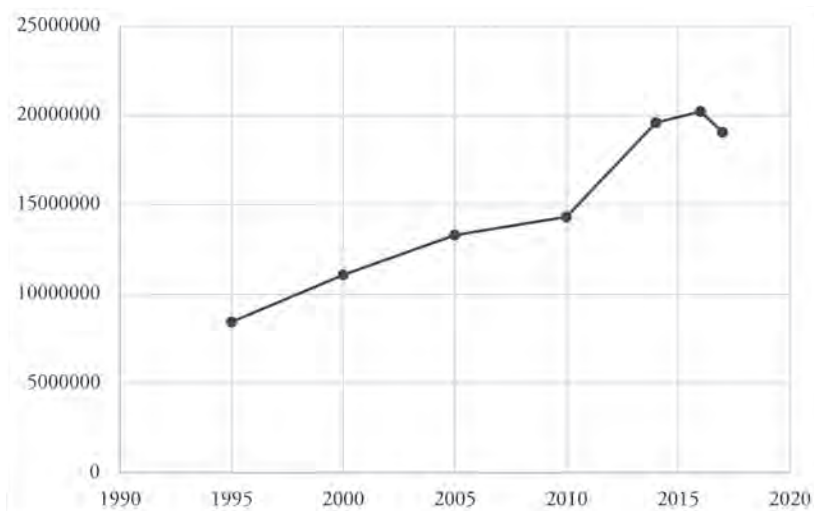
Cuadro 2. Egresos e ingresos por turismo en México, 2010-2016

Año	Egresos	Ingresos	Saldo
2016	10,227	19,571	9,344
2015	10,098	17,734	7,636
2014	9,606	16,208	6,603
2013	9,122	13,949	4,827
2012	8,449	12,739	4,291
2011	7,832	11,869	4,037
2010	7,255	11,992	4,737

Fuente: SECTUR-DATATUR (2016). *Compendio Estadístico del Turismo en México*, p. 2. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadistico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

Mientras que en el gráfico 3, se ilustra el número de partidas internacionales de México en el periodo de 1995 al 2017. Nótese que este tenía una tendencia al alza, la cual se rompió en el último año, al caer el número de mexicanos que salieron al exterior. Las razones pueden ser varias, tales como: la caída del poder adquisitivo, el auge que han tenido las campañas para promocionar los destinos nacionales, lo complicado que ha resultado tramitar el pasaporte, etc. Cuestión que amerita analizarse a profundidad en futuras investigaciones.

Gráfico 3. Número de partidas internacionales de México, 1995-2017



Fuente: Banco Mundial. Turismo internacional, número de partidas. <https://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.DPRT>.

Los retos que enfrentó la actividad turística en la administración de Enrique Peña Nieto fueron preservar los recursos naturales y que las comunidades donde se impulse el turismo logren desarrollo (Foro Económico Mundial, 2017). Mientras que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) recomendó al país: a) que el enfoque de la política turística debe ser más estratégico e integrado; b) fortalecer la conectividad aérea –para diversificar el mercado emisor de turistas–; c) desarrollar un sistema de transporte más acabado; d) distribuir de mejor manera los beneficios del turismo; y e) enfocar recursos de financiamiento a proyectos turísticos (OCDE, 2017, p. 10).

No obstante, dichos señalamientos ya los había expresado la comunidad académica, la cual considera que a lo largo de estos años la actividad turística no se ha desarrollado de manera sustentable. Son recurrentes las experiencias sobre el daño irreversible que le ha causado a los recursos naturales así como el hecho de no haber logrado mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

IMPACTOS DEL TURISMO: ORIGEN Y DESARROLLO DE CIUDADES EN MÉXICO

Sin lugar a duda uno de los impactos del turismo en México es el origen y crecimiento de las ciudades. Aspecto que se debe examinar, pues fue hasta el siglo XX cuando los centros urbanos aparecieron o cobraron nuevos bríos (Hiernaux y Rodríguez, 1991, p. 18).

Como ya se mencionó, por varios siglos la línea costera mexicana fue considerada como:

[...] un espacio inhabitable, en principio porque los conquistadores lo consideraron un medio natural insalubre, con un clima poco apto para el desarrollo de la sociedad, pero también porque durante mucho tiempo representó un espacio de peligro, dado los frecuentes ataques de piratas que asolaron esa zona hasta prácticamente entrado el siglo XIX. No obstante, paulatinamente adquirió un nuevo sentido en el imaginario social, ahora como espacio paradisiaco y de recreo con paisajes evocadores del mundo salvaje, prístino e intocado (Marín, 2008, p. 115).

En esa línea, Molina comenta que:

En contraste, la peligrosa situación ambiental y sanitaria que experimentaban los espacios costeros en México, en la primera mitad del siglo XX, y por la lejanía de las costas de las grandes ciudades del país, explican, en parte, el por qué los destinos de playa del Cono Sur americano: Viña del Mar (Chile), Mar del Plata (Argentina) y Pirápolis (Uruguay), por ejemplo, hayan tenido un desarrollo más temprano que los destinos turísticos mexicanos (Molina, 2007, p. 28).

Pero dicha situación cambió sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial, como ya se indicó. Para ello, los distintos órdenes de gobierno fungieron un papel importante, así como la iniciativa privada y los moradores de esas áreas. El incremento de la actividad turística internacional se puede observar con los cambios de uso de suelo en las ciudades que se encuentran en el Mediterráneo, en los países de Italia, España y Grecia (Cáceres y Pescador, 2001, p. 15). En el caso de México también se pueden observar transformaciones en el espacio, como ha dado cuenta Cárdenas (2015), pues en varios puntos del litoral mexicano se han conjugado los intereses del capital financiero con la demanda de viviendas de segunda residencia

por parte de extranjeros y nacionales, de alto y mediano poder adquisitivo, más las cadenas hoteleras.

Es importante señalar que generalmente las ciudades en el litoral mexicano se clasifican en dos grupos: las tradicionales y los Centros Integralmente Planeados. Las primeras nacen independientemente de la actividad turística. Mientras que los segundos tienen su origen expresamente por el fomento e impulso del turismo, como son: Cancún, Ixtapa-Zihuatanejo, Los Cabos, Loreto y Bahías de Huatulco. Para lo cual el gobierno federal tuvo una amplia participación.

Ahora bien y como lo señala Cárdenas, en esta forma de categorizar se ha dejado de lado a las ciudades intermedias, como es el caso de Puerto Vallarta; centro urbano que despegó como destino turístico internacional por el papel que tuvieron los tres órdenes de gobierno, los empresarios y la sociedad (2014, p. 76).

Sin lugar a dudas la actividad turística juega un papel importante en la economía mexicana. La situación estratégica del país, más el contar con varios elementos naturales y culturales, lo han hecho posicionarse en el *top ten* del *ranking* de los lugares más visitados. En esta dinámica, el gobierno federal y en algunas ocasiones el estatal, ha jugado un papel fundamental. No obstante, esta trascendencia no se refleja en la cantidad y la calidad de los trabajos que tienen por objeto de estudio el turismo. Así pues, la presente investigación constituye un esfuerzo para analizar los impactos que tiene el turismo en el proceso de urbanización que ha tenido México en los últimos 74 años. Específicamente se estudian tres ciudades que se ubican en el litoral y que en su dinamismo económico, demográfico y urbano poseen una amplia participación el fomento y el impulso del turismo.

Una vez que se proporcionó un bosquejo general del origen y evolución de los conceptos pilares de esta investigación: zonas metropolitanas y turismo así como de las relaciones que guardan con otros términos como la gobernabilidad y la sustentabilidad, corresponde operativizarlos en tres territorios específicos: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta.

EL ORIGEN Y POBLAMIENTO DE ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA

Este capítulo tiene como objetivo presentar un breve recuento de cómo ha sido el proceso de gestación de los centros urbanos de Acapulco, Guerrero; Cancún, Quintana Roo; y Puerto Vallarta, Jalisco. No obstante, se pone especial énfasis en el papel que ha tenido el turismo en su despegue y/o consolidación. Situación que no había sucedido en siglos anteriores, pues como se mencionó, una de las características del litoral mexicano era la ausencia de población. Así pues, se considera que la actividad turística y todas las industrias que se relacionan con ella generan impactos, y uno de ellos es el moldeado del territorio.

ACAPULCO: ORIGEN Y EVOLUCIÓN

Acapulco se ubica en la franja costera del Océano Pacífico y cuenta con una superficie de 1,728 km² (INEGI, 2010). Su historia se remonta varios siglos atrás cuando desempeñó un papel importante en el comercio marítimo internacional; al fungir, a partir de 1565, como el único puerto para la entrada de mercancía proveniente de Asia (Mathes, 1976, p. 17). Pero a pesar de ello, el lugar no se consolidó como un centro urbano de gran magnificencia. Ello se debe a las condiciones geográficas que imperaban en el lugar. Por lo tanto, su esplendor solamente duraba un mes, como han dado cuenta varios autores (Yuste, 2012; y Pinzón, 2011).

Después con la Guerra de Independencia en México, se interrumpió el comercio marítimo. No obstante, años después se reactivó el dinamismo

económico del puerto guerrerense cuando la *Pacific Mail Steamship Company* dispuso que Acapulco fuera una fuente de abastecimiento de carbono para su flota (Ratzel, 2009, p. 70). Sin embargo, Acapulco no despegó como un centro urbano importante porque las razones geográficas se seguían imponiendo.

El nacimiento y desarrollo de Acapulco como destino turístico

La vida y dinámica de Acapulco empezó a cambiar a partir de 1927 cuando se construyó y asfaltó la carretera que lo unió con la Ciudad de México. Al respecto Shornick comenta: “así se transforma Acapulco en el balneario de más rápido acceso tanto para los habitantes de la capital como de sus alrededores y cobra creciente atractivo como sitio de recreo de fin de semana, en especial para los turistas mexicanos de descendencia europea” (1977, p. 37).

No cabe duda que la construcción de la carretera, así como la apertura de su aeropuerto fueron hechos trascendentales para este puerto debido a que facilitaron la comunicación con la capital e incentivó la llegada de turistas al lugar. Además, sentó las bases para que algunos millonarios de procedencia norteamericana se motivarán a construir hoteles (Santamaría, 2002, p. 57).

Imagen 1. Aspecto de la Carretera México-Acapulco, Guerrero



Fuente: Tarjeta postal del archivo personal de Jaime Olveda.

Asimismo, es importante destacar que desde 1931 el desarrollo de Acapulco contó con un gran respaldo gubernamental. El Presidente Pascual Rubio lo visitó e igualmente promovió la construcción de un hotel, nuevos muelles, malecones y la pavimentación de calles. De igual manera, la iniciativa privada edificó algunos hoteles como: El Hornos (1934), El Mirador, construido a un lado de La Quebrada (1933), y El Majestic (1937) (Santamaría, 2002, p. 57).

En la siguiente imagen se puede apreciar el balneario de Caleta, al cual los turistas llegaban en coche. Asimismo, se observan algunos espacios que se acondicionaron para atender a los bañistas.

Imagen 2. Balneario de Caleta, Acapulco



Fuente: Tarjeta personal del archivo personal de Jaime Olveda.

Para el año de 1943 Acapulco tenía escasos ocho mil habitantes. Pero para entonces ya se gestaba el impulso de la actividad turística con la construcción de alojamientos. Para ese mismo año se inauguró el hotel El Casablanca, y a principios de los cincuenta se asociaron Teddy Stauffer

y Cari Renstrom para construir el lujoso y exclusivo Villa Vera Racquet Club, el cual ofrecía 64 suites con 15 piscinas y tres canchas de tenis (Santamaría, 2002, p. 81). Otro ejemplo, es el caso de Juan March, un empresario español, quien adquirió terrenos en una de las colinas de la bahía de Acapulco y construyó Las Brisas (Martí, 1985, p. 15).

No obstante, Miguel Alemán Valdés fue quien brindó un rotundo apoyo a la actividad turística en Acapulco. Las obras que se llevaron durante su administración fueron: la pavimentación del centro de la ciudad, la Calzada Costera, Gran Vía Tropical, el Aeropuerto de Pie de la Cuesta, la Carretera Escénica, el embellecimiento de las playas de Caleta y Caletilla, entre otras (Oteiza, 1973, pp. 391 y 392).

Respecto a las iniciativas de Miguel Alemán en Acapulco, Quiroz refiere:

[...] se construyeron la carretera asfaltada y el aeropuerto, se amplió la calzada panorámica que circunda la bahía y se urbanizó la bahía de Puerto Marqués. Estas obras estuvieron acompañadas de una intensa promoción a través de los medios masivos de comunicación de la época. De esta manera la bahía comenzó a llenarse de modernos hoteles y casas de descanso de la nueva burguesía mexicana (2008, p. 152).

Otros hechos significativos que coadyuvaron al despegue de Acapulco fueron: 1) Estados Unidos lo vio como un espacio propicio para la recuperación de sus excombatientes de la Segunda Guerra Mundial; 2) el financiamiento que hizo el gobierno federal en la construcción de infraestructura y servicios (Ramírez, 1986, p. 483); y 3) la llegada al poder de Fidel Castro en Cuba, lo que obligó a los americanos a buscar otros lugares de esparcimiento (Hiernaux, 2010, p. 104). El *glamour* de Acapulco se puede observar con la visita de importantes estrellas de cine tanto nacionales como internacionales, como: “Pedro Infante, María Félix, Elvis Presley, Johnny Weissmuller y la luna de miel de Jackie y John F. Kennedy” (Herbert, 2018, p. 11).

En pocos años Acapulco se convirtió en la joya del turismo nacional y de América Latina, las cifras así lo demuestran: “en 1954 Acapulco recibió 92.694 turistas. En 1960 se registraron 540.100 y para 1972 sumaron 1.5 millones” (Schornick, 1977, p. 39). Para 1978 recibió 2’458 mil turistas, último año donde la mayoría de los visitantes fueron

internacionales (Valenzuela y Coll, 2010, p. 181). Lo anterior se puede observar de manera detallada, en el cuadro 3.

Cuadro 3. Llegada de turistas a Acapulco, 1954-1972

1954	92,694	1967	906,000
1960	540,100	1970	1'194,200
1965	763,800	1972	1'413,300

Fuente: F. Schornick (1977). "El turismo y el desarrollo urbano de Acapulco". En E. Gormsen (coord.). *El turismo como factor de desarrollo regional en México*. República Federal de Alemania: Geographisches Institut der Johannes Huttenberg Universitat Mainz.

A finales de la década de 1970 es notorio el deterioro de Acapulco. En pocos años, el puerto guerrerense pasó de ser un destino exclusivo, a que lo visitaran en forma masiva turistas de diferentes estratos sociales, tanto nacionales como extranjeros (Bringas, 1999, p. 23).

Para esa década Schornick también identificaba que en Acapulco, el turismo

[...] le ha creado serios problemas, problemas que, inclusive, podrán poner en peligro el desarrollo futuro del balneario. Así, p. ej., habrá que investigar, si el abastecimiento de agua del Puerto alcanzaría para aprovisionar a un número aún mayor de turistas y, habrá que resolver el problema que engendra la fuerte afluencia demográfica que sigue ocasionando la actividad turística del Puerto (Schornick, 1977, p. 49).

Así pues, este autor ya dejaba entrever que Acapulco perdería competitividad. Otros de los factores que contribuyeron a ello fueron: a) el abaratamiento del transporte aéreo, lo que hizo accesible que lo utilizaran las clases trabajadoras; b) la presión que ejercieron los grandes operadores sobre los hoteles y líneas aéreas para abaratar los precios, de donde surgieron paquetes baratos; c) los problemas ecológicos que sufría la costa; y d) la ausencia de apoyo por parte del gobierno federal, tras la constitución de los Centros Integralmente Planeados (Ramírez, 1986 y Bringas, 1999).¹

1 Para 1986 Cancún ya había superado a Acapulco como la ciudad costera más visitada por extranjeros (Walton, 2009, p. 509).

Sobre el último punto, Valadez reconoce “desde los años 70 Acapulco no renovó su infraestructura y nunca lanzó nuevos proyectos y productos es por ello que ahora requiere una inversión de 6 mil 211 millones de pesos” (2015). Idea con la que concuerda Gurrea al mencionar que desde finales de la década de los años de 1990 las distintas administraciones no invirtieron en el puerto guerrerense sino que los recursos económicos se destinaron a los polos de desarrollo de Fonatur (2013).

Aunque habría que puntualizar que el destino de Acapulco se ha reinventado y ha pasado por tres fases: Acapulco Tradicional, Dorado y Diamante.² A pesar de dichas reinenciones, el destino no ha logrado volver a atraer a turistas extranjeros. Los problemas de inseguridad pública, falta de competitividad, problemas ambientales, la fuerte competencia que existe en el mercado turístico, son algunas de las razones que explican esta “rara” decadencia del puerto mexicano, pues generalmente todo el año está ocupado por nacionales, tal y como lo demuestran los gráficos 5 y 6.

Pero lo que sí es un hecho es que las estrellas de cine ya no pasan su tiempo de ocio en Acapulco, y es que desde “hace ya muchos años que la pandilla de Hollywood optó por veranear en la Riviera Francesa, en las islas griegas de Santorini, en Hawaii, o ya de perdida en Baja, como los gringos le llaman a Los Cabos” (Gurrea, 2013). También habría que agregar que en Acapulco aconteció que “otras personas con dinero, poder y cierta popularidad llegaron a ocupar sus mesas: eran los líderes de los cárteles del narcotráfico, con la Barbie a la cabeza. El Baby’O fue uno de los primeros establecimientos en abrir a estas personas las puertas de Acapulco” (Herbert, 2018, p. 12).

Otra cuestión que se debe subrayar en el desarrollo de Acapulco son los despojos que han vivido sus habitantes, situación que han señalado Garibay (1979); Gómez y Aldana (2010); Ramírez (1986); y Valenzuela y Coll (2010). Donde funcionarios públicos así como actores importantes de la esfera económica han sabido aprovechar sus influencias y comprar

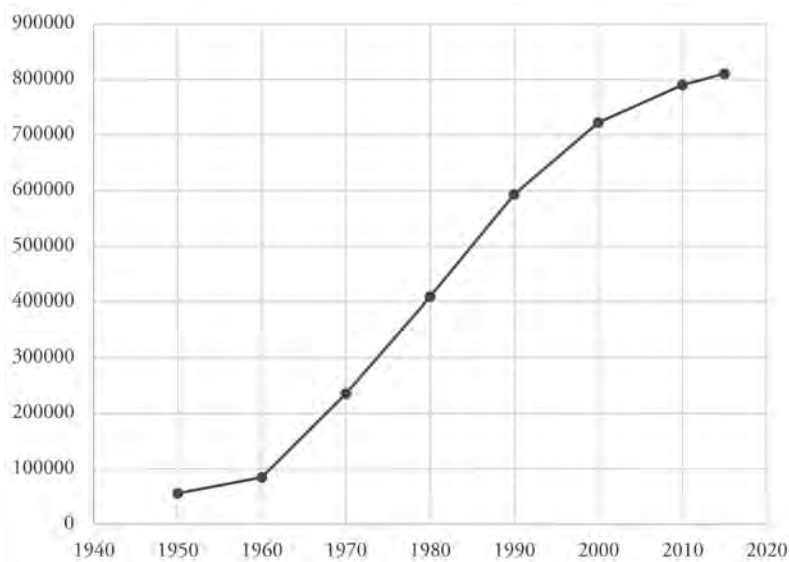
2 Aunque Hiernaux considera que los cortes temporales en que suele dividirse la historia de Acapulco es un gran mito, pues se hizo para promover las nuevas instalaciones a lo largo de la bahía y desacreditar lo que ya se había construido (2010, p. 105-106).

terrenos ejidales a muy bajo costo. Con dichas acciones se comprueba una vez más que los ganadores de la actividad turística no han sido los nativos, sino otros actores. Ello trae como consecuencia polarización en la sociedad en las ciudades turísticas.

Poblamiento y urbanización

Como ya se indicó, existe una relación estrecha entre el impulso de la actividad turística y el aumento de la población. La dinámica se explica en los siguientes términos: por la inyección de capital tanto público como privado para la construcción de hoteles o infraestructura urbana básica, se generan incentivos económicos para el arribo de personas que se encuentran en busca de mejores oportunidades de vida. Acapulco es un claro ejemplo de ello, la evolución demográfica se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 4. Población de Acapulco Juárez*, Guerrero, 1950-2015



*Población total municipal.

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000 y 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

Cuadro 4. Población de Acapulco Juárez, Guerrero, 1950-2015

Año	Población
1950	55,862
1960	84,720
1970	235,713
1980	409,335
1990	593,212
2000	722,499
2010	789,971
2015	810,669

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000 y 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

Como se puede observar en el cuadro 4, Acapulco ha registrado un alto crecimiento demográfico en 1950, de tener 55,862 habitantes pasó en el 2015 a 810,669. El crecimiento más significativo se registró en el periodo de 1960 a 1990. Por eso no es de extrañarse que en la década de 1980, se clasificó a Acapulco como el segundo municipio de más alto crecimiento en el país (Osorio, 1994, p. 35). En este crecimiento demográfico tiene una amplia participación la variable migratoria. Para la década de 1970 se identificó que:

La mayor parte de los inmigrados (70%) proviene de la periferia de Acapulco; sólo un 30% ha afluído de otras entidades federativas, en especial del Distrito Federal, del que proviene una cuarta parte de estos inmigrantes. Les siguen con una participación de casi $\frac{1}{4}$ las personas que han afluído del Estado de Oaxaca (Spehs, 1977, p. 56).

De igual manera, es importante recalcar que muchos de estos nuevos moradores serán personas de bajos recursos que se asentaron de forma caótica, sin atender ninguna reglamentación, en las faldas de los cerros (Garibay, 1979; Ramírez, 1986 y Bringas, 1999). Idea con la que coincide Spehs, quien además, agrega que “como muchos de los inmigrados llegan a la ciudad sin capital alguno y tampoco tienen ingresos regulares en el

primer tiempo, suelen edificar chozas en terrenos baldíos que encuentran o aprovechan hasta el más reducido lugar que encuentren libre entre las viviendas ya existentes” (1977, p. 56).

En este contexto conviene subrayar las palabras de Aguilar, quien señala:

Los centros de playa en países subdesarrollados, reciben una gran cantidad de población migrante que enfrenta dificultades de encontrar un empleo por su ínfima calificación (la mayoría son migrantes rurales) y por el carácter estacional de la actividad turística. Este proceso incrementa los niveles de desempleo y subempleo, así como los déficits de vivienda y de infraestructura en general (1994, p. 11).

Por lo anterior, es manifiesto cómo poco a poco la ciudad central de Acapulco fue creciendo y dio pautas para que la segregación socioespacial se presentara y la vivieran cientos y miles de personas.

En el caso concreto de Acapulco, es menester notar que:

Los patrones migratorios acarrear temas tan peculiares como el de las rencillas familiares rurales que perduran durante generaciones; las luchas por reivindicaciones sociales que alguna vez enfrentaron a caciques políticos locales contra guerrilleros de filiación marxista y ahora contra las autodefensas y las policías comunitarias; e incluso chauvinismos que hacen que una región guerrerense (Montaña, Centro, etcétera) se considere superior a otra, lo que en no pocas ocasiones se ha manifestado como brotes de violencia que perduran por generaciones (Herbert, 2018, p. 10).

Respecto a la violencia que actualmente registra Acapulco, Herbert considera que tiene estrecha relación con la violencia política e histórica que ha padecido. Asimismo, también ha influido el aspecto económico derivado de la inestabilidad de la actividad turística, como se ejemplifica en las siguientes líneas:

Mi tío Martín era un hombre bonachón que decidía a quien correr cada mañana haciendo una regla de tres simple entre el nivel de ocupación turística, el número de empleados en servicio y lo que le dictara su reverenda gana. Más que contratar, su función era despedir gente, y lo hacía con verdadero gozo. Pienso en esto a contraluz de los años, y me pregunto cómo es posible que los ejecutivos hoteleros de entonces no hayan imaginado que este tipo de

prácticas acabarían en lo obvio: despeñando a un sector de la fuerza laboral acapulqueña en los brazos del crimen (Herbert, 2018, p. 10).

Así pues, varios gobiernos impulsan y fomentan la actividad turística debido a que genera empleos, como ya se indicó. Sin embargo, hacen falta estudios cualitativos sobre qué tipo de trabajos se han creado en Acapulco y en otras partes de la República mexicana, donde el turismo juega un papel importante.

Respecto al puerto guerrerense, Garibay, en la década de los años de 1970, refería que “en Acapulco no hay gerentes mexicanos” (1979, p. 20). Mientras que los únicos empleos que se ofrecían a las mujeres eran como recamaristas y las condiciones que viven ellas junto con sus hijos se ilustra en las siguientes líneas:

-No pues antier o más antes, porque aquí metida todo el día, llego en la noche y no me daba cuenta luego, pero sabe desde cuando vienen malos, hasta que vomiti vomiti se la pasaron desde antier y ya anoche toda la noche, verde, y no paraban y ya entonces dije pero válgame Dios.

-¿Y los dos?

-Los dos. El chiquito empezó primero

-¿Cuántos años tiene?

-No pus ora el chiquito ya tiene cuatro, el grande tiene seis ya va para siete.

-¿Y qué es, o qué?

-No pus sabe. No los pude llevar al doctor. Nomás para el camión, te estoy diciendo.

-¿Y aquí no te prestaron?

-No.

-Ni permiso...

-Psi cómo. Digo Dios que se encargue de ellos. O qué tú qué me dices... (Garibay, 1979, p. 26).

Con la cita anterior se concuerda con María Dolores Franco cuando afirma que

los pobres mueren jóvenes:

- El alto índice de enfermedades mortales en asentamientos precarios es debido a las condiciones ambientales y no a los niveles de ingresos ($\approx 20\%$).

- En promedio los niños del grupo de ingresos medios en asentamientos precarios tienen niveles de diarrea más elevados que los pobres de zonas rurales (2007, p. 82).

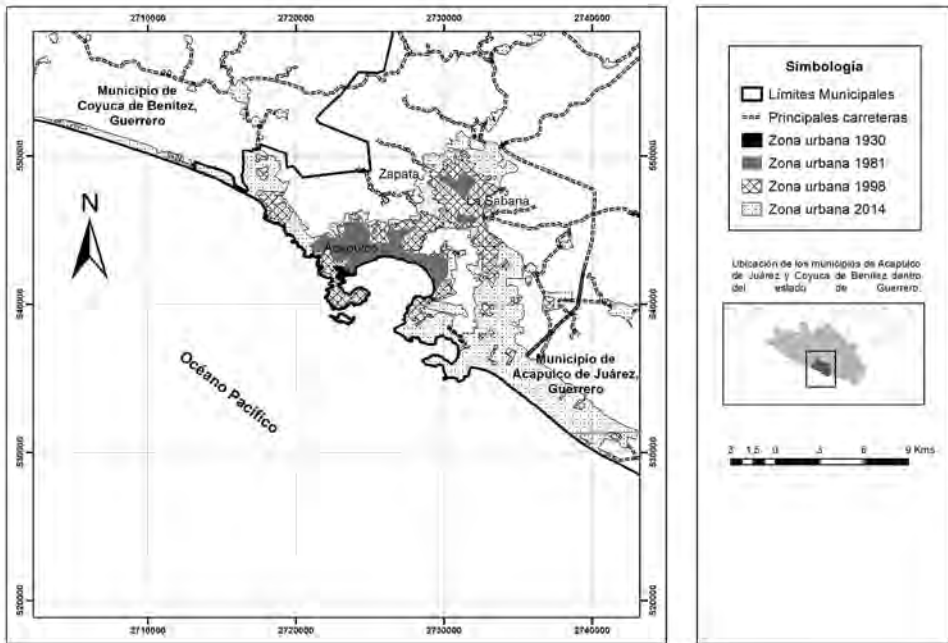
Ante este escenario de precariedad laboral, de violencia, de crecimiento demográfico, de urbanización en áreas no susceptibles para ello, de una economía basada en el turismo, de problemas ambientales, entre otras dinámicas socioeconómicas y sociourbanas importantes, los organismos institucionales SEDESOL, CONAPO e INEGI (2004) determinaron que los municipios de Benito Juárez y Coyuca de Benítez conformaban una zona metropolitana. Una de las más pobres con que cuenta el país, como se verá en párrafos posteriores.

Así pues, quedó atrás la principal crítica a las ciudades de litoral, la ausencia de población en uno de los centros urbanos que tuvo gran magnificencia. Ahora bien, cómo el crecimiento demográfico se plasma en el territorio, se puede observar con las siguientes cifras: en 1930 Acapulco tenía 52.501 hectáreas urbanizadas; para 1981 eran 1,775.630; para 1998, 5,387.290 y para el 2014, 16,574 (Cárdenas, 2016, p. 106).

En el siguiente mapa se puede observar el crecimiento urbano que ha tenido Acapulco en el periodo que va de 1930 al 2014.

Ante el crecimiento demográfico y urbano que registraba Acapulco, se constituyó una zona metropolitana pobre, la cual ha pasado por varios procesos de renovación, pero que no terminan de concretizarse ante los graves problemas estructurales que padece. Frente a este escenario es válido preguntarse cuáles son las bellezas naturales con que cuenta el puerto guerrerense para que todavía figure como uno de los destinos turísticos favoritos de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle y a lo cual se dará respuesta en el siguiente apartado.

Mapa 1. Crecimiento urbano de Acapulco de Juárez, Guerrero, 1930-2014



Fuente: Elaborado por Jorge Federico Eufrazio con base en 1930: Mosaico Semipreciso del Puerto de Acapulco construido por la Sría. De Comunicaciones y O.P.1980: Cartografía Topográfica E14-11, Escala 1:250,000 “Acapulco”. 1998: Cartografía Vectorial E14C57, Escala 1:50,000 “Acapulco” del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2014: Cartografía Vectorial E14C57, Escala 1:50,000 “Acapulco” del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Algunos aspectos turísticos

Atractivos naturales y culturales

La llegada de turistas a Acapulco obedece a su mar. Las playas con que cuenta son: Puerto Marqués, Majahua, Pichilingue, Revolcadero, Barra Vieja, La Bonfil, Icacos, Condensa, el Morro Caleta y Caletilla, Honda y Manzanillo, la Angosta, Tlacopanocha, Hornitos, Hornos, Tamarindos y el Morro (Pastor, 2014, pp. 15 y 16).

Respecto a los atractivos culturales que posee, la Agenda de Competitividad enfatiza que son:

Capilla Ecuménica de la Paz, Parque Papagayo, La Virgen de los Mares, El Faro, Zoológico, Centro recreativo Mágico Mundo Marino, Sinfonía del Mar, La Quebrada, Murales en mosaico realizados por Diego Rivera en la Excektkalli (Casa de los vientos), Plaza Álvarez (zócalo), Malecón y Puerto Trasatlántico Internacional Teniente José Azueta, Casa de las Máscaras (Museo), Fuerte de San Diego (Museo Histórico de Acapulco), Parque de la Reina y Plaza de la Heroica Escuela Naval Militar (Malecón Fiscal) (Pastor, 2014, p. 55).

Imagen 3. La Quebrada, Acapulco



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Por su parte, el Observatorio Turístico, Gastronómico y Sustentable del estado de Guerrero, informó que “los principales convocantes de Acapulco son el clima (32%), sus playas (30%) y la cercanía a sus puntos de origen (29%)” (2018). Ello se constata con los siguientes datos: “visitar la playa es la principal actividad del viajero durante su estancia en Acapulco (72%), seguido por descansar (39%). En menor medida está el grupo que le da relevancia a la vida nocturna (20%) y el de los recorridos turísticos” (2018).

Para el año 2016 se identificó que Acapulco contaba con 18,668 cuartos de hotel y para el 2017 ascendieron a 19,901 (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2016 y 2017). A pesar de los problemas que se viven en esa zona, todavía se sigue motivando la construcción de más infraestructura hotelera. Ello quizá obedece a que “casi dos terceras partes se alojan en hotel (62%)” (Observatorio Turístico, Gastronómico y Sustentable, 2018). Pero sin duda existen otras hipótesis, como por ejemplo la presencia de lavado de dinero en dichas construcciones, idea que se tiene que corroborar en un futuro.

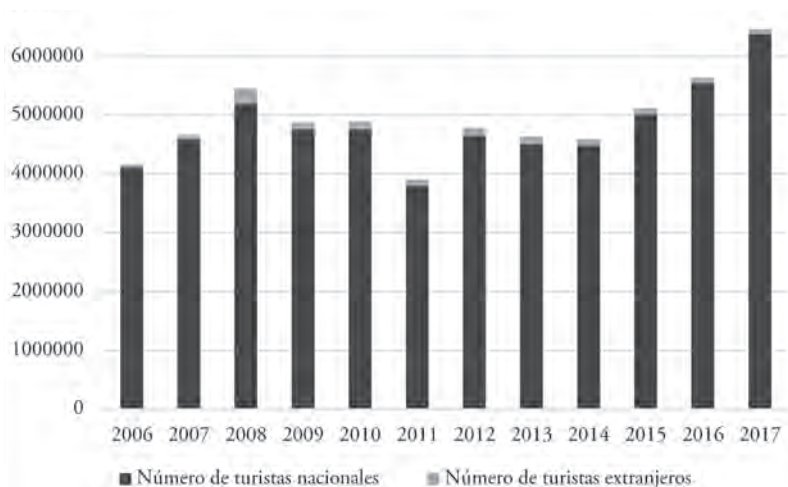
Arribo de turistas a Acapulco

En el gráfico 5 se ilustra que en el año 2006 se hospedaron 4'162,588 turistas en hoteles de Acapulco, de los cuales 4'100,153 (98.5%) eran nacionales y 62,435 (1.5%) eran internacionales. De igual manera, se aprecia que en los años 2009 y 2011 se registró una tendencia a la baja. La situación se empieza a revertir en el año 2012 hasta registrar en el 2017 un total de 6'464,472 turistas hospedados, de los cuales 6'379,414 (98.68%) fueron nacionales mientras que los internacionales sumaron 85,058 (1.31%) (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017).

Es importante señalar que en el 2018 la mayoría de los turistas nacionales que visitaron Acapulco procedieron de la Ciudad de México (52%); así como del Estado de México (12%) y Morelos (9%) (Observatorio Turístico, Gastronómico y Sustentable, 2018).

No cabe duda que esa cercanía que tiene Acapulco con la Ciudad de México es un aspecto estratégico en el desarrollo del puerto guerrerense (Cárdenas, 2019). A pesar de que ya no sea visitado por los extranjeros, sí lo hace un gran porcentaje de la población capitalina y ello en gran parte gracias a la gran oferta de hospedaje que tiene, es decir, que Acapulco tiene para todos los gustos y todos los bolsillos, como lo indicó en entrevista José Luis Basilio Talavera, Secretario del Área de Turismo del municipio de Acapulco (2019). Además, se debe recalcar que el puerto guerrerense ha sido sede de varios eventos importantes (Secretaría de Turismo municipal, 2019).

Gráfico 5. Llegada de turistas extranjeros y nacionales a hoteles de Acapulco, Guerrero, 2006-2017



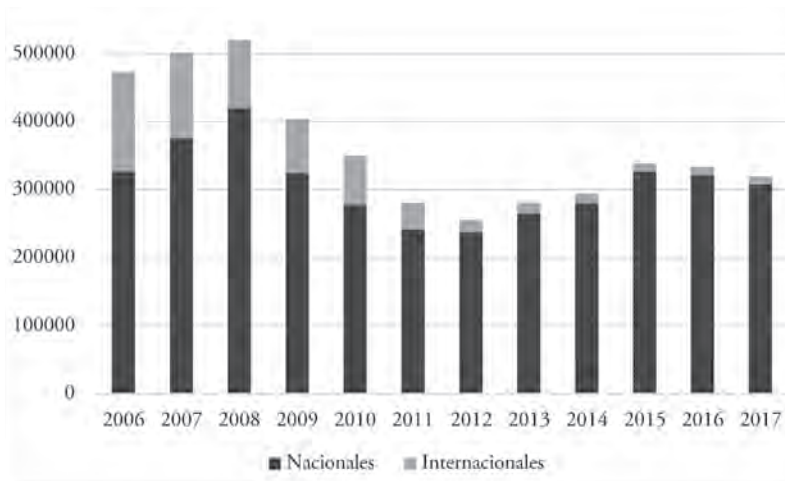
Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 5. Actividad Hotelera en Centros Turísticos seleccionados: “Cuartos disponibles, cuartos ocupados y porcentaje de ocupación por nacionales y extranjeros según años y meses seleccionados”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

En cuanto a la llegada de pasajeros al Aeropuerto de Acapulco, en el 2006 fueron 376,292 nacionales, mientras que los internacionales sumaron 146,642. En el año 2009 se registró una fuerte caída. Se empezaron a mostrar signos de recuperación hasta el año 2013. No obstante, es contundente la pérdida de pasajeros internacionales, pues para el 2017 únicamente se contabilizaron 11,271 (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017).

Por su parte, el Observatorio Turístico, Gastronómico y Sustentable señaló que “más de la mitad de los turistas llegan a Acapulco en auto propio (53%) y otros tantos en Autobús de Línea (33%). Realmente muy pocos llegan en avión (6%) (2018). Actualmente, administrativos locales comentan que aumentará el arribo de turistas con la apertura de la autopista siglo XXI de Puebla, pues conectará el destino a un menor tiempo de desplazamiento. También reconocieron que se están reactivando

los vuelos provenientes de Tijuana, Guadalajara, Querétaro y Ciudad de México (José Luis Basilio Talavera, comunicación personal, 2019). En este marco, otros datos que llaman la atención son los vuelos inaugurales y charters provenientes de Montreal, Ontario, Guadalajara y Ciudad de México (Secretaría de turismo municipal, 2019).

Gráfico 6. Número de pasajeros nacionales e internacionales que arribaron al aeropuerto de Acapulco, Guerrero, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 7. Flujo Aéreo, Carretero y Marítimo: “Llegada de pasajeros a los aeropuertos del país”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

CANCÚN: ORIGEN Y EVOLUCIÓN

Cancún se localiza en la franja costera frente al Mar Caribe. Cuenta con una extensión de 2,101 km². Su historia se liga a la Constitución jurídica de la entidad federal a la que pertenece. Respecto a Quintana Roo, José Martí refiere:

Durante toda la época colonial, este territorio permaneció prácticamente virgen, poblándose únicamente los alrededores de la laguna de Bacalar, Cozumel e Isla Mujeres, sitios que eran visitados con frecuencia por los piratas.

En la segunda mitad del siglo XIX, como consecuencia de la Guerra de Castas, los mayas derrotados se refugiaron en la zona central –hoy conocida como Zona Maya– oponiendo una resistencia que se prolongó varias décadas, hasta que en 1901 los ejércitos porfiristas tomaron el último bastión de los rebeldes, Chan Santa Cruz –hoy Felipe Carrillo Puerto (1985, p. 23).

Porfirio Díaz, en 1902, nombró a Quintana Roo como un territorio nacional, pues previamente a esa fecha “formaba parte del estado de Yucatán, que desde la época colonial hasta fines del siglo XIX se mantuvo como reducto de indígenas mayas reticentes al dominio español y mestizo ejercido a lo largo y ancho de la península” (Bracamontes citado por Marín, 2008, p. 99).

Así pues, dos fueron los elementos que configuraron este territorio y su región en el siglo XIX y XX, se trata de la Guerra de Castas acaecida en 1847, y los mandatos y acciones del presidente Díaz en el lugar. Ambos hechos fueron significativos en la construcción del espacio. El primero dio pauta a que se decidieran qué sitios se debían habitar y cuáles no. Ello en virtud de buscar territorios pacíficos. El segundo por los repartos territoriales que hizo el entonces presidente de México a los jefes políticos de su gobierno. Ejemplo de ello es el caso de “Olegario Molina exgobernador del estado y secretario de Fomento de México con Porfirio Díaz. Sus propiedades, tanto en Yucatán como en Quintana Roo, abarcan más de seis millones de hectáreas: un pequeño reino” (Turner, 2004, p. 12).

Asimismo, cabe mencionar que Díaz instauró en Quintana Roo su “principal presidio político, aprovechando lo inhóspito y poco poblado de la región” (García, 1979, p. 46). La situación era lamentable, tal y como lo expone Turner: “el territorio de Quintana Roo se ha caracterizado como una de las Siberias de México, porque allí se ha llevado, en calidad de soldados-presos a millares de sospechosos políticos y agitadores obreros. Aunque ostensiblemente se les envía a pelear contra los indios mayas, son tan duramente tratados que es probable que ni el 1 por ciento de ellos regrese a su hogar” (2004, p. 100).

Dicha apreciación fue resultado de una entrevista que el autor en comento realizó a un médico que trabajó en la zona, a partir de lo cual, escribió:

Estos soldados son reclutados casi todos entre los políticos sospechosos, y hasta muchos de los oficiales son hombres enviados a cumplir deberes militares en aquel territorio sólo porque el gobierno tiene algún motivo para querer deshacerse de ellos. Quintana Roo es la parte más insalubre de México; ahí los soldados mueren en cantidad de cinco a diez veces mayor de lo que sería lógico debido a las exacciones de que los hace víctimas su jefe, el general Bravo. Durante los primeros dos años que estuve allí, la proporción de muertes fue de 100 por ciento al año, pues en ese periodo más de cuatro mil soldados murieron de hambre o de enfermedades ocasionadas por el hambre (Turner, 2004, p. 100).

En el periodo de 1913 a 1935 la historia de Quintana Roo fue inestable, pues por en unos años dejaba ser territorio federal para formar parte del estado de Yucatán o Campeche. Pero en otros lo volvían a constituir en un territorio y así sucesivamente. Pero fue hasta el año de 1935 cuando el entonces presidente de México, Lázaro Cárdenas lo declaró territorio federal, con la extensión y límites que siempre había tenido (INEGI, 1997, p. 57). A partir de esa fecha hasta 1970 no se presentaron cambios en el ordenamiento territorial de dicho estado. La situación se modificó tras el fomento y el impulso de la actividad turística.

Imagen 4. Isla Mujeres



Fuente: Casa de la Crónica “Ignacio A. Herrera Muñoz”.

Como ya se indicó, en la década de 1970 el gobierno mexicano construyó los Centros Integralmente Planeados, con la finalidad de obtener divisas. Ahora bien, se debe comprender que “los CIPS tuvieron un común denominador: se estructuraron a partir del eje avión-hotel-playa. Es decir, su acceso por tierra era difícil, razón por la cual fueron principalmente orientados para mercados externos, en especial de Norteamérica” (Molina, 2007, p. 34).

Por su parte, Aguilar y Reid agregan:

algunos lugares de la costa han sido diseñados totalmente y cuya infraestructura turística y urbana era prácticamente inexistente (Cancún, Huatulco, Loreto). El hotel se convierte en el lugar; los esfuerzos por crear un poblado alrededor de los hoteles usualmente acaba por reproducir arquitecturas típicamente mexicanas, que en muchos casos obedecen a estereotipos internacionales sobre lo mexicano; un fuerte componente migracional entre la población, lo cual habla de transformaciones culturales; los prestadores de servicios se convierten para el turismo extranjero y nacional en una suerte de intérpretes culturales que actualizan rasgos nacionales o regionales, sin embargo la uniformidad convocada en la idea de calidad total y excelencia tiende a borrar la distintividad. Así como la existencia de distancias sociales entre visitantes y visitados (1994, p. 22).

Además, estos Centros Integralmente Planeados fueron seleccionados con base en el uso de la tecnología, pues con computadoras de International Business Machines (IBM) se registraba información con respecto a “ubicación, clima, disponibilidad de agua y accesibilidad” (Quiroz, 2008, pp. 142 y 143).

Es conveniente destacar que el proyecto de Cancún se gestó para cumplir cuatro objetivos. Uno de ellos fue “la creación de nuevas fuentes de trabajo en zonas potencialmente turísticas y en las que existen núcleos importantes de población rural o semi rural de bajos ingresos. Estas zonas presentan por lo general escasas posibilidades para el desarrollo de otras actividades productivas” (Fonatur, citado por García, 1979, p. 81).³

3 Los otros tres objetivos son: el impulso al desarrollo regional mediante el estímulo a nuevas actividades agrícolas, industriales y artesanales en la zona; la mejoría y diversificación de los centros de atractivo turístico del país para mantener e incrementar la corriente turística del exterior de México; y el incremento a corto y mediano plazo

Dicho objetivo resulta interesante sobre todo cuando en un principio no había población que se encargara de la construcción de Cancún. Al respecto, Martí opina: “El primer campamento se estableció en enero de 1970.⁴ Era un diminuto grupo de trabajadores capitaneados por un solo ingeniero (José García de la Torre), contratados todos por la empresa Consorcio Caribe, a la que Infratur había encomendado las primeras obras” (1985, p. 34).

Por todo lo anterior, es manifiesto que en el desarrollo de Cancún tuvo una fuerte participación el gobierno federal con la puesta en marcha de varias medidas, una de ellas fue la Constitución jurídica de Quintana Roo como entidad federativa⁵; como tal, esta se integró por siete municipios. Entonces la población rozaba entre los 90 mil y 100 mil habitantes. De igual manera, se conformó el municipio de Benito Juárez, precisamente donde se sitúa Cancún (Marín, 2008, pp. 101 y 118).

Es importante mencionar que la tarea de construir Cancún no resultó ser nada fácil debido a varias razones, tales como: a) el hecho de ser un espacio poco habitado; b) estar alejado de un centro urbano importante; c) el de no contar con terrenos aptos para la edificación de hoteles; y d) no poseer con la infraestructura básica que requiere un destino turístico (Marín, 2008; y Martí 1985).

Para ejemplificar el punto C, el arquitecto Javier Solórzano, desarrollador de Cancún, expone: “No era un proyecto fácil. La isla tenía

de los ingresos de divisas que cuenta corriente de la balanza de pagos por este concepto, estimando que este renglón es más susceptible de aumento a corto plazo que otros rubros, tales como las exportaciones de productos de todas clases (Fonatur, citado por García, 1979, pp. 80 y 81).

- 4 El 23 de enero de 1970 es la fecha oficial del nacimiento de Cancún, pues fue “el día en que se estableció el primer campamento de trabajadores contratados para la construcción de la nueva ciudad” (Quiroz, 2008, p. 143).
- 5 José Martí hizo un recuento de como fue el proceso de nacimiento de Quintana Roo como entidad y el cual es el siguiente: “El presidente Echeverría juzgó conveniente acelerar la conversión formal del territorio. Se siguieron los trámites de rigor: el Congreso federal autorizó al gobernador para convocar un Congreso constituyente y la conducción del mismo fue encomendada a un político cozumeleño extremadamente joven, de escasos 24 años de edad: Pedro Joaquín Coldwell. Sobre un machote elaborado por Gutiérrez Ruiz, los diputados elaboraron la Constitución local y dividieron políticamente al estado en 7 municipios” (1985, p. 55).

una longitud de 17 kilómetros, una distancia equivalente a la que separa Xochimilco del Zócalo. Pero en algunas partes no tenía ni 50 metros de ancho. Y ahí querían que metiera grandes hoteles, centros comerciales y un club de golf” (Martí, 1985, p. 27). Ante estas dificultades, la propuesta fue rellenar la laguna con la arena de Yucatán, conocida como sascab. Pero los costos se dispararían y los trabajos tendrían que retrasarse (Martí, 1985, p. 28). Así pues, la construcción de Cancún ocupó una superficie de 12,700 hectáreas, de las cuales 55% son tierra firme y el resto terrenos inundables (Aldape, 2013, p. 228).

Además, el gobierno federal en Cancún “asumió la construcción de caminos, del aeropuerto, el saneamiento ambiental, la urbanización, la instalación de servicios públicos, e incluso, la construcción de inmuebles hoteleros y de atractivos de costo elevado” (García, 1979, p. 27). Para ello se requirió de préstamos internacionales, uno de ellos provino del Banco Interamericano de Desarrollo, por 300 millones de pesos (García, 1979, p. 27).

Ana García comenta que la inversión pública se destinó en específico a los siguientes rubros:

1. Adquisición, a través del INFRATUR, de la propiedad de todos los terrenos de la zona para eliminar las especulaciones y preservar la ecología.
2. Fumigación y desecación para el saneamiento de la zona.
3. Construcción de un aeropuerto internacional con un costo estimado de 120 millones de pesos.
4. Abastecimiento de agua potable a la zona hotelera y a la población, considerando su crecimiento a 20 años. Para este rubro se calculó una inversión base de 40 millones de pesos, la que probablemente se elevó por las dificultades para obtener agua potable en la zona.
5. Red de distribución de energía eléctrica, con una inversión del orden de 45 millones de pesos.
6. Urbanización y construcción de viviendas, en este aspecto el sector público asume los gastos de urbanización, construcción de servicios municipales y el establecimiento de un plano regulador, y otorga la concesión para la construcción de las viviendas a inmobiliarias privadas. Se carece de estimaciones sobre el monto de inversión de este [...] aspecto[s] (García, 1979, pp. 84-85).

Por lo anteriormente expuesto, se puede concluir que “Cancún es la primera ciudad del país que nace totalmente planificada. Desde el punto de vista urbano se rompe con el patrón de la plaza central” (Castillo, 2011, p. 26). Asimismo, desde un inicio en su plan de edificación diferenció el espacio turístico del habitacional. Al respecto, García comenta que el primero:

se ubica en la porción denominada Isla Cancún; porción, que si bien no es propiamente una isla, sí corresponde a la zona de mayor atractivo turístico por encontrarse situada entre la laguna y el mar. Esta es la sección destinada al turismo y carece de población permanente; en ella se ubican los grandes hoteles, condominios, tiendas de lujo, residencia de recreo, el centro de convenciones, el campo de golf y todos los atractivos y diversiones. Entre sus características se tiene que no es necesario cruzar la carretera para ir de los hoteles al mar ya que todos cuentan con playa propia; que las instalaciones eléctricas y telefónicas son ocultas para no interferir con el paisaje (1979, pp. 86 y 89).

El otro espacio es el confinado al de sus habitantes, donde se ubica la infraestructura básica para el desarrollo de su vida diaria como: escuelas, mercados, hospitales, iglesias, etcétera. Otros autores exponen que el plan de Cancún se puede dividir en tres secciones. Estas son: 1) la parte de la franja costera donde se ubicarían los hoteles, 2) el alojamiento para los administradores y 3) la vivienda de los trabajadores, en general (Arnaiz y César, 1994, p. 61).

Cabe enfatizar que la parte destinada a los trabajadores, conocida como Regiones, también creció en proporciones desmedidas, por dicha razón se observa la carencia de servicios públicos, educativos y de salud (Castellanos y París, 2005, p. 139). Lo cual no facilita las dinámicas familiares y sociales de sus moradores.

En este marco se está de acuerdo con Castillo y Villar, cuando afirman que a pesar de que Cancún fue planeada desde un principio, ello no evitó que se agudizaran las condiciones de segregación propias de las ciudades sino que las ha agravado al reforzar la separación entre las distintas zonas y estimular los modos de consumo de cada una de ellas (2011, pp. 95-96).

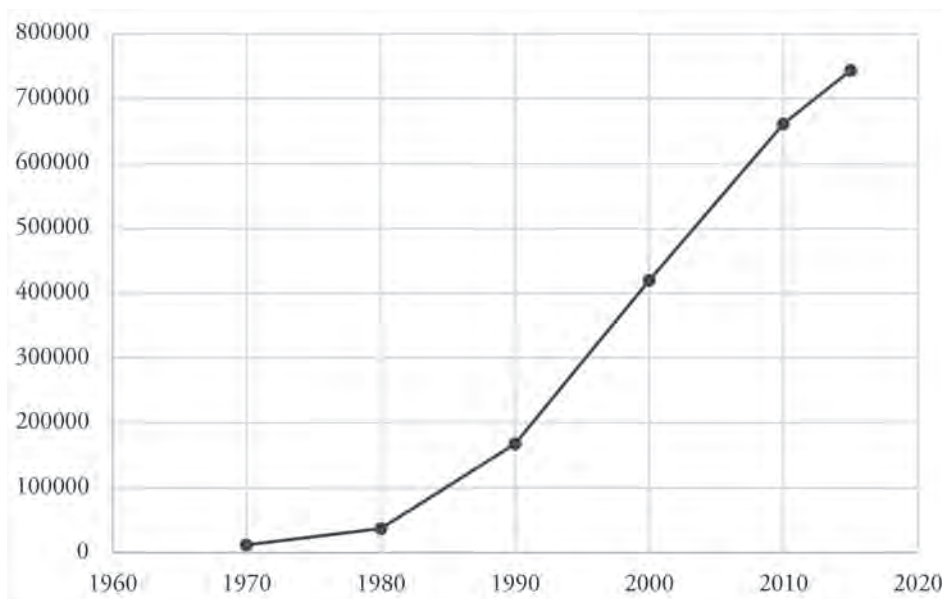
El problema de Cancún radicó en que, en pocos años, su plan fue rebasado por la realidad, así por ejemplo para el año de 1990 fue

necesaria la construcción del Corredor Cancún-Tulum (mejor conocido como la Riviera Maya), que pronto igualó en crecimiento al polo de desarrollo inicial (Marín, 2008, p. 122), como se analizará en párrafos posteriores.

Poblamiento y urbanización

En 1970 el municipio de Benito Juárez tenía 12 mil habitantes. Para el 2015 se contabilizaron 743,626. Cancún es la cabecera municipal de Benito Juárez y una de sus principales características es el hecho de que desde su nacimiento como municipio ha registrado un alto crecimiento demográfico. Este hecho sucedió en el año de 1975 y se creó para atender al turista, según se indicó.

Gráfico 7. Población de Benito Juárez*, Quintana Roo, 1970-2015



*Población total municipal.

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000 y 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

Cuadro 5. Población de Benito Juárez, Quintana Roo, 1970-2015

Año	Población
1970	12,000
1980	37,190
1990	167,730
2000	419,815
2010	661,176
2015	743,626

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000, 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

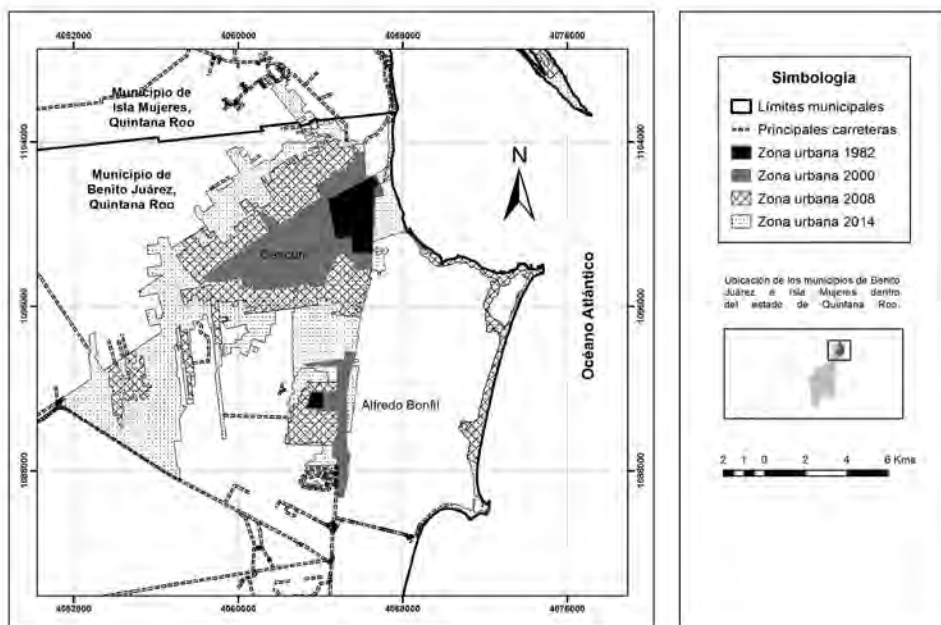
Desde hace varias décadas Cancún ha registrado un alto crecimiento demográfico y urbano, el cual se ha extendido a otros municipios o fomentado la constitución de más municipios, como son los casos de Solidaridad, Tulum y Puerto Morelos, entre otros.

Al respecto Héctor Quiroz comenta:

A finales de la década de los ochenta se puso en marcha el Plan de Desarrollo del Corredor Turístico Cancún-Tulum, en el cual Playa del Carmen se ubicaba como centro estratégico para la dotación de servicios, con una población de siete mil habitantes. En 1993 se convirtió en cabecera del nuevo municipio de Solidaridad. Este acontecimiento marcó el inicio de una etapa de crecimiento explosivo vinculado con la expansión de las actividades turísticas de la región (2008, p. 156).

En el siguiente mapa se puede ilustrar el crecimiento urbano que ha registrado Cancún en los últimos 22 años. El punto de partida es el año de 1975, con 277 hectáreas urbanizadas que señaló Carrillo (2011, p. 92). Para el 2014 se contabilizaron 14,495.09 hectáreas (Cárdenas, 2016, p. 110). Este crecimiento urbano ha dado a la constitución de una ciudad lineal a otra de tipo nodal y donde también involucra a municipios vecinos.

Mapa 2. Crecimiento urbano de Cancún, Quintana Roo, 1982-2014



Fuente: Elaborado por Jorge Federico Eufrazio con base en 1982: Cartografía Topográfica F16-8, Escala 1:250,000 "Cancún". 1998: Polígonos urbanos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2008: Cartografía Vectorial F16D41, Escala 1:50,000 "Cancún" del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2014: Cartografía Vectorial F16D41, Escala 1:50,000 "Cancún" del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Atractivos naturales y culturales

La Agenda de Competitividad de Cancún recalca que los atractivos de dicha zona son el mar Caribe, entre cuyas playas se encuentran: Tortugas, Punta Cancún, Gaviota Azul, Chac Mool, Marín, Delfines y Ballenas, entre otras; el acuario interactivo; la Reserva Ecológica El Edén, A. C. (REEE) y el Museo Maya. Además, la ciudad posee una de las vidas nocturnas más intensas del país (Campos, 2013, pp. 73-80).

Imagen 5. Playa Delfines, Cancún, Quintana Roo

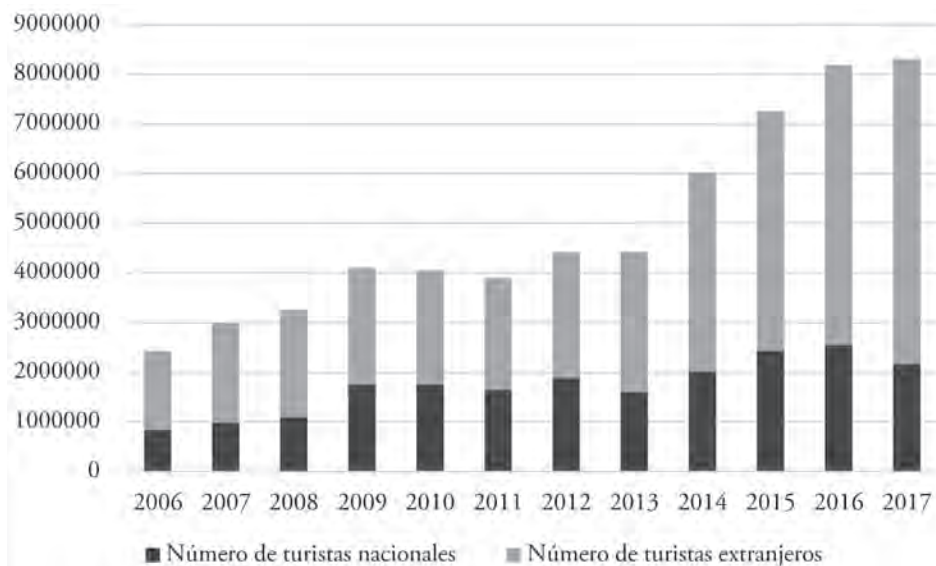


Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Llegada de turistas a Cancún

En el caso de Cancún se observa que la mayoría de los turistas son extranjeros. Para ejemplificar, en el año 2006 se registraron un total 2'434,748, de los cuales 1'586,942 eran internacionales mientras que 844,806 fueron nacionales. Los años críticos fueron 2010 y 2011. Para el año 2012 se empieza a revertir la tendencia. En el año 2017 se registraron un total de 8'315,004 de turistas (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017), tal y como se ilustra en el gráfico 8.

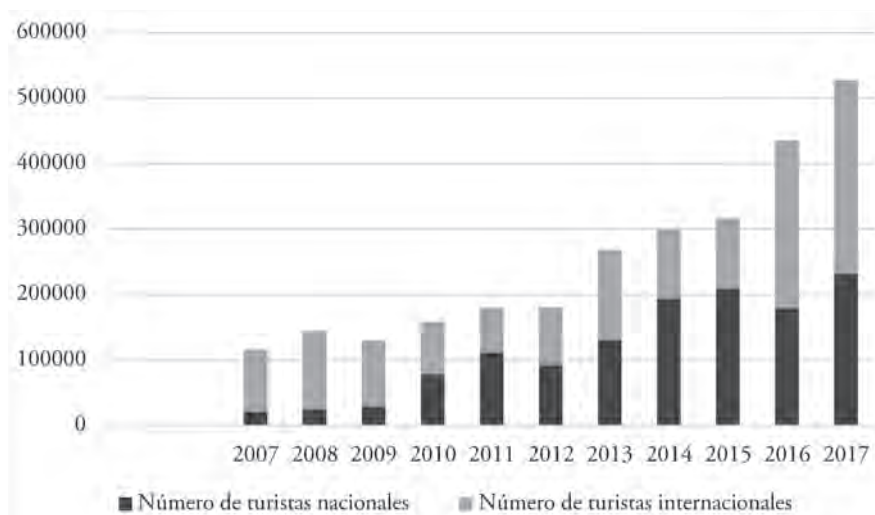
Gráfico 8. Llegadas de turistas extranjeros y nacionales a hoteles en Cancún, Quintana Roo, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017) Capítulo 5. Actividad Hotelera en Centros Turísticos seleccionados: “Cuartos disponibles, cuartos ocupados y porcentaje de ocupación por nacionales y extranjeros según años y meses seleccionados”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadistico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

Mientras que el caso de Isla Mujeres muestra una tendencia distinta, pues en el año 2007 se registraron 116,614 turistas, de los cuales 95,458 eran extranjeros y 21,156 fueron nacionales. Con el paso de los años la situación cambió, pues se contabilizó un mayor número de turistas nacionales. Aunque la situación volvió a modificarse en 2017, cuando se registraron un total de 527,333 de los cuales la mayoría fueron internacionales (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017), tal y como se aprecia en el siguiente gráfico.

Gráfico 9. Llegadas de turistas extranjeros y nacionales a hoteles en Isla Mujeres, Quintana Roo, 2007-2019



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017) Capítulo 5. Actividad Hotelera en Centros Turísticos seleccionados: “Cuartos disponibles, cuartos ocupados y porcentaje de ocupación por nacionales y extranjeros según años y meses seleccionados”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

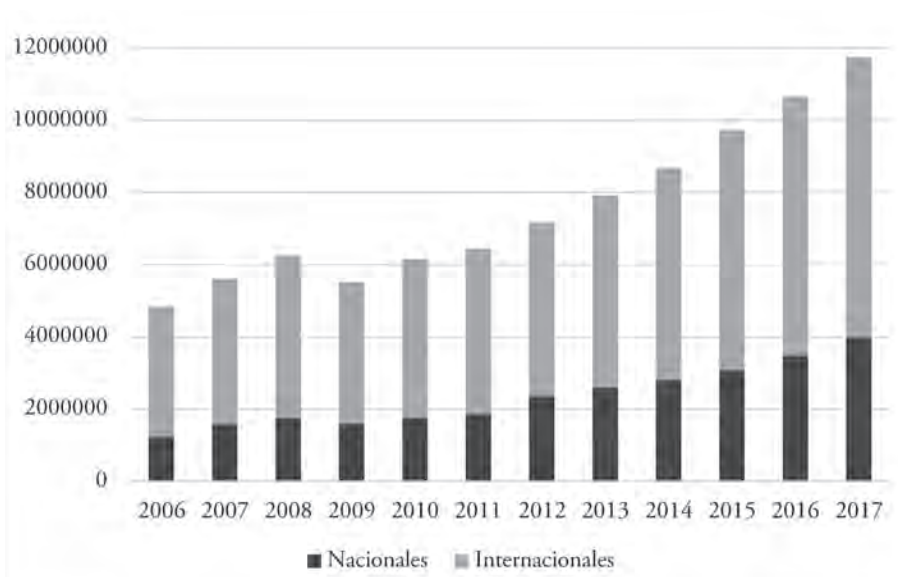
En cuanto al número de pasajeros que ha recibido el Aeropuerto de Cancún en el periodo de 2006 al 2017 ha tenido un constante crecimiento, el único año crítico fue 2009. Cabe mencionar que la mayoría de los pasajeros han sido internacionales. Para el año 2017 se registraron 11’732,220 (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017).

Algunos aspectos positivos de Cancún son: 1) representa la principal fuente de ingresos de turismo planificado de México (Aldape, 2013, p. 227); 2) Cancún cuenta con 145 hoteles y 30,608 cuartos. Solamente Rivera Maya lo supera en cuanto a infraestructura hotelera (Campos, 2013, p. 55).

Por su parte el Compendio Estadístico del Turismo en el año 2017 identificó que la Zona Metropolitana de Cancún contaba con 36,682 cuartos de hotel. Mientras que el INEGI señaló que eran 39,273 (Instituto

Nacional de Estadística y Geografía, 2017, p. 326). Datos que llaman la atención por dos cuestiones: la primera porque únicamente se había pensado en un principio edificar 6 mil habitaciones (Oehmichen, 2010, p. 5), y la segunda es la falta de homogeneidad en los datos del turismo en México.

Gráfico 10. Número de pasajeros nacionales e internacionales que arribaron al Aeropuerto de Cancún, Quintana Roo, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017) Capítulo 7. Flujo Aéreo, Carretero y Marítimo: “Llegada de pasajeros a los aeropuertos del país”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

PUERTO VALLARTA: ORIGEN Y EVOLUCIÓN

Puerto Vallarta se localiza frente al Océano Pacífico, cuenta con 681 km². Se fundó el 12 de diciembre de 1851 cuando un grupo de pescadores se instalaron a orillas del río Cuale y denominaron al poblado Las Peñas de Santa María de Guadalupe (Munguía, 1997, p. 100). La mayoría de los fundadores procedían de Mascota, Talpa y San Sebastián del Oeste.

Carlos Munguía menciona que en 1913, Las Peñas contaba con una población de 4,800 habitantes; 3,500 se localizaba en el poblado principal y los restantes en las rancherías. En ese entonces, la empresa Unión en Cuale era la encargada de vender terrenos, los cuales medían 12.5 x 25 metros, dentro de ciertos límites. El costo era de 2.50 pesos por metro cuadrado y el paso se hacía de varias maneras (Munguía, 1997, p. 115).

En la década de los años de 1920 llegó a Puerto Vallarta la compañía Montgomery, subsidiaria de la United Fruit Company, inyectando gran dinamismo económico a la región. Se dedicaban al cultivo de plátano roatán y duró menos de diez años operando. El cierre se debió a la recesión económica mundial y la inseguridad jurídica que prevalecía en el lugar (Luna, 1997, p. 63).

Para el año de 1940, a la cabecera municipal de Puerto Vallarta se le dotó de algunos servicios y se instalaron varios comercios, por citar algunos: el sistema de agua potable, el puente colgante para cruzar el río Cuale, edificación de varios hoteles, instalación de un periódico, gasolinera, bares, imprenta, academia comercial, laboratorio de análisis clínicos, cine, rastro municipal, red telefónica, pista regular de aterrizaje, modernas oficinas para la capitanía del puerto, agencia de periódicos, servicio de taxis, sucursales del Banco Mercantil de Guadalajara y del Banco Nacional de México, así como transportes de carga y pasaje (Montes de Oca, 2001, pp. 117-186).

Entre los cambios que hubo en Puerto Vallarta, mención especial merece la dotación de tierras que se le dio al campesinado en 1937 pues se presentaron: a) modificaciones en la tenencia de la tierra, b) se transformaron los recursos naturales y c) se redistribuyó espacialmente la población (Luna, 1997, p. 65).

Es importante señalar que el despegue de Puerto Vallarta como destino turístico tiene como antecedente inmediato los trabajos de la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco elaborados en la década de los años cincuenta (1953-1959) y entre las acciones que se realizaron se encuentran:

ampliación y creación de carreteras, el mejoramiento tanto del puerto como del aeropuerto, el tendido de vías férreas, la ampliación del sistema de energía

eléctrica, el desarrollo de un núcleo forestal, la creación de escuelas que fomentaran la enseñanza técnica y finalmente la instalación de infraestructura turística, proyectos que estaban todos estrechamente relacionados y enfocados a lograr ese fin (Núñez y Scartascini, 2010, p. 75).

La iniciativa de conformar la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco estuvo a cargo del entonces gobernador Agustín Yáñez, quien consideraba que la costa:

Ofrece solución a los problemas de reacomodo de la población excedente, de abasto de materias hoy encarecidas o insuficientes, de creación de nuevas unidades industriales, de fluidez en el transporte hacia nuevos mercados, de aprovechamiento rigurosamente técnico de áreas vírgenes, de atracción turística en gran escala y, en suma, de la expansión que el Estado y la Nación requieren si ha de elevarse de modo sensible el nivel de vida de los mexicanos (González, 1958, p. 21).

Imagen 6. Agustín Yáñez, Lázaro Cárdenas y Rogelio Álvarez



Fuente: Colección de negativos, diapositivas y contactos del Gobierno del Estado de Jalisco 1953-1959 (Fondo José Rogelio Álvarez Encarnación, Biblioteca Mathes de El Colegio de Jalisco).

La tranquilidad y la quietud perduraron hasta la década de los años 60 del siglo XX que es cuando se impulsó el turismo como actividad económica, por iniciativa de los tres órdenes de gobierno, empresarios y pobladores, como se mencionó anteriormente. Los eventos que proyectaron a Puerto Vallarta en términos turísticos fueron:

1. Conmemoración del centenario de la fundación de Puerto Vallarta (1951);
2. La filmación de la película *La Noche de la Iguana* (1963);
3. Francisco Medina Ascencio eleva a Puerto Vallarta a rango de ciudad (1968);
4. Reunión de los presidentes Richard Nixon y Gustavo Díaz Ordaz (1970);
5. Se crea el Fideicomiso Bahía de Banderas, con el objeto de regularizar la tierra y dar certidumbre a los inversionistas (1970) (Montes de Oca, 2001, pp. 225-234).

Imagen 7. Puerto Vallarta a mediados del siglo XX



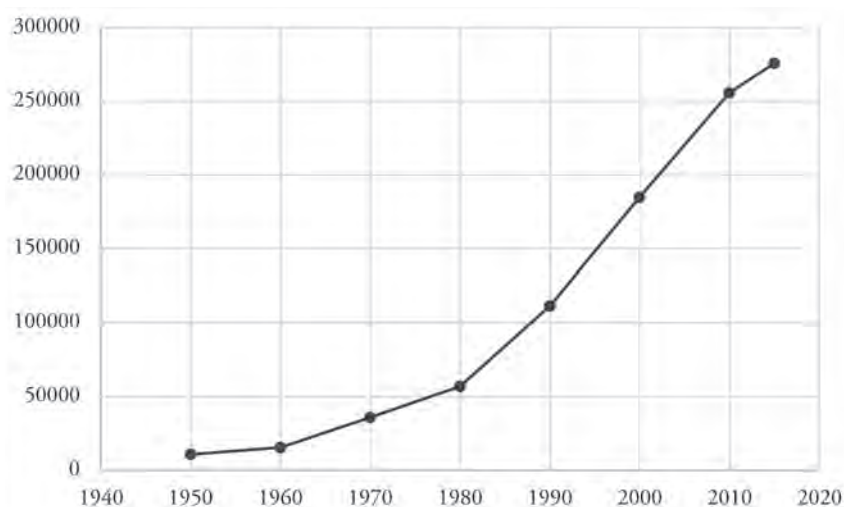
Fuente: Colección de negativos, diapositivas y contactos del Gobierno del Estado de Jalisco 1953-1959 (Fondo José Rogelio Álvarez Encarnación, Biblioteca Mathes de El Colegio de Jalisco).

A partir de entonces Puerto Vallarta va a registrar un importante dinamismo económico, el cual se reflejará en el alto crecimiento demográfico que posee, como se podrá ver a continuación.

Poblamiento y urbanización

De igual manera, el municipio jalisciense de Puerto Vallarta ha registrado un alto crecimiento demográfico. En el año de 1950 tenía 10,801 moradores y para el 2015 se registraron 275,640 (INEGI), tal y como se ilustra en el siguiente gráfico.

Gráfico 11. Población de Puerto Vallarta*, Jalisco, 1950-2015



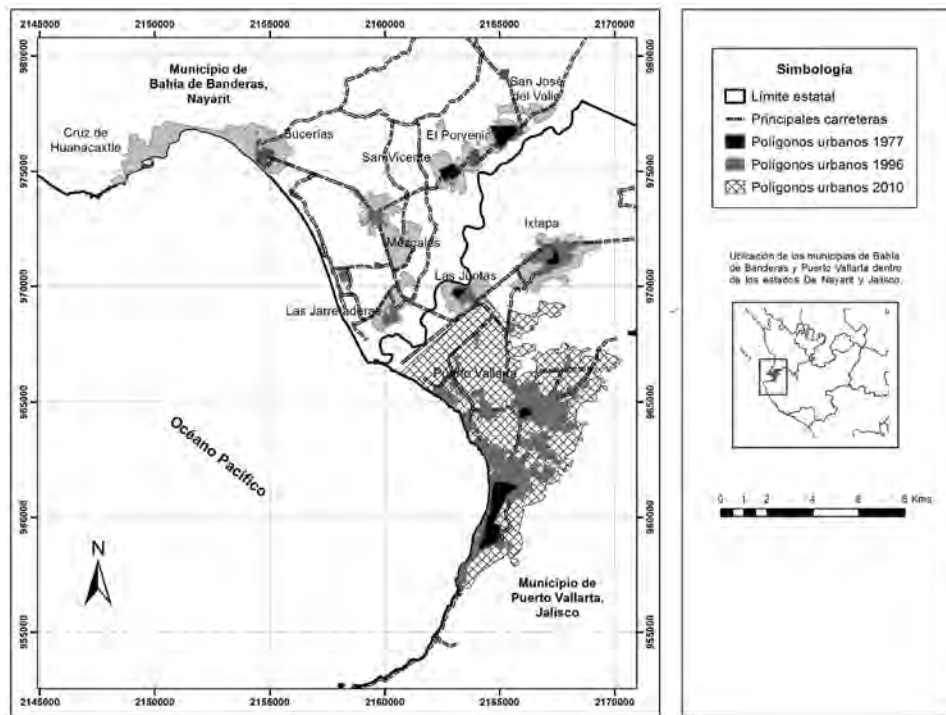
*Población total municipal.

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000 y 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

Como el crecimiento demográfico se plasma en la mancha urbana, las cifras que así lo constatan son: en el año de 1977 Puerto Vallarta contaba con 372.307 hectáreas urbanizadas, en 1996 eran 2,499.99 y para el 2010 sumaron 7,325.21 (Cárdenas, 2016, p. 113). Llama la atención que en catorce años se duplicaron las hectáreas urbanizadas.

En el siguiente mapa se puede ilustrar el crecimiento urbano que ha registrado Puerto Vallarta en los últimos 33 años. Para el 2010 el destino jalisciense ya no contaba con hectáreas para urbanizar en su franja costera. Por dicha razón, su dinamismo económico ha alcanzado al territorio nayarita, específicamente al joven municipio de Bahía de Banderas, así como en su interior, dando paso a una ciudad de tipo lineal a la nodal. Es por ello que SEDESOL, CONAPO e INEGI la delimitaron como una zona metropolitana (2004).

Mapa 3. Crecimiento urbano de Puerto Vallarta, 1977-2010



Fuente: Elaborado por Jorge Federico Eufrazio con base en 1977: Carta Topográfica F13-11, Escala 1:250,000 "Puerto Vallarta". 1996: Carta Topográfica F13C69, Escala 1:50,000 "Puerto Vallarta". 2010: Polígonos urbanos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática.

Los atractivos naturales y culturales

Entre los atractivos naturales y culturales con que cuenta la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta se pueden enumerar en primer lugar las playas de: Las Ánimas, Conchas Chinas, Yelapa, Quimixto, Boca de Tomatlán, Majahuitas, Mismaloya y Los Muertos. Otro sitio de interés es el Área Natural Protegida (ANP) Los Arcos. De igual manera, se encuentra el estero El Salado, así como las cascadas de Quimixto y de Yelapa, y las grutas del Edén, que es el lugar célebre por la filmación de películas como *Predator* (Gómez, 2014, p. 24).

También Puerto Vallarta cuenta con cuatro museos: el Museo Histórico Naval de Puerto Vallarta, el Museo de la Isla de Río Cuale, el Museo Regional de Antropología y la Galería-Museo Manuel Lepe, así como el Centro Internacional de Convenciones de Puerto Vallarta (CICPV) (Gómez, 2014, pp. 35-36).

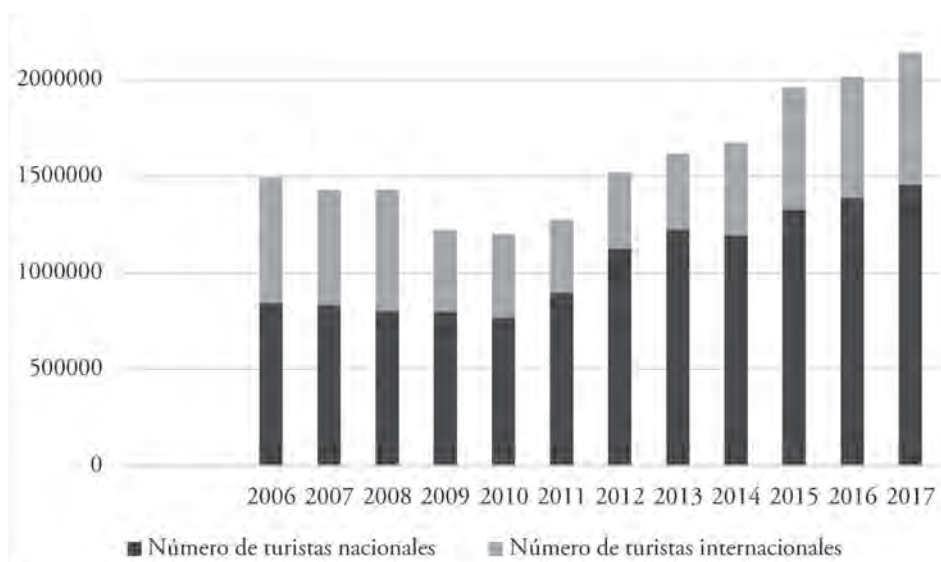
Los atractivos de Bahía de Banderas, por su parte, son las playas de: Lo de Marco, Francisco, Sayulita, Litibú, Corral del Risco, El Anclote, Destiladeras, Piedra Blanca, La Cruz de Huanacaxtle, Bucerías, Flamingos y Nuevo Vallarta (Camacho, 2014, pp. 73-89).

Además, en el 2016, dicho conglomerado urbano contaba con 43,562 cuartos de hotel y fue visitado por 5'500,799 turistas (Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, 2016; INEGI, 2017).

El arribo de turistas

En cuanto a los turistas hospedados en hoteles de Puerto Vallarta en el período de 2006 al 2017 se puede señalar que ha tenido una tendencia a la alza, con algunos años críticos (2009 y 2010). Después del 2011 empieza su recuperación y ya para el 2017 se cuantificó que se hospedaron un total de 2'143,946 personas, de las cuales la mayoría eran nacionales, pues sumaron la cifra de 1'458,883 (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017).

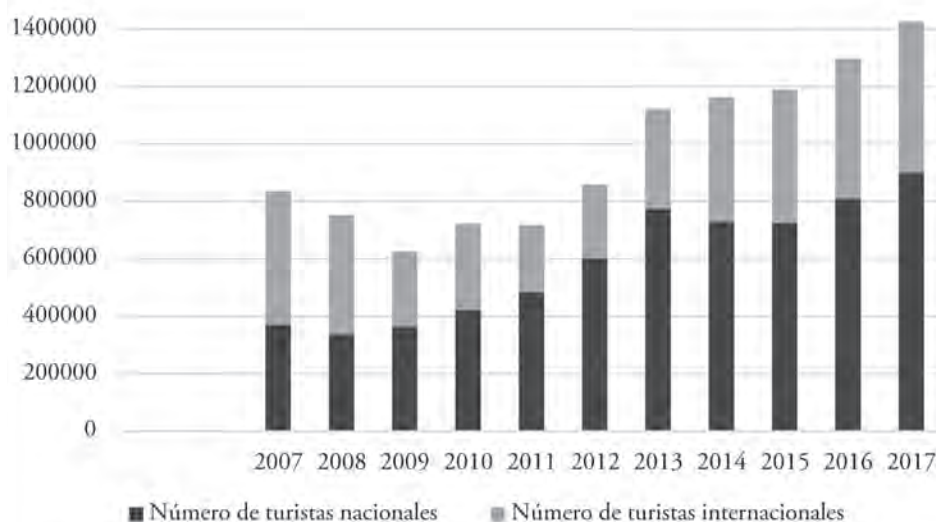
Gráfico 12. Llegadas de turistas extranjeros y nacionales a hoteles en Puerto Vallarta, Jalisco, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 5. Actividad Hotelera en Centros Turísticos seleccionados: “Cuartos disponibles, cuartos ocupados y porcentaje de ocupación por nacionales y extranjeros según años y meses seleccionados”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx)

Para el caso de Nuevo Vallarta se registraron datos a partir del 2007. Los años que han mostrado una tendencia a la baja en cuanto al número de personas hospedadas en algún hotel fueron el 2008, 2009, 2014 y 2015. En el 2010 fue notoria una recuperación y en el 2017 se hospedaron 1'425,183 turistas, la mayoría de los cuales eran nacionales (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017).

Gráfico 13. Llegadas de turistas extranjeros y nacionales a hoteles en Nuevo Vallarta, Nayarit, 2006-2017



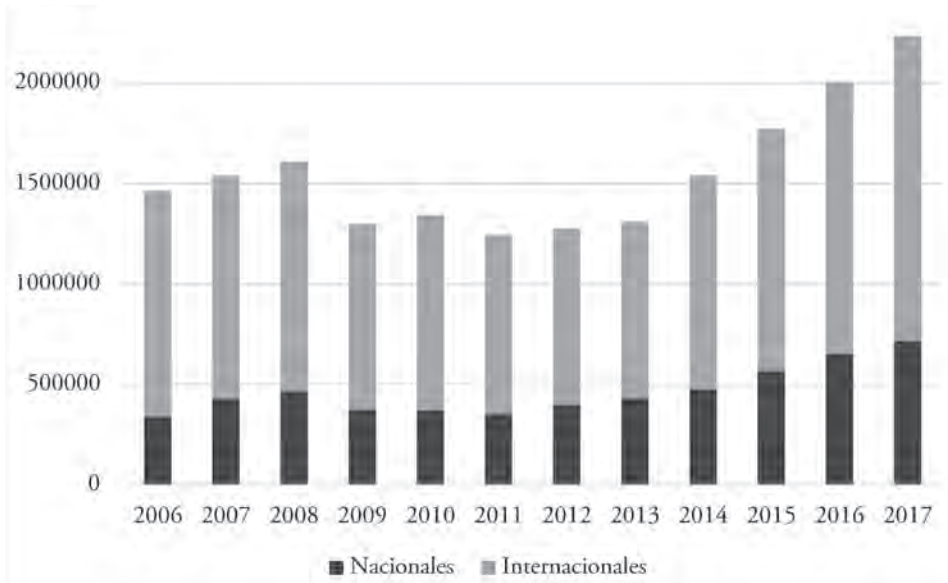
Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 5. Actividad Hotelera en Centros Turísticos seleccionados: “Cuartos disponibles, cuartos ocupados y porcentaje de ocupación por nacionales y extranjeros según años y meses seleccionados”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadístico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx)

En cuanto a la llegada de pasajeros a la terminal aérea de Puerto Vallarta, esta ha tenido una tendencia a la alza en el periodo que comprende del 2006 al 2017. Los años críticos abarcaron del 2009 al 2011. Pero después de esa fecha comenzó a incrementarse el número de pasajeros. En 2017 se recibió a un total de 2’235,098 pasajeros, de los cuales la mayoría eran internacionales (*Compendio Estadístico del Turismo en México*, 2017). Lo anterior se ilustra en el gráfico 14.

En lo que concierne al municipio de Bahía de Banderas, hay que destacar que por algunos años se posicionó como “el municipio con la mayor inversión privada en estado y en el país” (Plan de Desarrollo Municipal de Bahía de Banderas 2011-2014, citado por Camacho, 2014, p. 128). Por ello, “Bahía de Banderas aporta el 60% de los cuartos de hotel en Nayarit

y se ubica en el segundo lugar nacional con mayor oferta de hoteles ‘cinco diamantes’ y es el primer municipio en el Estado con mayor cantidad de hoteles de lujo y residencias de descanso” (Plan de Desarrollo Municipal de Bahía de Banderas 2011-2014, citado por Camacho, 2014, p. 128).

Gráfico 14. Llegadas de pasajeros nacionales e internacionales a la terminal aérea de Puerto Vallarta, Jalisco, 2006-2017



Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017) Capítulo 7. Flujo Aéreo, Carretero y Marítimo: “Llegada de pasajeros a los aeropuertos del país”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. [http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio Estadistico.aspx](http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio%20Estadistico.aspx).

No cabe duda que el turismo es una de las actividades más dinámicas de los últimos años. Lo anterior se explica por varias razones, una de las cuales es el posicionamiento central que tiene el consumo en esta época capitalista; es indudable que los lugares estudiados se han convertido en objetos de consumo al poseer atractivos naturales, sobre todo, contar con hermosas playas (Nogué y Rufi, 2001, p. 7).

A lo largo de este capítulo examinamos el rápido crecimiento demográfico y urbano que han alcanzado las ciudades estudiadas. Dicho dinamismo se ha dado a tal grado que han conformado tres zonas metropolitanas. Ello sin lugar a dudas es una de las características de los centros urbanos con vocación económica: el turismo de sol y playa y que tuvo su auge en el siglo XX. Sin embargo, en la constitución de estos destinos turísticos se requirió de abundante mano de obra, así, quienes se dedicaron a ello, se instalaron en esa zona de forma improvisada y sin orden, frecuentemente en los sitios marginales de las metrópolis. Esto, aunado a otras dinámicas, ha generado serios problemas de tipo social y también de corte medioambiental. Al análisis de tales cuestiones nos dedicaremos en el siguiente capítulo.

Imagen 8. Los Arcos, Puerto Vallarta



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

CONSTITUCIÓN, CARACTERIZACIÓN Y DESAFÍOS DE LAS ZONAS METROPOLITANAS DE ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA

En este tercer capítulo se presenta la constitución de las zonas metropolitanas de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. Se mencionan algunas de las características sociales, económicas y políticas que guardan estos centros urbanos. De igual manera, se identifican los desafíos que enfrentan en estas primeras dos décadas del siglo XXI, entre los que se encuentran: lo relativo al agua potable, saneamiento y alcantarillado, cuestiones urbanas, empleo e informalidad, recolección de residuos sólidos, salud, seguridad pública y transporte. Para el estudio de tales aspectos, se revisaron las Agendas de Competitividad de Acapulco, Cancún, Puerto Vallarta y Riviera Nayarit. Asimismo, se hizo un seguimiento en los principales medios de comunicación electrónicos de los municipios de Acapulco de Juárez, Coyuca de Benítez, Benito Juárez, Isla Mujeres, Puerto Vallarta y Bahía de Banderas debido a que existen muy pocas notas con temáticas a escala metropolitana. De igual manera, se llevó a cabo trabajo de campo en cinco de los seis municipios, estudiados en los últimos años.

Conviene observar, como punto de partida para el desarrollo de este capítulo, que la gran concentración de población y la extensión de tierra que se urbaniza en torno a las zonas metropolitanas generan serios retos y/o desafíos. El problema se complejiza aún más en las metrópolis que registran un alto crecimiento demográfico y urbano, como lo son las turísticas y las fronterizas, según apuntamos antes.

En este contexto los académicos han reconocido que:

Las zonas metropolitanas en la actualidad desempeñan un papel importante y plantean un gran desafío porque son metrópolis conformadas por ciudades, que implica que lo sucedido en una tiene repercusiones en las otras. Además, no puede separarse la ciudad metropolitana de su región de influencia. Las zonas o áreas metropolitanas son unidades territoriales donde se concentran las principales actividades económicas, políticas, sociales y culturales; su grado de complejidad aumenta con los procesos de desarrollo económico y con los intercambios sociales que le dan su particular comportamiento. Por ello, son espacios territoriales de convivencia más importantes y que requieren de formas innovadoras o por lo menos especiales de gestión gobierno porque los problemas metropolitanos adquieren dimensiones especiales (Castillo-Flores-Espejel-Sesís, 2015, p. 162).

De la cita anterior se desprenden tres cuestiones que es preciso analizar:

1) la importancia que actualmente adquieren las metrópolis; 2) que los problemas sobrepasan los límites político-administrativos municipales; y 3) el papel transcendental que fungen los gobiernos en la solución de los problemas metropolitanos.

Son numerosos los elementos que constituyen problemáticas a nivel de las metrópolis, entre los que podemos destacar: a) la explotación de fuentes de agua potable; b) la evacuación de aguas negras; c) la recolección, tratamiento y disposición final de residuos sólidos y peligrosos; d) la prevención y control de la contaminación ambiental; e) lucha contra la delincuencia; f) desarrollo de zonas habitacionales; h) distinta normatividad para trámites administrativos entre entidades contiguas, entre otras (Moreno y Vera citados por Castillo-Flores-Espejel-Sesís, 2015, pp. 162-163).

Se considera que es prioritaria la resolución de lo anterior, ya que ello contribuiría a garantizar la mejora en la calidad de vida de los moradores. Para ejemplificar, sobre la cuestión ambiental “se estima que las ciudades generan entre 45% y 70% de las emisiones de CO₂” (Iracheta, 2016, p. 14). Así pues, existe la urgente necesidad de llevar una serie de estrategias para reducir dichos porcentajes y que no generen daños a la salud.

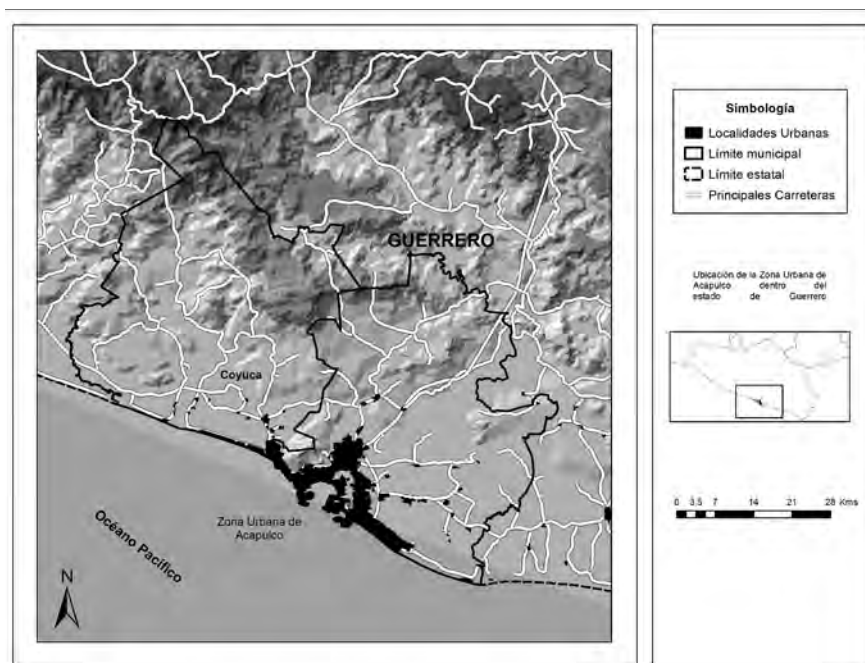
Otro aspecto que se debe tener en cuenta es evitar que se genere una marcada segregación socioespacial en dichas metrópolis. Al respecto, algunos autores lo plantean en los siguientes términos: “también son relevantes las discontinuidades espaciales metropolitanas, la creciente fragmentación

de sus diferentes territorios así como el aumento de las condiciones de segregación de la población y la ampliación de las distancias sociales (desigualdades)” (Pérez, 2006, p. 94). Característica muy marcada en las zonas metropolitanas turísticas.

En este contexto se concuerda con Ugalde cuando expresa que “los problemas y desafíos de un espacio metropolitano son asuntos a resolver, tema por tema, territorio por territorio” (2016, p. 225). Es decir, que no se trata de establecer soluciones universales para hacer frente a los problemas metropolitanos, sino de atender a las particularidades que presenta cada metrópoli, estudiando las vías más adecuadas para la resolución de sus problemáticas específicas.

LA ZONA METROPOLITANA DE ACAPULCO (ZMA)

Mapa 4. Zona Metropolitana de Acapulco



Fuente: Elaborado por Jorge Federico Eufrazio Jaramillo, con base en el INEGI (2014a). Marco geoestadístico. Versión 6.2 (DENUE 01/2018). <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/mg/>

De acuerdo con SEDATU-CONAPO e INEGI, en el año 2004 determinaron que los municipios de Acapulco de Juárez y Coyuca de Benítez conformaban una zona metropolitana, la cual había nacido por el papel central del primer municipio. En el siguiente mapa se puede observar la ubicación de la zona metropolitana de Acapulco.

Es importante señalar que entre ambos municipios existen grandes diferencias. Por ejemplo, tan solo en el rubro de población, en Acapulco de Juárez se concentra la mayor parte de los moradores de la zona metropolitana. En el 2015 en dicho municipio habitaba 91% de la población del área, tal como queda de manifiesto a continuación:

Cuadro 6. Población en la Zona Metropolitana de Acapulco, 1990-2015

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Acapulco de Juárez	593,212	687,292	722,499	717,766	789,971	810,669
Coyuca de Benítez	60,761	67,490	69,059	69,064	73,460	76,306
Zona Metropolitana	653,973	754,782	791,568	786,830	863,431	886,975

Fuente: INEGI (1990, 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015).

Cabe mencionar que en el año 2010 la Zona Metropolitana de Acapulco contaba con una población de 863,431 y de los cuales 48.43% eran hombres y 51.56% eran mujeres. El grupo mayoritario de moradores tiene entre 15 a 19 años, con un total de 86,111 (INEGI, 2010). De igual manera, se aprecia que esta zona metropolitana en el periodo que abarca de 2000 al 2005 perdió población. Ello obedece a que en el lugar se presentan varios signos de agotamiento, como los que acontecen en las grandes urbes; entre estos: falta de fuentes de empleo, problemas de seguridad pública, tráfico vehicular, contaminación ambiental, cuestiones presentes en las ciudades centrales agotadas.

Sobre el último punto, consideramos conveniente recordar las palabras de Garrocho, quien identifica que las ciudades centrales presentan tres problemas. El primero es la decadencia. “La ciudad central experimenta una decadencia económica, demográfica y social. Pierde oportunidades de empleo, pierde población y disminuyen los niveles de vida. Los tres fenómenos están interrelacionados simbióticamente” (1995a, p. 67). El segundo problema es la degradación tanto en su contexto físico como social. Y el tercero es la desesperanza (Garrocho, 1995a, p. 67 y 68). Al respecto concuerda Borja, autor que enfatiza que en “el área central tradicional de la ciudad tiende a sufrir un doble proceso negativo, por una parte congestión y especialización, por otra degradación e inseguridad; planteando un doble desafío interno” (2004, p. 56).

En el período de 2010 al 2015 la ZMA registró poco incremento demográfico. Su tasa de crecimiento poblacional fue de 0.56%, menor al promedio nacional que fue de 1.3%. La tasa de crecimiento poblacional de Acapulco de Juárez fue 0.54% y la de Coyuca de Benítez del 0.80%.

Cuadro 7. Tasa de crecimiento demográfico en la Zona Metropolitana de Acapulco, 1990-2015

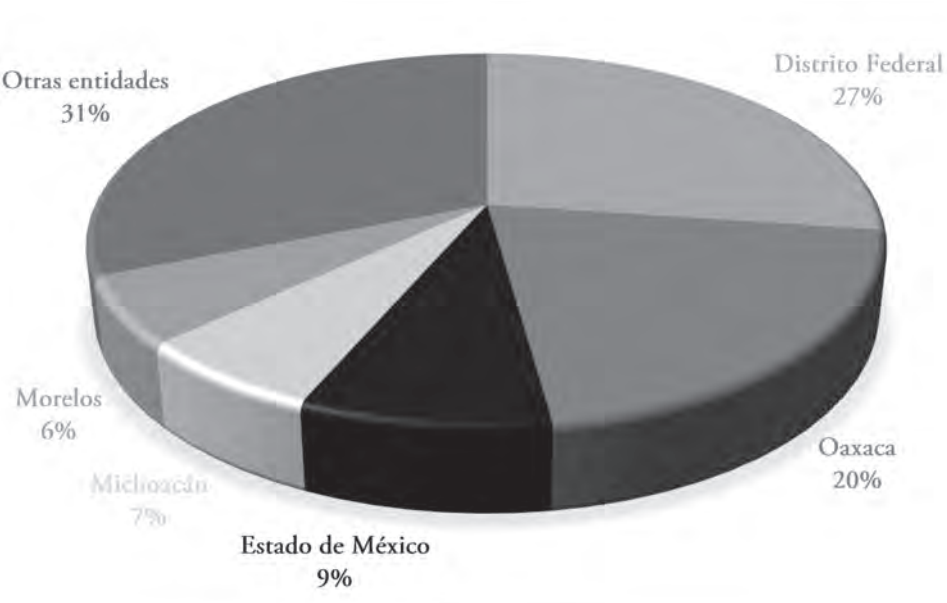
	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2015
Acapulco de Juárez	2.6	1.2	-0.1	2.0	0.54
Coyuca de Benítez	1.9	0.5	0.00	1.3	0.80
Zona Metropolitana	2.6	1.1	-0.1	2.0	0.56

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (1990, 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015).

Ahora bien, muchas de las veces el crecimiento demográfico está relacionado con dos variables: el crecimiento natural y la migración. Respecto al segundo aspecto, el INEGI identificó que en el 2010 la ZMA había recibido 72,079 inmigrantes, de los cuales 27% procedía del Distrito

Federal, de Oaxaca 20%, del Estado de México 9%, de Michoacán 7%, de Morelos 6%. Estas cinco entidades federativas aportaron 69% de los inmigrantes que recibió la metrópoli, tal y como se ilustra en el siguiente gráfico.

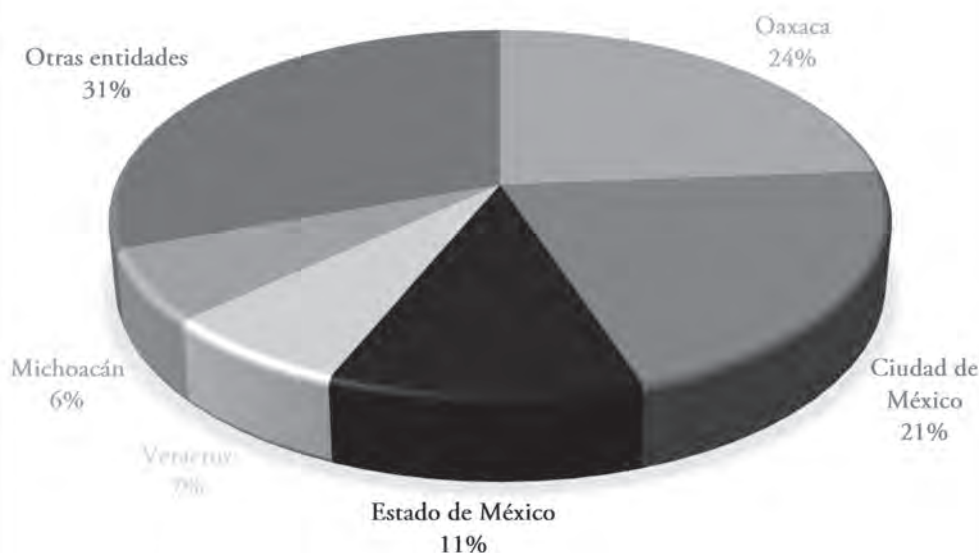
Gráfico 15. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2010



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI. XIII Censo General de Población y Vivienda (2010).

En el 2015 hubo una disminución de inmigrantes hacia la Zona Metropolitana de Acapulco, pues únicamente se registró la llegada de 57,255. De estos, la mayoría era de Oaxaca, entidad que desbancó a la Ciudad de México del primer lugar, posicionándose en el segundo. Después se situó el Estado de México, en cuarto lugar se ubicó Veracruz y finalmente Morelos. Estas entidades aportaron 69% de la inmigración que recibió la zona metropolitana. Los porcentajes se pueden observar en el gráfico 16.

Gráfico 16. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Laboratorio de Microdatos.

En el caso de la ZMA se observa que poco a poco la gente lo deja de percibir como un lugar atractivo para migrar. Las razones se expondrán en párrafos posteriores, por el momento consideremos que: “las zonas metropolitanas atraen no solo población migrante sino también capital de inversión, de manera que generan constantemente nuevas oportunidades individuales de progreso económico y movilidad social” (Rodríguez, 1995, p. 457). Por lo anterior, resulta conveniente analizar cómo se encuentran el rubro social y económico en la ZMA.

Antes de señalar algunas condiciones sociales urbanas de la ZMA, es importante recalcar que:

La forma, estructura y equipamientos de las ciudades impactan directamente en las relaciones sociales y culturales que allí tienen lugar. El entramado propio de las dinámicas sociales no solo se desarrolla sobre el espacio urbano, sino que lo configura mediante el trazo en el territorio de jerarquías, relaciones de poder, mecanismos de diferenciación y sistemas clasificatorios, entre otros (Rodríguez, 2017, p. 19).

La ZMA cuenta con 240,506 viviendas particulares habitadas, las cuales en su mayoría son casas (89.69%), 7.17% son departamentos, 2.07% son viviendas de vecindades y 0.10% corresponde a otro tipo de viviendas (INEGI, 2015). Tal y como se ilustra en anexo 3. El 72% de los pisos de las viviendas de la ZMA son de cemento o un firme, le sigue el mosaico, madera u otro recubrimiento con 18.91% y 8.18% de tierra (INEGI, 2015), según se aprecia en el anexo 4.

En cuanto a los materiales de los techos de las viviendas de la ZMA, habría que señalar que 63.97% son de losa de concreto, el 25.20% es de lámina metálica o de asbesto, así como de palma o paja, el 7.53% son algún material de desecho y el 2.73% es de viguería (INEGI, 2015), como se aprecia en el anexo 5. Respecto a los materiales en paredes de las viviendas de la ZMA sobresale que el 85% es de tabique, ladrillo, block, etc. El 11.36% es de adobe o madera, el 1.32% de embarro o lámina de asbesto, el 0.99% de lámina (INEGI, 2015), como queda de manifiesto en el anexo 6.

El 91.30% de los ocupantes de las viviendas de la Zona Metropolitana de Acapulco cuentan con agua entubada, el 8.64% consigue agua por medio del acarreo y el 0.04% no especificó (INEGI, 2015). En cuanto a esa materia, Citlalli Becerril precisa, sobre los datos anteriores:

Si bien las estadísticas muestran cifras elevadas en cuanto a cobertura de la red de agua potable, la realidad es que no es el mismo porcentaje de población el que tiene acceso a agua de calidad, 24 horas, 7 días a la semana. La primera razón es que no siempre hay suficiente disponibilidad física de agua, aunque la cobertura de la red está instalada. La segunda es el incremento en los costos que implica tener acceso suficiente al agua potable cuando no hay disponibilidad (2017, p. 308).

En los párrafos posteriores abundaremos sobre dicha situación. Retomando las estadísticas a que nos referíamos, el 99.18% de las viviendas de la ZMA disponen de energía eléctrica, el 1.71% no cuenta. También es importante recalcar que el 94.15% de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas de la ZMA disponen de algún tipo de drenaje mientras que el 5.65% no cuenta con ello.

En este contexto encaja el comentario de Coulomb: “es de subrayarse la importancia de los casos en que se usa descargar las aguas negras a

quebradas, ríos, lagos o en el mar. El impacto negativo de esta situación en el medio ambiente y en las condiciones de salud de la población constituye una de las más crueles evidencias de la falta de sustentabilidad en la producción del hábitat” (2007, p. 120).

Respecto a la forma de eliminación de residuos en la ZMA, 56.44% lo entregan al servicio público, 31.12% lo tiran en el basurero, 11.57% lo queman y 0.58% lo entierran (INEGI, 2015). Sin lugar a dudas, este es un elemento que deben atender los municipios en el corto, mediano y largo plazo para que no surjan o proliferen los problemas de contaminación. La disposición final de los residuos es un aspecto fundamental que se debe tratar, así, el discurso de la protección ambiental por parte de las autoridades debe ponerse en práctica.

De la información que ofrece el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) para el 2015, llama la atención que de 497,457 habitantes de la ZMA, el 56.80%, vive en situaciones de pobreza. Aun cuando en teoría “las zonas metropolitanas y ciudades de tamaño muy grande se caracterizan por tener los menores porcentajes de población pobre, encontrándose en su mayoría por debajo del promedio nacional” (Rodríguez, 2017, p. 28). No obstante, ello no se cumple para los casos de Acapulco y Poza Rica. Las razones de ello son “los niveles de desigualdad y polarización social” (CONEVAL citado por Rodríguez, 2017, p. 28). Cuestión que llama la atención, considerando que fue el destino turístico más importante de América Latina y de México, y que en ese terreno, el de la calidad de vida de sus habitantes, se ha visto rebasado, situación que se corrobora con los datos que se presentan a continuación.

Son 108,507 (12.31%) los moradores de la ZMA que viven en situación de pobreza extrema. En cuanto al tema educativo también es llamativa la suma de 153,271 (17.50%) personas que padecen algún tipo de rezago (CONEVAL, 2015). La cifra es mayor si se cuantifica el rubro de carencia a accesos a la salud: 183,486 (20.95%). Pero es todavía más preocupante cuando se contabilizan las personas que no cuentan con seguridad social, 553,469 personas, que representan 63.20% (CONEVAL, 2015). Con estas cifras se demuestra que en Acapulco “el desarrollo no

puede ser sustentable (o durar, como convencionalmente se entiende) en entornos caracterizados por la iniquidad...” (Aguilar, 2002, p. 104).

No obstante lo problemático del escenario anterior, lo alarmante es que dicha circunstancia fomentará que se perpetúe la pobreza, por las razones que se describen a continuación:

[...] Quienes viven en esa situación ven que sus hijos no tienen acceso a servicios adecuados de salud y de educación y, en muchos casos, tampoco a una adecuada alimentación. Todos estos factores redundan en la muy alta probabilidad de que los hijos de los pobres no consigan empleos de calidad y permanezcan en tal situación al llegar a la vida adulta, lo que constituye una importante manifestación del círculo vicioso de la pobreza (ONU citado por Graizbord, 2010, p. 327).

Así pues, en el caso de Acapulco ocurre lo que Smith consideró estudiando otros contextos: “en todo el mundo metropolitano, se han descubierto grandes desigualdades, que incluso pueden amenazar el orden social, requiere atención como cuestión de prudencia. Que el grado de desigualdad sea difícil, si no imposible de justificar, requiere atención como cuestión de moralidad” (Smith, 1995, p. 112).

Algunos datos económicos de la ZMA

El personal ocupado de la ZMA es de 126,640, que representa el 17.43% de la población total de la metrópoli. Llama la atención que la mayoría del personal ocupado se concentra en el municipio de Acapulco de Juárez con el 94% (119,084). Mientras que en Coyuca de Benítez se emplean 2,399 personas, mismas que representan el 1.9% (2,399) (INEGI, 2014b). Tal y como se ilustra en el anexo 27. Ahora bien, de las 126,640 personas que laboran en la Zona Metropolitana de Acapulco, el 47.2% se dedica al sector servicios, mientras que el 39.3% al comercio. El 5.8% a las manufacturas y el 7.7% al resto de los sectores, como se aprecia en el anexo 28. Por lo tanto, no es de extrañarse que de las 33,031 unidades económicas que existían en la ZMA en el 2014, el 50.1% eran del comercio y el 40.6% de servicios (INEGI, 2014b). Véase el anexo 29.

El valor total de la producción en la ZMA en el 2014 ascendió a 28'260,324. De los cuales 21'426,265 (75.81%) procedieron del comercio y servicios (INEGI, 2014b), según se refleja en el anexo 30.

Con dichas cifras se puede observar que la mayoría de la población económicamente activa se dedica a actividades relacionadas con el turismo, actividad altamente sensible a resentir las problemáticas de tipo político, económico, sanitario, entre otros. Una recomendación en esta línea sería tratar de diversificar la economía.

Administración pública

En estos últimos 19 años ha habido alternancia política en el municipio de Acapulco de Juárez. Gobernó el Partido de la Revolución Democrática (PRD) en el periodo de 1999-2008; posteriormente estuvo el Partido Revolucionario Institucional (PRI), luego tocó el turno a Movimiento Ciudadano (MC). Finalmente, vuelve al poder, en coalición, el PRD y el Partido del Trabajo (PT).

Cuadro 8. Filiación partidista de los presidentes municipales de Acapulco de Juárez, 1999-2018

Periodo	Partido	Nombre del presidente municipal
1999-2002	PRD	Carlos Zeferino Torreblanca Galindo
2002-2005	PRD	Alberto López Rosas
2005-2008	PRD	Félix Salgado Macedonio
2009-2011	PRI	Manuel Añorve Baños
2012	PRI	Verónica Escobar Romo
2012-2015	MC	Luis Walton Aburto
2015-2018	PRD-PT	Jesús Evodio Velázquez Aguirre

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Guerrero, Acapulco de Juárez. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM12guerrero/municipios/12001a.html>.

El 5 de julio de 2018 llegó a la presidencia municipal de Acapulco de Juárez, Adela Román del partido de Movimiento Regeneración Nacional (MORENA), sobre cuyas propuestas ahondaremos en párrafos posteriores.

Por su parte, el municipio de Coyuca de Benítez ha sido gobernado en tres ocasiones por el PRI, una por el PRD, otra por el Partido Verde Ecologista de México (PVEM), así como por la coalición del PRD, el Partido Acción Nacional (PAN) y MC.

Cuadro 9. Filiación partidista de los presidentes municipales de Coyuca de Benítez, 1999-2018

Periodo	Partido	Nombre del presidente municipal
1999-2002	PRI	Julio César Diego Galeana
2002-2005	PRD	Rafael Ariza Bibiano
2006-2008	PVEM	Alberto de los Santos Díaz
2009-2012	Convergencia y PT	Merced Valdovino Diego
2012-2015	PRI	Ramiro Ávila Morales
2015-2018	PRI	Javier Escobar Parra

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Guerrero, Coyuca de Benitez. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM12guerrero/municipios/12001a.html>.

En Coyuca de Benítez, en las últimas elecciones del 5 de julio de 2018, resultó electo Alberto de los Santos Díaz, quien compitió por el partido MORENA y el Partido Encuentro Social. Sus propuestas de campaña fueron encaminadas a impulsar la participación ciudadana, con la puesta en marcha de varios programas como: Un día en tu comunidad y el Día del comisario, entre otros.

Problemáticas y desafíos en la ZMA

Para el desarrollo de este apartado, conviene tener presente la idea de Jordi Borja, quien considera que “la gobernabilidad metropolitana recae en las autoridades metropolitanas creadas por estatuto para gobernar un

área urbana y quienes tienen como objetivo principal la gestión eficaz de servicios públicos” (citado por Moreno, 2006, pp. 10-11).

De manera que poner especial atención en estos resulta vital, pues para la creación de ciudades competitivas “es necesario promover el transporte colectivo, el rescate de los espacios públicos y, obviamente, la vivienda con suelo, infraestructura, servicios y equipamiento. Esto nos traerá como resultado empleo, patrimonio familiar y una mejor calidad de vida, entre otros beneficios” (Diez de Bonilla, 2007, p. 17).

Otros autores proponen, en el terreno del desarrollo urbano, el concepto de ciudad sustentable, definida como: “aquella que minimiza el consumo de energía fósil y de otros recursos materiales, explora al máximo los flujos locales, satisface el criterio de conservación de stocks y de la reducción del volumen de residuos” (Chávez, 2007, p. 26).

En el caso de la Zona Metropolitana de Acapulco, esta es la que adolece de más problemáticas, si se la compara con las metrópolis de Cancún y Puerto Vallarta. Así pues, lejos está de formar parte de las zonas metropolitanas sustentables. No obstante, es importante profundizar sobre la situación que guardan algunos rubros.

Agua potable, saneamiento y alcantarillado

Sin lugar a dudas uno de los elementos básicos para la existencia del ser humano es el agua. Su disposición y calidad son algunas de las cuestiones que los gobiernos tienen que atender. Actualmente en México la disponibilidad del agua presenta una fuerte competencia, al grado que se restringe “la capacidad de algunos sectores económicos para utilizarla(a) como un insumo” (IMCO, 2010).

El estado que guarda este vital líquido en la Zona Metropolitana de Acapulco se ilustra en las siguientes líneas:

que los cuerpos de agua con los que se disponen son: las Lagunas de Tres Palos y la de Coyuca, en el área comprendida por Pie de la Cuesta; La Testaruda, así como el río de La Sabana, se encuentran en un estado que se califica como malo y crítico por la contaminación que padecen y solo el río Papagayo, puede considerarse que guarda condiciones regulares, pero que también recibe descargas contaminantes (Pastor, 2014, p. 14).

La situación de mala calidad que tiene el agua en Acapulco es algo que ya habían destacado algunos autores en décadas pasadas (Ramírez, 1986 y Bringas, 1999). Así pues, lo que se busca enfatizar es que con el paso del tiempo la problemática no se ha resuelto, sino que se ha recrudecido aún más. Ello se debe a “la tala y deforestación de amplias zonas de vocación agropecuaria y arbórea; el constante desazolve de la presa de La Venta por la CFE, las descargas de aguas residuales de talleres industriales y de rastros tolerados y clandestinos” (Pastor, 2014, p. 14).

Además, se encuentra el hecho de que en esa zona:

Se produce un promedio de 2,900 lts., de agua potable, del cual, aproximadamente el 40% se pierde en fugas físicas y su producción disminuye en temporadas de lluvias, debido a que la calidad de agua en el río papagayo es muy variable y por ende con ello su producción, por lo que es necesario interrumpir el funcionamiento de la planta potabilizadora hasta por 72 horas consecutivas, lo que provoca que el 70% de la población se vea afectada; por lo que es urgente contemplar nuevas fuentes de abastecimiento y no solo depender del río papagayo o en su defecto, construir pozos con galerías filtrantes distribuidas en forma radial en el lecho del río (Pastor, 2014, p. 108).

Por esta situación, según indica Pastor:

Se tiene un servicio continuo en la zona baja, que representa un 30% de la población y un 70% por tandeado correspondiente a la zona media y alta, así como la zona poniente, lo que hace necesario llevar a cabo la sectorización de redes, con un balance volumétrico de oferta y demanda en las diferentes áreas de influencia de los tanques de almacenamiento y de distribución (2014, p. 109).

Dicha problemática aún persiste, pues en una nota periodística del 2017 se expuso que en Acapulco el 80% de los habitantes no tienen suministro de agua potable en sus hogares, tal como manifestó el líder de colonos, Genaro Vázquez Flores (Rosey, 2017). Tal escenario fue también avalado por el Secretario de Coincidencia Guerrerense, quien lamentó que las familias acapulqueñas carezcan del servicio, principalmente en colonias de la zona Poniente, Centro, Periferia y Conurbada, quienes reciben el tandeo cada quince días o cada mes (Rosey 2017).

Por su parte, el director de la Comisión de Agua Potable y Alcantarillado del municipio de Acapulco, Javier Chona Gutiérrez, declaró que en la

ciudad se tiene una cobertura del 78% en el servicio. Mientras que Genaro Vázquez, representante de colonos, aseveró que hay zonas en donde ni siquiera cuentan con tuberías y sin embargo llegan los recibos (Rosey, 2017).

Para el 2018, se informó que “desde hace más de un mes, unas 20 colonias de la periferia y el poniente del puerto de Acapulco, Guerrero, se encuentran sin el servicio de agua potable” (Flores, 2018). Ante esta problemática los habitantes de las zonas afectadas tienen que comprar pipas o garrafones de agua, porque el programa de tandeo es insuficiente (Flores, 2018).

Por otro lado, el organismo encargado del suministro del agua en Acapulco informó que el desabasto tiene que ver con los constantes cortes a la energía eléctrica, pues tienen adeudos con la Comisión Federal de Electricidad (CFE), asimismo existen fugas y daños en los equipos de captación y bombeo (Flores, 2018).

En el caso específico de Coyuca de Benítez, varios medios informativos enfatizaron sobre la construcción de infraestructura hidroagrícola para dar una mayor cobertura al servicio (CONAGUA, 2014 y *Novedades*, 2018). Respecto al tema del drenaje, los medios de comunicación han informado que los miembros de la Unión de Propietarios de Negocios de la Zona Turística de Pie de la Cuesta y AVECIDANDOS pidieron la instalación del drenaje pluvial (*El Sur de Acapulco*, 2009).

Otras notas han destacado que en plena temporada vacacional de verano, se ha colapsado un tramo del drenaje sanitario en la costera Miguel Alemán, la afectación obligó a cerrar carriles centrales de la principal arteria turística (Trujillo, 2015). Dicha situación se dio porque la tubería ya cumplió con un tiempo de vida, tiene más de 40 años en servicio, así lo dijo el director general de CAPAMA, Javier Chona Gutiérrez (Trujillo, 2015).

Un aspecto que se debe examinar para la comprensión de esa materia, es que Acapulco solamente cuenta con 19 plantas de tratamiento con una capacidad instalada de 2,345 litros, de los cuales únicamente se tratan 1,750. Actualmente 400 litros de aguas negras se envían a diferentes cuerpos receptores sin tratar. En estas descargas solamente se encuentran los de la población, faltaría cuantificar las descargas que generan los hoteles (Pastor, 2014, pp. 109-110).

Finalmente en este apartado se plantean las tres propuestas hechas por IMCO en el abasto y distribución del agua en el país. De estas, sería conveniente pensar qué tan válidas son para el caso de Acapulco: “la primera se dirige a cómo debieran operar los organismos que prestan el servicio, la segunda argumenta la importancia de enviar señales de precios adecuadas, y la tercera señala la necesidad de contar con un mercado de agua que permita el acceso equitativo para todos los sectores” (IMCO, 2010, p. 112).

Cuestiones urbanas

Respecto a la cuestión urbana se deben enfatizar dos aspectos: 1) la carencia de equipamiento urbano y 2) la falta de cumplimiento en la normatividad urbana. En cuanto al primero, conviene tomar en cuenta que en los años 2017 y 2018 el presidente municipal Evodio Velázquez llevó a cabo “diversas obras de mejoramiento de imagen urbana como parte de los proyectos estratégicos para la reactivación y fortalecimiento de la infraestructura turística, histórica y cultural de las zonas Dorada y Tradicional” (Ayuntamiento de Acapulco, 2017).

En esta tarea de remodelación también participó el Gobierno del Estado, pues en los meses de diciembre de 2017, así como en febrero y agosto de 2018, diferentes medios de comunicación informaron sobre las obras y los montos (*El Universal*, 2017; *La Plaza Diario*, 2018).

En lo tocante al punto dos, la falta de cumplimiento en la normatividad urbana, esta sale a relucir ante el arribo de fuertes fenómenos meteorológicos, por ejemplo la llegada del huracán Paulina en 1997, donde murieron 207 personas, 200 desaparecieron y 52 mil perdieron su vivienda (Toscana, 2003, p. 65). Situaciones semejantes que hacen evidente esa problemática fueron la tormenta tropical Manuel y el huracán Ingrid, en el 2013.

Ante ello, una solución han sido los Fondos Metropolitanos, como se verá en el siguiente capítulo, que son recursos económicos federales que buscan beneficiar a todos los habitantes de la metrópoli, pero, como será manifiesto en su momento, destaca muchas de las veces estos han sido aprovechados para la construcción de obras viales, haciendo a un lado problemas que también es preciso resolver.

Empleo e informalidad

En el contexto que venimos comentando, no resulta sorprendente el hecho de que la población económicamente inactiva de Acapulco es alta, específicamente:

cuenta una población económicamente inactiva con 226,380 trabajadores, donde 69,763 son hombres y 156,617 son mujeres; lo que equivale a una tasa del 32.41% de la población total del municipio. Esta tasa es fluctuante, ya que se dan algunas variaciones periódicas originadas por el empleo eventual principalmente dentro de la actividad turística, con lo cual se registran un gran porcentaje de personas que no trabajan y el número de ellas puede variar y aumentar (Pastor, 2014, p. 14).

El autor citado, Pastor, reconoce que la falta de empleo remunerado es otra de las problemáticas que enfrenta Acapulco, situación que ya había sido señalada en capítulos anteriores.

De igual manera, se debe recalcar que Guerrero tiene los salarios más bajos en toda la República, de acuerdo al Observatorio Laboral del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), y los trabajadores de diversas áreas aseguran que sus ingresos laborales no alcanzan para nada, apenas para comer y para los pasajes (D Nicolas, 2015). En concreto, los guerrerenses ganan en promedio 7 mil 278 pesos mensuales, casi la mitad de los 13 mil 916 pesos que se gana en Nuevo León, el estado con los sueldos más altos (D Nicolas, 2015).

En este contexto y ante la necesidad de obtener recursos económicos, gran parte de la población de la ZMA se ve en la necesidad de vender productos en la vía pública, ello se suscita a tal grado que el ambulante se considera un grave problema (Pastor, 2014, p. 21). Dicha situación es patente, pues como señaló el secretario del Trabajo Federal de Guerrero, Roberto Campa Cifrián, “si algo requieren Acapulco y Guerrero son empleos” (Galarce, 2018).

Por consiguiente, resulta necesario llevar a cabo un estudio más detallado para identificar qué grupo de población de la ZMA es más vulnerable a padecer dicha situación. En términos generales, se menciona que son las mujeres y los jóvenes. Con el objetivo de paliar esa circunstancia en las personas que pertenecen al último grupo, la dirección del Instituto

Municipal de la Juventud (Imjuve), ha creado el programa “Martes de chamba”, según informó el director de la dependencia municipal, Ignacio Orbe (Ramírez, 2015).

Esta problemática fue identificada por la alcaldesa electa de Acapulco Adela Román, quien expresó:

Veo un panorama difícil, pero afortunadamente a pesar de que la sociedad tiene muchas expectativas, tiene claro que no se trae la varita mágica, que Acapulco se dejó hundir. Hay una pobreza urbana extrema, el municipio con una economía caduca así catalogada por la ONU y una de las ciudades más violentas del país, entonces son muchos los retos (Citado por Cisneros, Velázquez y Angulo, 2018).

Medio ambiente

En el tema de medio ambiente se debe recalcar el planteamiento de Ramírez cuando afirma que:

El funcionamiento de todas las ciudades contemporáneas, y no solo de aquellas cuya base económica es fundamentalmente industrial, está basado en múltiples factores de riesgo. Por ello, la ciudad es, cada vez más, no solo ámbito de riesgos, sino también de catástrofes (1995, p. 138).

Es en este contexto que la ZMA enfrenta serios problemas ambientales, tales como: a) la contaminación de sus playas,¹ así como de sus cuerpos hídricos, según vimos anteriormente, b) la tala de mangle y c) la susceptibilidad de sufrir varios fenómenos meteorológicos como tormentas y huracanes (Pastor, 2014, p. 21).

Cabe mencionar que existen algunos mecanismos para incentivar las playas limpias, uno de ellos es el distintivo Blue Flag, que certifica a las playas como seguras, limpias y de calidad. Al respecto el alcalde de Acapulco, Evodio Velázquez, informó que con ese distintivo ya cuentan las playas Icacos I y II, así como Revolcadero I y II, y que los trabajos

¹ En el 2011 la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios informó que dos playas del puerto de Acapulco se encontraban muy contaminadas mientras que una en Zihuatanejo registraba niveles de contaminación ligeramente superiores a los permitidos (*Excelsior*, 2011).

continúan para que la playa Pie de la Cuesta obtenga esa distinción (Villagómez, 2017).

Aunque también hay que plantear el hecho de que en las vacaciones de verano cinco playas del puerto de Acapulco (Caletilla, Hornos, Suave, Carabalí y Manzanillo) rebasaron el límite de enterococos, por lo que la Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (Cofepris) alertó a los turistas (López, 2019).

Recolección de residuos sólidos

En la materia que nos ocupará en este apartado, es importante señalar que “el problema de los desechos sólidos abarca tres dimensiones, a saber: la recolección, el confinamiento y la disposición final de los desechos” (Agenda de Trabajo Legislativa Metropolitana, 2004, p. 23).

En cuanto al tema de recolección de residuos sólidos en Acapulco, Bernardo Salas Roldan, fundador de la Asociación Guerreros Verdes, destacó que:

existen intereses económicos por las grandes partidas presupuestales que se destinan para contratación de empresas recolectoras de basura, las cuales dejan un porcentaje del dinero para las dependencias responsables del saneamiento de la ciudad, por lo que ningún gobierno ha querido apostar a un verdadero plan de aprovechamiento de los residuos (Salas citado por Tinoco, 2018a).

Además, agrega que “a la administración pública municipal le deja altos dividendos la contratación de empresas recolectoras y eso no les permite aplicar medidas que eviten la aglomeración de basura en las calles como lo es el reciclaje de los desechos orgánicos e inorgánicos” (Tinoco, 2018a).

Bernardo Salas explicó también que se han presentado proyectos a las últimas cuatro administraciones para la separación de los residuos sólidos (Tinoco, 2018a). Idea plausible y urgente de llevar a cabo, pues en temporada vacacional en el municipio de Acapulco se produce una gran cantidad de residuos que podrían reciclarse; por ejemplo, del PET limpio se obtendrían 14 millones de pesos anuales, como lo demuestra un estudio del Centro de Investigación y Asistencia en Tecnología y Diseño del Estado de Jalisco (Ciatej) (*El Informador*, 2012, 16 de diciembre).

Llama la atención que en la mayor parte del territorio nacional no se separa la basura, únicamente se entrega al camión recolector y es en el relleno sanitario donde los pepenadores buscan separar solo el PET y no aprovechan los residuos orgánicos para hacer compostas ni los otros materiales como el vidrio, el cartón o envases multicapas (tetrapacks) (*El Informador*, 2012, 16 de diciembre). Aunque en el trabajo de campo realizado en el año 2016 se identificaron algunos intentos incipientes por reciclar las botellas de plástico, tal y como se ilustra en la siguiente imagen.

Imagen 9. Separación de botellas de plástico en el puerto de Acapulco, 2016



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Dada la vocación turística del municipio de Acapulco, en este se generan residuos directamente relacionados y de manera proporcional en zonas de mayor poder adquisitivo. Además, no se debe olvidar que en el puerto los residuos sólidos aumentan en temporada alta, por la actividad turística (*El Informador*, 2012, 16 de diciembre).

Para el caso del municipio de Coyuca de Benítez, varias notas periodísticas desde el 2015 hasta el 2018 enfatizaron sobre la contaminación que se vive en zonas de manglares y zonas turísticas, por la falta de recolección de basura (Morales, 2015 y Damián, 2018).

Salud

En lo que concierne a la temática de salud, Eger Gerardo Gálvez, director en esta materia, en Acapulco, reconoció “que las enfermedades de las vías respiratorias se mantienen en primer lugar entre la población. Explicó que de cada diez pacientes que se atiende en un centro de salud tres presentan problemas respiratorios, uno o dos diarreicos y le siguen enfermedades crónico degenerativas como la diabetes y la hipertensión” (*Novedades Acapulco*, 2017, 6 de noviembre).

De igual modo se debe recalcar que por la falta de servicios públicos en la Zona Metropolitana de Acapulco gran parte de la población es propensa a enfermarse de infecciones gastrointestinales. Mención aparte tiene el dengue y los demás padecimientos que se transmiten por la picadura de mosquitos.

En Coyuca de Benítez también se registra la problemática de desabasto de medicamentos y material de curación en básico en los centros de salud (*El Sol de Acapulco*, 2018, 12 de abril). De igual manera, hay escasez de doctores y enfermeras ante la inseguridad que se vive en el municipio (*El Sur de Acapulco*, 2017, 12 de julio).

Seguridad pública

Sin lugar a dudas, uno de los temas fundamentales que tiene que resolver México es la falta de seguridad pública, debido a que actualmente “vive uno de los momentos más violentos de su historia. Más de 8 mil personas han muerto en los últimos dos años a causa del combate con el narcotráfico. Solo en noviembre de 2008, se registraron cerca de mil asesinatos” (IMCO, 2010, p. 104).

En el estado de Guerrero esa situación representa un problema destacado. Ello había sido puesto de manifiesto desde 1979 en un estudio elaborado por Ricardo Garibay. Lejos de haberse solucionado, hoy en día, por una combinación de diversos factores, esta problemática se ha recrudecido.

Un elemento que puso en evidencia lo anterior, tanto a nivel nacional como a escala internacional, fue la desaparición de 43 estudiantes de Ayotzinapa y la muerte de seis personas más en Iguala en el mes de septiembre de 2014. Estos hechos al igual que otros tantos han agudizado la crisis económica que enfrenta Guerrero y que se refleja en pérdidas de hasta 80% en los comercios y cancelaciones de miles de habitaciones en Acapulco, el principal puerto turístico del país (Padilla, 2014).

Por su parte, el dirigente empresarial del Frente de Organizaciones Camarales y de Turismo, Alejandro Martínez, comentó que la falta de policías en Acapulco ha agudizado la inseguridad para el comercio (Padilla, 2014). Él señaló que hay asaltos en el primer cuadro, así como en colonias de la zona conurbada (Padilla, 2014). En ese marco, “ocurren de diez a 15 asaltos por día en los diferentes negocios y eso es preocupante, pues no tenemos a quién recurrir” (Padilla, 2014).

No obstante, a partir del 2016 es frecuente ver elementos del Ejército mexicano cuidando las playas del balneario guerrerense. De igual manera, vigilan las escuelas de la zona urbana y rural, para frenar actos de violencia y garantizar la seguridad de alumnos y maestros. Además, el personal militar realiza recorridos de prevención en colonias de alta incidencia delictiva como Jardín, Zapata y Renacimiento (Tinoco, 2018b).

Igualmente los medios de comunicación han enfatizado sobre los operativos de seguridad y vigilancia en coordinación con los tres órdenes de gobierno con la Sedena, con la Policía Estatal, la policía Federal y la Policía Municipal (Tinoco, 2018b). Pero a pesar de ello no se inhiben los brotes de violencia, los cuales son producidos por una serie de elementos tales como económicos, políticos, históricos, etc.

Por su parte la alcaldesa electa Adela Román, confirma que entre los problemas que debe enfrentar están los adeudos acumulados por las administraciones municipales, una nómina inflada y la inseguridad que tiene a Acapulco como uno de los municipios más violentos del país (Cisneros, Velázquez y Angulo, 2018).

La funcionaria recalca:

No sé a qué le tiene miedo la autoridad, no sé a qué le tienen miedo. Tal vez yo porque conozco la ley, en primer lugar no ser injustos. La ley se tiene que aplicar

con justicia. Por ejemplo todo mundo habla mal de los policías, pero policías que trabajan 24 horas, que les venden los uniformes, el parque, que no les dan capacitación... enfermos, hipertensos, gorditos, diabéticos, sácalos a la calle, no van a arriesgar su vida por mucho que quieran defender a los acapulqueños. ‘Me matan y mi familia queda desprotegida’. Y yo sé que no tienen seguro de vida, seguro social, un horario de 24 horas (Cisneros, Velázquez y Angulo, 2018).

Román, quien es abogada penalista y se ha desempeñado en varios puestos, ha identificado que el principal delito que se comete en Acapulco es el robo de vehículos. Ella propone que para solucionar el problema de inseguridad pública que enfrentan el municipio y el estado es necesaria la coordinación entre autoridades (Cisneros, Velázquez y Ángel, 2018).

A solo cinco días de que la alcaldesa entrara en funciones, tal como constata Suárez (2018), se tomó como medida desarmar a los policías de ese municipio, que estuvieran bajo sospecha de estar relacionados con el crimen organizado. La nota periodística de *El País* señala:

Acapulco, una de las joyas turísticas del Pacífico mexicano permanece asediada desde hace varios meses por la violencia y la inseguridad. Las balas han alcanzado a funcionarios, políticos y visitantes. La ciudad se ubicó el año pasado como la tercera más violenta del mundo con una tasa de 106 homicidios por cada 100,000 habitantes, de acuerdo al informe del Consejo Ciudadano para la Seguridad Pública y la Justicia Penal. La seguridad estará ahora a cargo del Gobierno federal (Suárez, 2018).

A pesar de lo anterior, Acapulco sigue siendo visitado por más de seis millones de turistas anualmente. Al respecto José Luis Basilio Talavera comentó que “la seguridad es un tema de percepción, complejo y contradictorio para el caso del puerto, pues se tiene saldo blanco en los eventos que se organizan pero también la ciudad se ubica dentro los primeros lugares de las urbes más violentas” (comunicación personal, 2019). Sin duda alguna, hace falta profundizar al respecto, una hipótesis tentativa es que todos los ciudadanos que convergen en la ZMA han normalizado la violencia. También habría que recordar que la percepción social sobre inseguridad pública nacional es de 74.6%, para el caso de Acapulco es de 87.7%. Más adelante expondremos cómo en Cancún la cifra es más alta (INEGI, 2019).

En el caso de Coyuca de Benítez, se informó que su cabildo aprobó una carta de adhesión al mando único policial en Guerrero. Ello con la finalidad de hacer frente a los niveles de inseguridad que se viven en el municipio (Pacheco, 2018). Aunado a ello, los funcionarios de Coyuca de Benítez consideran “que la mayoría de los hechos violentos de este municipio están relacionados con Acapulco por su cercanía” (Salmerón, 2017). De ahí la importancia del tema de la coordinación metropolitana, que desgraciadamente no se concretiza en esta urbe.

Transporte

Otro de los problemas transcendentales que deben estar en la agenda pública es el transporte, pues, en términos generales: “La vialidad y el transporte metropolitanos, adolecen de actualización técnica de las unidades móviles, de esquemas de financiamiento adecuados para la reconversión, presencia de bajos niveles de capacidad, saturación de corredores urbanos y ausencia de una planificación integral” (Agenda de Trabajo Legislativa Metropolitana, 2004, p. 23).

En el caso de la ZMA diariamente miles de ciudadanos salen a las calles y hacen uso del transporte público, independientemente de cómo sea la calidad del servicio, pues se tiene la necesidad de desplazarse de un lugar a otro. Acapulco tiene una gran variedad de transportes que circulan por la Costera. No obstante, el servicio que prestan los conductores deja mucho que desear (Aponete, 2015).

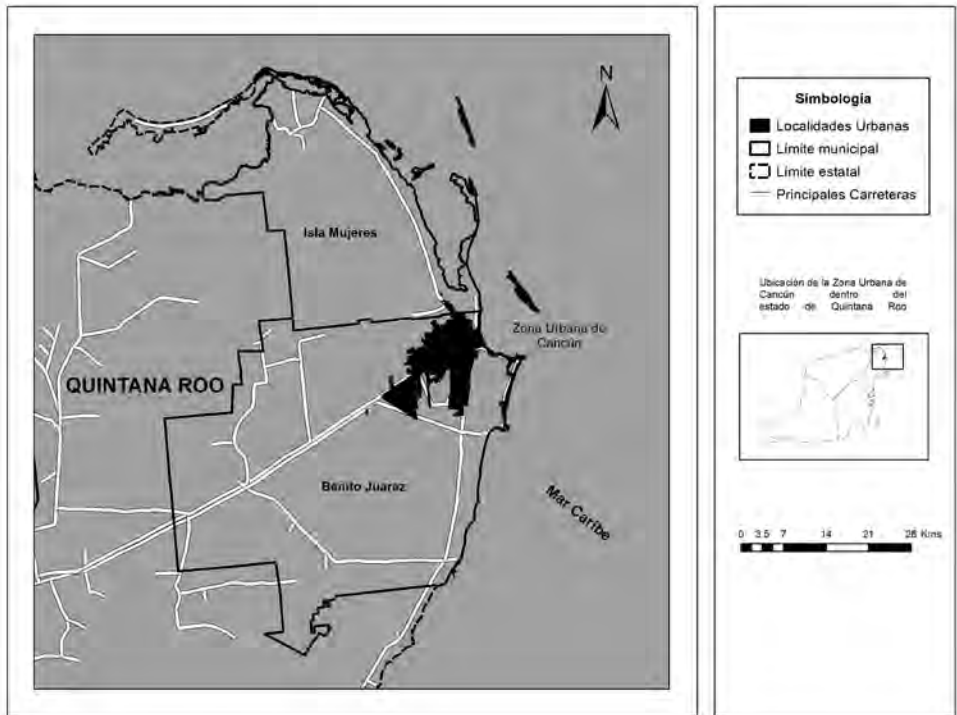
Específicamente conviene señalar que la flota de autos y camiones de Acapulco está integrada por 3,816 vehículos en circulación, los cuales tienen una edad promedio de 19 años. Se tiene registrado que 217 rutas prestan su servicio. Se realizan 680 mil abordajes diarios en todo el sistema, siendo el 90% de los habitantes de la zona urbana de Acapulco los que más viajan para la realización de sus actividades (Pastor, 2016, p. 106).

Entre las problemáticas que se han identificado son: a) existe una saturación de rutas, b) hay una sobreoferta de concesiones, c) bajo nivel en la calidad del servicio, d) unidades deterioradas, y e) terminales de transferencia modal improvisadas e ineficientes (Pastor, 2014, p. 106).

LA ZONA METROPOLITANA DE CANCÚN (ZMC)

En el 2004 los organismos institucionales determinaron que la zona metropolitana de Cancún era la número 37. Su delimitación se debió a cuestiones de política urbana. Esta metrópoli se localiza en el mar Caribe y se integra por los municipios de Benito Juárez, donde se ubica Cancún e Isla Mujeres. Una peculiaridad de esta zona tiene que ver con el territorio donde se asienta, pues una parte está en el continente y el resto en una isla. Como se puede ilustrar en el siguiente mapa.

Mapa 5. Ubicación de la Zona Metropolitana de Cancún



Fuente: Elaborado por Jorge Federico Eufrazio Jaramillo con base en el INEGI (2014a). Marco geostadístico. Versión 6.2 (DENUE 01/2018). <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/mg/>

Ahora bien, no se debe negar el papel tan importante que ha jugado el municipio de Benito Juárez. Para ejemplificar, en el 2015 contaba con el 97 % de la población de la zona metropolitana. Mientras que el municipio de Isla Mujeres posee el restante 3% de la población total.

Cuadro 10. Población en la Zona Metropolitana de Cancún, 1990-2015

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Benito Juárez	176,765	311,696	419,815	572,973	661,176	743,626
Isla Mujeres	10,666	8,750	11,313	13,315	16,203	19,495
Zona Metropolitana	187,431	320,446	431,128	586,288	677,379	763,121

Fuente: INEGI. Censos de Población y Vivienda (1980, 1990, 2000 y 2010); y Encuesta Intercensal (2015).

En el 2010 la ZMC contaba con 677,379 habitantes, de los cuales 50.68% eran hombres y 49.31%, mujeres. El grupo de población mayoritario es el que tiene entre 20 y 24 años, son 68,005 los moradores, le sigue el grupo que tiene entre 0 a 4 años con 66,634 habitantes (INEGI, 2010).

Un hecho contundente del crecimiento urbano de Cancún y una diferencia respecto a Acapulco, es que las tasas de crecimiento de los municipios que conforman la ZMC son de las más altas en el país tal, como se puede observar en el cuadro 11. Aunque muestra una tendencia a la baja, ello se debe a que el crecimiento poblacional se ha expandido a otros municipios, como a Solidaridad, Puerto Morelos, entre otros. Ello genera nuevas dinámicas entre los municipios conurbados.

Entonces se concuerda con lo expuesto por Sobrino, en el sentido de que: “conforme aumenta el tamaño demográfico de las ciudades y zonas metropolitanas, se adquieren nuevas funciones económicas, se incrementa el volumen de las existentes, se modifican las relaciones con sus áreas de mercado y se consolidan los sistemas y subsistemas territoriales de asentamientos” (1995, p. 255).

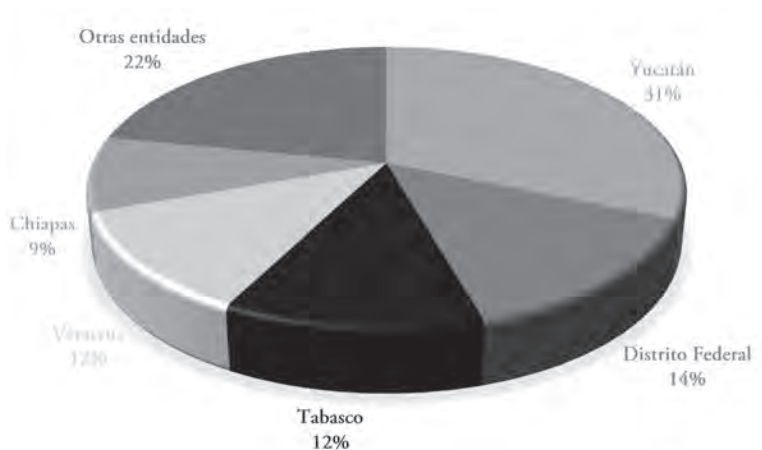
Cuadro 11. Tasa de crecimiento demográfico en la Zona Metropolitana de Cancún, 1990-2015

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2015
Benito Juárez	10.6	7.2	5.6	3.1	2.5
Isla Mujeres	-3.4	6.2	2.9	4.3	3.9
ZMC	10.0	7.2	5.6	3.2	2.5

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (1990, 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015).

Para el año 2010, el INEGI contabilizó que la ZMC había recibido 414,261 migrantes, de los cuales la mayoría procedía de Yucatán, en segundo lugar del Distrito Federal, en tercer lugar de Tabasco, en cuarto lugar de Veracruz y finalmente de Chiapas (INEGI, 2010). Estas cinco entidades aportaron el 78%.

Gráfico 17. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Cancún, 2010

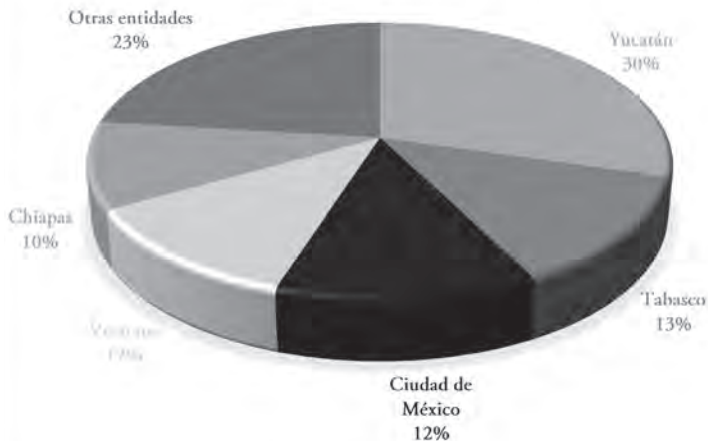


Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI. XIII Censo General de Población y Vivienda (2010).

Para el año 2015 la ZMC recibió 466,261 inmigrantes y Yucatán sigue ocupando el primer lugar (30%); Tabasco, el segundo (13%),

desplazando a la Ciudad de México (con el 12%), Veracruz con el 12% y Chiapas con el 10% (INEGI, 2015). Estas cinco entidades aportan el 77% de los inmigrantes que llegan a la zona.

Gráfico 18. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, Laboratorio de Microdatos.

Atendiendo a estos datos de la inmigración en la zona metropolitana, llaman la atención dos cuestiones: la primera, que comprueba la hipótesis de que el turismo ha generado cambios demográficos importantes en las áreas donde se impulsa. La segunda muestra el gran reto que tienen los tres órdenes de gobierno en conformar un sentimiento de identidad en la zona, que de no generarlo traerá consigo impactos negativos, por ejemplo la no petición en la rendición de cuentas a los presidentes municipales, la indiferencia en el respeto de los recursos naturales, entre otros.

La ZMC cuenta con 227,974 viviendas de las cuales el 83.30% corresponden a casas, el 9.41% a departamentos, el 6.03% corresponden a viviendas en vecindades, el 0.09% a otro tipo de vivienda (INEGI, 2015). Ello se puede apreciar en el anexo 11.

En cuanto a los materiales de los pisos de las viviendas en la ZMC, el 70.43% son de mosaico, madera u otro recubrimiento, el 28.14%

son de cemento y el 1.16% son de tierra (INEGI, 2015). Respecto a los materiales de los techos de las viviendas, el 93.79% son de losa de concreto o viguetas. El 3.02% de lámina metálica, el 2.84% son de algún material de desecho (INEGI, 2015), tal y como se puede observar en el anexo 13. En cuanto a los materiales de las paredes de las viviendas de la ZMC el 96.13% es de tabique, ladrillos o block, el 2.98% es de madera o adobe, el 0.40% es de algún material de desecho y el 0.25% es de embarro (INEGI, 2015).

El 96.53% de los habitantes de la ZMC cuentan con agua entubada, 3.44% la obtiene por acarreo, mientras que 0.02% no especificó. Asimismo, 99.07% de las viviendas de Cancún cuentan con energía eléctrica. Además, 99.09% de los ocupantes de las viviendas de la ZMC disponen de drenaje, 0.46% no cuentan con el servicio y 0.43% no especificó (INEGI, 2015). El 71.19% de las viviendas entregan sus residuos al servicio público de recolección, 22.88%, 4.39% lo queman, 0.51% lo entierra y 0.26% no especificó (INEGI, 2015).

La ZMC cuenta con 228,148 (27.9%) habitantes que viven en situación de pobreza. También tiene 21,572 (2.6%) moradores en pobreza extrema (CONEVAL, 2015). 122,955 personas (13.81%) presenta un rezago educativo. 156,349 (19.12%) moradores no cuentan con servicios a la salud. 364,629 personas (44.61%) no tienen seguridad social (CONEVAL, 2015).

Algunos datos económicos de la ZMC

El personal ocupado de la ZMC asciende a 168,015 personas, de las cuales 92.1% se concentra en Cancún, 2.9% en Isla Mujeres y 2.2% en Alfredo V. Bonfil (INEGI, 2014b) tal y como se ilustra en el anexo 31. También es importante recalcar que 62.6% del personal ocupado de la ZMC se dedica a servicios, 27.8% al comercio, 3.9% a las manufacturas y 5.7% al resto de los sectores (INEGI, 2014b).

Además, la ZMC cuenta con 22,121 unidades económicas, de estas 48.8% corresponden a servicios, 43.8% al comercio, 6.5% a manufacturas, 0.9% al resto de los sectores, uno de los cuales es la agricultura (INEGI, 2014b). Respecto a esto último, conviene señalar que “solamente está orientada al cultivo básico del maíz grano, debido a las condiciones

del suelo, ya que la superficie presenta condiciones adversas para esta actividad, con suelos pedregosos de poca profundidad y drenaje rápido en lo que la mecanización se dificulta” (Campos, 2013, p. 49). Asimismo, se debe destacar que “la producción de porcinos es el grupo de ganado más importante para el municipio de Benito Juárez (Campos, 2013, p. 50).

El valor total de la producción en la Zona Metropolitana de Cancún asciende a 57'233,095, de los cuales 35'297,763 (61.7%) lo produjo el sector servicios; el valor del comercio fue de 14'301,465 pesos y el resto de los sectores asciende a 5'015,569 pesos. Tal y como se aprecia en el anexo 34. Cabe traer a colación que en el “2012 Quintana Roo captó el 38.9% del total de divisas que ingresaron al país por concepto de turismo” (SEDETUR citado por Campos, 2013, p. 52).

Administración pública

Llama la atención que los presidentes municipales que han gobernado el municipio de Benito Juárez han pertenecido al PRI, PVEM, PRD hasta las coaliciones. De igual manera, es importante mencionar que en el periodo 1999-2002 su administración fue presidida por una mujer.

Cuadro 12. Filiación Partidista
de los presidentes municipales de Benito Juárez

Periodo	Partido	Nombre del presidente municipal
1999-2002	PRI	Sonia Magaly Achach Solís
2002-2005	PVEM	Juan Ignacio García Zalvidea
2005-2008	Coalición PRD-PAN-MV	Francisco Antonio Alor Quezada
2008-2011	PRD	Gregorio Sánchez Martínez
2011-2013	Coalición PRD-PAN-MV	Julián Javier Ricalde Magaña
2013-2016	PRI	Paul Michel Carrillo Cáceres

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Quintana Roo, Benito Juárez. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM23quintanaroo/municipios/23005a.html>.

El 5 de julio de 2018 en Benito Juárez, resultó electa Mara Lezama, de la coalición Morena-PT. Algunas de las propuestas que hizo fueron:

- Un programa de control de la contaminación visual y auditiva.
- Utilizar energía limpia en todos los edificios del municipio y espacios públicos.
- Atender el tema de la reforestación en la zona de playas, además de poner en marcha una reforestación de la ciudad con plantas endémicas (*La Jornada Maya*, 2018).

El municipio de Isla Mujeres también ha sido gobernado por diferentes partidos, PRI, PAN, Coalición PRD-PAN-MV y el Partido Verde Ecologista de México. De igual manera, en varios periodos ha sido gobernado por mujeres.

Cuadro 13. Filiación Partidista de los presidentes municipales de Isla Mujeres

Periodo	Partido	Nombre del presidente municipal
1999-2002	PRI	Jorge A. Martínez Peña
2002-2005	PRI	Paulino Adame Torres
2005-2008	Coalición PRD-PAN-MV	Manuela del Socorro Godoy González
2008-2011	PAN	Alicia Concepción Ricalde Magaña
2011-2013	PAN	Hugo Iván Sánchez Montalvo
2013-2016	C. PRI.VE	Agapito Magaña Sánchez

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Quintana Roo, Isla Mujeres. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM23quintanaroo/municipios/23003a.html>. Consultado el 14 de diciembre de 2018.

En el municipio de Isla Mujeres ganó Juan Carrillo Soberanis, por la coalición PRI-PVE expresó, entre algunas de sus propuestas de campaña:

- Mejorar el manejo de los residuos sólidos y el cuidado del medio ambiente.
- Desarrollar competitividad económica de industrias con sustentabilidad.
- Instalación de cámaras de video vigilancia (IQANCÚN, 2017).

Problemáticas y desafíos de la ZMC

Al continuar con el tema de los servicios públicos en la Zona Metropolitana de Cancún se debe traer a colación el comentario de Eibenschutz, quien señala “si se asume que el acceso a los servicios públicos es un derecho de los ciudadanos, hay que aceptar como una función o responsabilidad del gobierno la obligación de atender a todos los ciudadanos en condiciones iguales y prestar servicios para todos, independientemente de que puedan o no pagarlos” (2007, p. 113).

Respecto a las problemáticas y desafíos que se presentan en la Zona Metropolitana de Cancún en materias como el agua, drenaje, empleo, entre otros, se narran en los siguientes párrafos.

Agua potable, saneamiento y alcantarillado

Un dato interesante en la temática del agua en Quintana Roo, es que solamente utiliza el 13% del agua disponible, por lo que cuenta con suficiente del líquido por lo menos para los próximos 20 años. A pesar de ello, existen en la entidad zonas que no cuentan con el servicio y estas se ubican en el norte, sur y poniente de Cancún (Campos, 2013, pp. 113-114).

De igual manera es necesario reconocer:

[...] que los servicios de agua potable y alcantarillado para Isla Mujeres y Benito Juárez presentan alto riesgo ecológico por la presencia de suelo calizo con alta permeabilidad, que induce a la formación de cavernas y ríos subterráneos. El agua es de buena calidad. Las descargas sanitarias sin control se infiltran directamente al acuífero y son transportadas al mar y cuerpos lagunares costeros (Velázquez y Castillo, 2007, p. 57).

Asimismo los autores citados retoman el dato que en marzo del 2006, el director general de la Comisión de Agua Potable y Alcantarillado informó que:

Los mantos acuíferos del estado son vulnerables a dos tipos de contaminación; por una parte, la contaminación directa por el hombre, y por otra, la explotación irracional del agua que genera el ingreso de agua salada a los canales subterráneos de agua. También señaló que se desperdicia el 40% del agua que produce, cerca de 300 litros por segundo (Velázquez y Castillo, 2007, p. 60).

Para el 2014 la Agenda de Competitividad informó que “en la zona norte de Cancún se bombean 185 millones de litros diarios de agua, de los cuales se desperdicia el 45%, lo que representa 83 millones 250 mil litros diarios que desaparecen por motivos de una mala infraestructura y operación” (Campos, 2014, p. 183).

Hay que mencionar que quien presta el servicio de agua en Cancún es una empresa concesionaria. Desde el año de 1993, el Ayuntamiento de Benito Juárez otorgó a Desarrollos Hidráulicos de Cancún (DHC-Aguakan) la concesión por 30 años. Esta concesión vencía en 2023 (Varillas, 2014), pero la empresa solicitó en el 2014 que se ampliara el periodo de su concesión. Al respecto, la entonces regidora por el Partido del Trabajo, Nadia Santillán, expresó su desconcierto porque la empresa solicitó prórroga de manera anticipada, pues le faltaban ocho años para que venciera la concesión (Santillán citado por Varillas, 2014).

Cabe mencionar que “durante el 2014 el sistema ha presentado 25 fugas que implicaron la suspensión del suministro de agua durante un total acumulado en el año de 190 horas, afectando aproximadamente al 50% de la población abastecida” (Varillas, 2014). Es importante recalcar que “en los últimos años, en Cancún las tarifas de agua potable se duplicaron al pasar de 40.24 pesos por cada 10 metros cúbicos en el año 2010, a 93.40 en el 2017, revelan datos del Sistema de Información de Tarifas de Agua Potable” (Magaña, 2018). Por dichos aumentos, Cancún se ubica como la ciudad con el agua más cara de México (Magaña, 2018).

Una cuestión que hay que precisar es que el Ayuntamiento de Benito Juárez no se deslinda por completo del suministro de agua, pues el servicio lo presta en las zonas irregulares a través de la Dirección de Servicios Públicos Municipales. De igual manera, ese municipio ha informado que presta el servicio a colonias que se ubican en la zona conurbada y que pertenecen al municipio de Isla Mujeres, entre las cuales se encuentran: Tres Hermanos, Bethel, La Esperanza, El Esfuerzo, San Antonio y Guadalupeana (Ayuntamiento de Benito Juárez, 2017).

En cuanto al tema de drenaje y aguas residuales, se encontró que “en Benito Juárez 120 mil viviendas conectan su sistema pluvial al drenaje

sanitario, esto ocasiona que en tiempo lluvias el drenaje se colapse y rebosen aguas negras de las coladeras” (Pérez, 2015).

Una cuestión que se debe subrayar es que al existir un mal manejo en las aguas residuales, sumado al crecimiento urbano que registra el destino turístico de Cancún, se corre el riesgo de dañar el Sistema Arrecifal Mesoamericano (SAM) (Montalvo, 2010). Expertos reconocen que “solo una tercera parte de Cancún está conectada a un drenaje, lo demás va al subsuelo, al sistema de ríos subterráneos que desemboca naturalmente en el arrecife (Montalvo, 2010).

Cuestiones urbanas

Por otra parte, la distribución de la población en el municipio de Benito Juárez se concentró en las localidades que integran la Zona Metropolitana de Cancún, particularmente en la ciudad principal. Ello difiere de la dispersión de 449 pequeñas localidades que se encuentran enclavadas en las áreas selváticas continentales y que conforman el resto del municipio (Calderón y Miranda, 2016, p. 6).

La zona conurbada de Cancún-Punta Sam contendrá más de 40 mil cuartos hoteleros y una población cercana a los 800 mil habitantes (Plan Gran Visión 2000-2025 citado por Velázquez y Castillo, 2007, p. 56). Doce años después el director de turismo de Benito Juárez señaló que existían 50 mil cuartos de hotel, Isla Mujeres en la parte continental disponía de 20 mil. Ello se debía a que el área se encuentra frente al mar, por lo que sus terrenos tienen alto valor comercial. Sin embargo, las autoridades municipales tienen grandes retos porque deben proporcionar los servicios públicos (Frank López, comunicación personal). Por su parte Gustavo Rodríguez, señaló que en el área continental contaban con apenas 5,400 cuartos de hotel y que en futuro se esperaba que esa cifra ascienda a 20 mil (comunicación personal). Una vez más no existe contundencia en los datos que se ofrecen en materia turística.

Pero en lo que sí hay acuerdo es en enfatizar en la necesidad de incrementar partidas presupuestarias para la prestación de los servicios públicos. Cuestión que ya se había vislumbrado desde el 2017, año en que el contralor del Ayuntamiento de Benito Juárez, Guillermo Brahm,

informó que se invertirían 700 millones de pesos para llevar a cabo obras públicas en Cancún (Huerta, 2017).

Idea con la que concuerda Gustavo Rodríguez, quien considera que una de las principales problemáticas que padece Isla Mujeres es el tratar de no crecer demográficamente, pues con ello se incrementa la demanda de servicios públicos, tales como agua, luz, etc. Estos últimos colapsaron en la parte insular –donde se concentra la mayoría de la población del municipio–, por lo que se cambió la infraestructura.

Respecto a la planeación urbana en la ZMC, la Agenda de Competitividad de Cancún resalta que:

La legislación y regulación existente no es cumplida con rigor lo que aumenta dicha problemática, provocando la aparición de desarrollos inmobiliarios de gran impacto que repercute en el adecuado funcionamiento de la ciudad. En segundo término el incremento de los valores del suelo provocado por la especulación, es otro factor a valorar que limita el desarrollo (Campos, 2014, p. 37).

Sin lugar a duda la actividad turística impacta al territorio donde se incentiva, impulsa y/o desarrolla, pues se da una transformación fehaciente del mismo, origina un alto crecimiento urbano en pocos años. Para lo cual se dan cambios en el uso del suelo. En este contexto se está de acuerdo con Harvey cuando menciona que “el suelo y sus mejoras tienen una localización fija. Esta localización absoluta confiere privilegios monopolistas a la persona que posee el derecho a determinar el uso de dicha localización” (1989, p. 164).

Un hecho que evidencia lo anteriormente expuesto en Cancún y que acaparó las noticias nacionales fue la devastación que sufrió el Malecón Tajamar. Al darle seguimiento a la noticia se encontró que:

El Tercer Tribunal Colegiado del Vigésimo Séptimo Circuito ordenó a la jueza tercera de Distrito con sede en Cancún otorgar un nuevo amparo definitivo a la organización La Tierra Nuestra Casa, en los mismos términos del anterior otorgado a Salvemos Manglar Tajamar, solicitando la restitución del manglar devastado en Malecón Tajamar, y ordenando ya no sólo a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) sino al Ayuntamiento de Benito Juárez a realizar labores de rehabilitación de la vegetación devastada (Vázquez, 2017).

Asimismo, hay que considerar que en Cancún existen “más de 100 fraccionamientos irregulares, que no han sido entregados al ayuntamiento. Esto origina que carezcan de servicios básicos como drenaje sanitario y agua potable principalmente, además hace falta el mantenimiento municipal” (Campos, 2014, p. 111).

Otra problemática presente en la ciudad es la segregación socio-espacial, a la cual Francisco Sabatini denomina segregación residencia, la cual “es más maligna hoy en comparación con décadas pasadas, antes de las reformas neoliberales a nuestras economías. Proliferan los guetos de pobreza que condenan a los residentes de los barrios afectados a vidas con menos oportunidades laborales, menor acceso a servicios y tener que lidiar con problemas de desintegración social” (2015, p. 26).

Es decir, hay un punto de acuerdo entre los autores al señalar que “la segregación socio-espacial va de la mano con la marginación y con la fragmentación del territorio, y el gueto se convierte en el producto resultante y reducto de la pobreza, que rompe la continuidad del tejido urbano de manera simbólica y territorial, aunque los privilegiados también se autoencierran en guetos propios” (Aparicio, Ortega y Sandoval, 2011, p. 179). Así pues, se concuerda con Iracheta cuando afirma que “hoy las grandes metrópolis del mundo subdesarrollado, entre ellas la Ciudad de México, son espacios de segregación más que de interacción” (1995, p. 347).

Por su parte Calderón y Miranda reconocen que:

En la ZMC es particularmente sintomático, prolifera la tendencia a desarrollar zonas con desigualdad y marginación social. En Cancún se producen pautas urbanas o anomías negativas, principalmente la inequidad social, carencia y deficiencia de servicios públicos, déficit en la construcción, dificultades en el acceso a la adquisición de vivienda, lo que ha dado paso a la proliferación de un mayor número de regiones (2016, p. 10).

Imagen 10. Vivienda en una de las localidades de la periferia de Cancún



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Con la imagen anterior se constata lo expuesto por Garza, cuando afirma que:

La falta de vivienda, particularmente para sectores de bajos ingresos, constituye uno de los más visibles dramas urbanos al persistir como necesidad no satisfecha por la falta de solvencia económica de los habitantes. En la producción de la vivienda, al igual que en el resto del equipamiento, intervienen diversos factores tales como la tierra, mano de obra, capital, la industria de la construcción, los materiales de construcción y los agentes inmobiliarios, entre otros, cuya participación hay que coordinar. La persistencia del problema habitacional se expresa en la escasez, alto costo, especulación, invasión de terrenos, reivindicaciones sociales, e intervención del Estado. El diagnóstico sistematizará el problema de la vivienda relacionándolo con los determinantes económicos y condiciones socioeconómicas de los habitantes metropolitanos (1995, p. 428).

Pero sin duda que la formación de asentamientos humanos no autorizados, localizados en la periferia de las ciudades, ha estado presente en el proceso de urbanización de México (Schteingart, 1995, p. 533). Sin

embargo, esta circunstancia se agrava en las ciudades turísticas de sol y playa en nuestro país, por varias razones: 1) hace visibles y palpables las diferencias socioespaciales en un mismo territorio y 2) demuestra que el impulso del turismo no ha cumplido su objetivo que es el de mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Por su parte, Schteingart agrega que:

Una característica generalizada de los habitantes de los asentamientos populares es su bajo nivel de vida, derivado de su inserción en el mercado de trabajo, de sus escasos ingresos y, a veces, del tamaño de la familia y la etapa del ciclo familiar. Las condiciones de su hábitat son, por lo mismo, muy deficientes pues generalmente viven hacinados en viviendas precarias y con frecuencia carecen de servicios elementales, como el agua y el drenaje, o solo tienen acceso a instalaciones y servicios de muy mala calidad, que se deterioran rápidamente y no cumplen con las normas mínimas aceptables (1995, p. 533).

Jorge Adiel Rivero, subsecretario de Desarrollo Metropolitano de la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, concuerda con lo anterior, al expresar que en Benito Juárez, uno de los problemas

[...] son los asentamientos irregulares, derivado de su desincorporación de suelo ejidal a urbano sin control y sin considerar las leyes de asentamientos humanos del estado, generando zonas de viviendas precarias sin servicios, sin orden del territorio, sin certeza jurídica de la tierra y que encuentra un nicho de demanda ante la falta de reservas territoriales para llevar a cabo programas de vivienda por parte del estado (comunicación personal).

En este contexto es menester llevar a cabo investigaciones de corte cualitativo para estudiar las implicaciones y significado de vivir en estas metrópolis mexicanas, que tienen como base económica el turismo de sol y playa y que han registrado un alto crecimiento económico, demográfico y urbano alto en pocos años. Esa idea ya había sido externada por Garrocho en la década de 1990 para las zonas metropolitanas en general, pero requiere un estudio más profundo.

No cabe duda que frente a estas problemáticas se precisa de la actuación del gobierno, pues como lo señala Borja, este “tiene que asegurar los mecanismos de redistribución de forma que se pueda garantizar una vida digna y una buena calidad de vida a todos los ciudadanos y ciudadanas

del área metropolitana, a la vez que se impulsan las oportunidades del territorio para posicionarse como el centro de crecimiento y de innovación” (2004, p. 51).

Otro elemento en el que se debe hacer hincapié en las ciudades turísticas, es que estas desarrollan actividades tanto diurnas como nocturnas, lo cual trae aparejada una serie de complejidades; para ejemplificar:

Los tiempos de uso social de la ciudad se diversifican por género, edad, días de la semana, por tipo de actividad; la ciudad tiende a funcionar 24 horas por día, lo cual agudiza conflictos sobre los usos del espacio público, requiere una gran flexibilidad de las ofertas, acentúa las desigualdades intrageneracionales e intergeneracionales; los tiempos de la ciudad es hoy uno de los grandes temas que desafían al urbanismo (Borja, 2004, p. 39).

Empleo e informalidad

En la Agenda de Competitividad de Cancún se reconoció que el comercio informal representa un problema de la ciudad. Cancún “se ha convertido en una ciudad plagada de vendedores ambulantes quienes ofrecen sus productos sin ningún tipo de control tanto a turistas como ciudadanos” (Campos, 2014, p. 197).

En la parte continental de Isla Mujeres se informó que el ambulante había crecido un 12% en algunos meses del 2018, debido a que no hay empleo formal en la zona y trasladarse hasta Cancún o la zona hotelera no resulta sencillo (*Noticias Canal 10*, 2018).

Medio ambiente

Se debe subrayar que México tiene que redoblar esfuerzos en la conservación y protección ambiental. Pero la tarea se complejiza porque existe una división sectorial en la administración pública; además, las decisiones que se toman en el ámbito gubernamental son de carácter centralizado (Lezama, 2010, p. 56).

En el caso de Quintana Roo, en el año 2007 se afirmó que:

Presenta grandes retos en materia turística para los próximos seis años. Será necesario revisar los actuales modelos de desarrollo turístico para los distintos destinos del estado, de tal forma que se apeguen estrictamente a los modelos

de sustentabilidad ambiental. De igual manera, será necesario fomentar productos turísticos de alta especialización dirigidos hacia segmentos de mayor rentabilidad y equilibrar el desarrollo turístico de las regiones (Plan Estatal 2005-2011, citado por Velázquez y Castillo, 2007, p. 56).

Hemos indicado con anterioridad que el turismo es una de las actividades que más externalidades negativas ocasiona y el caso de Cancún no es la excepción, pues “los recursos naturales están sufriendo alteraciones considerables; los suelos se están convirtiendo en planchas de asfalto o se están erosionando, la vegetación está desapareciendo y son pocas las reservas o parques estatales o nacionales para recreación y para oxigenar el medio ambiente” (Velázquez y Castillo, 2007, p. 58). Otras de las problemáticas medioambientales que se identifican son: la “deforestación, afectación de manglares, fauna silvestre asociada al manglar, calidad del agua en el sistema lagunar Nichupté” (Velázquez y Castillo, 2007, p. 59).

La Agenda de Competitividad de Cancún reconoce a los huracanes y los nortes como fenómenos climatológicos de relevancia (Campos, 2014, p. 22). Por lo que es necesario contar con los atlas de riesgo actualizados y asimismo concientizar a la población para la implementación de los protocolos de seguridad.

Un elemento de gran relevancia en la materia que tratamos es la erosión de las playas, como es el caso de Gaviota Azul (Campos, 2014, p. 182). Sumada a la cuestión de la erosión, en el año 2018 se hizo evidente de manera sorpresiva la presencia de sargazo en la mayoría de las playas de Quintana Roo; noticia que acaparó los medios de comunicación tanto locales como nacionales.

Otra cuestión que también se debe señalar es que varias playas de Cancún cuentan con escasos contenedores para depositar los desechos. De igual manera, cabe mencionar que en las playas existe escasa o nula vigilancia (Campos, 2014, p. 182).

No obstante, otro problema que ha salido a relucir y que no había sido contemplado como una amenaza por los distintos órdenes de gobierno y la academia, es el aumento de oleadas de sargazo que llegan y se depositan en el litoral caribeño. Situación que genera impactos

negativos a los ecosistemas, a las administraciones gubernamentales, los empresarios, los nativos y a los turistas.

En entrevista, Gustavo Rodríguez señaló que el problema del sargazo es mínimo en Isla Mujeres y esto se debe a su posición geográfica. Recalca que de las 25 playas más hermosas en el mundo, Playa Norte, la cual se ubica en Isla Mujeres, se posicionó en el número nueve. Cabe reiterar que también Isla Mujeres forma parte del Programa de Pueblos Mágicos y ante el cambio del funcionamiento del programa no se ha visto afectado, pues nunca utilizó las partidas presupuestales (comunicación personal).

Recolección de residuos sólidos

Por principio de cuenta se debe acentuar que “Cancún produce diariamente 1,490 kilogramos de residuos sólidos per cápita, siendo el promedio de las 118 ciudades de 0.950 kilogramos por día” (Velázquez y Castillo, 2007, p. 59). Entonces la recolección de residuos sólidos constituye un serio problema para las autoridades locales, dificultad que ha estado presente a lo largo de su historia. Hoy día, esta se ha agravado “por el éxito turístico, la incesante migración y la falta de políticas públicas, proyectos de largo plazo, planeación, y voluntad de los destinos gobernantes que ha tenido uno de los principales polos turísticos de México” (Ugalde, 2015).

Algunos datos que ejemplifican la importancia de atender dicha temática son los siguientes: 1) cada cuarto de hotel produce 407 kilos de basura al año; 2) cada turista produce un kilo de basura al día, pero ese promedio se incrementa hasta en más del 50% durante las temporadas de mayor afluencia; 3) la producción de promedio de basura por persona es muy superior a la media nacional; y 4) el municipio de Benito Juárez produce 1.5% del total de la basura que se genera en todo el país, la cual asciende a 86,343 toneladas, lo cual coloca a la demarcación entre los 50 municipios del país que producen más desechos sólidos (Ugalde, 2015).

Para resolver esta situación, el municipio de Benito Juárez en dos ocasiones ha concesionado el servicio; la primera de ellas a Tribasa y después a Domos. Pero tales concesiones no han resuelto las ineficiencias en la prestación del servicio y han mantenido muy altos los costos de la operación (Ugalde, 2015). Respecto al tema de la privatización de los

servicios, Iracheta opina que es un “elemento más de abandono de los grupos sociales más necesitados y de generación de nuevas disparidades y desigualdades espaciales y sociales” (1995, p. 348).

La situación se ha vuelto tan preocupante en Cancún, que en septiembre de 2010 se informó que ante el incumplimiento de la empresa Domos, el gobierno municipal asumiría el cargo de recolecta y disposición final de la basura (Solís y Núñez, 2017). Así pues, el ayuntamiento de Benito Juárez inició un procedimiento jurídico para revocar el contrato a esa empresa. Por su parte, la firma señala que no ha cumplido con lo estipulado debido a que el gobierno municipal le debía de 22 a 26 millones de pesos (Solís y Núñez, 2017).

Por otro lado, la exdelegada de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), Gabriela Lima Laurentes, en el 2017 aseguró “que el municipio de Benito Juárez podría ser declarado en contingencia ambiental e indicó que los mantos freáticos corrían un alto riesgo de ser contaminados ante la saturación que padecía el confinamiento” (Solís y Núñez, 2017).

Actualmente, para mantener limpia la ciudad de Cancún se requieren de 105 rutas de recolección de basura. El recorrido lo ejecutan las empresas contratadas por Solución Integral de Residuos Sólidos (Siresol) y cuentan con un total de 60 camiones. Operan en tres turnos durante las 24 horas del día (Ugalde, 2015).

En Isla Mujeres se recolectan un promedio de 35 o 40 toneladas diarias de basura en temporada baja y 50 en temporada alta. Por lo que el municipio los recolecta y transporta a la zona continental (*Luces del Siglo*, 2017). En entrevista, Gustavo Rodríguez, Director de Promoción Turística de Isla Mujeres, mencionó que el servicio de recolección en el municipio era bueno. En la parte insular, se recogen a las 8:00 p.m. los residuos sólidos y después una empresa los traslada a la parte continental (comunicación personal). Sería interesante indagar en otras investigaciones quiénes son los dueños de estas empresas.

Aparte de la recolección de la basura, también se tiene que contemplar el destino final de los desechos sólidos. En el 2013, el gobierno municipal de Benito Juárez clausuró el relleno sanitario ubicado en una zona

habitacional, específicamente en la parcela 1,113, cuando previamente, en el año 2010 “se gestionaron recursos provenientes del Fondo Metropolitano para invertir al menos 22 millones 500 mil pesos en sanear y ampliar el relleno sanitario de la parcela 1,113, localizada en el camino a Rancho Viejo, zona ejidal de Isla Mujeres” (Solís y Núñez, 2017).

Para los años 2012 y 2014 también se gestionaron recursos de los Fondos Metropolitanos para la adquisición de parcelas para la construcción del Centro Metropolitano de Manejo Integral de Residuos Sólidos. En su edificación hubo coordinación metropolitana, quizá ello se debió a que los dos municipios estaban gobernados por dos hermanos.

Por lo anterior, en Benito Juárez e Isla Mujeres no existe el problema de la falta de un lugar en donde tirar la basura debido a la existencia del Centro Integral de Residuos Sólidos Intermunicipal, el cual fue inaugurado por el gobernador Roberto Angulo, en abril de 2013, con una inversión de 70 millones de pesos (Ugalde, 2015).

No obstante, la coordinación metropolitana en dicho rubro duró poco tiempo, pues el gobierno de Benito Juárez adeudaba (hasta finales a finales del 2017) 17 millones de pesos, correspondientes al pago de la contraprestación por el uso del predio del Centro Intermunicipal de Manejo de Residuos Sólidos, señaló Juan Luis Carrillo Soberanis, presidente municipal de Isla Mujeres (*Macronews*, 2017).

Además, cabe señalar que el Ayuntamiento de Benito Juárez en el 2017 puso en marcha un programa de separación de residuos sólidos a través del organismo descentralizado Siresol. Para lo cual tuvo contemplado: primero, comunicar a la población la importancia ambiental que tiene separar la basura y segundo, difundir información sobre la recolección separada (H. Ayuntamiento de Benito Juárez, 2017).

Por su parte el Subsecretario de Desarrollo Metropolitano de la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, Jorge Adiel Rivero, en 2019 señaló como una problemática de Benito Juárez “la disposición final de los residuos sólidos, el problema es recurrente debido a una falta de planeación sobre este tema y la falta de métodos para la separación de la basura y de aplicación de tecnologías para los distintos procesos” (comunicación personal).

Salud

En primer lugar, respecto a esta materia, conviene tener presente que las infecciones respiratorias ocupan el primer lugar de las enfermedades que afectan a todo Quintana Roo; le siguen las infecciones intestinales, las infecciones en vías urinarias, síndrome febril y gingivitis (UniónCancún, 2017). A su vez, la Agenda de Competitividad de Cancún identificó como una problemática de salud de los habitantes el alto índice de infectados con el Virus de la Inmunodeficiencia Humana (VIH). Aunada a esta problemática, es importante recalcar que existe una cifra alta de personas que no cuentan con protección a la salud (Campos, 2014, p. 110).

Por otro lado, en Isla Mujeres se emiten alertas ante las altas temperaturas que se registran en algunos periodos del año. Para lo cual ponen consultas y medicamentos gratuitos (*La Verdad*, 2018). Y, tal como se expresó, en esta parte del territorio se padecen enfermedades de las vías respiratorias (Gustavo Rodríguez, comunicación personal).

Seguridad pública

El municipio de Benito Juárez recibió en el año de 2018 39.2 millones de pesos del programa del Fortalecimiento para la Seguridad Pública (Fortaseg), más un 20% adicional que puso la administración, como quedó estipulado en su momento al firmarse el Convenio de Seguridad Turística, afirmó Álvaro Vizcaíno Zamora, secretario ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (*Publometro*, 2018).

Se tienen registrados alrededor de mil 662 policías operativos en Benito Juárez, pero se requieren un centenar más. No cabe duda que a pesar de los esfuerzos que en materia de seguridad pública se han hecho en Cancún, actualmente aparecen notas rojas que empañan la corona del turismo mexicano. Ello tiene relación con el hecho de que en marzo de 2019 se publicó que 93.3% de los ciudadanos de Cancún se sienten inseguros (INEGI, 2019). Dicha cifra es una de las más altas en el país.

Por su parte, Rivero afirma que la seguridad es un problema de Benito Juárez y “es resultado de la carencia de espacios públicos para esparcimiento, recreación y cultura; la falta de una conectividad adecuada; el aumento de asentamientos irregulares, provocando un aumento de

la inseguridad en las zonas de la periferia de la ciudad” (comunicación personal).

En el caso de Isla Mujeres, Gustavo Rodríguez informó que este era uno de los municipios más seguros del país, sobre todo en la parte insular, al poseer los índices delictivos más bajos (comunicación personal).

Transporte

La agenda de Competitividad de Cancún identificó que un promedio de 900 unidades movilizan a casi 300 mil usuarios diariamente, tanto en la ciudad como en la zona hotelera. Lo que hace necesaria una reestructuración en la organización del transporte público (Campos, 2014, p. 176).

Por su parte, Juan Calderón y Verónica Miranda reconocen que “las vialidades de la ciudad superan los 1,000 kms, circulan un poco más de 110 mil vehículos, que se incrementan significativamente en la temporada de alta afluencia de turismo nacional” (2016, pp. 6-7).

Los funcionarios públicos están conscientes de dicha situación; para ejemplificar, Carlos Díaz Carvajal director del Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), mencionó que junto con la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SINTRA), firmarán un convenio con Banobras, al término de la Semana Santa, para obtener 4 millones de pesos a fondo perdido para financiar el proyecto de movilidad de Cancún. Ello con el objetivo de hacer un reordenamiento del sistema de transporte, debido a que se tiene una saturación de rutas. Para algunos el problema se originó porque las rutas se ampliaron de manera tolerada y algunas de ellas no están contempladas en el acuerdo de concesión (Reyes, 2018).

Cabe señalar que UBER no opera en la ciudad de Cancún. Lo anterior como una medida para incentivar el transporte público. Hecho que no ha sucedido, pues algunos actores como Adrián López Sánchez, presidente de la Confederación Patronal, considera que “el transporte público en lugar de mejorar, cada vez está peor, sigue mostrando serias carencias y no está a la altura de lo que quiere y necesita la sociedad” (*Diario de Yucatán*, 2018). Además, él recalcó que tienen un servicio caro y malo pero no se puede hacer nada para remediarlo porque se vive un territorio sin ley.

Imagen 11. Transporte en Cancún



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Respecto al tema del transporte en México, Iracheta opina que:

La fragmentación metropolitana, espacial y social, nos habla de un conglomerado heterogéneo de ciudades y barrios donde se aprecian varios fenómenos críticos: la inmovilidad de buena parte de su población por la ausencia de transporte público adecuado y suficiente, obligando a los pobres de la ciudad a resolver sus necesidades económicas a través de actividades locales cercanas a su barrio de residencia en condiciones por demás deplorables. En México, el costo relativamente bajo de algunos transportes facilita cierta movilidad, sin embargo, la desintegración de los sistemas y la preeminencia del transporte individual, terminan por hacer pesados y lentos los trayectos y en muchos casos altamente costosos, debido a los transbordos y a la necesidad de acudir al centro metropolitano para trabajar. La privatización del transporte claramente irá en contra de esta relativa movilidad y terminara por fragmentar aún más los espacios urbanos (1995, p. 347).

El titular de la Secretaría de Infraestructura y Transporte (SINTRA), William Conrado, explicó que se sigue avanzando en diversas estrategias

para mejorar la relación y condiciones de todos los involucrados en transporte a lo largo del estado de Quintana Roo (*Diario de Yucatán*, 2018). No obstante, hasta el mes de julio de 2018 el ayuntamiento de Benito Juárez no contaba con un proyecto de movilidad aprobado. Por ello algunos autores señalan que en Cancún necesitan orden en el transporte público (SIPSE, 2018).

Por su parte, Rivero opina “que la movilidad inadecuada e ineficiente y poco funcional es derivada de la falta de diseño de rutas urbanas, de no contar con sistemas de transporte masivo, mala aplicación de las concesiones del transporte público, por falta de conectividad de las principales vías de comunicación, falta de vías alternas y por no contar con sistemas consolidados para otras viviendas de los trabajadores con sus zonas de trabajo (comunicación personal).

LA ZONA METROPOLITANA DE PUERTO VALLARTA (ZMPV)

La constitución de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta obedeció al papel central del municipio de Puerto Vallarta. Pero, ¿cómo fue este proceso? A continuación se analiza a grandes rasgos. En primer lugar se debe destacar que el puerto jalisciense transitó de un pueblo de pescadores a un centro turístico de carácter internacional en pocas décadas. Ello por el impulso que se le dio al turismo como actividad económica, como ya se analizó.

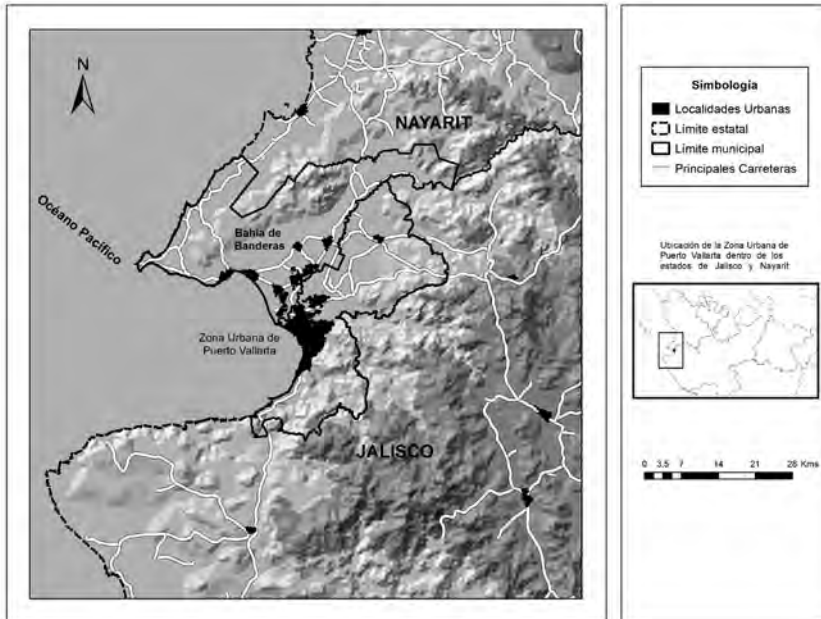
En dicho proceso participaron varios actores, instituciones, empresas y habitantes. Por ejemplo, se encuentra el papel que desempeñaron el entonces presidente de México Gustavo Díaz Ordaz y el gobernador de Jalisco, Francisco Medina Ascencio, en la construcción de infraestructura urbana. Así como la participación que tuvo la compañía Mexicana de Aviación en establecer conexión aérea entre Puerto Vallarta con varias ciudades norteamericanas. Asimismo, el protagonismo de Elizabeth Taylor y Richard Burton para dar a conocer este puerto a nivel internacional.

Para el desarrollo de la actividad turística, se requirió de capital y mano de obra. Sobre este último aspecto habrá que reconocer que la nativa era insuficiente y no tenía los conocimientos y habilidades que se requerían, por lo que fue necesario traerla de otros estados del país. El papel del fenómeno migratorio en este territorio se puede apreciar

cuando se analiza el crecimiento demográfico que ha registrado en las últimas cinco décadas. Así pues, Puerto Vallarta en 1960 contaba con 15,462 moradores. En diez años duplicó su población, pues en 1970 ascendían a 35,911. Para 1980 se contabilizaron 57,028 habitantes. Este crecimiento demográfico no es natural, sino que se explica en buena medida por la migración que recibe (Cárdenas, 2012, p. 114).

Este crecimiento demográfico dio origen a la conurbación de Puerto Vallarta con el municipio de Bahía de Banderas. Las autoridades federales ya lo tenían contemplado desde 1978, cuando se nombra la Comisión de Conurbación del río Ameca y se busca lograr un crecimiento urbano armonizado. La zona metropolitana de Puerto Vallarta se localiza en el océano Pacífico y se integra por los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco, y Bahía de Banderas, Nayarit. Tal y como se puede ver en el siguiente mapa.

Mapa 6. Ubicación de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta



Fuente: elaborado por Jorge Federico Eufrazio Jaramillo con base en el INEGI (2014a). Marco geostadístico. Versión 6.2 (DENUE 01/2018). <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/mg/>

El dinamismo económico de Puerto Vallarta se ha extendido al municipio nayarita de Bahía de Banderas² por varias razones: 1) Puerto Vallarta es un destino turístico maduro y su reserva territorial se ha agotado, por lo cual los empresarios han redireccionado sus inversiones a espacios contiguos; 2) El joven municipio de Bahía de Banderas posee en su territorio varias bellezas naturales, las que son potencialmente acreedoras para impulsar el turismo de sol y playa; 3) El gobierno federal invierte en esta parte del Pacífico mexicano con la construcción del Centro Integral de Nayarit, como ya se indicó.

Este dinamismo económico provoca el crecimiento demográfico que ha registrado la zona metropolitana. En dos décadas ha duplicado su población. En el caso específico del municipio de Puerto Vallarta se duplicó, mientras que en Bahía de Banderas se triplicó.

Cuadro 14. Población en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 1990-2015

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Puerto Vallarta	111,457	149,876	184,728	220,368	255,681	275,640
Bahía de Banderas	39,831	47,077	59,808	83,739	124,205	150,250
ZMPV	151,288	196,953	244,536	304,107	379,886	425,890

Fuente: INEGI (1990, 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015).

En el año 2010 la ZMPV tenía 379,886 habitantes, de los cuales 50.42% son hombres y 49.57% son mujeres. El grupo mayoritario es el que tiene entre 0 a 4 años, con un total de 38,451, le sigue el de 20 a 24 con 37,606 (INEGI, 2010).

2 Bahía de Banderas nació jurídicamente como municipio el 12 de diciembre de 1989. Se desprendió del municipio de Compostela. Las razones de su origen obedecen sobre todo a la necesidad de eficientar la administración pública a los inversionistas. Cabe recordar que en esos años vuelve a tomar auge la construcción del fraccionamiento náutico de Nuevo Vallarta, donde se albergan varios desarrollos turísticos como son: *Mayan Palace*, *Paradise Village Group* y *Marival*, entre otros.

Una característica fundamental de esa zona metropolitana es su carácter de interestatal.³ Puerto Vallarta comparte su infraestructura urbana con Bahía de Banderas, como es la carretera federal número 200 y el Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz.⁴ Sin embargo, la cuestión de gobernar una zona metropolitana con este carácter plantea serias dificultades. Son dos municipios que pertenecen a dos entidades diferentes. Añádase a esto que pueden ser gobernadas por partidos de signo diferentes, con calendarios electorales dispares.

A continuación se presenta un cuadro en el cual se ilustra la tasa de crecimiento poblacional que han registrado Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en los últimos 20 años. La de Bahía de Banderas es más alta y por lo tanto contribuye en gran medida con la tasa de crecimiento de la zona metropolitana. Situación diferente a la que presentan los casos de Coyuca de Benítez, Guerrero, e Isla Mujeres, Quintana Roo.

Ahora bien, es importante señalar que “la ubicación del crecimiento urbano dentro de un sistema de ciudades depende con frecuencia de sucesos fuera del sistema, tales como las inversiones, los cambios en precios o las innovaciones técnicas” (Simmons, 1995, p. 238). En este aspecto hace falta hacer un estudio detallado sobre la procedencia de las inversiones que llegan al joven municipio de Bahía de Banderas.

3 En México solamente existen seis zonas metropolitanas interestatales: 1) la Zona Metropolitana del Valle de México, que comprende el Distrito Federal y abarca áreas del Estado de México e Hidalgo; 2) la Zona Metropolitana de Puebla, ubicada entre los estados de Puebla y Tlaxcala; 3) la Zona Metropolitana de la Laguna que se localiza entre los estados de Coahuila y Durango, 4) la Zona Metropolitana de Tampico, situada entre los estados de Tamaulipas y Veracruz, 5) la Zona Metropolitana de La Piedad, circunscrita entre los estados de Michoacán y Guanajuato; y 6) de Puerto Vallarta.

4 La Secretaría de Turismo y el Consejo de Promoción Turística de México (CPTM) anunciaron el lanzamiento de la nueva campaña de promoción conjunta para Riviera Nayarit-Puerto Vallarta, que se presentará como un solo destino de viaje para el mercado nacional e internacional (Sectur, boletín informativo 21, p. 2013).

Cuadro 15. Tasa de crecimiento demográfico
en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 1990-2015

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2010-2015
Puerto Vallarta	5.4	5.0	3.2	3.0	1.5
Bahía de Banderas	3.0	5.8	6.1	8.8	4.0
ZMPV	4.8	5.2	3.9	4.9	2.4

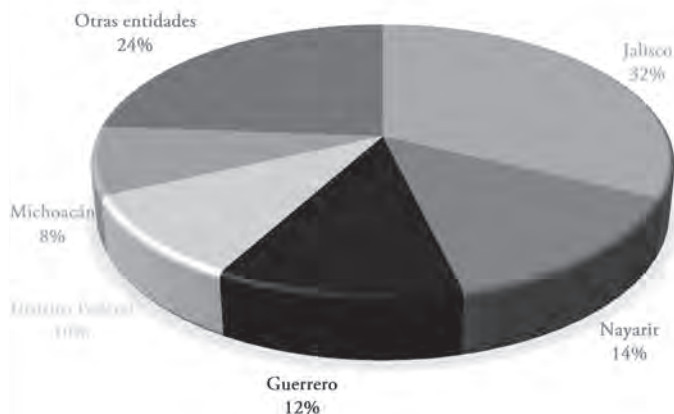
Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (1990, 1995, 2000, 2005, 2010 y 2015).

En el caso de Puerto Vallarta también están presentes las problemáticas identificadas por Garrocho y que fueron expuestas en el caso de Acapulco. De igual manera se debe recalcar que:

la pérdida de población no es un problema en sí misma, pero si la migración es selectiva, la población más valiosa tenderá a abandonar la ciudad central dejando atrás a la población menos dinámica y más vulnerable. Esto, a su vez, afectara negativamente el potencial de desarrollo de la ciudad central, su capacidad para generar y atraer empleos y servicios para la población local, lo que, a su vez, intensificara la expulsión de la población (Garrocho, 1995a, p. 69).

Para el año 2010 el INEGI registró que había 138,956 inmigrantes en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, el 32% procedía de Jalisco, el 14% de Nayarit, el 12% de Guerrero, el 10% del Distrito Federal y el 8% de Michoacán. Estos cinco estados aportan el 76% de la migración que recibe la zona (INEGI, 2010).

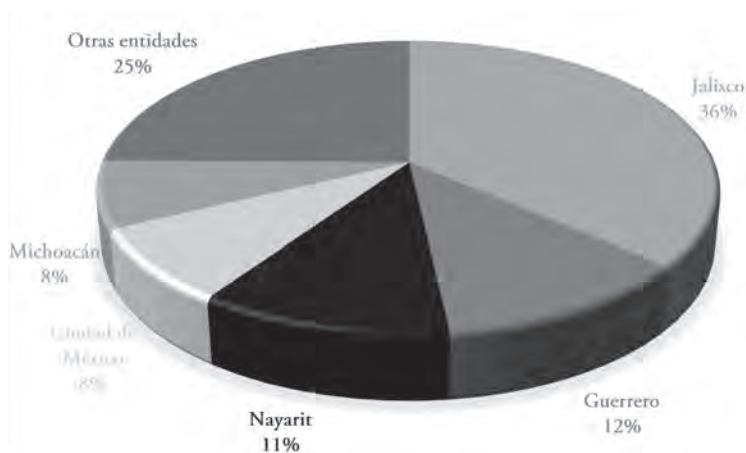
Gráfico 19. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2010



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI. XIII Censo General de Población y Vivienda (2010).

Para el año de 2015 recibió la ZMPV 170,865 inmigrantes, de los cuales el 36% procedió de Jalisco, el 12% de Guerrero, el 11% de Nayarit, el 8% de la Ciudad de México y Michoacán. Estas cinco entidades aportaron el 75% de la inmigración asentada en la ZMPV (INEGI, 2015).

Gráfico 20. Inmigrantes en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Laboratorio de Microdatos.

Como en el caso de la Zona Metropolitana de Cancún, la de Puerto Vallarta también resulta atractiva para el arribo de inmigrantes. Ello se explica por el hecho de que estos destinos turísticos se encuentran en una fase de desarrollo en la construcción de infraestructura. Específicamente Marín refiere para el destino jalisciense, “el impulso a la construcción de infraestructura turística y el fortalecimiento de la economía de servicios generaron empleos y atrajeron una gran cantidad de trabajadores y turistas residenciales” (2009, p. 222).

Algunos datos socioeconómicos de la ZMPV

La ZMPV cuenta con 122,345 viviendas habitadas. De estas, 87.04% corresponden a casas, 9.64% son edificios, 2.25% son viviendas en vecindades (INEGI, 2015) tal y como se puede observar en el anexo 19.

Respecto al material de los pisos de las viviendas particulares habitadas de la ZMPV, 64.50% son de mosaico, madera u otro recubrimiento, 33.32% es de cemento y 1.41% es de tierra (INEGI, 2015). En cuanto a los materiales de los techos, 89.90% de las viviendas son de losa de concreto o viguetas con bovedilla, 7.30% es de lámina, 1.02% son de algún material de desecho y 1.0% es de teja (INEGI, 2015).

En relación a los materiales en las paredes de las viviendas de la ZMPV 96.82% es de tabique, ladrillo, block, piedra, 1.31% de madera, 0.88% de algún material de desecho y 0.20% de embarro (INEGI, 2015).

El 98.30% de los ocupantes de las viviendas de la ZMPV cuentan con agua entubada, 1.58% se abastece por acarreo y el 0.10% no especificó. Además, 99.53% de las viviendas particulares de la ZMPV cuentan con energía eléctrica, mientras que 0.40% no tiene. El 0.06% no especificó (INEGI, 2015).

El 99.05% de los ocupantes de las viviendas en la ZMPV disponen de drenaje, 0.65% no cuenta, mientras que 0.30% no especificó. El 71.80% de las viviendas particulares de la ZMPV entregan los residuos sólidos al servicio público, 27.18% lo tiran en el basurero, 0.70% lo queman, 0.10% lo entierran y 0.20% no especificó (INEGI, 2015).

Para el año 2015 el CONEVAL informó que en la ZMPV había 119,541 personas (26.14%) en situación de pobreza. También se contabilizaron 8,566 personas que viven en pobreza extrema (1.8%) (CONEVAL, 2015).

Además, 67,569 personas (14.77%) de la ZMPV presentan algún rezago educativo. Mientras que 79,279 personas (17.33%) no cuentan con acceso a la salud. La cifra es más alta cuando indican que 203,047 personas (44.41%) no tienen seguridad social (CONEVAL, 2015).

Con respecto a los datos económicos, llama la atención que del total del personal ocupado de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, que son 81,304, 76.7% se ubica en Puerto Vallarta, 5% en Bucerías, 4.8% en Mezcales, 2.3% en Ixtapa, 2.2% en San José del Valle y 1.9% en Las Juntas, entre otros (INEGI, 2014b).

Para proseguir, 57.5% del personal ocupado en la ZMPV se dedica a servicios, 33.4% al comercio, 4.9% al resto de sectores y 4.2% a manufacturas (INEGI, 2014b).

La ZMPV cuenta con 16,571 unidades, de las cuales 47.2% son de servicios, 45.1% de comercio, 6.7% de manufacturas y el 1.1% corresponden al resto de los sectores (INEGI, 2014b).

El valor total de la producción en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta en el 2014 fue de 19'913,846 de pesos, de los cuales 52.7% lo aportan los servicios, 34.2% el comercio, 8.4% el resto de los servicios y 4.7% corresponde a manufacturas (INEGI, 2014b).

Administración pública

La alternancia llegó al municipio de Puerto Vallarta en el año de 1998, en que resultó electo el candidato del PAN, después de dos administraciones lo volvió a gobernar el PRI. También ha estado en el gobierno la coalición de Movimiento Ciudadano y el Partido del Trabajo.

Cuadro 16. Filiación partidista de los presidentes municipales de Puerto Vallarta, Jalisco, 1998-2018

Período	Partido	Nombre del presidente municipal
1998-2000	PAN	David Cuevas García
2001-2003	PAN	Pedro Ruiz Higuera
2004-2006	PRI	Gustavo González Villaseñor
2006-2009	PRI	Francisco Javier Bravo Carbajal
2010-2012	PRI-PAN	Salvador González Reséndiz
2013-2015	Movimiento Ciudadano-PT	Ramón Demetrio Guerrero Martínez
2015-2018	Movimiento Ciudadano	Arturo Dávalos Peña
Interino (28/02/2018)	Movimiento Ciudadano	Rodolfo Domínguez Monroy

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Jalisco, Puerto Vallarta. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM14jalisco/municipios/14067a.html>.

El 5 de julio de 2018 fue electo Arturo Dávalos, por el partido Movimiento Ciudadano. Entre sus señalamientos en campaña destacan: “Aquí vivimos del turismo; si hay turismo nos va bien, si no hay turismo nos va mal; por eso debemos de ser muy cuidadosos con el turismo, tratarlo bien, que nos recomiende, que venga, y por ello la seguridad es fundamental, es prioritaria” (NVC, 2018).

Mientras que al municipio de Bahía de Banderas lo ha gobernado reiteradamente el PRI. La alternancia llegó en el 2011 cuando ganó el PAN. Actualmente es gobernado por la coalición PAN, PRD, PT y PPS.

Cuadro 17. Filiación partidista de los presidentes municipales de Bahía de Banderas, Nayarit, 1999-2018

Período	Partido	Nombre del presidente municipal
1999-2002	PRI	Luis Carlos Tapia Pérez
2002-2005	PRI	Héctor Miguel Paniagua Salazar
2005-2008	PRI	Jaime Alonso Cuevas Tello
2008-2011	PRI	Héctor M. Paniagua Salazar
2011-2014	PAN	Rafael Cervantes Padilla
2014-2016	PRI	José Gómez Pérez
2017-Actual	Coalición PAN-PRD-PT y PRS.	Jaime Alonso Cuevas Tello

Fuente: Instituto para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (INAFED). Enciclopedia de Los Municipios y Delegaciones de México: Estado de Nayarit, Bahía de Banderas. <http://www.inafed.gob.mx/work/enciclopedia/EMM18nayarit/municipios/18020a.html>.

Problemáticas y desafíos en la ZMPV

Una de las tendencias actuales es que estas ciudades turísticas, que han conformado zonas metropolitanas en México, sean sustentables porque:

Una ciudad que es cada vez más sustentable o tiene menores impactos al ambiente y maneja sus servicios urbanos de una manera más eficiente, es más competitiva, al ser más competitiva puede generar mayor número de empleos, mejores niveles de ingreso, y se inicia por tanto un círculo virtuoso hacia mejores niveles y condiciones de vida de la sociedad (Del Villar, 2007, p. 138).

Ahora bien, la Agenda de Competitividad de Puerto Vallarta identificó que a la población vallartense le afectan cinco problemáticas: 1) los deficientes servicios de salud (25.4%); 2) el deterioro del medio ambiente (17.7%); 3) la pobreza, desigualdad y marginación (12.4%); 4) el bajo nivel educativo (12.2%) y 5) el deficiente transporte público (19.2%) (Gómez, 2014, pp. 21-22).

Por su parte, el Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas identificó que los principales problemas de la metrópoli eran:

- a) Concentración de flujos de transporte terrestre en tres accesos principales que convergen en un mismo eje troncal.
- b) Saturación de vías de comunicación terrestre en las áreas aledañas al aeropuerto internacional, la terminal marítima y la central de autobuses.
- c) Presión sobre áreas de montaña para la apertura y/o ampliación de libramientos carreteros o vías de acceso a la ciudad, con las consecuencias que tendrían en su entorno dichas vías.
- d) Presión sobre el territorio asociada a la conversión de suelos agrícolas y de montaña para fines turísticos y recreativos.
- e) Construcción de viviendas en tierras agrícolas.
- f) Ocupación informal del suelo en zonas vulnerables expuestas a inundaciones y deslaves.
- g) Conversión de suelos forestales en zonas agrícolas o en asentamientos turísticos campestres.
- h) Contaminación por disposición clandestina de desechos y aguas residuales, y mayores presiones sobre recursos naturales valiosos incluyendo el uso de arenas y minerales para la construcción y agua para abastecer a una población en crecimiento (Bringas y Verduzco, 2012, pp. 14-15).

Siguiendo con la misma estructura de lo expuesto en la ZMA y la ZMC, el diagnóstico para el caso de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta se analizará en las siguientes líneas.

Agua potable, saneamiento y alcantarillado

Como ya se indicó, en las ciudades de México la situación del agua es una cuestión grave, dado que:

enfrentan un enorme reto para asegurar servicios de agua que, por un lado, se presten con regularidad, sean de buena calidad y den cobertura a toda la población y, por el otro, que tengan un impacto mínimo sobre el medio ambiente. La mayor parte de los organismos encargados de prestar estos servicios no están preparados para enfrentar el reto debido a que o no tienen las capacidades técnicas y financieras o no tienen la voluntad política para definir políticas públicas que vayan más allá de planes de inversión en infraestructura y que den solución a los verdaderos problemas de fondo, como cobrar el agua (IMCO, 2010, p. 125).

En el caso del destino a que nos referimos, la situación es que “tiene una buena disponibilidad de agua para riego y uso urbano; además el agua es de gran calidad y se cuenta con reservas para varios años” (Gómez, 2014, p. 70). Asimismo, el autor en comentario señala que “la ciudad se suministra con la planta potabilizadora del Río Cuale, con pozos profundos, y con un pozo de captación radial del río Ameca” (Gómez, 2014, p. 70). Aunque ya para el 2019 el director del organismo operador del agua, Francisco Javier Rojas Gómez, informó que “se prepara Seapal Vallarta ante un escenario complicado a futuro para abastecer del vital líquido a la población toda vez que si bien se ha observado un crecimiento sostenido en el desarrollo de Puerto Vallarta, el principal reto ahorita es estar a la par en las necesidades que origina dicho crecimiento” (Mora, 2019).

Ahora bien, José Padilla Martínez, responsable de la red de alcantarillas de Seapal de Puerto Vallarta expresó para la *Tribuna de la Bahía* que “actualmente las condiciones de la red están entre un 50 y 60% rebasadas en su vida útil, dado que se trata de tuberías muy viejas y que han concluido su vida útil de más de 30 años” (Martínez, 2016). Aclaró que Específicamente en colonias como Emiliano Zapata, Gaviotas, Versalles, 5 de Diciembre, entre otras, la tubería es de asbesto y concreto, y sus colectores y subcolectores de concreto reforzado tienen más de 30 años de antigüedad.

Por su parte, Gómez identificó que “la infraestructura hidráulica instalada ya cumplió el 70% de su vida útil calculada, por lo que en el mediano plazo se necesitará rehabilitar las tuberías tanto de distribución como de recolección de aguas negras” (2014, p. 50). Situación que salió a relucir pues se colapsó un tubo de 48 pulgadas que forma parte del colector Centro Norte y contaminó “el Área Natural Protegida Estero El Salado así como sus playas colindantes en una zona de alta afluencia turística” (Torres, 2019).

Hay que mencionar que el municipio de Puerto Vallarta tiene siete plantas de tratamiento de aguas residuales, cuya capacidad en conjunto alcanza cerca de 1,300 litros por segundo. No obstante, el sistema de tratamiento de aguas residuales no opera al 100% debido a la existencia de diversas fuentes de abastecimiento particulares, especialmente en zonas rurales, las cuales vierten sus aguas directamente a los ríos o al mar (Gómez, 2014, p. 50).

Dicha situación se evidencia porque el municipio jalisciense cuenta con playas contaminadas, las cuales no pueden ser certificadas por la Comisión Federal para la Prevención de Riesgos Sanitarios (COFEPRIS) (Gómez, 2014, p. 50). Las playas más sucias fueron Boca Negra, la playa del Holy y la playa de Los Muertos, al mismo tiempo que fueron las más saturadas (Hinojosa, 2017).

Así pues en Puerto Vallarta también se encuentra el hecho de que las empresas turísticas tampoco brindan servicios ni cuentan con infraestructura apegados a normas de cuidado ambiental en materia de las aguas residuales (Gómez, 2014, p. 13).

Otro problema que enfrenta el municipio de Puerto Vallarta es que no capta a las aguas pluviales (Gómez, 2014, p. 50). Esto provoca que cuando llueve se den escurrimientos en la montaña y en su tránsito hasta llegar a su destino final, que es el mar, lo que ocasiona serios daños a la ciudad.

En el caso de Bahía de Banderas se presenta la situación de que “los pueblos de Punta de Mita y Corral del Risco viven desde hace 20 años sin agua potable y sus habitantes creen que se trata de una táctica de los empresarios, en confabulación con los tres niveles de gobierno, para cansarlos y comprarles sus casas a precios casi regalados” (Santos, 2019).

Además, la Agenda de Competitividad para la Riviera Nayarit señaló que “dio inicio del proyecto de La Mega planta de tratamiento de aguas residuales en Bahía de Banderas” (Camacho, 2014, p. 561). Aunque después de su construcción el problema es que no opere al 100%, como se señaló en el 2018 (Colmenares, 2018).

También se debe subrayar el hecho de que en el año 2019 la COFEPRIS informó que en el periodo vacacional de Semana Santa del año 2019 la playa de Sayulita en Bahía de Banderas, Nayarit, no era apta para recibir vacacionistas (Miranda, 2019).

Cuestiones urbanas

Como se ha mencionado anteriormente, una de las dinámicas en los destinos turísticos de sol y playa estudiados es el proceso de urbanización acelerada, y Puerto Vallarta no es la excepción.

Así pues, en dicho espacio se pueden observar: “áreas deprimidas por la falta de servicios básicos municipales, tales como agua, luz y drenaje. Estas áreas se distinguen por su desventaja socioeconómica, al estar asentadas, en su mayoría, en predios irregulares que se localizan y se consolidan en la periferia de la ciudad” (Gómez, 2014, p. 21).

Otro problema es la falta de baños públicos en las zonas turísticas, lo que provoca malos olores durante noche y día (Hinojosa, 2017). De igual manera, se debe mencionar que el fraccionamiento de Nuevo Vallarta trata sus aguas residuales (Camacho, 2014, p. 561). Aunque para el 2017 algunas notas periodísticas denunciaron que Nuevo Vallarta era un fraccionamiento altamente contaminado, por las aguas negras que recibe (García, 2017).

Al lado de los ya mencionados, otro problema en Bahía de Banderas es que su Atlas de Riesgo no se había actualizado, por lo que las autoridades en turno no tienen conocimiento de su territorio ni de las problemáticas que los pueden afectar (Frías, 2018).

En términos generales se concuerda con Gilabert, respecto a una cuestión que puede aplicarse también a otras zonas turísticas. Este afirma que en Puerto Vallarta:

El problema es que ahora el paraíso está en peligro, la convivencia citadina introduce elementos de modernidad que disuelven usos tradicionales, el verde de los dólares hace palidecer el verde de los árboles, y las montañas que rodean a la ciudad cada vez están más ralas. Visto en grandes rasgos, el fenómeno cultural más destacable de los nuevos lugares turísticos radica en que el lugar antropológico es refuncionalizado por y en la semántica del no-lugar (2009, p. 44).

Asimismo se debe tener en cuenta que en el caso de la ZMPV “la planeación regional para las diversificaciones de la integración turística, entre las cuales se encuentra: el turismo rural, ecoturismo, turismo basado en la naturaleza, el turismo de aventura, turismo cultural, entre otros, requerirán abordajes o acercamientos diferentes” (Espinosa, *et al.*, 2009, p. 183). Es decir, que se deben buscar otras herramientas para la planeación, con el objetivo de aprovechar de mejor manera el territorio.

Empleo e informalidad

En lo respectivo a esta materia, es necesario afirmar que el empleo que ofrece la industria turística es precario e inestable, por lo que se está de acuerdo con Iracheta cuando afirma que “no existe el empleo, en el concepto europeo del término, sino solo el trabajo, con alta inseguridad, bajo ingreso y carencia de garantías suficientes en cuanto a estabilidad” (1995, p. 347).

En el 2009 Merchand y Núñez enfatizaron en el caso de Puerto Vallarta que:

[...] mientras estos agrupamientos empresariales dedicados al turismo no generen las condiciones que propicien mejorar la calidad de vida de la población, incrementando la prosperidad económica y el sentimiento de bienestar de la localidad, no será sostenible la actividad turística en el largo plazo, simplemente estas plazas turísticas que ofrecen mínimas condiciones de crecimiento económico pero no de un desarrollo social integral, estarán expuestas a generar círculos viciosos que limitarán su propio desarrollo local (2009, p. 24).

Así como en los otros destinos estudiados, también en Puerto Vallarta está presente la informalidad; algunos medios de comunicación llamaron la atención sobre el incremento de los vendedores informales, especialmente en el centro (Lira, 2014). Por su parte, la Dirección de Inspección y Reglamentos Municipales informó en el 2017 sobre el aumento de operativos para disminuir el comercio informal en cruceros y en la parte turística del balneario jalisciense (Macías, 2017). Ello ante el reclamo que han hecho varias cámaras.

En Bahía de Banderas en 2018 se recalcó la notable presencia de niños que trabajan en algunos cruceros del municipio o en las playas. Sus actividades son la venta de productos o hacer malabares (Trejo, 2018).

Medio ambiente

En cuanto al tema del medio ambiente, José Luis Lezama afirma que:

Los problemas ambientales no son nuevos, ni en México ni en el mundo; han existido desde siempre, con la propia aparición del hombre en la Tierra. No obstante estos problemas, hoy día son vistos y vividos de una manera distinta. La revolución industrial los magnificó al darle al hombre una

inmensa capacidad para impactar a su medio y, además, hizo más abierta la relación utilitaria con la naturaleza: la redujo a recursos naturales, a materias primas. El sometimiento de la naturaleza y su puesta al servicio de los fines humanos se convirtió, en la época moderna, en símbolo del progreso. La política ambiental emerge como la posibilidad de prevenir, encausar o corregir el impacto humano sobre el medio ambiente natural; se trata de aquella acción deliberada mediante la cual se proyecta un orden social, se propone un camino y se modela una propuesta de futuro (2010, p. 24).

Respecto al medio ambiente, el Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, es necesario considerar que:

Tiene problemas asociados con el manejo de desechos, el tratamiento de aguas, la explotación de mantos freáticos, el cambio de usos de suelo en zonas forestales para fines turísticos, agrícolas y urbanos, y la contaminación de agua, dado que año con año surgen reportes de contaminación de playas, sobre todo las cercanas al centro y sur de Puerto Vallarta (Bringas y Verduzco, 2012, p. 54).

En otro tenor de ideas, se debe enfatizar que las ciudades que se ubican en los litorales son más vulnerables a sentir los embates del calentamiento global. Así Puerto Vallarta ha sido azotada por varios huracanes.

Además de lo anterior, otro de los problemas en Puerto Vallarta son las inundaciones repentinas. Esta situación se produce “por la obstrucción y bloqueo de los arroyos o drenajes naturales por el crecimiento desordenado y anárquico de la zona urbana del municipio, principalmente en las localidades El Pitillal y Las Juntas, así como en el Oriente de la ciudad, en la zona de la montaña” (Gómez, 2014, p. 81).

También Bahía de Banderas adolece de graves problemas medioambientales que afectan a sus ecosistemas, la vida de los nativos y la estancia de los turistas (Santos, 2019). Las anteriores son las actividades constantes para urbanizar dicho municipio o son el precio que tiene que pagar por ser una entidad periférica en pleno desarrollo.

Algunos periodistas han informado sobre las problemáticas ambientales que se presentan en El Salado, Boca Negra, Boca de Tomates y la laguna El Quelele ante el crecimiento urbano que registra la zona. Ello sin duda genera impactos en dichos sistemas (Del Castillo, 2015).

Otra de las problemáticas presentes en la zona es el ecocidio, provocado por las obras del tramo carretero Las Varas-Vallarta, donde, entre otros, se pone en peligro la existencia del jaguar, en el largo plazo. Se espera que el gobierno aplique medidas de mitigación para que los impactos negativos sean menores (Santos, 2019).

Con las situaciones anteriormente descritas se concuerda con Garza cuando afirma que:

Las metrópolis, conforme se van expandiendo, se convierten en enormes artefactos que violentan los ecosistemas naturales. La expansión de la mancha urbana y los efectos colaterales que generan sus actividades deterioran sensiblemente la flora, fauna y clima, produciendo la contaminación del agua, aire y tierra. Esta parte del diagnóstico incorporará estos efectos pues constituyen un grave peligro para la salud y bienestar de la población, así como también por su impacto negativo a través de las enormes deseconomías urbanas que produce (1995, p. 423).

Recolección de residuos sólidos

De acuerdo a Gómez, la producción per cápita de basura en Puerto Vallarta es más de un kilogramo al día. Para el año 2014 se identificó que contaba “con una planta de 18 camiones recolectores de basura en zonas habitacionales, y solo un sitio de disposición final de residuos sólidos” (2014, p. 12).

La basura se puede volver un problema porque en Puerto Vallarta no existe una cultura en el manejo y desecho de los residuos sólidos. Para ejemplificar, en el año 2017 se recolectaron un poco más de 500 toneladas en los días de semana santa. Cabe señalar que el 70% de estas toneladas se produjo en las zonas más visitadas como el centro, la playa de los Muertos, la zona romántica y el malecón (Hinojosa, 2017). Muchos de estos residuos sólidos es material susceptible de reciclarse.

Aunado a lo anterior, otro aspecto que se debe enfatizar es que el municipio de Vallarta también tiene concesionado la prestación de los servicios de recolección de residuos sólidos y se estima que se deposita de forma adecuada el 49.2% de los residuos sólidos, mientras que el resto se deposita en tiraderos a cielo abierto o en sitios clandestinos (Gómez, 2014, p. 72).

Este municipio cuenta con tres rellenos sanitarios: 1) El Magisterio, en el cual se prestan labores para el reciclaje; 2) El Gavilán, que tiene una vida útil de 14 años; y 3) San Nicolás o La Escombrera, que recibe únicamente desechos o productos de la construcción y podas de parques y jardín, tiene una capacidad del 90% (Gómez, 2014, pp. 73-74). En el caso del segundo tiradero, este se encontraba a cielo abierto, por lo que algunas organizaciones no gubernamentales demandaron al presidente municipal por la gran contaminación que estaban generando las miles de toneladas de basura que se dispusieron a cielo abierto (Martínez, 2014).

Otro problema ha sido el incumplimiento de las empresas recolectoras de basura, a quienes el ayuntamiento les concesionó el servicio. En el caso de Puerto Vallarta ha sido Proactiva, la cual incumplió con sus tareas, exponiendo a la ciudad a una crisis medioambiental hace varios años (Becerril, 2016).

Para el mes de noviembre de 2018 se informó que “se pondrá en marcha el programa de Separación de Residuos Sólidos en Edificios Públicos, buscando así no solamente concientizar a los funcionarios sobre la importancia de participar activamente en estas acciones, sino también para poner el ejemplo entre la comunidad vallartense” (*NoticiasPV*, 2016).

Otra de las medidas que también impulsa el gobierno municipal de Arturo Dávalos, es la colocación de recipientes especiales para la recolección de botellas de plástico, aluminio y papel. Lo interesante de tal disposición es que el material reciclable recuperado se entregará a un centro de acopio. Este y bajo un convenio de colaboración, pagará en especie al ayuntamiento con insumos para el personal del área de intendencia (*NoticiasPV*, 2016).

Para el caso de Bahía de Banderas, la Agenda de Competitividad para la Riviera de Nayarit señaló “la existencia de convenios con tres recicladoras de desechos sólidos vidrio, plástico y aluminio” en Nuevo Vallarta (Camacho, 2014, p. 561). Asimismo se debe recalcar que el 21 de marzo de 2019 informaron los medios de comunicación sobre la puesta en operación del nuevo relleno sanitario Los Brasiles, el cual cuenta con una moderna planta de separación de desechos sólidos, única en el estado de Nayarit (*Diario de Vallarta y Nayarit*, 2019).

Salud

Los integrantes del comité municipal de salud han señalado que los habitantes del municipio de Puerto Vallarta padecen en gran medida enfermedades derivadas de las infecciones respiratorias y diarreicas (Lira, 2016). Otras enfermedades altamente probables de presentarse en la región son el dengue, chikungunya y zika.

Mientras que el actual presidente municipal de Puerto Vallarta ha reconocido que “la capacidad de los hospitales públicos están en este momento rebasados, por lo que se hace necesaria la construcción de la llamada Ciudad de la Salud” (*Noticias PV*, 2017).

Ahora bien, un punto que recalca Jesús Cabral es el hecho de que los problemas que presenta Puerto Vallarta son: “violencia intrafamiliar, drogadicción, alcoholismo, prostitución infantil, prostitución, embarazos no deseados en adolescentes, enfermedades de transmisión sexual (sida, particularmente), suicidios, etc.” (2007, p. 5). Dichas problemáticas se encuentran en la zona por varias razones, tales como:

El crecimiento en los índices conflictivos, el propio crecimiento demográfico, la falta de servicios, y en ocasiones, la mala planeación o falta de visión o de voluntad en la búsqueda de soluciones, generan o aumentan los conflictos en una sociedad en transición, es decir, una sociedad que hasta hace pocos años se consideraba socialmente el pueblito típico y que ha llegado a ser una importante ciudad media de Jalisco, para ser más preciso la segunda en importancia desde Guadalajara (Cabral, 2007, p. 5).

Esas situaciones de conflicto también se encuentran en las demás ciudades estudiadas y tienen también como causas, lo mencionado anteriormente.

Esta misma situación se vive en Bahía de Banderas, donde en cada temporada alta los servicios de atención médica se ven rebasados, por lo que la población local peregrina por diversos hospitales con la finalidad de ser atendidos (Trejo, 2017).

Seguridad pública

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), correspondiente al tercer trimestre de 2017, el 28.9 % de los habitantes

de Puerto Vallarta se sienten inseguros. Esto coloca al municipio en segundo lugar nacional (Martínez, 2017).

Algunos datos que explican estas percepciones son “el municipio de Puerto Vallarta sobresale en la región por el número de homicidios dolosos (53) y los robos de todo tipo que se producen en la zona; especialmente a casa habitación (441) y a personas (224)” (Gómez, 2014, p. 125).

En el 2017 el entonces presidente municipal, Arturo Dávalos Peña, tomó protesta e instaló formalmente el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública, el cual se conforma por representantes de asociaciones, cámaras empresariales, colegios de profesionistas y universidades así como representantes ciudadanos. Su función es coadyuvar en las tareas de seguridad pública en el municipio (*Noticias PV*, 2017).

Además, un hecho importante es que en el año 2018 los mandos policiacos de Bahía de Bandera recalcaron la excelente coordinación que existe en materia de seguridad, con sus homólogos vallartenses (*Notivallarta*, 2018). Aspecto sumamente valioso para que prevalezca la paz en la zona. Sobre todo cuando se reconoce que “el crimen organizado no conoce fronteras ni jurisdicciones; en cambio las instituciones que se encargan de la persecución del delito tienen ámbitos espaciales muy delimitados” (Moreno, 2006, p. 6).

Llama la atención que en el 2019 Puerto Vallarta obtuvo el 57.4% de percepción social sobre inseguridad pública, el porcentaje más bajo comparándolo con los casos de Acapulco y Cancún (INEGI, 2019).

Transporte

Es pertinente considerar, como lo plantea Gómez, que en la zona que estudiamos:

La cobertura del transporte público urbano se realiza con un total de 48 rutas registradas. La asignación por empresa se distribuye de la siguiente manera: la Unión de Permisarios maneja 23 rutas con 132 unidades en servicio; el SISTECOZOME administra 13 rutas, de las cuales 10 se encuentran concesionadas al servicio subrogado y concentra la mayor cantidad del parque vehicular con 153 unidades; y, por último, la Alianza de Transportistas tiene asignadas 12 rutas que opera con 80 vehículos (2014, p. 68).

Sobre este aspecto, una característica que identificó la Agenda de Competitividad de Puerto Vallarta es que en el sistema de transporte vallartense se da la concentración de varias rutas en algunos puntos de la ciudad. Para ejemplificar, en el centro coinciden 32 rutas; en la colonia Emiliano Zapata, 27; en la avenida Francisco Medina, a la altura de la Marina se registran once rutas y en Las Juntas, nueve (Gómez, 2014, p. 69).

Imagen 12. Transporte en el centro de Puerto Vallarta



Fuente: Archivo personal de Erika Patricia Cárdenas Gómez.

Cuatro años después, en una nota periodística se expresó que “el transporte en el modelo empresarial está en marcha en Puerto Vallarta en una primera etapa, con el arranque de la Ruta Troncal Bulevar Francisco Mediana Ascencio que contará con 60 unidades” (Fonseca, 2018). Cabe puntualizar que en Puerto Vallarta el transporte público realiza 245 mil viajes diarios (Araiza, 2018). Además, como lo señalan Bringas y Verduzco, el sistema de transporte tiene sus propios problemas de carácter organizacional, político y legal que deben ser resueltos para darle funcionalidad a la metrópoli (2012, p. 37).

En el 2018, después de 30 años, finalmente se modernizó el servicio de transporte público en el centro turístico, al salir de circulación las 490 unidades que operaban. Asimismo se introdujo el esquema empresarial que tendrá en total 334 camiones ecológicos (gas natural) (Araiza, 2018).

Sin embargo, el 11 de septiembre de 2018 se informó que más de seis meses de retraso tiene la renovación del transporte urbano de la zona. Los discursos oficiales distan mucho de la realidad que viven los residentes, y sufren los turistas nacionales y extranjeros (Ortiz, 2018).

Respecto al desempeño gubernamental municipal, Hernández y Ramírez señalan que “no solo no han proporcionado, en general, servicios básicos a la población sino que, además, han sido incapaces de garantizar el orden jurídico elemental, y esto lo atribuyen a la dificultad para elaborar proyectos en el corto periodo que duran los alcaldes: tres años, a diferencia del gobierno estatal y federal que se mantienen por seis años” (2011, p. 99).

En un futuro habrá que analizar el desempeño de la autoridades gubernamentales en la proporción de servicios públicos debido a que actualmente los presidentes municipales se pueden reelegir, ejemplo de ello es el actual presidente municipal de Puerto Vallarta.

DINÁMICAS COMUNES Y DIVERGENTES EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DE ESTUDIO

Respecto a la población empleada en los sectores productivos en el 2015, llama la atención que en la ZMC, 84.64% de sus moradores se dedican al comercio y a los servicios. En la ZMPV es el 82.12% y en la ZMA 76.38%. En el sector primario son más los habitantes de la ZMA los que se emplean (6%), en la ZMPV son 3.22% mientras que en la ZMC solamente 0.73%. Para un mejor análisis véase el siguiente cuadro.

Cuadro 18. Población empleada en los sectores productivos, 2015

	Población ocupada	Primario	Secundario	Comercio	Servicios	No especificó
ZMA	342,154	20,829	54,979	69,618	191,715	5,013
		%6.09	16.07%	20.35%	56.03%	1.46%
ZMC		2,633	48,332	64,743	240,722	4,256
	360,686	0.73%	13.40%	17.95%	66.74%	1.18%
ZMPV		6,080	24,961	34,476	120,539	2,508
	188,564	3.22%	13.24%	18.29%	63.92%	1.33%

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI. Encuesta Intercensal (2015).

Con base en lo anterior, se puede establecer que una primera similitud que guardan estas tres zonas metropolitanas es que 81% de su población se dedica a las actividades relacionadas con el turismo, y dejan de lado el sector primario. Así pues, una desventaja que tienen estos centros urbanos es que no cuentan con una economía diversificada. Ello puede generar problemas debido a que la actividad turística es muy sensible a resentir problemáticas sanitarias, políticas y económicas, tal como ya ocurrió en los años 2001 y 2008.

Otra característica común de estas tres zonas metropolitanas es que sus ciudades centrales (Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta) han tenido un papel significativo en su conformación y/o desarrollo. Ello se puede constatar con el dato de que Cancún cuenta con 97% de la población de la metrópoli, Acapulco con 91%, mientras que Puerto Vallarta concentra el 63.20%. Pero también hay que observar que las dos últimas muestran signos de desgaste, a pesar de que en el caso de Acapulco se han dado intentos por renovar dicho centro urbano.

Otra similitud que guardan estas tres metrópolis es que han registrado en pocas décadas un alto crecimiento demográfico, este aumento en su población se debe a la llegada de inmigrantes. Ahora bien, se debe destacar que solamente cinco entidades federativas aportan entre un 65 y un 77% de los inmigrantes que arriban en cada una de estas metrópolis.

Para el caso de Acapulco, en el 2015, los inmigrantes procedieron de Oaxaca, Ciudad de México, Estado de México, Veracruz y Michoacán. En la Zona Metropolitana de Cancún, los inmigrantes provenían de Yucatán, Tabasco, Ciudad de México, Veracruz y Chiapas. Mientras que los de la ZMPV fueron de Jalisco, Guerrero, Nayarit, Ciudad de México y Michoacán. Llama la atención que en las tres zonas hay presencia de gente originaria de la capital. En este marco se está de acuerdo con Pérez y Santos cuando afirman que la migración en el país no se entiende si no se explica la dinámica migratoria del antes Distrito Federal (2008).

En el 2015 el INEGI registró que la Zona Metropolitana de Acapulco contaba con 240,506 viviendas. Mientras que la ZMA tenía 227,974 y la de Puerto Vallarta 122,345 (INEGI, 2015). En los tres casos la mayoría de las viviendas corresponden a casas.

Respecto a los materiales, cabe mencionar que 72% de los pisos de las viviendas de la ZMA son de cemento o un firme, 18.9% son de mosaico, madera u otro recubrimiento y 8% es de tierra. En el caso de Cancún, 70.43% son de mosaico, 28.14% de cemento y 1.16% de tierra. Para Puerto Vallarta las cifras son: 64.50% de mosaico, 33.32% de cemento y 1.4% de tierra (INEGI, 2015).

Los materiales de los techos de las viviendas de la ZMA son 63.97% de losa, 25.20% de lámina y 7.53% de algún material de desecho. En la ZMC 93.79% de los techos de las viviendas son de losa de concreto, 3.02% de lámina metálica y 2.84% de un material de desecho. Cifras similares presenta la ZMPV, donde 89.90% de los techos son de losa, 7.30% de lámina y 1.02% son de algún material de desecho (INEGI, 2015).

En cuanto a la prestación de servicios públicos llama la atención que 91.30% de los ocupantes de la ZMA cuenta con agua entubada. Mientras que en la ZMC la cifra es de 96.53%. En la ZMPV, de 98.30%. En cuanto a la cobertura de drenaje, 94.15% de las viviendas de la ZMA cuentan con algún tipo. En la ZMC es de 99.09% mientras que en la ZMPV es el 99.05% (INEGI, 2015).

Además, cabe señalar que actualmente la mayoría de los habitantes de las tres zonas metropolitanas estudiadas cuentan con energía eléctrica;

los datos son contundentes, en la ZMA la cobertura es del 99.18%, en la ZMC es de 99.07% y en la ZMPV de 99.53% (INEGI, 2015).

Respecto a la disposición final de los residuos sólidos, 56.44% de las viviendas de la ZMA lo entregan al servicio público. En la ZMC es el 71.19%. Cifra similar en la ZMPV, la cual es de 71.80% (INEGI, 2015).

Con base a lo anterior se puede inferir que la Zona Metropolitana de Cancún y Puerto Vallarta presentan datos similares tanto en los materiales de las viviendas como en la prestación de los servicios públicos aunque se debe recalcar que es mayor el número de habitantes y viviendas de la ZMC. No así para el caso de la Zona Metropolitana de Acapulco.

No obstante, lo que más llama la atención es que un poco más de la mitad de la población (56.80%) de la ZMA es pobre y 12.31% vive en pobreza extrema. El 63.20% de los habitantes carecen de seguridad social. En el caso de la Zona Metropolitana de Cancún los porcentajes son más bajos, pues se destacó que 27.9% de sus habitantes viven en pobreza y 2.6% en pobreza extrema. El 44.61% carecen de seguridad social. Mientras que en la ZMPV, 26.14% vive en pobreza y 1.8% en pobreza extrema. El 44.41% de los moradores carece de seguridad social (CONEVAL, 2015).

En términos económicos se debe subrayar que el personal ocupado de la ZMA, en el 2014, se compuso de 126,640. El 94% de dicho personal se ubica en el municipio de Acapulco de Juárez. Además, cabe destacar que cuenta con 33,031 unidades económicas, de estas el 50.1% se dedican al comercio y el 40.6% a los servicios. El valor de la producción en la ZMA fue de 28'260,342 de pesos (INEGI, 2014b, p. 85).

Mientras que el personal ocupado registrado para la ZMC, fue más alto, compuesto por 168,015 personas. El 92% se concentra en el municipio de Benito Juárez. Posee 22,121 unidades económicas, de las cuales 43.8% son de comercio y el 48.8% de servicios (INEGI, 2014b, p. 180). El valor de la producción fue de 57'233,095 de pesos.

Para el caso de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, los datos son menores, pues su personal ocupado es de 81,304. El 76.7% se ubica en Puerto Vallarta. Tiene 16,571 unidades, de las cuales 45.1% es de comercio y 47.2% se dedica a los servicios. El valor de la producción total es de 19'913,840 de pesos (INEGI, 2014b, p. 109).

También habría que agregar el dato que el Instituto Mexicano de Competitividad evaluó en el año 2014 a 74 zonas metropolitanas del país y Acapulco quedó en el lugar 68, Cancún en el 13 y Puerto Vallarta en el 25. Para un mejor análisis véase el anexo 39.

En términos políticos se puede señalar que los municipios que conforman las tres zonas metropolitanas analizadas han presentado alternancia, en unos casos esto ha sido de manera temprana, para otros no, como por ejemplo en Bahía de Banderas. Así pues, a lo largo de varios años estos municipios han sido gobernados por el PRD, PVEM y Movimiento Ciudadano. Llama la atención que los municipios de Puerto Vallarta y Coyuca de Benítez no han sido gobernados por una mujer, situación que sí ha sucedido en los demás municipios.⁵

Respecto a las problemáticas que enfrentan las tres ciudades centrales estudiadas, están relacionadas con la forma (sin respeto, poca vigilancia y nula sanción en la protección de los recursos naturales) y el rápido proceso de urbanización que han experimentado, debido al impulso y fomento de la actividad turística. Así pues, una conclusión a la que se llega es que estas zonas metropolitanas no son sustentables. De ahí que sus gobiernos tengan serios retos en sus administraciones, pues como lo señalan Aguilar y Escamilla: “el futuro de nuestras ciudades depende en gran medida de las decisiones que se adopten ahora” (2009, p. 5).

Así pues, la urbanización turística en México ha dejado varios saldos: la constitución de zonas metropolitanas fragmentadas en relación a las cuestiones económicas, sociales y espaciales, fuerte degradación de los recursos naturales, decadencia, desgaste y desesperanza en el corto plazo de sus ciudades centrales, desequilibrios poblacionales en su propio territorio, entre otros. Situación que sin lugar a dudas está presente en otras ciudades, pero la peculiaridad de las analizadas es el corto tiempo en que se ha llevado a cabo.

Ante este triste escenario, es momento de examinar qué se ha hecho por cambiar las situaciones anteriormente descritas, lo que haremos en el siguiente capítulo.

5 Cabe señalar que en el caso de Acapulco las mujeres han ocupado la alcaldía de manera interina. Fue en el 2018 cuando finalmente resultó electa una, como ya se indicó.

MECANISMOS DE COORDINACIÓN METROPOLITANA EN ACAPULCO, CANCÚN Y PUERTO VALLARTA

El presente capítulo tiene como objetivo identificar cuáles son los mecanismos de coordinación metropolitana que han impulsado las metrópolis analizadas. No obstante, cabe advertir que la información recolectada resultó ser escasa para el desarrollo de este apartado, pues a pesar de haber buscado la realización de entrevistas con el objeto de recopilarla, no se tuvo la respuesta esperada. Asimismo, se solicitó información vía transparencia, misma que también resultó ser escasa. Por lo que únicamente se profundiza en el tema de la implementación de los Fondos Metropolitanos.

En primer término, se debe enfatizar que “la gobernabilidad y gestión eficaz de las metrópolis depende de la coordinación entre diferentes órdenes de gobierno, la sociedad civil organizada y de las adecuaciones al marco normativo tanto a nivel del congreso federal de la unión como de los congresos a nivel local” (Moreno, 2006, p. 1).

En el caso de México esto es difícil de llevar a cabo. Al respecto González de Alba manifiesta:

La urbanización mexicana, como la mundial, se ha traducido también en un mayor número de ciudades y en la generación de varias zonas metropolitanas. Solo en algunas de ellas, las menos, se han desarrollado mecanismos de coordinación; algunos intentos han fallado, otro, retrocedido al mismo tiempo se han tenido experiencias con signos de éxito. En la mayoría de las zonas metropolitanas todavía prevalece un tipo de voluntad política sobre las decisiones, en la

cual no son denominadores comunes: la ausencia de ordenamientos legales, la atomización política, y a veces hasta el capricho. Es imperativo encontrar mecanismos que permitan avanzar a pesar del ambiente político (2004, pp. 13-14).

Idea con que concuerda Borja (2004), pues considera que el tema de coordinación metropolitana se resume a la voluntad política en todas las zonas metropolitanas que existen en las diferentes escalas. Otras razones que explican la ausencia de organización en estas metrópolis, al menos en el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México, son:

reclamos históricos de una entidad a otra y de los sectores centrales de las entidades hacia los sectores; relaciones asimétricas entre entidades; temor de pérdida de soberanía política y de control administrativo y; el temor a un arreglo desfavorable o inequitativo. De ahí, que un pronunciamiento muy claro, sea la necesidad de asumir en los diferentes ámbitos del gobierno, el carácter metropolitano del territorio del Valle de México, así como la necesidad de la intervención del gobierno federal (Agenda de Trabajo Legislativa Metropolitana, 2004, pp. 20-21).

Con dicho argumento también coinciden Hernández y Ramírez (2011). Por su parte, Laura Elena Herrejón enumera las siguientes razones: “la falta de voluntad política; el que los acuerdos no tengan carácter vinculatorio ni sean obligatorios para las partes; la asincronía de los calendarios electorales; que no cuenten con recursos propios para financiar sus iniciativas y que no exista ningún tipo de presión ciudadana” (Citado por Moreno, 2006, p. 26).

También en el caso de México se debe indicar otra problemática y es “la fragmentación político-administrativa en las áreas metropolitanas” (Ramírez de la Cruz, 2012, p. 516). Ello sin duda traerá consecuencias y hará más evidente las situaciones críticas que padecen dichos conglomerados urbanos en el país.

De igual manera se debe subrayar que en la coordinación metropolitana los tres órdenes de gobierno y los ciudadanos juegan un papel decisivo. Al respecto Ramírez comenta:

Ambos son responsables de crear las condiciones materiales y sociales que permitan aproximarse a la consecución de ese desiderátum de calidad de vida en las metrópolis. Ciertamente también los ciudadanos están implicados en él y poseen responsabilidades para su logro. Pero el agravamiento de la situación en

el terreno de los desastres y la inseguridad ha provocado que los reclamos hacia las autoridades por parte de la población aumenten, exigiendo información veraz, programas efectivos y, sobre todo, acciones eficaces. Lamentablemente en las metrópolis mexicanas las intervenciones públicas no se encuentran a la altura de las expectativas ciudadanas; y con frecuencia se convierten en factores adicionales, cuando no centrales, del aumento de la zozobra para los habitantes de las metrópolis (1995, pp. 137-138).

Una cuestión que se debe resaltar es que el marco jurídico mexicano no contempla las estructuras ni los recursos para llevar a cabo una efectiva coordinación metropolitana (Ward, 2011, p. 222), aspectos sumamente importantes para darle obligatoriedad e incentivarla. En la Constitución mexicana no se define el término de zona metropolitana. Por dicha razón, en la mayoría de los documentos legales se utiliza el término de conurbación para delimitar tanto lo metropolitano como la coordinación metropolitana (Ward, 2011, p. 220).

Solamente dos artículos de la carta magna tratan el fenómeno metropolitano: el 115, fracción VI, y el 122 (Ward, 2011, pp. 220-221). En el primero, leemos:

Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros con apego a la ley federal de la materia (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 2011).

Mientras que el artículo 122 expresa:

Para la eficaz coordinación de las distintas jurisdicciones locales y municipales entre sí, y de éstas con la federación y el Distrito Federal en la planeación y ejecución de acciones las zonas conurbadas limítrofes con el Distrito Federal, de acuerdo con el artículo 115 fracción VI de esta Constitución, en materia de asentamientos humanos; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte, agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos y seguridad pública, sus respectivos gobiernos podrán suscribir convenios para la creación de comisiones metropolitanas en las que concurran y participen con apego a sus leyes. Las comisiones serán constituidas por acuerdo conjunto de los participantes. En el instrumento de creación se

determinará la forma de integración, estructura y funciones (Constitución Política de los Estados Unidos, 2011).

Lo anterior se da a pesar de que en 1976 la Ley General de Asentamientos Humanos dio origen a los primeros instrumentos de regulación del fenómeno de conurbación: las Declaratorias de Conurbación y los Programas de Desarrollo Urbano de Zonas Conurbadas (Zentella, 2005, p. 232).

Sin embargo, se han dado algunos indicios para reglamentar la cuestión metropolitana en nuestro país. En el periodo que va de 2000 al 2012 en la Cámara de Diputados Federal, se presentaron un total de doce iniciativas que versaron sobre dicha temática (Arellano, 2013, p. 24), las cuales todavía no se aprueban.

Otro hecho significativo ha sido la promulgación de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) en el 2016 donde se estipulan artículos precisos para el tema metropolitano. Aunque no se establecieron los mecanismos para estimular la coordinación metropolitana así como las sanciones por su obstaculización, como ya se mencionó. Este fue un hecho de gran trascendencia porque varios autores reconocen que “desafortunadamente, en los inicios del siglo XXI la normativa de las metrópolis mexicanas contiene un conjunto de problemas, incongruencias y contradicciones que se observan en la multiplicidad de leyes, decretos, reglamentos, planes y otros instrumentos jurídicos que las regulan” (Castillo-Flores-Espejel-Sesís, 2015, p. 169).

En este marco:

el fenómeno metropolitano tiene más de 70 años en nuestro país, su reconocimiento y la generación de programas urbanos y sectoriales con referencia al ámbito metropolitano, para promover la planeación territorial y la prestación de obras y servicios públicos, se ha consolidado solo recientemente, con la puesta en vigor de la LGAHOTDU en noviembre de 2016, que contiene disposiciones que favorecen al ordenamiento territorial (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2018, p. 20).

En el contexto mexicano, la coordinación metropolitana se puede lograr cuando entre las partes se establecen acuerdos, convenios o comisio-

nes para resolver los problemas comunes que las aquejan (Salinas, 2017, p. 154). Por su parte, Peter Ward reconoce la existencia de otras dos opciones: 1) mediante la descentralización regional de agencias públicas, o 2) mediante un Gobierno regional en el cual el gobernador ejerce su influencia (2011, p. 234). En México por disposiciones legales estas no se pueden llevar a cabo. Acertadamente señala Ugalde, que “en México, más de 30 años de silencio y parálisis en la coordinación intermunicipal revelan el arraigo de una indisposición al ejercicio conjunto de competencias en los municipios” (2016, p. 234).

En otras palabras, lo que se pretende enfatizar es que “la normatividad jurídica mexicana no contempla la creación de gobiernos metropolitanos, pero sí establece los criterios para definir una conurbación y el mecanismo de coordinación entre los gobiernos” (Castillo-Flores-Espejel-Sesís, 2015, p. 179). Tema de suma importancia porque como expresa Iracheta, “gobernar las metrópolis para alcanzar un desarrollo urbano más equitativo, espacialmente ordenado y sustentable, significa lograr acuerdos sociales y políticos, organizados en marcos de planeación coherentes, basados en conocimiento de frontera y orientado a visiones de gobernanza de largo plazo” (2016, p. 36).

Por su parte, la OCDE considera que “acompañar de forma constructiva los desarrollos futuros y ser capaces de dar una pronta respuesta a los retos que se presentan, es fundamental para asegurar que los cambios que están en marcha en el siglo Metropolitano beneficien a los habitantes de las ciudades y, de forma más general, a toda la humanidad” (OCDE, 2016, p. 56).

En los siguientes párrafos analizaremos cómo se ha dado la coordinación metropolitana en las tres zonas estudiadas y cuáles son los logros que se han alcanzado. Pero, como ya se indicó, la información que se encontró fue escasa. Para ejemplificar, en el caso del municipio de Acapulco Juárez, cuando inquirió, vía transparencia, respecto al avance en materia de coordinación metropolitana que ha tenido con su homólogo Coyuca de Benítez, se recibió como respuesta: “No hay ninguna coordinación con el municipio de Coyuca de Benítez” (Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso

a la información y Protección de Datos Personales, 2019). Cuestión preocupante, pues como se observó en párrafos anteriores, la ZMA es la que más problemáticas tiene y no aprovecha uno de los mecanismos que le pueden ayudar a solventarlos.

Por lo anteriormente expuesto se vio en la necesidad de profundizar en el estímulo que ofrece el gobierno federal para que se dé la coordinación metropolitana en estas urbes y que se trata de la partida presupuestaría 23, denominada de Fondos Metropolitanos, la cual se creó en el año de 2006 otorgando recursos económicos únicamente a la Zona Metropolitana del Valle de México. A partir del 2008 se ha ampliado el número de metrópolis beneficiadas.

Con la finalidad de adquirir recursos económicos, las zonas metropolitanas se tienen que organizar, tienen que buscar consensos; por dicha razón se considera que la obtención de los Fondos Metropolitanos es uno de los logros de la coordinación metropolitana.

Como se analizó en el primer capítulo, existen varias formas de definir y operativizar el concepto de gobernanza. Así pues, para Ramírez de la Cruz, la gobernanza se observa en la gestión de los Fondos Metropolitanos en México, él expone que:

[...] el propósito de este fondo es incentivar la construcción de obras de beneficio metropolitano y además crear estructuras de toma de decisiones con perspectiva regional que trasciendan los intereses de un grupo de actores o municipios. En términos conceptuales, el Fondo Metropolitano se acerca al modelo de gobernanza metropolitana en la medida en que tienen el potencial para crear foros para generar consensos y dar una perspectiva regional a algunas obras públicas. Sin embargo, en las estructuras que se forman para aprobar los proyectos no necesariamente se incentiva la participación conjunta de municipios o la cooperación intermunicipal. Por ejemplo, la forma en que se presentan los proyectos pone a los municipios más en una situación de competencia para ganar recursos, que para cooperar e incorporar una visión regional en la acción de gobierno. El Fondo Metropolitano permite generar estructuras de gobernanza metropolitana y nuevo regionalismo únicamente en la medida en que se incorpora a las autoridades locales en la evaluación del impacto metropolitano de los proyectos propuestos (Ramírez de la Cruz, 2012, p. 506).

Idea que también desarrollan otros autores. De acuerdo a Kinto: “Los consejos de desarrollo metropolitano pueden ser la nueva figura que dé forma a la gobernanza metropolitana en México. Los consejos como un órgano colegiado tendrán por objeto definir los objetivos, prioridades, políticas y estrategias para el desarrollo de cada zona metropolitana” (citado por Castillo *et al.*, 2015, p. 179).

Hernández y Ramírez, por su parte, consideran que los Fondos Metropolitanos “se ha[n] convertido en un obstáculo para la coordinación metropolitana, en virtud de que el acuerdo y toma de decisiones sobre los destinos finales de los recursos financieros ha llevado a la disputa entre los alcaldes municipales” (Hernández y Ramírez, 2011, p. 102).

Como ya se indicó, para los fines de este trabajo se considera a los Fondos Metropolitanos como parte de la coordinación y no tanto como un mecanismo de gobernanza. Pero tampoco se considera el ejercicio de estos como un elemento que desincentiva los acuerdos ni los convenios establecidos.

Las reglas de operación de los Fondos Metropolitanos aparecieron en el 2008, donde se estipula todo un organigrama para su funcionamiento. Asimismo, habría que mencionar que con el paso del tiempo dichos recursos han variado; desde su aparición en el 2006 hasta el 2016 fueron incrementando, después disminuyeron de manera considerable, un 69%. Tal y como se ilustra en el siguiente cuadro.

Cuadro 19. Montos de los fondos metropolitanos, 2006-2018

Año	Monto
2006	1,000 millones
2007	3,000 millones
2008	5,550 millones
2009	5,985 millones
2010	7,455 millones
2011	7,846 millones
2012	8,331 millones

2013	8,616 millones
2014	9,943 millones
2015	10,381 millones
2016	10,400 millones
2017	3,240 millones
2018	3,268 millones
TOTAL	69,480 millones

Fuente: Secretaria de Gobernación-Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. (2010). Impacto del Fondo Metropolitano. México. Moreno, S. (2010). Los resultados de los fondos metropolitanos en México. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. Cámara de Diputados, Documento de Trabajo. Número 87, p.18.

EL DISEÑO ORGANIZACIONAL DE LOS FONDOS METROPOLITANOS

Para la organización de los Fondos Metropolitanos, las Reglas de Operación establecen tres cuerpos colegiados: el Consejo para el Desarrollo Metropolitano (CODEM); el Comité Técnico del Fideicomiso del Fondo Metropolitano y el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

Algunas de las atribuciones que tiene el CODEM son: a) definir los objetivos, prioridades, políticas y estrategias para el desarrollo de cada zona metropolitana; b) determinar los criterios de alineación de los planes, estudios, evaluaciones, acciones, programas, proyectos y obras de infraestructura y su equipamiento que se postulen al Fondo Metropolitano; c) aprobar la cartera de programas y proyectos de inversión que someta a su consideración el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos, así como las modificaciones que pudieran requerirse en tanto se acredite su pertinencia y contribución al desarrollo de la zona metropolitana correspondiente; entre otros (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Comité Técnico del Fideicomiso del Fondo Metropolitano tiene las funciones de: a) autorizar la entrega de recursos con cargo al patrimonio del fideicomiso, previo análisis y recomendación favorable del Subcomité

Técnico de Evaluación de Proyectos; b) dar seguimiento al avance financiero y físico de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento apoyados y definir las evaluaciones de sus resultados; y c) autorizar con cargo a los recursos del fideicomiso, el uso de los rendimientos financieros y ahorros derivados de los procesos de contratación de las obras (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos tiene las funciones de: a) apoyar al Comité Técnico en el análisis de las evaluaciones de impacto metropolitano, regional, económico, social y ambiental, así como en los análisis costo y beneficio de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura, y su equipamiento; b) emitir recomendaciones para la autorización de recursos; c) dar seguimiento al avance físico y financiero de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones de obras de infraestructura (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

Por esta razón el Consejo para el Desarrollo Metropolitano se integra por los representantes o equivalentes de las siguientes instituciones: del gobierno de la entidad federativa tales como el Gobernador, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Planeación y Desarrollo, la Secretaría de Desarrollo Metropolitano, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y el Comité Estatal para la Planeación del Desarrollo. De la federación: la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU), la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Comité Técnico del Fideicomiso se integra por los representantes o equivalentes de las entidades federativas, con voz y voto, tales como: la Secretaría de Hacienda, quien presidirá el Comité, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Planeación y Desarrollo, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Desarrollo Metropolitano; y el Secretario Técnico del Consejo para el Desarrollo Metropolitano (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos se integra por un representante con derecho a voz y voto de cada una de las instancias que forman el Comité Técnico, quienes deberán tener un nivel jerárquico no menor al Director General o su equivalente. El representante de la Secretaría de Hacienda o su equivalente en cada entidad federativa presidirá este Subcomité (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

Como ya se indicó, este incentivo financiero ha hecho que la coordinación intergubernamental se busque y concrete. Debido a la práctica es el mecanismo más eficaz para construir las grandes obras metropolitanas (Cárdenas y Arellano, 2016, p. 83).

A pesar de lo anterior es importante recalcar que las metrópolis mexicanas no poseen “los instrumentos jurídicos, institucionales administrativos, ni la cultura de cooperación metropolitana que haga posible un funcionamiento adecuado de las mismas” (Cabrero citado por Castillo-Flores-Espejel-Sesís, 2015, p. 167). Por ejemplo, en el caso de los Fondos Metropolitanos, unas de las principales críticas es que el encargado de gestionar y decidir los montos de dicha partida es el gobernador de la zona metropolitana beneficiada (Cárdenas, 2016, p. 146). Así pues, no se toma en cuenta la participación de los presidentes municipales y otros actores importantes, cuestión que se debe subsanar lo antes posible.

Otro inconveniente que recalca el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo sobre la operación de los Fondos Metropolitanos es la siguiente:

las entidades dedican gran parte del año a integrar los expedientes administrativos y fiscales del proceso, prestando poca atención a la información técnica que sustente las acciones promovidas. Con ello provoca[n] la ejecución de obras que, lejos de incentivar la movilidad sustentable de las zonas metropolitanas beneficiadas con el fondo [,] inducen al uso indiscriminado del automóvil (Orozco y Palmerín, 2012, p. 4).

Las tres zonas metropolitanas estudiadas han recibido en el periodo de 2009 al 2017 un total de 1'834 millones de pesos, que representa 2.76% del total de la partida de Fondos Metropolitanos. La que más ha recibido es la ZMC, después le sigue la de ZMA y en tercer lugar la ZMPV, como

se observa en el siguiente cuadro. También se aprecia que fue a partir del 2017 cuando disminuyeron estos recursos de manera significativa en las tres metrópolis.

Cuadro 20. Los Fondos Metropolitanos en tres zonas metropolitanas: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, 2009-2017

Nombre	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZMA	40,0	66,8	67,9	67,0	92,1	106,3	109,9	109,9	34,2
ZMC	39,9	95,8	97,4	97,5	97,7	112,7	116,5	116,5	36,3
ZMPV	-	49,3	41,3	41,3	41,3	47,7	49,3	49,3	15,3

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia. Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

COORDINACIÓN METROPOLITANA EN ACAPULCO

En el año 2004 los organismos institucionales determinaron y delimitaron a la Zona Metropolitana de Acapulco. Después se creó el Consejo para el Desarrollo Metropolitano del municipio de Acapulco con doce funcionarios públicos de los tres órdenes de gobierno (Gobierno del Estado de Guerrero, 2009). Ello fue un requisito indispensable para obtener recursos del Fondo Metropolitano y lo hizo a partir de 2009.

En un ejercicio de saber cuántos recursos económicos ha recibido la ZMA en el periodo de 2009-2017, se solicitó información al gobierno de Guerrero vía transparencia. Dicho ente gubernativo respondió que no disponía de esos datos, a pesar de que desde el año 2012 los organismos están obligados a informar sobre el monto y destino de los Fondos Metropolitanos. Por esta razón se está de acuerdo con Moreno cuando afirma que “la información disponible sobre las obras, estudios y proyectos de desarrollo metropolitano es escasa e incompleta” (2010, p. 49).

La misma interrogante se le externó a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la cual ofreció información para los años de 2010-2013. Asimismo, dio algunos lineamientos para conseguir la de los años restantes.

De ese ejercicio consultivo se desprende que la ZMA ha sido acreedora en estos nueve años de más de 694 millones de pesos, de los cuales, en primer lugar, el 31%, se destinó al rubro de desarrollo urbano, para ejemplificar, el recurso se utilizó: a) en la terminación de un inmueble para la atención ciudadana, b) para la rehabilitación del Mercado siglo XXI, c) la remodelación de un rastro, y d) en la construcción de varios colectores.

En segundo lugar, 27% se destinó a la construcción de obras viales. En tercer lugar, con 22% de los Fondos Metropolitanos se empleó en el apartado de equipamiento urbano. En cuarto lugar, el 10% impulsó el transporte público, como fue el Acabus. Se debe recordar que el objetivo del Programa de Fondos Metropolitanos es realizar obras de infraestructura y equipamiento para promover la adecuada planeación del desarrollo regional, metropolitano y urbano.

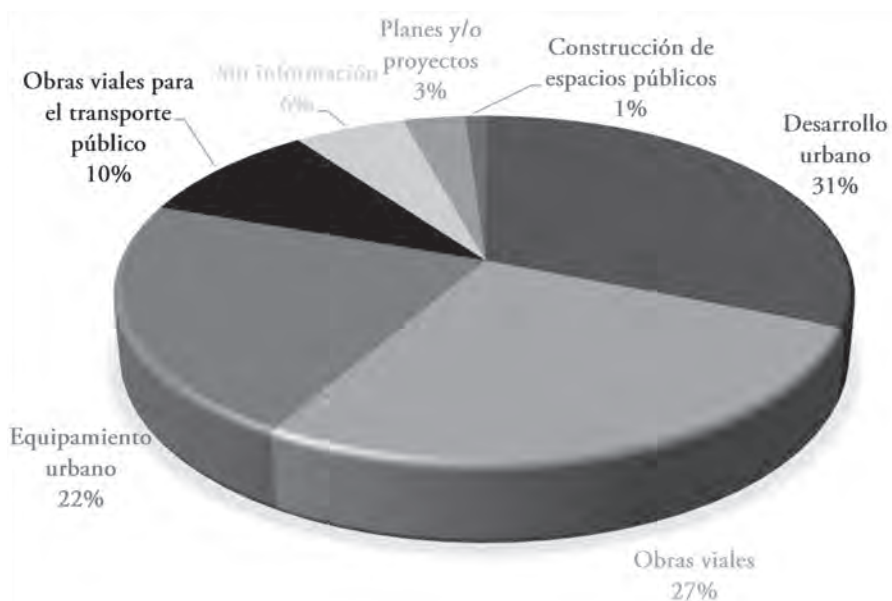
Con respecto a la implementación del Acabus, Herbert opinó:

Mañana haré un recorrido por el Polígono D: distópicas barriadas posrurales cortadas a tajo por el bulevar Vicente Guerrero, la avenida por la que circula el Acabus, un moderno transporte público que atraviesa el maxitúnel no solo para llegar más rápido desde la periferia lumpen hasta la zona hotelera; también para pasar debajo de la carne humana en descomposición sin tener que mirarla (2018, p. 7).

No cabe duda que existen distintas formas de analizar y comprender las acciones y obras que llevan a cabo los distintos órdenes de gobierno. En futuras investigaciones sería conveniente retomar la percepción que tienen los habitantes del puerto guerrerense sobre la puesta en marcha del Acabus.

En quinto lugar, se desconoce cuál fue destino del 6% de los montos, pues la información no es clara. En sexto lugar, con 3% se implementaron a planes y/o proyectos. En séptimo lugar, 1% a la construcción de espacios públicos. Tal y como se ilustra en el siguiente gráfico.

Gráfico 21. Implementación de los fondos metropolitanos en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2009-2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

Como se puede observar en el gráfico, la implementación de los Fondos Metropolitanos en la Zona Metropolitana de Acapulco en el periodo de 2009 al 2017 se ha distribuido en siete rubros, lo que ha implicado una diversificación de dichos recursos.

En cuanto a su dinámica y organización, en el año 2017 trascendió que el subsecretario de Ordenamiento Territorial, Enrique González Tiburcio, y el gobernador del estado de Guerrero, Héctor Astudillo Flores, encabezaron la instalación del Consejo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en la entidad (SEDATU, 2017).

El consejo tiene tres tareas: La primera es participar en la creación de la Ley estatal de Asentamientos Humanos. La segunda concretizar

la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial en el largo plazo y tercera buscar que la Zona Metropolitana de Acapulco se coordine con Michoacán para atender los temas de desarrollo (SEDATU, 2017).

Por su parte, el gobernador Héctor Astudillo señaló que el “consejo tiene como principio instrumentar programas, estrategias, lineamientos y normas que contribuyan al ordenamiento territorial de asentamientos humanos en la entidad” (SEDATU, 2017). En este contexto se observa que existe la disposición de los tres órdenes de gobierno de ordenar el territorio de la ZMA, aspecto básico para incentivar y/o estimular su desarrollo. Aunque se debería mejorar el elemento informativo de sus avances en materia de coordinación metropolitana.

COORDINACIÓN METROPOLITANA EN CANCÚN

En el 2004, los organismos institucionales determinaron que la Zona Metropolitana de Cancún era una de las metrópolis que tenía el país, como ya se indicó. Para el año 2009 dicha zona fue beneficiada con recursos económicos del Fondo Metropolitano. Específicamente el 17 de febrero de 2009 se instaló el Consejo Metropolitano de Benito Juárez-Isla Mujeres, con el objetivo de contar con un órgano rector que permita ejecutar planes, estudios, evaluaciones, programas, proyectos y acciones u obras de infraestructura y servicios (Secretaría de Desarrollo Social, 2009).

La respuesta que dio el subsecretario de Desarrollo Metropolitano de la Secretaría de Desarrollo Territorial Urbano Sustentable, Jorge Adiel Rivero fue:

En la actual administración del Estado, se han llevado a cabo sesiones de distintas instancias en materia de desarrollo metropolitano tales como la Comisión de Ordenamiento Metropolitano, el Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano y el Consejo para el Desarrollo Metropolitano; en estas sesiones se han tomado distintos acuerdos de coordinación entre los diferentes órdenes de gobierno (Comunicación personal).

En esta línea, el 12 de diciembre del 2000 los municipios de Benito Juárez e Isla Mujeres firmaron el Convenio de Conurbación, donde se delimitó que

tenía una superficie de 49,317 hectáreas y también se creó la Comisión de Conurbación (IX Legislatura del Estado de Quintana Roo, 2001, p. 9).

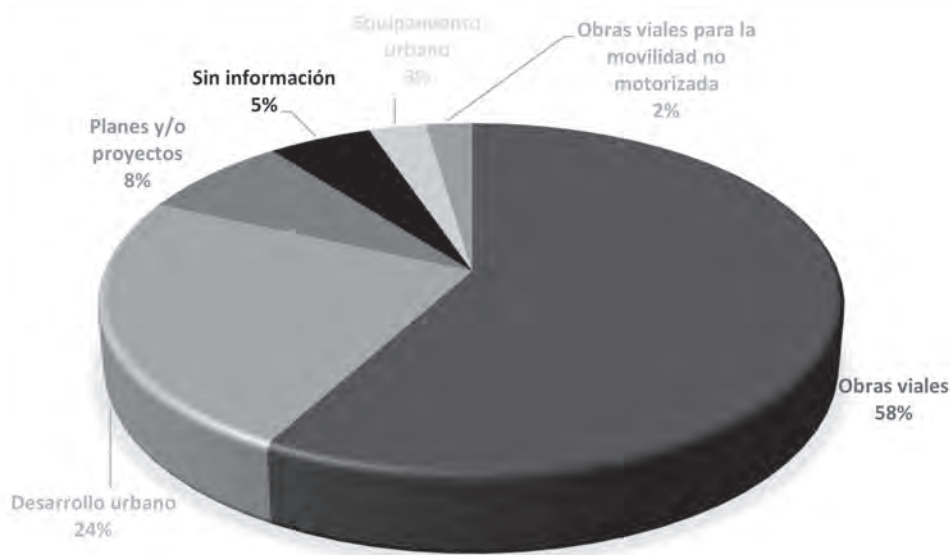
Es importante recalcar que:

A finales del año 2014 las autoridades estatales y municipales ingresaron una propuesta a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión para delimitar y construir la zona metropolitana Región Caribe Norte. Esta demarcación contiene los municipios de Benito e Isla Mujeres, pero con pretensiones de extenderla a Tulum, Solidaridad y Cozumel, lo que abarcaría a 950 mil habitantes. Dicha demarcación representa el 90% del PIB turístico de la entidad y más del 10% del PIB nacional en el mismo rubro (Gobierno del Estado de Quintana Roo, 2016-2022).

No obstante, dicha propuesta no prosperó, a pesar del alto crecimiento demográfico que registran los municipios de reciente creación como son: Solidaridad, Tulum y Puerto Morelos. En 2018, Chetumal se delimitó como la segunda zona metropolitana del estado de Quintana Roo, como se señaló en el primer capítulo.

Ahora bien, al replicar el mismo ejercicio de la ZMA, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dio a conocer que la Zona Metropolitana de Cancún en el periodo de 2009-2017 ha recibido más de 810 millones de pesos. De los cuales, en primer lugar, 58% se destinó a obras viales. En segundo, muy por debajo, 24% se utilizó para obras de desarrollo urbano como la ampliación del relleno sanitario, alumbrado público, entre otras acciones. En tercer lugar, 8% fue designado para la elaboración de planes y/o proyectos. En cuarto lugar, se ignora el destino de 5%, pues la información no es clara. En sexto lugar, 3% se empleó para equipamiento urbano, y finalmente 2% para obras viales y para la movilidad no motorizada, como se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico 22. Implementación de los fondos metropolitanos en la Zona Metropolitana de Cancún, 2009-2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

Llama la atención que en el caso de la Zona Metropolitana de Cancún más de la mitad de los recursos de los Fondos Metropolitanos se destinaron a obras viales. El restante 42% se distribuye en diversos rubros, tales como desarrollo urbano, planes y/o proyectos, equipamiento urbano, así como obras viales para la movilidad no motorizada.

COORDINACIÓN METROPOLITANA EN PUERTO VALLARTA

Respecto a la coordinación metropolitana en Puerto Vallarta, esta se contempló desde el año de 1978 con la promulgación de la Comisión de la Desembocadura del Río Ameca, por parte del entonces presidente de México, José López Portillo. Pero dicha instancia careció de presupuesto por lo que su actuar estuvo limitado. Avances significativos se dieron hasta

2010, cuando los presidentes municipales de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, con el aval de sus respectivos congresos, pactaron un convenio de asociación (Cárdenas, 2013). Ello con la finalidad de proveer la demanda creciente de los servicios públicos, pues es una zona que se caracteriza por registrar un alto crecimiento demográfico, como ya se indicó. En ese mismo año también firmaron el convenio de coordinación, donde el entonces presidente de México, Felipe Calderón, fue el testigo de honor.

El objetivo del convenio de coordinación fue Ordenar el territorio de los municipios que integran la zona metropolitana Puerto Vallarta bajo la perspectiva de la sustentabilidad (Secretaría de Gobernación, 2012).

Después de este hecho, el paso siguiente fue la constitución de la Comisión de Conurbación entre los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas. Dicha comisión se integró por un presidente, un vicepresidente, un vocal ejecutivo, dos secretarios técnicos y dos vocales (Secretaría de Gobernación, 2012). Su tarea principal fue la de elaborar el Programa de Ordenamiento Urbano de la Región Conurbada, el cual se llevó a cabo en el año 2012 bajo la coordinación de Nora Bringas y Basilio Verduzco.

No obstante, dicho ejercicio quedó solamente en el papel, pues no se aprobó por los cabildos correspondientes, es decir, no tuvo ningún alcance legal (Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la información y Protección de Datos Personales, 2015). A pesar de que el ejercicio era interesante debido a que identificaba las principales problemáticas urbanas, sociales, económicas y ambientales de la metrópoli, como se citó en el tercer capítulo.

En este contexto, coincidimos con el planteamiento de Cárdenas (2018), quien afirma que uno de los principales desafíos de la zona metropolitana de Puerto Vallarta es la falta de aplicación de un plan que regule su ordenamiento territorial. Los temas que se tienen que reglamentar son el de la planeación urbana, el transporte público, la seguridad pública, el saneamiento y tratamiento de aguas residuales, entre otros más.

En el caso de la ZMPV, cuando se cuestionó a los encargados del municipio jalisciense, la respuesta que ofreció la Secretaría General del Ayuntamiento de Puerto Vallarta consistió únicamente en hacer alusión al convenio firmado de 2010, y a la carta de intención que celebraron entre

los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, así como los gobiernos estatales de Jalisco y Nayarit. Ello con la intención de promover la planeación y regulación conjunta del desarrollo urbano y regional sustentable de los municipios conurbados (Unidad de Transparencia del H. Ayuntamiento Puerto Vallarta, 2019).

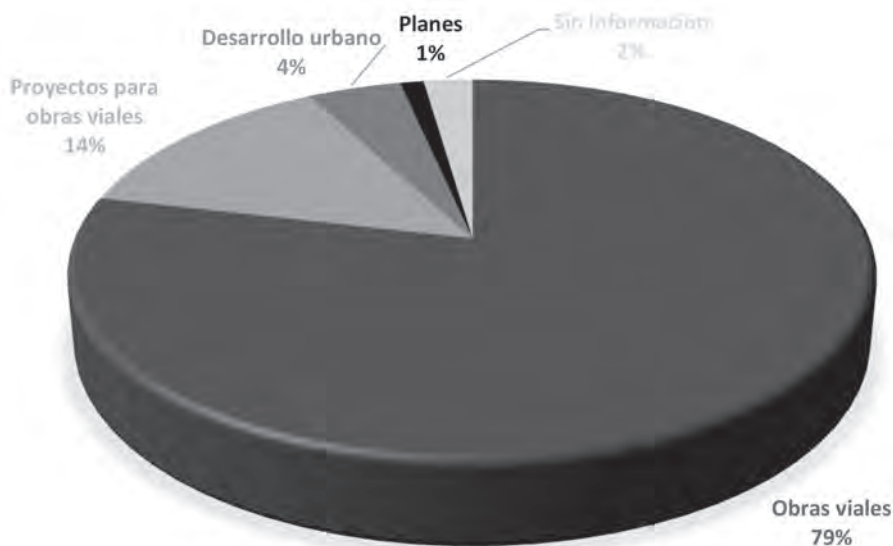
La carta de intención cuenta con un objetivo así como cinco acuerdos: 1) la puesta en marcha de un órgano colegiado denominado Comisión para la Coordinación Metropolitana, la cual tendrá como tarea la redacción del Convenio de Coordinación Metropolitana para ambos municipios, 2) La constitución de un Sistema Integral de Desarrollo Metropolitano, 3) Realizar las gestiones necesarias que permitan presentar y discutir un proyecto de Ley de Coordinación Metropolitana para ambos estados, 4) Instalar un Comité Metropolitano de Planeación, y 5) establecer el cronograma para la integración del Consejo Consultivo de Desarrollo Metropolitano (Unidad de Transparencia del H. Ayuntamiento Puerto Vallarta, 2019).

Así pues, una vez más en este caso el tema de la coordinación metropolitana en el balneario jalisciense es un volver a empezar ante la llegada de los gobernadores y presidentes electos. La pregunta es por qué no dan seguimiento a los ejercicios previamente elaborados. A lo cual Ramírez agrega otras dos problemáticas en materia de coordinación metropolitana: “a) la ausencia de interés, de voluntad política y de propuestas por parte de los partidos [...] b) el modelo de urbanización operante, escasamente regulado por la planeación vigente” (1999, pp. 200-201). Habría que agregar una tercera y es que “el estatus de ciudadanía no está formalmente reconocida, ya que no existen derechos metropolitanos propiamente como tales” (Ramírez, 1999, p. 214). Situación que se complica aún más en las zonas metropolitanas con vocación turística, pues se han convertido en polo de atracción de inmigrantes procedentes de varias partes de la República, como se ha expuesto a lo largo de la obra.

Por otra parte, conviene señalar que al realizar el ejercicio de indagar a cuánto ascienden los recursos económicos que ha recibido la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta por concepto de Fondos Metropolitanos en el período de 2010 al 2017, el Gobierno del Estado de Jalisco sí respondió en tiempo y forma.

Pero para darle mayor uniformidad a la información presentada en este capítulo se trabajó con la que proporcionó la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. De la cual se desprende que dicha urbe ha sido beneficiada con más de 334 millones de pesos. De los cuales 79% se destinó a obras viales, la construcción del segundo puente que comunica a Puerto Vallarta con Bahía de Banderas, 14% a proyectos para obras viales, 4% a desarrollo urbano, específicamente para la construcción de colectores que se requerían dentro de la misma obra vial, la información no es clara para el 2% de los recursos económicos y, por último, 1% para la elaboración de planes. Lo anterior se muestra en el gráfico presentado a continuación.

Gráfico 23. Implementación de los fondos metropolitanos en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2009-2017



Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018).

No obstante, al hacer un análisis más centrado de la implementación de los Fondos Metropolitanos para el caso de la ZMPV, se observa que más

del 93% de los recursos económicos se han invertido en obras viales. Es decir, no ha habido una diversificación de dichos montos, caso contrario de lo que ha sucedido en Acapulco y, en menor medida, en Cancún.

En este capítulo se observó lo difícil que es llevar a cabo la coordinación metropolitana a pesar de que resulta idóneo en términos económicos, pues se pueden aprovechar las economías de escalas. El reto es lograr una unidad desde el punto de vista social y político, como lo plantea Lefèvre (2005).

Para los habitantes y los políticos resultan evidentes las tareas y los desafíos que enfrentan sus metrópolis. Pero como lo señala Ward, “México todavía está lejos de crear estructuras representativas de gobierno efectivas para el ámbito metropolitano” (2011, p. 241). Así pues, el reto es vigente en el corto, mediano y largo plazo.

Con lo anteriormente señalado se coincide con Garrocho cuando afirma que:

Los sistemas metropolitanos son actualmente los motores del desarrollo nacional. Concentran población, empleos, actividades y poder. Constituyen la esperanza del país para un mejor mañana; es en los escenarios metropolitanos donde se juegan nuestras posibilidades de desarrollo en el más amplio sentido del término. Estudiar y avanzar en el entendimiento de los sistemas metropolitanos es prioritario para el país y un reto académico ineludible y apasionante (1995b, p. 574).

Frente a este panorama, es necesario idear los mecanismos idóneos para gobernar a estas metrópolis, las cuales se caracterizan por ser dinámicas en términos económicos, demográficos y urbanos. Pero también con graves problemáticas sociales y medioambientales.

CONCLUSIONES

En el presente texto se analizó la importancia que ha cobrado el proceso de urbanización tanto a nivel internacional como nacional. Para el caso de México es ilustrativo, pues en pocas décadas pasó de ser un país rural a uno urbano, específicamente metropolitano. Así pues, la mayoría de la población vive en una de las 74 zonas metropolitanas con que cuenta la República.

Ahora bien, se debe recalcar que la dinámica de metropolización guarda ciertas peculiaridades muy propias para el contexto mexicano, por ser una experiencia latinoamericana. Es decir, este rápido crecimiento demográfico y urbano que ha rebasado los límites administrativos de la ciudad inicial se debe en gran medida a los flujos migratorios del campo a la ciudad. Aunque la Ciudad de México muestra tendencias llamativas, que han generado, en los nuevos espacios de acogida, dinámicas sociales, económicas y políticas peculiares. De igual manera ha planteado serios retos a las administraciones gubernamentales de dichas entidades debido a que la población crece así como sus necesidades, pero no los recursos económicos y financieros para administrarlas.

Estos mismos fenómenos se observan en los procesos de metropolización en que se han vistos envueltos los municipios de Acapulco de Juárez, Guerrero; Benito Juárez, Quintana Roo; y Puerto Vallarta, Jalisco, pero a una mayor velocidad. Situación novedosa, pues por varios siglos estos espacios contaban con escasa población y se encontraban poco articulados con las grandes ciudades que existían en el país.

La dinámica se trastocó con el turismo, el cual ha impactado al territorio donde se asienta y/o fomenta. En pocos años ha convertido a pueblos de pescadores, villas aisladas o lugares inhóspitos en zonas metropolitanas, como así lo determinaron y delimitaron los organismos interinstitucionales SEDATU, CONAPO e INEGI en el 2004 para el caso de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. Así pues, se corroboró la segunda hipótesis planteada.

Si bien es cierto que estos tres centros urbanos guardan diferencias en su proceso de formación o gestación, también lo es el hecho de que los unen ciertos rasgos. Indagar cómo fue su evolución como centros urbanos; identificar cuáles son sus principales características económicas, políticas y sociales; examinar cuáles son los desafíos que enfrentan en estas dos primeras décadas del siglo XXI; enumerar cuáles son los mecanismos que han impulsado para su coordinación metropolitana, fueron algunos de los objetivos que se estudiaron en esta obra.

La pertinencia de este libro se justifica ampliamente porque se trata del análisis de espacios no comunes, pues mucha de la bibliografía escrita sobre urbanización en nuestro país versa sobre las principales metrópolis, como lo son la Zona Metropolitana del Valle de México, la de Guadalajara y la de Monterrey.

Asimismo, cabe enfatizar que uno de los conceptos clave que guiaron la investigación es el turismo, término que por muchos años ha sido desdeñado por las Ciencias Sociales no solamente en México sino también a nivel internacional. No obstante, para el caso mexicano es una de las principales actividades económicas que sin duda genera tanto impactos positivos como negativos en su territorio, como llegó a concluirse.

México cuenta con numerosas riquezas naturales y culturales; además de estar ubicado en una posición estratégica, ser vecino de los Estados Unidos de América, principal mercado emisor de turistas, entre otras cuestiones, lo que explica en gran medida por qué el país en algunos años se ha ubicado en el *top ten* de los lugares más visitados. Aunque, sin duda alguna, estos datos positivos se tienen que acompañar de un mejor desarrollo de calidad de vida de los habitantes y una mayor protección de los recursos naturales. Situación que no se ha logrado, según se expuso a lo largo de la obra, corroborándose la tercera hipótesis del trabajo.

En esta obra se estudió el proceso histórico de tres destinos turísticos de carácter internacional. El caso de Acapulco creció de manera exponencial, en términos demográficos, después de 1927 cuando se inauguró la carretera Acapulco-Ciudad de México. Este hecho abrió la posibilidad de que muchas personas los visitaran, pues para esa época el automóvil era el medio de transporte más usado. Para lo cual se requirió de la infraestructura básica para la atención del turista, las inversiones procedieron de algunos personajes estadounidenses.

Además, en el caso de Acapulco se debe destacar el papel que tuvo el gobierno federal en su constitución como destino turístico. Este se encargó de la dotación de servicios públicos así como de la venta de terrenos. Una figura transcendental en el desarrollo del puerto guerrerense fue la del entonces presidente de México, Miguel Alemán Valdés, quien para algunos autores será uno de los principales beneficiados de la actividad turística y no la población local, como se enfatizó.

Como resultado del éxito que tuvo en su momento, Acapulco alertó al gobierno federal sobre el potencial de desarrollo que tenía el litoral mexicano, por lo que impulsó de manera más decidida la actividad turística, el ejemplo más emblemático es el Centro Turístico Integralmente Planeado de Cancún.

Para resumir, uno los territorios más alejados del centro del país como lo fue Cancún, aunado a la falta de medios de comunicación, por muchos años, lo harían un lugar inhóspito. Su dinámica cambió en la década de los años de 1960 cuando se empezó a construir. Ello con préstamos del capital internacional y el uso de tecnología de vanguardia para esos años.

La participación que tuvo el gobierno federal en su creación fue contundente. Así fue en el caso de Acapulco, debido a que dotó al área de servicios públicos, edificó carreteras, aeropuertos, además de construir hoteles, campos de golf, etc. Otro hecho importante, fue la constitución del territorio de Quintana Roo como entidad federativa, así como la creación jurídica del municipio de Benito Juárez, lugar donde se asienta Cancún.

Sin duda alguna con los dos casos presentados llama la atención la participación que tuvo el gobierno federal en su constitución. La diferencia entre ambos es la magnitud y la forma de su injerencia, debido

a que en el caso de Cancún participó como planeador y organizador de su territorio desde un inicio. El gobierno buscó evitar los problemas que estaban presentes en Acapulco. Sin embargo, ello no se logró. La realidad superó el plan. Tratándose de la zona guerrerense, la intervención del gobierno fue tardía e intermitente. Con ello se corroboró la primera hipótesis de trabajo.

Por su parte, el caso de Puerto Vallarta se encuentra en una fase intermedia, porque si bien sí hubo participación por parte del gobierno federal, también existió una fuerte injerencia del gobierno estatal. Ello a través de la Comisión de Planeación para la Costa de Jalisco, un programa novedoso para su tiempo (1953-1959). De igual manera, se debe incluir el papel tan decidido que tuvieron tanto la población local como varias empresas para desarrollar al balneario jalisciense como un destino turístico.

En este marco, con los tres casos presentados se aprecia que uno de los impactos de la actividad turística es la creación y/o desarrollo de ciudades. Su crecimiento demográfico y urbano así lo demuestran, los datos son contundentes: Acapulco de Juárez en 1950 tenía una población de 55,862 habitantes, en el 2015 se contabilizaron 810,669 (aunque en los últimos años este municipio muestra una rara tendencia, debido a los graves problemas estructurales que padece). Por su parte, el municipio de Benito Juárez en 1970 contaba con 12 mil habitantes y para el 2015 eran 743,626. Mientras que Puerto Vallarta en 1950 tenía 10,801 moradores y para el 2015 fueron 275,640.

En suma, este incremento sustancial de pobladores en estos municipios se reflejará en la superficie urbanizada, como se analizó en este documento. Así pues, este dinamismo en los municipios centrales se trasladará a los contiguos, conformando zonas metropolitanas. Pero antes de señalar algunas características de cada metrópoli es necesario repasar algunos datos interesantes que en materia turística se señalaron. Por ejemplo, que en el año 2016 se contabilizaron tan solo en Acapulco 18,668 cuartos de hotel, para la ZMC se contabilizaron 39,273. Mientras que para la ZMPV sumaron 43,562. Los datos de la ZMC se explican por el dinamismo que han tenido otros municipios y que no forman parte de la metrópoli, como lo son Solidaridad, Puerto Morelos y Tulum, entre otros.

Otros datos interesantes son del año 2017: en Acapulco se hospedaron 6'464,472 turistas, de los cuales 98.68% eran nacionales y 1.31% fueron internacionales. En Cancún fueron 8'315,004, de estos, 73.87% eran internacionales y 26.12% nacionales. Puerto Vallarta recibió 2'143,946 de los cuales 68.04% eran nacionales y 31.95% internacionales.

En ese mismo año, el aeropuerto de Acapulco recibió 308,242 pasajeros, de los cuales 96.47% eran nacionales y 3.52% internacionales. Para el caso de Cancún, los datos son: 11'732,220 pasajeros, 66.12% eran internacionales y 33.98%, nacionales. Mientras que la terminal aérea de Puerto Vallarta tuvo una afluencia de 2'235,098 pasajeros, 67.93% internacionales y 32.06% eran nacionales. Llama la atención que las terminales aéreas de Cancún y Puerto Vallarta prestan en mayor proporción sus servicios a pasajeros internacionales. Ello se puede observar a través de las conexiones que establecen estos aeropuertos con el exterior.

Un rasgo distintivo de estas tres zonas metropolitanas es que 80.97% de su población se dedican al comercio y a los servicios. El 3.31% al sector primario y 14.38% al sector secundario. Ello plantea un serio reto, pues depender de una actividad tan sensible como es el turismo, resulta riesgoso. De ahí la necesidad de diversificar las actividades económicas. Estos datos también indican que las zonas metropolitanas con vocación económica de sol y playa en el país no se encuentran vinculadas con los otros sectores económicos de su entorno. Es decir, no hay encadenamientos productivos en estas zonas, lo cual constituye un área de oportunidad para los diferentes órdenes de gobierno, empresarios y población nativa.

El personal ocupado de la ZMA se compone de 126,640. El 94% se ubica en el municipio de Acapulco de Juárez. Además, cuenta con 33,031 unidades económicas, de estas, 50.1% se dedican al comercio y 40.6% a los servicios. El valor de la producción en la ZMA fue de 28'260,342 de pesos. Cifras un poco similares son las que muestra la ZMC, cuenta con 168,015 personas ocupadas. El 92% de estas se concentra en el municipio de Benito Juárez. Posee 22,121 unidades económicas, 43.8% son del comercio y 48.8% de servicios. Aunque su valor de producción es más alta, en comparación con la ZMA, pues fue de 57'233,095 de pesos.

En este mismo rubro, los datos son menores para el caso de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, pues cuenta con 81,304 personas ocupadas. El 76.7% se ubica en Puerto Vallarta. Tiene 16,571 unidades, de las cuales 45.1% es de comercio y 47.2% se dedica a servicios. El valor de la producción total es de 19'913,840 de pesos. Sin lugar a duda hace falta realizar estudios cualitativos para identificar el tipo de empleos que se ofrecen en el sector turismo y cómo las familias logran sortear sus adversidades ante la inestabilidad laboral.

En el aspecto político-institucional cabe mencionar que ha habido alternancia en los municipios que conforman las zonas metropolitanas estudiadas. En algunos casos como Acapulco de Juárez, Puerto Vallarta y Benito Juárez ha sido temprana su experiencia, no así para el caso de Bahía de Banderas. Además, a lo largo de varios años estos municipios han sido gobernados por el PRD, PVEM y Movimiento Ciudadano. Asimismo, cuatro de los seis municipios estudiados han sido gobernados por una mujer, situación que no se ha presentado en Puerto Vallarta ni en Coyuca de Benítez. También se debe señalar el hecho que en el caso del municipio jalisciense por segunda vez está siendo gobernado por el mismo presidente municipal. Se esperaría en futuros trabajos encontrar que haya continuidad en los programas y planeación de Puerto Vallarta.

Como se señaló reiteradamente, un aspecto peculiar de estas zonas metropolitanas es el crecimiento demográfico que han registrado. Este dinamismo ha sido un factor esencial para explicar los procesos metropolitanos que se han envuelto. Estos centros urbanos se han convertido en polos de atracción para cientos y miles de migrantes nacionales que se encuentran en busca de mejores oportunidades de vida. Aunque en este documento se evidenció que solamente cinco entidades federativas del país aportan entre un 65% y 77% de los inmigrantes que llegan a cada zona. Varios de estos estados son cercanos a la zona metropolitana correspondiente. Pero los inmigrantes de la Ciudad de México se encuentran presentes en las tres.

Se debe subrayar que ante esta llegada sustancial de inmigrantes a estas zonas metropolitanas, más la suma de otros elementos, se han generado fuertes procesos de segregación socioespacial. A pesar de que en la de Cancún se planificó. En ella, como en las demás, convergen y se vive en espa-

cios totalmente disímiles. Trabajan en lugares opulentos pero se vive en la pobreza. Sin duda tratar de homogeneizar los espacios plantea un serio reto a los diferentes órdenes de gobierno.

Otra de las características que guardan estas zonas metropolitanas, sobre todo las de Acapulco y Cancún, es la concentración de población que poseen las ciudades centrales, cuentan con 91% y 97% respectivamente. Puerto Vallarta posee el 63.20%. También llama la atención que en la ZMC y ZMPV vivan más hombres que mujeres, que los grupos mayoritarios son los que tienen entre 20-24 años y 0-4 años. Es decir, que su población es joven, en edad reproductiva y productiva. En el caso de la ZMA, la mayoría de su población son mujeres y el grupo mayoritario tiene entre 15-19 años.

De igual manera se debe recalcar que actualmente las ciudades centrales de Acapulco y Puerto Vallarta presentan una serie de problemáticas de desgaste y de desesperanza, lo que las hacen poco atractivas para recibir inmigrantes e inversiones. Su dinamismo se ha extendido a otros espacios. Así pues, las zonas metropolitanas han dejado de ser de tipo mononuclear para pasar a ser polinucleares, complejizando las relaciones de los sistemas metropolitanos.

En general la Zona Metropolitana de Cancún y Puerto Vallarta presentan datos similares tanto en los materiales de construcción de las viviendas como en la cobertura de los servicios públicos. No así para el caso de la Zona Metropolitana de Acapulco, que muestra niveles más bajos.

Dicha situación es más evidente en los aspectos socioeconómicos. El 56.80% de los habitantes de la ZMA son pobres y 12.31% viven en pobreza extrema. Además, 63.20% de los moradores carecen de seguridad social. No cabe duda que el caso de la ZMA es paradigmático debido a que rompe con una tesis: la mayoría de la población se concentra en centros urbanos porque ahí son más elevados los niveles de vida. En la ZMC 27.9% de los habitantes vive en pobreza y 2.6% en pobreza extrema. El 44.61% de los pobladores carece de seguridad social. Las cifras son similares a las que se reportan para el caso de la ZMPV, 26.14% vive en pobreza y 1.81% en pobreza extrema. El 44.41% no cuenta con seguridad social. Con dichos datos se evidencia la clase de empleos que se ofrecen en los centros urbanos que tienen como vocación económica el turismo de sol y playa.

De igual manera, en el documento se analizaron algunos de los desafíos que enfrentan estas tres zonas metropolitanas con vocación turística. Las temáticas fueron agua potable, saneamiento y alcantarillado, planeación urbana, empleo e informalidad, recolección de residuos sólidos, salud, seguridad pública y transporte. Todos son asuntos apremiantes que se deben resolver de la mejor manera para garantizar la calidad de vida de los habitantes así como para lograr una estancia placentera al turista. Asimismo, se precisa asegurar su supervivencia en el mercado turístico, el cual por cierto cada día es más competido. Además, de no resolverse lo anterior, se corre el riesgo de que estos problemas se intensifiquen y que generen otros.

Uno de los mecanismos que han impulsado los gobiernos municipales es la concesión de algunos servicios públicos, pero en algunos casos esto no ha funcionado. Ejemplo de ello es la recolección de basura en los municipios de Acapulco de Juárez, Benito Juárez y Puerto Vallarta. Así como el suministro de agua potable por parte de Aguakan en Benito Juárez e Isla Mujeres.

Así pues, gran tarea tienen los gobiernos municipales estudiados, porque aparte de la prestación de los servicios públicos que ofrecen a los habitantes también tienen que contemplar la estancia que realizan los turistas, los cuales son bastantes, como se pudo apreciar en párrafos anteriores. En esta tesitura, se tienen que idear mecanismos novedosos para la administración de estos importantes centros urbanos del país. Algunos de estos serían transparentar y dar seguimiento a la información de carácter metropolitano. Buscar la legitimidad de las autoridades que administran la zona. Incorporar a los funcionarios municipales, empresarios, académicos y a representantes de las organizaciones no gubernamentales en la toma de decisiones.

Llama la atención que no exista un diagnóstico integral de la situación en que se encuentran la Zona Metropolitana de Acapulco y la Zona Metropolitana de Cancún, o de existir, que no se comparte la información, pues cuando se les preguntó por vía transparencia o por correo electrónico, algunos funcionarios simplemente no proporcionaron la información solicitada. No así para el caso de Benito Juárez y Puerto Vallarta, donde se observa que llevan la batuta en la temática. Aunque se precisa darle obligatoriedad a los ejercicios ya elaborados y no volver a empezar uno nuevo en cada cambio de administración.

Así pues, en el último capítulo de esta obra se buscó identificar cuáles son los mecanismos que se han impulsado para incentivar la coordinación metropolitana, donde se considera que la implementación de los Fondos Metropolitanos es parte de esta. Partida presupuestal federal destinada a realizar obras de infraestructura y equipamiento para promover la adecuada planeación del desarrollo regional metropolitano y urbano. Se considera que ante la posibilidad de recibir recursos económicos federales se propicia la coordinación entre los municipios, incentivada también por los gobiernos estatales.

Del estudio realizado se encontró que la ZMC es la que más recursos económicos obtuvo en el periodo que comprende de 2009 al 2017. Han sido 810 millones de pesos, de los cuales, 58% se destinó a obras viales, 24% al rubro de desarrollo urbano, 8% en planes y/o proyectos, 3% a equipamiento urbano y 2% obras viales para la movilidad no motorizada.

En segundo lugar se ubicó la ZMA. Fue acreedora de 694 millones de pesos y su distribución ha sido más equilibrada: 31% se implementó a desarrollo urbano, 27% a obras viales, 22% a equipamiento urbano, 10% a transporte público, 3% a planes y/o proyectos y 1% a la construcción de espacios públicos.

En tercer lugar se encuentra la ZMPV, la cual en el periodo de 2010 al 2017 recibió 334 millones de pesos y 79% de estos se implementó a obras viales, 14% a proyectos para obras viales, 4% de desarrollo urbano como fue la construcción de colectores y 1% a planeación. Es decir, que la mayoría de los recursos se destinaron en la construcción del segundo puente vial que comunica Puerto Vallarta con Bahía de Banderas.

Señalado todo lo anterior, consideramos necesario enfatizar que en México está presente el fenómeno metropolitano, la actividad turística ha sido un factor importante para la conformación de tres zonas metropolitanas en el país, las cuales enfrentan serios desafíos en este siglo XXI, tanto por su constitución como conglomerado, y por las implicaciones que trae consigo la actividad turística. En este marco urge tomar medidas necesarias para que exista gobernabilidad en estos tres centros urbanos.

La tarea no es fácil debido a que estas metrópolis se encuentran fragmentadas en su interior pero con fuerte conexión con el exterior, y

tienen que constituirse como unidades económicas, estrechar la relación con los demás componentes del sector económico; sociales (fomentar un fuerte sentimiento de identidad a los grandes flujos migratorios que arriban); y políticas –contar con instancias democráticas, legítimas, duraderas y comprometidas con el funcionamiento y organización de la zona-. Una de las primeras acciones es impulsar la democracia, la rendición de cuentas, transparentar la información, entre otras cuestiones.

Gran compromiso tienen los tres órdenes de gobierno así como los ciudadanos para que estas importantes metrópolis del país se conviertan en centros urbanos sustentables. Este es el momento oportuno para actuar y no seguir postergando las problemáticas que ponen en riesgo la viabilidad de las zonas.

De igual manera, se considera que hace falta realizar más estudios metropolitanos con la finalidad de comprender la situación que guardan las metrópolis en el país, así como para tratar de identificar las eventualidades que se presentarán en el corto, mediano y largo plazo y hacer propuestas para la solución de las problemáticas, como lo ha sido el sargazo actualmente.

Se debe reconocer que ya se dio un primer acercamiento al fenómeno metropolitano con la promulgación, en 2016, de la nueva Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, pero hacen falta estímulos para impulsar la coordinación metropolitana. Tarea nada fácil, pues en nuestro país no existen instrumentos de responsabilidad metropolitana ni existen mecanismos para fomentar la identidad de carácter metropolitano. Cuestiones necesarias de lograr para el mejor desarrollo de vida de los habitantes y preservar los recursos naturales que poseen.

Finalmente se considera que se deben buscar los mecanismos para empoderar a los nativos, dueños de estos territorios altamente cotizados por los capitales, por tener una ubicación estratégica –frente al mar o sus alrededores-. Esto con la finalidad de que sean ellos los beneficiados de la actividad turística que se impulsa en nuestro país. Para que las ganancias se queden en México y no se vayan a otros países. Asimismo, resulta apremiante aminorar el deterioro de los recursos naturales que sufren los ecosistemas que se ubican en estas zonas como en las demás que existen en el país.

ANEXOS

Anexo 1. Centros de enseñanza turística en la República mexicana

Entidades	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL	461	503	516	521	527	551	689	778	784	838	839	830	843	843	1,335	1,303	1,437
Aguas-calientes	6	5	7	7	7	6	7	9	9	9	9	8	8	8	19	22	19
Baja California	6	5	5	6	6	5	5	12	12	12	12	12	13	13	16	17	23
Baja California Sur	14	13	16	16	17	17	22	28	28	28	28	29	31	31	29	32	35
Campeche	6	6	4	4	4	4	8	10	10	10	11	9	9	9	23	23	28
Chiapas	14	11	13	14	13	14	27	29	29	29	29	28	28	28	57	56	60
Chihuahua	5	4	3	4	3	3	4	6	8	8	8	8	8	8	16	15	20
Ciudad de México	70	94	97	92	97	100	116	129	122	144	142	143	150	149	116	75	96
Coahuila	5	4	4	4	4	5	10	9	9	9	8	8	8	8	17	19	22
Colima	5	5	7	8	8	8	9	11	12	12	12	13	13	13	16	58	39
Durango	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	10	9	9
Estado de México	39	52	8	52	54	57	60	71	72	82	82	81	82	82	117	70	79
Guanajuato	11	11	12	8	8	8	12	17	17	17	17	16	17	17	46	43	50
Guerrero	14	14	15	14	15	15	19	21	21	21	21	21	21	21	56	50	53
Hidalgo	7	9	27	12	13	14	17	21	25	25	25	25	25	25	41	43	49

Jalisco	30	27	48	31	26	29	32	40	40	44	45	45	45	73	113	122
Michoacán	9	9	10	9	9	9	11	10	10	10	10	10	10	36	36	46
Morelos	17	19	14	13	15	15	21	22	23	24	24	24	24	33	32	30
Nayarit	5	6	6	8	8	9	10	13	13	14	14	14	14	30	25	33
Nuevo León	13	13	12	13	14	17	21	21	21	22	24	25	25	29	29	32
Oaxaca	17	17	17	17	16	16	17	22	22	22	22	22	22	45	47	56
Puebla	22	23	25	25	25	25	39	41	41	43	42	39	40	106	102	102
Querétaro	6	6	6	7	7	9	10	10	10	11	11	12	12	34	35	35
Quintana Roo	14	18	21	24	26	29	33	35	35	39	38	38	38	53	51	63
San Luis Potosí	9	11	12	11	11	11	17	18	17	18	18	16	16	27	29	35
Sinaloa	19	19	18	18	19	21	23	23	23	25	25	24	24	41	41	41
Sonora	11	11	12	10	10	10	15	15	15	15	16	15	15	24	23	31
Tabasco	23	23	24	23	22	22	29	34	34	37	35	35	35	33	29	28
Tamaulipas	15	15	15	12	11	11	19	20	20	18	20	20	20	22	22	32
Tlaxcala	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	19	18	14
Veracruz	23	25	30	34	34	34	40	42	42	45	45	44	44	79	73	81
Yucatán	12	14	15	13	13	16	24	26	26	27	27	28	28	59	53	61
Zacatecas	5	5	5	5	5	5	5	5	10	10	10	10	10	13	13	13

Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 11. Capacitación y Centros de Enseñanza Turística: “Centros de enseñanza turística en la República Mexicana (periodicidad anual)”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx>.

Anexo 2. Centros oficiales y privados de enseñanza turística en México, 2016

Entidad Federativa	Básico	Medio	Superior	Diplomados	Maestrías	Doctorados	TOTAL
Aguascalientes	4	7	8	0	0	0	19
Baja California	2	8	12	0	1	0	23
Baja California Sur	1	20	14	0	0	0	35
Campeche	0	10	16	0	2	0	28
Chiapas	3	15	38	4	0	0	60
Chihuahua	0	3	17	0	0	0	20
Ciudad de México	0	33	56	4	3	0	96
Coahuila	2	5	13	2	0	0	22
Colima	24	7	7	0	1	0	39
Durango	0	1	8	0	0	0	9
Estado de México	24	14	32	2	5	2	79
Guanajuato	16	8	25	0	1	0	50
Guerrero	6	14	33	0	0	0	53
Hidalgo	3	4	40	0	2	0	49
Jalisco	13	26	78	2	2	1	122
Michoacán	13	11	22	0	0	0	46
Morelos	4	8	17	0	1	0	30
Nayarit	2	14	16	0	1	0	33
Nuevo León	5	6	20	0	1	0	32

Oaxaca	9	26	17	2	2	0	56
Puebla	2	13	80	0	7	0	102
Queretaro	4	5	24	2	0	0	35
Quintana Roo	2	23	34	0	4	0	63
San Luis Potosí	6	4	17	8	0	0	35
Sinaloa	8	9	23	0	0	1	41
Sonora	2	15	14	0	0	0	31
Tabasco	0	7	21	0	0	0	28
Tamaulipas	1	14	17	0	0	0	32
Tlaxcala	0	3	10	0	1	0	14
Veracruz	3	21	56	0	1	0	81
Yucatán	1	9	46	2	3	0	61
Zacatecas	0	4	9	0	0	0	13
TOTAL	160	367	840	28	38	4	1,437

Fuente: Elaboración propia con base en SECTUR-DATATUR (2017). Capítulo 11. Capacitación y Centros de Enseñanza Turística: “Centros oficiales y privados de enseñanza turística en México”. En *Compendio Estadístico del Turismo en México*. http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/Compendio_Estadistico.aspx.

Anexo 3. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Viviendas particulares habitadas	Clase de vivienda particular					No especificado
	Casa	Departamento en edificio	Vivienda en vecindad o cuartería	Otro tipo de vivienda		
Acapulco de Juárez 220,033	195,697 88.94%	17,250 7.84%	4,929 2.24%	242 0.11%	1,915 0.87%	
Coyuca de Benítez 20,473	20,018 97.78%	14 0.07%	72 0.35%	4 %0.02	364 1.78%	
ZMA 240 506	215,715 89.69%	17,264 7.17%	5,001 2.07%	246 0.10%	2,279 0.94%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 4. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Viviendas particulares habitadas	Material en pisos			No especificado
	Tierra	Cemento o firme	Mosaico, madera u otro recubrimiento	
Acapulco de Juárez 219,852	17,061 7.76%	157,040 71.43%	44,410 20.20%	1,341 0.61%
Coyuca de Benítez 20,470	2,604 12.72%	16,738 81.77%	1,075 5.25%	53 0.26%
ZMA 240,322	19,665 8.18	173,778 72%	45,485 18.91%	1,394 0.58%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 5. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos en la Zona Metropolitana de Acapulco 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en techos				
	Material de desecho	Lámina metálica, lámina de asbesto, lámina de fibrocemento, palma o paja, madera o tejamil	Teja o terrado con vigería	Losa de concreto o viguetas con bovedilla	Material no especificado
Acapulco de Juárez 219,852	14,862 6.76%	52,060 23.68%	4,067 1.85%	147,565 67.12%	1,297 0.59%
Coyuca de Benítez 20,470	3,242 15.84%	8,507 41.56%	2,497 12.20%	6,178 30.18%	45 0.22%
ZMA 240,322	18,104 7.53%	60,567 25.20%	6,564 2.73%	153,743 63.97%	1,342 0.55%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 6. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes de la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en paredes				Material no especificado
	Material de desecho o lámina de cartón	Embarro o bajareque, lámina de asbesto o metálica, carrizo, bambú o palma	Madera o adobe	Tabique, ladrillo, block, piedra, cantera, cemento o concreto	
Acapulco de Juárez 219,852	2,308 1.05%	2,111 0.96%	21,238 9.66%	192,942 87.76%	1,253 0.57%
Coyuca de Benítez 20,470	86 0.42%	1,066 5.21%	6,073 29.67%	13,197 64.47%	47 0.23%
ZMA 240,322	2,394 0.99%	3,177 1.32%	27,311 11.36%	206,139 85.77	1,300 0.54%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 7. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Ocupantes de viviendas habitadas	Entubada	Por acarreo	No especificado
Acapulco de Juárez 810,153	751,093 92.71%	58,655 7.24%	405 0.05%
Coyuca de Benítez 76,300	58,263 76.36%	18,014 23.61%	23 0.03%
ZMA 886,453	809,356 91.30%	76,669 8.64%	428 0.04%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 8. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Ocupantes de las viviendas	Disponen	No disponen	No especificado
Acapulco de Juárez 810,153	774,830 95.64%	33,783 4.17%	1,539 0.19%
Coyuca de Benítez 76,300	59,812 78.39%	16,313 21.38%	175 0.23%
ZMA 886,453	834,642 94.15%	50,096 5.65%	1,714 0.19%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 9. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Viviendas particulares habitadas	Disponibilidad de energía eléctrica		
	Disponen	No disponen	No especificado
Acapulco de Juárez 219,852	218,335 99.31%	1,297 0.59%	220 0.10%
Coyuca de Benítez 20,470	20,036 97.88%	420 2.05%	14 0.07%
ZMA 240,322	238,371 99.18%	1,717 0.71%	234 0.09%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 10. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2015

Viviendas particulares habitadas	Forma de eliminación de residuos				No especificado
	Entregan a servicio público de recolección	Tiran en el basurero público o colocan en el contenedor o depósito	Queman	Entierran o tiran en otro lugar	
Acapulco de Juárez 79,461	48,924 61.57%	29,838 37.55%	381 0.48%	87 0.11%	230 0.29%
Coyuca de Benítez 20,470	7,486 36.57%	1,269 6.20%	11,183 54.63%	497 2.43%	35 0.17%
ZMA 99,931	56,410 56.44%	31,107 31.12%	11,564 11.57%	584 0.58%	265 0.26%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Guerrero. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 11. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Clase de vivienda particular					No especificado
	Casa	Departamento en edificio	Vivienda en vecindad o cuartería	Otro tipo de vivienda		
Benito Juárez 222,072	185,075 83.34%	21,385 9.63%	12,969 5.84%	199 0.09%	2,443 1.10%	
Isla Mujeres 5,902	4,844 82.07%	83 1.41%	800 13.56%	13 0.22%	162 2.74%	
ZMC 227,974	189,919 83.30%	21,468 9.41%	13,769 6.03%	212 0.09%	2,605 1.14%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 12. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Material en pisos			No especificado
	Tierra	Cemento o firme	Mosaico, madera u otro recubrimiento	
Benito Juárez 221,950	2,508 1.13%	61,746 27.82%	157,141 70.80%	555 0.25%
Isla Mujeres 5,889	145 2.46%	2,382 40.45%	3,336 56.65%	26 0.44%
ZMC 227,839	2,653 1.16%	64,128 28.14%	160,477 70.43%	581 0.25%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 13. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en techos				
	Material de desecho	Lámina metálica, lámina de asbesto, lámina de fibrocemento, palma o paja, madera o tejamil	Teja o terrado con viguería	Losa de concreto o viguetas con bovedilla	Material no especificado
Benito Juárez 221,950	6,037 2.72%	6,458 2.91%	22 0.01%	208,744 94.05%	688 0.31%
Isla Mujeres 5,889	454 7.71%	434 7.37%	11 0.19%	4,965 84.31%	25 0.42%
ZMA 227,839	6,491 2.84%	6,893 3.02%	33 0.01%	213,709 93.79%	713 0.31%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 14. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes de la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en paredes				
	Material de desecho o lámina de cartón	Embarro o bajareque, lámina de asbesto o metálica, carrizo, bambú o palma	Madera o adobe	Tabique, ladrillo, block, piedra, cantera, cemento o concreto	Material no especificado
Benito Juárez 221,950	7 10 0.32%	533 0.24%	6,370 2.87%	213,849 96.35%	488 0.22%
Isla Mujeres 5,889	221 3.75%	41 0.69%	423 7.18%	5,189 88.11%	16 0.27%
ZMC 227,839	931 0.40%	574 0.25%	6,793 2.98%	219,038 96.13%	504 0.22%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 15. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Ocupantes de viviendas habitadas	Entubada	Por acarreo	No especificado
Benito Juárez 743,389	718,931 96.71%	24,309 3.27%	149 0.02%
Isla Mujeres 19,476	17,509 89.90%	1,951 10.02%	15 0.08%
ZMC 762,865	736,440 96.53%	26,260 3.44%	164 0.02%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 16. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Ocupantes de las viviendas	Disponen	No disponen	No especificado
Benito Juárez 743,389	736,773 99.11%	3,345 0.45%	3,271 0.44%
Isla Mujeres 19,476	18,999 97.55%	440 2.26%	37 0.19%
ZMC 762,865	755,772 99.09%	3,785 0.46%	3,308 0.43%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 17. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Disponibilidad de energía eléctrica		
	Disponen	No disponen	No especificado
Benito Juárez 221,950	220,197 99.21%	1,731 0.78%	22 0.01%
Isla Mujeres 5,889	5,531 93.92%	356 6.05%	2 0.03%
ZMC 227,839	225,728 99.07%	2,087 0.91%	40 0.01%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 18. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos en la Zona Metropolitana de Cancún, 2015

Viviendas particulares habitadas	Forma de eliminación de residuos					No especificado
	Entregan a servicio público de recolección	Tiran en el basurero público o colocan en el contenedor o depósito	Queman	Entierran o tiran en otro lugar		
Benito Juárez 221,950	158,827 71.56%	51,958 23.41%	9,455 4.26%	1,132 0.51%	577 0.26%	
Isla Mujeres 5,889	3,391 57.58%	1,890 32.10%	551 9.36%	32 0.54%	25 0.42%	
ZMC 227,839	162,218 71.19%	53,848 22.88%	10,006 4.39%	1,164 0.51%	602 0.26%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Quintana Roo. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 19. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Clase de vivienda particular					No especificado
	Casa	Departamento en edificio	Vivienda en vecindad o cuartería	Otro tipo de vivienda		
Puerto Vallarta 79,622	66,890 84.01	10,128 12.72	1,680 2.11	167 0.21	756 0.95	
Bahía de Banderas 42,723	39,600 92.69	1,675 3.92	1,077 2.52	60 0.14	312 0.73	
ZMPV 122,345	106,490 87.04%	11,803 9.64%	2,757 2.25%	227 0.18%	1,068 0.87%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según clase de vivienda particular por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 20. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Material en pisos			Mosaico, madera u otro recubrimiento	No especificado
	Tierra	Cemento o firme			
Puerto Vallarta 79,461	572 0.72%	21,685 27.29%	56,314 70.87%	890 1.12%	
Bahía de Banderas 42,664	1,156 2.71%	19,011 44.56%	22,458 52.64%	38 0.09%	
ZMPV 122,125	1,728 1.41%	40,696 33.32%	78,772 64.50%	928 0.75%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según material en pisos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 21. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en techos				
	Material de desecho	Lámina metálica, lámina de asbesto, lámina de fibrocemento, palma o paja, madera o tejamil	Teja o terrado con viguería	Losa de concreto o viguetas con bovedilla	Material no especificado
Puerto Vallarta 79,461	501 0.63%	119 0.15%	818 1.03%	77,157 97.10%	866 1.09%
Bahía de Banderas 42,664	747 1.75%	8,801 20.63%	414 0.97%	32,634 76.49%	68 0.16%
ZMPV 122,125	1,248 1.02%	8,920 7.30%	1,232 1.00%	109,791 89.90%	934 0.76%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en techos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 22. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Resistencia de los materiales en paredes					Material no especificado
	Material de desecho o lámina de cartón	Embarro o bajareque, lámina de asbesto o metálica, carrizo, bambú o palma	Madera o adobe	Tabique, ladrillo, block, piedra, cantera, cemento o concreto	Material no especificado	
Puerto Vallarta 79,461	501 0.63%	119 0.15%	818 1.03%	77,157 97.10%	866 1.09%	
Bahía de Banderas 42,664	584 1.37%	132 0.31%	785 1.84%	41,094 96.32%	68 0.16%	
ZMPV 122,125	1,085 0.88%	251 0.20%	1,603 1.31%	118,251 96.82%	934 0.76%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según resistencia de los materiales en paredes por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 23. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Ocupantes de viviendas habitadas	Entubada	Por acarreo	No especificado
Puerto Vallarta 275,312	269,860 98.02%	5,066 1.84%	385 0.14%
Bahía de Banderas 150,122	148,380 98.84%	1,681 1.12%	60 0.04%
ZMPV 425,434	418,241 98.30%	6,747 1.58%	445 0.10%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de agua entubada y acceso al agua por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 24. Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Ocupantes de las viviendas	Disponen	No disponen	No especificado
Puerto Vallarta 275,312	272,586 99.01%	1,734 0.63%	991 0.36%
Bahía de Banderas 150,122	148,831 99.14%	1,021 0.68%	270 0.18%
ZMPV 425,434	421,417 99.05%	2,755 0.65%	1,261 0.30

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de los ocupantes de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de drenaje y lugar de desalojo por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 25. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Disponibilidad de energía eléctrica		
	Disponen	No disponen	No especificado
Puerto Vallarta 79,461	79,135 99.59%	254 0.32%	72 0.09%
Bahía de Banderas 42,664	42,417 99.42%	239 0.56%	8 0.02%
ZMPV 122,125	121,552 99.53%	493 0.40%	80 0.06%

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según disponibilidad de energía eléctrica por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 26. Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2015

Viviendas particulares habitadas	Forma de eliminación de residuos					No especificado
	Entregan a servicio público de recolección	Tiran en el basurero público o colocan en el contenedor o depósito	Queman	Entierran o tiran en otro lugar		
Puerto Vallarta 79,461	48,924 61.57%	29,837 37.55%	381 0.48%	87 0.11%	230 0.29%	
Bahía de Banderas 42,664	38,760 90.85%	3,362 7.88%	469 1.10%	43 0.10%	26 0.06%	
ZMPV 122,125	87,684 71.80%	33,199 27.18%	850 0.70%	130 0.10%	256 0.20%	

Fuente: INEGI. Encuesta Intercensal 2015. Tabulados. Jalisco. Vivienda: Estimadores de las viviendas particulares habitadas y su distribución porcentual según la forma de eliminación de residuos por municipio. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/default.html#Tabulados>.

Anexo 27. Porcentaje de personal ocupado total por localidad en la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez, 2014

Centro poblacional	Absolutos	Porcentaje
Acapulco de Juárez	119,084	94%
Amatillo	ND	ND
Kilómetro 30	452	0.4%
San Pedro las Palmas	2,541	2.0%
Tres Palos	649	0.5%
Xaltianguis	646	0.5%
Coyuca de Benítez	2,399	1.9%
Bajos del Ejido	499	0.4%
Tepetitla	211	0.2%
Tixtlancingo	159	0.1%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 84.

Anexo 28. Personal ocupado por sector en la zona metropolitana de Acapulco, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	7,369	5.8%
Comercio	49,825	39.3%
Servicios	59,739	47.2%
Resto de sectores	9,707	7.7%
Total zona metropolitana	126,640	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 85.

Anexo 29. Unidades económicas en la zona metropolitana de Acapulco, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	2,714	8.2%
Comercio	16,538	50.1%
Servicios	13,403	40.6%
Resto de sectores	376	1.1%
Total zona metropolitana	33,031	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 85.

Anexo 30. Valor total de la producción en la Zona Metropolitana de Acapulco, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	2'934,359	10.4%
Comercio	10'484,259	37.1%
Servicios	10'942,006	38.7%
Resto de sectores	3'899,700	13.8%
Total zona metropolitana	28'260,324	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 85.

Anexo 31. Porcentaje de personal ocupado total por localidad en la Zona Metropolitana de Cancún, 2014

Centro poblacional	Absolutos	Porcentaje
Isla Mujeres	4,946	2.9%
Zona Urbana Ejido Isla Mujeres	209	0.1%
Cancún	154,695	92.1%
Alfredo V. Bonfil	3,678	2.2%
Leona Vicario	462	0.3%
Puerto Morelos	4,025	2.4%
Total zona metropolitana	624,206	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 180.

Anexo 32. Personal ocupado por sector en la Zona Metropolitana de Cancún, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	6,479	3.9%
Comercio	46,749	27.8%
Servicios	105,250	62.6%
Resto de sectores	9,537	5.7%
Total zona metropolitana	168,015	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 180.

Anexo 33. Unidades económicas en la Zona Metropolitana de Cancún, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	1,440	6.5%
Comercio	9,691	43.8%
Servicios	10,789	48.8%
Resto de sectores	201	0.9%
Total zona metropolitana	22,121	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 180.

Anexo 34. Valor total de la producción en la Zona Metropolitana de Cancún, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	2'618,298	4.5%
Comercio	14'301,465	25%
Servicios	35'297,763	61.7%
Resto de sectores	5'015,569	8.8%
Total zona metropolitana	57'233,095	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 180.

Anexo 35. Porcentaje de personal ocupado total por localidad en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2014

Centro poblacional	Porcentaje	Centro poblacional	Porcentaje
Puerto Vallarta	76.7%	Las Jarretaderas	0.9%
Las Juntas	1.9%	San Vicente	1.6%
Ixtapa	2.3%	El Porvenir	0.7%
Las Palmas de Arriba	0.4%	Valle de Banderas	0.9%
Cruz de Huanacastle	1.5%	San Juan de Abajo	1.1%
Bucerías	5%	San José del Valle	2.2%
Mezcales	4.8%		

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 180.

Anexo 36. Personal ocupado por sector en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	3,430	4.2%
Comercio	27,126	33.4%
Servicios	46,747	57.5%
Resto de sectores	4,001	4.9%
Total zona metropolitana	81,304	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 109.

Anexo 37. Unidades económicas en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	1,108	6.7%
Comercio	7,471	45.1%
Servicios	7,815	47.2%
Resto de sectores	177	1.1%
Total zona metropolitana	16,571	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 109.

Anexo 38. Valor total de la producción en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, 2014

Unidad económica	Absoluto	Porcentaje
Manufacturas	942,204	4.7%
Comercio	6'803,319	34.2%
Servicios	10'491,365	52.7%
Resto de sectores	1'676,958	8.4%
Total zona metropolitana	19'913,846	100%

Fuente: INEGI. Censos económicos (2014). *Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos*, p. 109..

Anexo 39. Posición del índice de competitividad urbana Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, 2014

	Acapulco	Cancún	Puerto Vallarta
General	68	13	25
Sistema de derecho confiable y objetivo	74	33	26
Sociedad incluyente, preparada y sana	67	50	33
Gobiernos eficientes y eficaces	69	6	53
Manejo sustentable del medio ambiente	74	22	14
Aprovechamiento de las relaciones internacionales	26	3	4
Sistema político estable y funcional	6	48	66
Mercado de factores	56	28	34
Economía estable	48	22	67
Precursores	38	2	7
Innovación de los sectores económicos	73	67	32

Fuente: Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) (2014). Índice de Competitividad Urbana. Resultados por ciudad. <https://imco.org.mx/indices/releccion-municipal-y-rendicion-de-cuentas/resultados/entidad>.

Anexo 40. Implementación de los Fondos Metropolitanos de Acapulco 2009-2017

Año	Programa y/o proyecto	Recursos programados	Clasificación
2009	Programa Vial Llano Largo	2'200,000.00	Proyectos de obras viales
2009	Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana	3'000,000.00	Plan
2009	Plan Integral de Movilidad Metropolitana Sustentable	5'000,000.00	Plan
2009	Proyecto Ejecutivo Integral del Corridor de Transporte de la Línea 2 Centro de Acapulco-Ciudad Renacimiento	5'000,000.00	Proyectos de obras viales
2009	Proyecto Ejecutivo para la Ampliación de la Sección Transversal de la Carretera Federal Acapulco-Zihuatanejo y Tramo Urbano Bajos del Ejido –Pie de la Cuesta con longitud aproximada de 8 km.	850,000.00	Proyectos de obras viales
2009	Construcción de la cuarta etapa del boulevard de las naciones “tramo entronque Barra Vieja- Terminación del Mundo Imperial (300 ml. Aproximadamente)	8'000,000.00	Obras viales
2009	Proyecto Ejecutivo para la adecuación Geométrica de Vialidades de 9 entronques a nivel y un paso a desnivel comprendidos en el Tramo Boulevard de las Naciones-Barra Vieja (incluye las adecuaciones geométricas de las vialidades que unen estos entronques en Acapulco, Guerrero).	1'200,000.00	Proyectos de obras viales
2009	Proyecto Ejecutivo para la Ampliación de la Sección Transversal de la Carretera Federal Acapulco-México (Tramo la Venta-Paso Texca) con longitud aproximada de 9 km.	950,000.00	Proyectos de obras viales

2009	Proyecto Ejecutivo para la Ampliación de la Sección Transversal de la Carretera Escénica en Acapulco, Guerrero, Comprendía en el Tramo Glorieta Icacos-Entronque Loyola con longitud aproximada de 2 km. (Incluye el Proyecto Ejecutivo de una Paso a Desnivel).	800,000.00	Proyecto de obras viales
2009	Terminación de la tercera etapa del Boulevard de las Naciones tramo viaducto-entronque barra vieja	13'000,000.00	Obras viales
2010	Construcción del distribuidor vial Cayaco-Puerto Marqués, en el municipio de Acapulco (Puente Principal=Longitud total 450.00 ML.)	66'805,061.00	Obras viales
2011	Mejoramiento de la infraestructura del corredor urbano turístico, Avenida Costera Miguel Alemán, Acapulco, Guerrero	67'915,646.00	Equipamiento urbano
2012	Sistema integrado de transporte (SIT) de la Zona Metropolitana de Acapulco (Acabus) (Modernización integral de las vialidades de las avenidas Vicente Guerrero, Cuauhtémoc y Costera Miguel Alemán, a base de concreto hidráulico para la instalación del transporte denominado Aca-Bus, en la ciudad de Acapulco de Juárez, Guerrero).	67'000,000.00	Obras viales transporte público
2013	Rehabilitación de la imagen urbana de las vialidades Vicente Guerrero y Cuauhtémoc en la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez	50'000,000.00	Equipamiento urbano
2013	Rehabilitación de la imagen urbana de la Av. Costera Miguel Alemán de Icacos hacia el Parque Papagayo en la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez	35'000,000.00	Equipamiento urbano
2013	Construcción del parque urbano del centro de población de Coyuca de Benítez, Guerrero.	7'145,549.00	Construcción de espacios públicos

2014	Terminación del Centro de Atención Ciudadana CEDAC	70'000,000.00	Desarrollo urbano
2014	Rehabilitación del Mercado Siglo XXI en la Colonia Vacacional en Acapulco	30'000,000.00	Desarrollo urbano
2014	Construcción del Boulevard de acceso a la localidad de Coyouca de Benítez	6'341,709.00	Obras viales
2015	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán. Tramo calle Francia a acceso a playa "la playita" Acapulco	4'593,787.64	Obras viales
2015	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán (Tramo Calle María Bonita a Calle los Deportes) Acapulco de Juárez, Guerrero	4'465,366.66	Obras viales
2015	2 Etapa de la remodelación del rastro en la cabecera municipal de Acapulco de Juárez	46'000,000.00	Desarrollo urbano
2015	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán tramo calle los Deportes a Calle Piedra Picudal Acapulco de Juárez, Guerrero	5'435,311.96	Obras viales
2015	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán. Tramo acceso a playa "la playita" a acceso a playa condesa, Acapulco de Juárez, Guerrero	5'662,728.27	Obras viales
2015	Construcción de la 2 etapa del Boulevard de acceso a la localidad de Coyouca de Benítez, Guerrero	13'800,132.47	Obras viales
2015	Rehabilitación con Pavimento asfáltico de la calle Urdaneta (Por vía) en Acapulco de Juárez, Guerrero	30'000,000.00	Obras viales
2016	Construcción del colector en costera de las Palmas (tramo Protección Civil A planta de tratamiento de aguas residuales Laguna de tres palos)	41'828,960.06	Desarrollo urbano
2016	Construcción del colector en Costera de Las Palmas (tramo paseo de los Manglares al Cárcamo Playa Revolcadero)	9'363,996.82	Desarrollo urbano

2016	3 etapa de la construcción del boulevard de accesos a la localidad Coyoca de Benítez	7'500,413.23	Obras viales
2016	4 etapa de la construcción del boulevard de accesos a la localidad Coyoca de Benítez	6'651,309.84	Obras viales
2016	Construcción del canal pluvial oriente (tramo calzada de la campana a la laguna del zarzal	5'000,000.00	Desarrollo urbano
2016	ZM-Acapulco	39'612,647.00	Sin información
2017	Pavimentación integral de la calle Benito Juárez calle José Azueta-calle José Ma. Iglesias	5'049,330.62	Obras viales
2017	Pavimentación integral de la calle Almirante Bretón tramo calle José Azueta-Av. Costera Miguel Alemán	6'812,148.63	Obras viales
2017	Construcción de ciclovías sobre la costera Miguel Alemán tramo playa las Hamacas—calle Capitán Mala Espina	5'138,520.75	Obras viales
2017	Plan Maestro de ciclovía en zona Diamante en el municipio de Acapulco de Juárez	3'256,805.00	Plan
2017	Modernización de infraestructura en el primer cuadro de la ciudad de Coyoca de Benítez	14'000,000.00	Desarrollo urbano

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia. Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

Anexo 41. Implementación de los Fondos Metropolitanos de Cancún, 2009-2017

Año	Programas y/o proyectos	Monto	Clasificación
2009	Pavimentación del camino a Rancho Viejo	19'904,944	Obras viales
2009	Urbanización de la Avenida Rancho Viejo	20'000,000	Obras viales
2010	Construcción del arco vial bicentenario (Ramal Sur)	47'753,540	Obras viales
2010	Obras complementarias al camino a Rancho Viejo	19'161,852	Obras viales
2010	Ampliación al relleno sanitario en la parcela 1113	18'072,191	Desarrollo urbano
2010	Estudios y proyectos complementarios de la obra construcción del arco vial bicentenario	6'445,904	Proyectos
2010	Saneamiento al relleno sanitario en la parcela 1113	4'427,502	Desarrollo urbano
2011	Reordenamiento urbano de la Av. Bonampak	22'950,000	Obras viales
2011	Prolongación de la Av. Kabah	6'450,000	Obras viales
2011	Círculo metropolitano	16'250,000	Obras viales
2011	Construcción del arco bicentenario (Ramal Norte)	24'859,645.77	Obras viales
2011	Construcción del arco bicentenario (Ramal Sur)	11'005,743.46	Obras viales
2011	Rehabilitación de la Av. López Portillo (Tramo Bonampak-Puerto Juárez)	11'523,625.77	Obras viales
2011	Programas metropolitanos de desarrollo urbano Benito Juárez-Isla Mujeres	4'421,970	Planes
2012	Estudio de factibilidad de la Zona Metropolitana Región Caribe Norte	4'193,000	Planes
2012	Programa parcial centro urbano Ciudad Mujeres	2'504,739.87	Planes
2012	Programa de desarrollo urbano reserva territorial de Ciudad Juárez	2'790,000	Planes

2012	Continuación del ramal del norte del arco bicentenario	40'000,000	Obras viales
2012	Prolongación de la Av. Kabah segunda etapa	7'122,822.33	Obras viales
2012	Circuito metropolitano segunda etapa	19'367,928.80	Obras viales
2012	Adquisición del precio parcela 196 para el centro metropolitano de manejo integral de residuos sólidos	15'000,000	Desarrollo urbano
2012	Reordenamiento urbano de la Av. Bonampak segunda etapa	6'521,509	Obras viales
2013	Programa de Desarrollo Urbano del Centro de población de Leona Vicario	4'413,020.60	Planes
2013	Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Puerto Juárez	5'295,572.73	Planes
2013	Alumbrado Público del Arco Bicentenario (1ª etapa)	37'696,482.05	Desarrollo urbano
2013	Conclusión del ramal Sur del Arco Bicentenario	2'375,606.63	Obras viales
2013	Rehabilitación del pavimento del Boulevard Costa Mujeres tramo vialidad intermunicipal (1ª etapa)	11'599,283.61	Obras viales
2013	Circuito metropolitano (3ª etapa)	18'338,871.95	Obras viales
2013	Continuación ramal norte del arco bicentenario (segunda etapa)	17'992,968.43	Obras viales
2014	Plan de Movilidad de la Zona Benito Juárez-Isla Mujeres	6'582,758.50	Plan
2014	Actualización del PDDU Península Chamuchuch	5'082,758.50	Proyecto
2014	Obras complementarias 2ª Etapa Centro Intermunicipal de Manejo Integral de Residuos Sólidos	9'350,000	Desarrollo urbano
2014	Boulevard Costero Isla Mujeres Tramo Puerto Juárez Punta Sam	30'000,000	Obras viales
2014	Celda de confinamiento 2 etapa Centro Intermunicipal de Manejo Integral de residuos sólidos	25'750,000	Obras viales
2014	Revitalización de la Zona Centro de la ciudad de Cancún	20'000,000	Desarrollo urbano

2014	Red Electrificación y alumbrado públicos en Cd. Mujeres Racho Viejo	16'000,000	Desarrollo urbano
2015	Construcción de guarrniciones y banquetas del boulevard Costa Mujeres tramo vialidad intermunicipal	17'986,175.31	Equipamiento urbano
2015	Entronque Av. Huayacán con Av. Kabah	6'746,635.52	Obras viales
2015	Actualización PDU del Centro de Población de Puerto Morelos	5'465,500	Planes
2015	Soluciones cruceros en la ZM	5'478,500	Equipamiento urbano
2015	Ciclovia Av. Huayacán	8'300,562.29	Obras para la movilidad no motorizada
2015	Alumbrado Público Av. Cancún (Las Torres)	19'599,545	Desarrollo urbano
2015	Alumbrado Público Av. Huayacán	28'056,000	Desarrollo urbano
2015	Av. Huayacán retorno	24'966,626.88	Obras viales
2016	Programa municipal de desarrollo urbano del municipio de Isla Mujeres	4'000,000	Programa
2016	Anteproyecto de sistema de transporte articulado Av. López Portillo y Av. Tulum (Zona Centro)	4'000,000	Proyecto
2016	Plan de conectividad de la Zona Metropolitana Cancún-IM con la región Caribe Norte	3'500,000	Plan
2016	Alumbrado público Av. Cancún (Las Torres) 2da etapa	8'800,000	Desarrollo urbano
2016	Av. Huayacán 3ra etapa	22'000,000	Obras viales
2016	Alumbrado público Av. Huayacán 2da etapa	16'000,000	Desarrollo urbano
2016	Ciclovia en Av. Huayacán 2da etapa	5'099,545	Obras para la movilidad no motorizada

2016	Vialidad de interconexión entre Av. Huayacán y Blvd. Colosio 1era etapa	10'500,000	Obras viales
2016	Sin información	42'700,000	Sin información
2017	Construcción de calles en las colonias Bosque, Monte Olivo, Rancherito, Triunfo y Paraíso en la Zona Continental de Isla Mujeres	15'000,000	Obras viales
2017	Construcción de calles en las colonias Américas, Oasis y Nazareno en la Zona Continental de Isla Mujeres	12'226,164	Obras viales
2017	Proyecto Ejecutivo del parque de la equidad en Benito Juárez	3'600,000	Plan
2017	Implementación de ciclovías Cancún (Zona Centro)	5'500,000	Obras para la movilidad no motorizada

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia. Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

Anexo 42. Implementación de los Fondos Metropolitanos de Puerto Vallarta

Año	Programas y/o proyectos	Monto	Clasificación
2010	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente federación	25'000,000.00	Obras viales
2010	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente Federación	9'379,362.00	Obras viales
2010	Elaboración de estudios complementarios, estudios de preinversión, regularización, adquisición de suelo y liberación de derechos de vía en vialidades de acceso al puente federación, municipio de Puerto Vallarta	15'000,000.00	Elaboración de estudios y liberación de derechos de vía en vialidades.
2011	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente sobre el río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. Segunda etapa	10'825,473.00	Obras viales
2011	Elaboración de estudios complementarios, estudios de preinversión, regularización, adquisición de suelo y liberación de derechos de vía en vialidades de acceso al puente Federación, en el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco, Segunda etapa.	10'000,000.00	Elaboración de estudios y liberación de derechos de vía en vialidades
2011	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente sobre el río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, segunda etapa	5'500,000.00	Obras viales

2011	Elaboración de estudios complementarios, estudios de preinversión, regularización, adquisición de suelo y liberación de derechos de vía en vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, Segunda etapa	15'000,000.00	Elaboración de estudios y liberación de derechos de vía en vialidades
2012	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente sobre el río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente Federación, tercera etapa, en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit tercera etapa	17'279,878.00	Obras viales
2012	Elaboración de estudios complementarios, estudios de preinversión, regularización, adquisición de suelo y liberación de derechos de vía en vialidades de acceso al puente Federación, en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit	3'373,122.00	Elaboración de estudios y liberación de derechos de vía en vialidades
2012	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente sobre el río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente federación, en el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco, tercer etapa	5'400,000.00	Obras viales
2012	Construcción de la carretera estatal Las Juntas-Ixtapa, segunda etapa, en el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco	15'250,000.00	Obras viales
2013	Pavimentación de Av. México de Av. Politécnico Nacional hasta Av. Federación con cuatro carriles a base de concreto hidráulico (Primera etapa del	18'607,859.00	Obras viales
2013	Elaboración del proyecto ejecutivo de la Av. México hasta av. Federación	2'087,000.00	Proyectos

2013	Adecuación del proyecto ejecutivo del nuevo puente sobre el río Ameca, incluyendo construcción de vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, cuarta etapa	20'694,859.50	Obras viales
2014	Construcción de vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, Quinta etapa	23'883,158.00	Obras viales
2014	Pavimentación en concreto hidráulico de Av. México hasta la Av. Federación municipal de Puerto Vallarta, 2 etapa	23'883,158.00	Obras viales
2015	Construcción vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, 6 etapa	9'902,664.30	Obras viales
2015	Colector pluvial tramo: carretera del camino Cruz de Huanacaxtle-Punta de Mita, en el km en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit	5'940,000.00	Desarrollo urbano
2015	Colector pluvial tramo: carretera federal 200 en la localidad de Mezcales, municipio de Bahía de Bandera, Nayarit	8'852,520.00	Desarrollo urbano
2015	Construcción de Puente vehicular en la Av. México Agapito Medina sobre el Río Pitillal en Fluvial Vallarta, municipio Puerto Vallarta, Jalisco	24'695,185.00	Obras viales
2016	Actualizar el Plan Municipal de Desarrollo urbano de Bahía de Banderas, Nayarit	3'695,185.00	Plan
2016	Iluminación, entronque y vialidades de acceso al puente Federación en el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit, séptima etapa	21'000,000.00	Obras viales
2016	Pavimentación en concreto hidráulico de Avenida México del 2+800 al 9+280 hasta la Avenida Federación, municipio de Puerto Vallarta, Jalisco, tercera etapa	24'695,185.00	Obras viales

2017	ZM Puerto Vallarta (Nayarit)	7'693,695.00	Sin información
2017	Construcción de puente vehicular en Arroyo la Virgen y aproches en el puente número en la Avenida Los Poetas, municipio de Puerto Vallarta, Jalisco	7'693,695.00	Obras viales

Fuente: Elaboración propia con base en la información proporcionada por el Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia. Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora] así como por la revisión hecha en la página de transparencia presupuestaria.

FUENTES

BIBLIOGRAFÍA

- Acapulco News*. (2018, 6 de mayo). Desabasto de agua en Acapulco por malos manejos en Capama, señala Adela Román. <https://noticiasacapulconews.com/2018/05/06/desabasto-agua-en-acapulco-malos-manejos-en-capama-senala-adela-roman/>. Consultado el 10 de julio de 2018.
- Aceves, L. (2016). Prólogo. En A. Iracheta (coord.). *Metrópolis y gobernanza* (pp. 9-12). México: Siglo XXI.
- Agenda de Trabajo Legislativa Metropolitana. (2004). Introducción. En L. González de Alba (comp.) *Desafío Metropolitano* (pp. 19-29). México: UNAM.
- Aguilar, A. G. (1994). Ingreso y mercado laboral en ciudades turísticas. *Ciudades*, (23), julio-septiembre, 10-17. México: RNIU.
- y Escamilla, I. (2009). Introducción. En A. G. Aguilar y I. Escamilla (coords.) *Periferia urbana. Deterioro ambiental y reestructuración metropolitana* (pp. 5-18). México: MAPorrúa.
- Alabart, A., García, S. y Giner, S. (1994). *Clase, poder y ciudadanía*. Madrid: Siglo XXI.
- Aldape, G. (2013). La configuración del espacio turístico en Cancún, México. En R. Pié i Ninot y C. J. Rosa Jiménez (coords.). *Turismo líquido* (pp. 228-245). Barcelona: Universidad Málaga-Andalucía Tech-Univesitat Politècnica de Catalunya-Instituto Hábitat Turismo.
- Animal Político*. (2014, 10 de septiembre). Corrupción y malas decisiones limitan la competitividad en las ciudades del país. www.animalpolitico.com/2014/09/acapulco-la-ciudad-menos-competitiva-del-pais. Consultado el 25 de abril de 2018.
- Antón, S. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents d' Analisi ' Geogràfica*, (32), 17-43. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Aponte, M. (2015, 18 de agosto). El transporte en Acapulco, el más jodido de México. *SDPNoticias*. www.sdpnoticias.com/nacional/2015/08/18/el-transporte-en-acapulco-el-mas-jodido-de-mexico. Consultado el 12 de julio de 2018.

- Araiza, L. (2018, 25 de enero). En franco deterioro el transporte público en Puerto Vallarta. *Radio UdeG Puerto Vallarta*. <http://udgtv.com/noticias/puerto-vallarta-noticias/franco-deterioro-transporte-publico-puerto-vallarta/>. Consultado el 13 de julio de 2018.
- Arellano, A. (2013). *La gestión metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional*. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM-El Colegio de Jalisco.
- Arnaiz, S. y Dachary, A. C. (1994). Cancún: los impactos del turismo. *Ciudades*, (24), 60-64. México: RNIU.
- Arroyo, F. (1980). Ordenación urbana y especulación turística en Cullera (Valencia). *Estudios Geográficos*, (161), 383-412.
- Ávila, P. y Luna Sánchez, E. (2013). Del ecologismo de los ricos al ecologismo de los pobres. *Revista Mexicana de Sociología*, 75(1), 63-89. México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- Ayuntamiento de Benito Juárez. (2018). Ayuntamiento brinda apoyo de agua potable para las familias de colonias irregulares. cancun.gob.mx/sala-de-prensa/ayuntaiento-brinda-apoyo-de-agua-potable-para-las-familias-de-colonias-irregulares. Consultado el 26 de julio de 2018.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). (2010). *Evaluación del Fondo Metropolitano 2006-2009*. México.
- Banco Mundial. Turismo internacional, número de arribos–México. <https://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.ARVL?locations=MX>. Consultado el 17 de julio de 2019.
- . Turismo internacional, recibos (US\$ a precios actuales). <https://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.RCPT.CD>. Consultado el 17 de julio de 2019.
- Baños, J. A. (2012). Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 20(1), 41-52. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Bassols, Á. (1959). Consideraciones geográficas y económicas en la configuración de redes de carreteras y vías férreas en México (Planteamiento general). *Revista Geográfica*, 24(50), 5-42.
- Becerril-Tinoco, C. A. (2017). Análisis sobre disponibilidad de agua en las zonas metropolitanas de México: desafíos para sus instituciones. En I. Orihuela, C. Tello, H. Solano, L. Rodríguez y C. Becerril (coords.). *Desafíos urbanos y metropolitanos en México y el mundo* (pp. 287-318). México: Contemporánea Estudios Regionales.
- Bonilian, M. (2017). Acapulco: puerta abierta del Pacífico, válvula secreta del Atlántico. En J. Olveda (coord.). *Relaciones intercoloniales, Nueva España y Filipinas* (pp. 127-146). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza Editorial.

- _____. (2004). Informe sobre la Gobernabilidad de las Áreas Metropolitanas en el Mundo Actual. En L. González de Alba (comp.) *Desafío Metropolitano* (pp. 28-88). México: UNAM.
- Borja, J. y Castells, M. (2000). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. México: Taurus.
- Bringas, N. (1999). Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano. *Región y Sociedad*, 9(17), 3-51. México: El Colegio de Sonora.
- Cabral, J. (2007). Prólogo. En J. Cabral, L. R. González y L. Gutiérrez (coords.). *Aportes para la salud mental en Puerto Vallarta* (p. 5). Guadalajara: UdeG.
- Cáceres, E. y Flora, P. (2001). Paisaje y urbanización turística: el caso del sur de Gran Canaria. *Urban*, (6), 15-34. Madrid.
- Calderón, J. y Miranda, V. (2016). El caso de la Zona Metropolitana de Cancún (ZMC). En *Modelo de ocupación urbana costera*. Mérida: AMECIDER-ITM.
- Camacho, G. (2015). *Agenda de Competitividad Riviera Nayarit*. México: SECTUR-Gobierno del Estado de Nayarit-Universidad Autónoma de Nayarit.
- Cámara de Diputados. (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*. www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_281116.pdf. Consultado el 19 de junio de 2019.
- Campos, L. (2013). *Agenda de Competitividad de Cancún*. México: SECTUR-Gobierno del Estado de Quintana Roo-Universidad de Quintana Roo.
- Capel, H. (2016). La forma urbana en la ciudad postcapitalista. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XXI(1.177), 1-33. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Capital digital* (2018). Inicia operaciones cuarta celda de relleno sanitario en Benito Juárez. www.capitalquintanaroo.com.mx/local/inicia-operaciones-cuarta-celda-de-relleno-sanitario-en-benito-juarez/. Consultado el 31 de julio de 2018.
- Cárdenas, E. (2012). *Migración interna en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. El caso de los chiapanecos en Las Jarretaderas, 1960-2010* (tesis de doctorado en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad). Guadalajara: CUAAD, UdeG.
- _____. (2013). La zona metropolitana de Puerto Vallarta y su convenio de asociación. En R. Arias (coord.). *Coordinación metropolitana y gestión pública municipal* (pp. 99-118). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- _____. (2014). Dinámicas demográficas en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. *Espacios Públicos*, 18(40), mayo-agosto, 69-93. Universidad Autónoma del Estado de México.
- _____. (2015). Actores en el desarrollo urbano. *Ciudades* (106), 37-44. Puebla : RNIU.
- _____. (2016). Crecimiento y planeación urbana en Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta (México). *Revista Investigaciones Turísticas*, (12), 99-120. <https://investigacionesturisticas.ua.es/article/view/9392>
- _____. (2016). Los fondos metropolitanos en tres áreas urbanas: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. *Provincia*, (36), 137-171. <http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/44146>

- _____. (2017a). Turismo en los principales destinos de sol y playa de Latinoamérica y El Caribe. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, (22) junio. <http://www.eumed.net/rev/turydes/22/latinoamerica-turismo.html>.
- _____. (2017b). Las políticas turísticas en México y su aplicación en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta. En A. Arellano (coord.). *Políticas Públicas y Territorio. Diseño e implementación de programas gubernamentales en Jalisco* (pp. 123-152). Zapopan: El Colegio de Jalisco- UdeG.
- _____. (2018). Gobernabilidad en las zonas metropolitanas mexicanas. El caso de Puerto Vallarta. *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad*, XXV, septiembrediciembre, 79-120. Guadalajara: UdeG.
- _____. (2019). El camino de Acapulco hacia la ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas. *Estudios y Perspectivas en Turismo*. 28(1), 226-248. Buenos Aires: Centro de Estudios e Investigaciones Turísticas.
- ____ y Arellano, A. (2016). Los Fondos Metropolitanos en tres áreas urbanas: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta. *Espacios Públicos*, 19(47), septiembrediciembre, 77-92. Estado de México: Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Autónoma del Estado de México.
- Castellanos, A. y Machuca, J. A. (comps.) (2008). *Turismo, identidades y exclusión*. México: UAM, Iztapalapa-Casa Juan Pablos.
- Castellanos, A. y París, M. D. (2005). Inmigración, identidad y exclusión socioétnica y regional en la ciudad de Cancún. En A. León, B. Canabal y R. Pimienta (coords.). *Migración, poder y procesos rurales* (pp. 131-150). México: UAM-Plaza Valdés.
- Castells, M. (1999). *La cuestión urbana*. México: Siglo XXI.
- _____. (2004). *La era de la información. Economía, Sociedad y Cultura. La Sociedad red*. Vol. 1 México: Siglo XXI.
- _____. (2006). *Problemas de investigación en sociología urbana*. México: Siglo XXI.
- Castillo, I.; Flores, O.; Espejel, A. y Sesín, J. de J. (2015). La gestión para el desarrollo de las zonas metropolitanas. El caso de la Zona Metropolitana-Puebla Tlaxcala. En I. Castillo, J. Ornelas y C. Hernández (coords.). *Las Zonas Metropolitanas. Reflexiones teóricas y estudios en el centro del país* (pp. 159-182). Tlaxcala: MAPorrúa.
- Castillo, O. y Villar, A. (2011). La conformación del espacio urbano de Cancún: una aproximación al estudio de la segregación socio-espacial. *Quivera*, 13(1), enero-junio, 83-101.
- Chias, L. (1990). Articulación de las costas mexicanas. *Revista Mexicana de Sociología* 52(3), 69-84. México: UNAM.
- Chávez, C. R. (2007). Sostenibilidad urbana en el ámbito metropolitano: de los conceptos básicos a los instrumentos de la política ambiental. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.). *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 23-34). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.

- Cisneros, M.; Velázquez, D. y Angulo, J. (2018, 11 de julio). Acapulco está colapsado y sin la ayuda federal no será fácil enfrentar los retos: Adela Román. *El Sur de Acapulco*. <https://suracapulco.mx/2018/07/11/acapulco-esta-colapsado-y-sin-la-ayuda-federal-no-sera-facil-enfrentar-los-retos-adela-roman-2/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Clancy, M. (2001). Mexican tourism: export growth and structural change since 1970. *Latin American Research Review*, 36, 128-150.
- Coll, A. (2016). *Espacio y ocio: El turismo en México*. México: UNAM.
- Colmenares, M. (2018, 19 de enero). Costaría 400 millones de pesos puente que conecte Jalisco y Nayarit. *Vallarta Independiente*. <https://vallartaindependiente.com/2018/01/19/costaria-400-millones-pesos-puente-conecte-jalisco-nayarit/>. Consultado el 1 de agosto 2018.
- _____. (27 de marzo de 2018). Pese a que Cofepris avala su uso, pobladores de Sayulita advierten que la playa no es apta. *Vallarta Independiente*. <https://vallartaindependiente.com/2018/03/27/pese-a-que-cofepris-avala-su-uso-pobladores-de-sayulita-advierten-que-playa-no-es-apta/>. Consultado el 24 de octubre de 2018.
- Comisión Nacional del Agua (CONAGUA). (2018). *Incrementan infraestructura hidroagrícola en Guerrero, para mejorar uso del agua y producción*. www.gob.mx/conagua/prensa/incrementar-infraestructura-hidroagricola-en-guerrero-para-mejorar-uso-del-agua-y-produccion. Consultado el 17 de octubre de 2018.
- Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social. (2015). *Medición de la pobreza. Anexo estadístico de pobreza a nivel municipio 2010 y 2015*. www.coneval.org.mx/Medicion/Paginas/AE_pobreza_municipal.aspx. Consultado el 18 de septiembre de 2018.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. (2011). México: Editorial Porrúa.
- Córdoba, J. (2009). Turismo, desarrollo y disneyización: ¿una cuestión de recursos o de ingenio? *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía*, (70), 33-54. UNAM.
- Coulomb, R. (2007). Poblamiento, servicios urbanos y sustentabilidad del proceso de urbanización. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.). *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 117-133). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- D Nicolas, E. (2015). Apenas para comer y pasajes, el salario en Acapulco. *Bajo Palabra*. <https://bajopalabra.com.mx/apenas-para-comer-y-pasajes-el-salario-en-acapulco>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Damián, J. C. (2018, 8 de enero). En Coyuca, pésima recolección de basura en playas. *Novedades Acapulco*. <https://novedadesaca.mx/en-coyuca-pesima-recoleccion-basura-en-playas/>. Consultado el 22 de octubre de 2018.

- De Kadt, E. (1984). *Tourism: Passport to Development? Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*. Washington: Oxford University Press.
- De la Cruz, J. A. (2005). Los intentos del desarrollo en el municipio de Santa María Huatulco, Oaxaca. En A. León, B. Canabal y R. Pimienta (coords). *Migración, poder y procesos rurales* (pp. 163-182). México: UAM-Plaza y Valdés.
- Del Castillo, A. (2015, 2 de febrero). Humedales de Bahía de Banderas, en extinción. *Milenio*. www.milenio.com/estados/humedales-de-bahia-de-banderas-en-extincion. Consultado el 4 de julio de 2019.
- Del Villar, E. (2007). Servicios urbanos y sustentabilidad metropolitana. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.). *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 133-140). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Diario de Vallarta y Nayarit*. (2019, 21 de marzo). Sistema integral de disposición de residuos: orgullo de Bahía de Banderas. *Diario de Vallarta y Nayarit*. <https://diariodevallarta.com/planta-de-separacion-de-desechos-solidos-bahia-de-banderas/>. Consultado el 3 de julio de 2019.
- Diario de Yucatán*. (2018, 28 de febrero). Transporte público cada vez peor en Cancún, señala empresarios. www.yucatan.com.mx/mexico/quintana-roo/transporte-publico-cada-vez-peor-en-cancun-senala-empresarios. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Díaz, C. (2013). Transformación y urbanización del frente costero español. En R. Pié i Ninot y C. J. Rosa (coords.). *Turismo líquido* (pp. 192-205). Barcelona: Universidad Málaga-Andalucía Tech-Univesitat Politècnica de Catalunya-Institut Hàbitat Turismo.
- Diez de Bonilla, J. (2007). El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades. Retos de la normatividad del desarrollo metropolitano en México. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.) *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 15-23). México.: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Eibenschutz, R. (2007). Mecanismos de coordinación metropolitana para la prestación de servicios urbanos. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.). *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 107-117). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Everitt, J.; Massam, R.; Chávez, R. M.; Espinosa, R. y Andrade, E. (2008). The imprints of tourism on Puerto Vallarta, Jalisco, Mexico, *Le Géographe candien*, 52(1), 83-104.
- Excélsior*. (2011, 26 de abril). El otro Acapulco: reportan alta contaminación en playas. <https://www.excelsior.com.mx/2011/07/26/nacional/756133>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Fajardo, V.; Blanco, S. y SIPSE (2018, 30 de mayo). Cancún da la espalda a taxistas y apoya Ley de Movilidad. *Novedades Quintana Roo*. <https://sipse.com/novedades/>

- total-respaldo-ciudadano-empresarios-gobierno-nueva-ley-movilidad-rechaza-manifestaciones-protestas-sindicatos-taxistas-novedades-quintana-roo-298174.html. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Faudoa, J. (2018, 17 de enero). Hoteles más sustentables es la meta en Cancún. *La Verdad Noticias*. <https://laverdadnoticias.com/ecologia/Hoteles-mas-sustentables-es-la-meta-en-Cancun-20180117-0004.html>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Flores, E. (2018, 4 de abril). Paro de transporte público en Acapulco sufre represalia del narco. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/528527/paro-de-transporte-publico-en-acapulco-sufre-represalia-del-narco>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Flores, I. (2017, 23 de noviembre). Aumenta la acumulación de basura en calles de Acapulco, Guerrero. *Noticieros Televisa*. <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/aumenta-acumulacion-basura-calles-acapulco-guerrero/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- _____. (2018, 21 de febrero). Veinte colonias de Acapulco llevan más de un mes sin agua. *Noticieros Televisa*. Acapulco. <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/veinte-colonias-acapulco-llevan-mas-mes-agua/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- _____. (2018, 28 de febrero). Implementan operativo de seguridad en escuelas de Acapulco. *Televisa News*. Acapulco. <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/implementan-operativo-seguridad-escuelas-acapulco/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Fonseca, L. (2018, 24 de marzo). Arranca primera etapa de ruta empresa en Puerto Vallarta. *El Informador*. <https://www.informador.mx/jalisco/Arranca-primer-etapa-de-ruta-empresa-en-Puerto-Vallarta-20180324-0065.html>. Consultado el 13 de julio de 2018.
- Franco, M. D. (2007). México y las ciudades del mundo. En S. Moreno y G. Meixueiro (coords.). *El desarrollo metropolitano y la sustentabilidad de las ciudades* (pp. 79-86). México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- Frías, J. (2018, 18 de julio). Urge actualizar atlas de riesgos de Bahía de Banderas, data del 2012. *Vallarta Independiente*. <https://vallartaindependiente.com/2018/07/18/urge-actualizar-atlas-de-riesgos-de-bahia-de-banderas-data-del-2012/>. Consultado el 25 de octubre de 2018.
- Galarce, K. (2018, 3 de marzo). Hay poco desempleo en la entidad pero es alta la informalidad: Campa Cifrián. *El Sur de Acapulco*. <https://suracapulco.mx/impreso/5/hay-poco-desempleo-en-la-entidad-pero-es-alta-la-informalidad-campa-cifrian/>. Consultado el 22 de octubre de 2018.
- García, A. (1979). *Cancún. Turismo y Subdesarrollo Regional*. México: UNAM.
- García, R. (2017, 22 de agosto). Aguas negras contaminan playas y esteros de Nuevo Vallarta: ACV. *Diario de Nayarit*. <https://diariodenayarit.mx/2017/08/22/aguas-negras-contaminan-playas-y-esteros-de-nuevo-vallarta-acv/>. Consultado el 24 de octubre de 2018.

- Garibay, R. (1979). *Acapulco*. México: Editorial Grijalbo.
- Garrocho, C. (1995a). El centro de la zona metropolitana de la Ciudad de México: ¿auge o decadencia?. En C. Garrocho y J. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 63-105). México: El Colegio Mexiquense y Secretaría de Desarrollo Social.
- _____. (1995b). Sistemas Metropolitanos: reflexiones sobre algunos aspectos del desarrollo metropolitano y recomendaciones de acción. En C. Garrocho y J. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 555-574). México: El Colegio Mexiquense y Secretaría de Desarrollo Social.
- Garza, G. (1985). *El proceso de industrialización de la ciudad de México 1821-1970*. México: El Colegio de México.
- _____. (1996). *Cincuenta años de investigación urbana y regional en México, 1940-1991*. México: El Colegio de México.
- _____. (2003). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- _____. (2010). La transformación urbana de México, 1970-2020. En G. Garza y M. Schteingart (coords.). *Los grandes problemas de México*. Vol. 2 (pp. 31-86). México: El Colegio de México.
- Getino, O. (1987). *Turismo y desarrollo en América Latina*. México: Editorial Limusa.
- Gilbert, C. (2009). El paraíso antes y después del turismo. En P. Núñez y R. Rodríguez (coords.). *Sociedad y Economía. Estudios sobre Puerto Vallarta y su región* (pp. 25-45). Puerto Vallarta: UdeG.
- Gobierno del Estado de Guerrero. (2009). *Acuerdo por el que se crea el Consejo para el Desarrollo Metropolitano del Municipio de Acapulco*. http://transparencia.diputados.gob.mx/upload/upload_files/ESCFIN_F_14-10-2009_T_1255532195_R_3.pdf.
- Gobierno del Estado de Quintana Roo. (2016-2022). *Visión Regional y Metropolitana*. www.groo.ogb.mx/eje-5-crecimiento-ordenado-con-sustentabilidad-ambiental/visión-regional-y-metropolitana. Consultado el 24 de julio de 2018.
- Gómez, S. (2014). *Agenda de Competitividad Puerto Vallarta*. México: SECTUR-Gobierno del Estado de Jalisco-UdeG.
- González de Alba, L. (2004). Introducción. En L. González de Alba, J. Borja, W. Hernández, F. De Alba, A. Iracheta, C. Morales y S. García (comps.). *Desafío Metropolitano* (pp. 10-17). México: UNAM.
- Gurrea, J. (2013, 12 de marzo). El turismo extranjero huyó de Acapulco. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/politica/el-turismo-extranjero-huyo-de-acapulco>.
- Gutiérrez, E. y González, E. (2010). *De las teorías del desarrollo al desarrollo sustentable: construcción de un enfoque multidisciplinario*. México: Siglo XXI-Universidad Autónoma de Nuevo León.
- H. Ayuntamiento de Acapulco. (2016, 8 de abril). *Encabeza Evodio sesión ordinaria del Comité de Playas Limpias de Acapulco*. <http://acapulco.gob.mx/2016/04/08/>

- encabeza-evodio-sesion-ordinaria-del-comite-playas-limpias-acapulco/. Consultado el 12 de julio de 2018
- H. Ayuntamiento de Benito Juárez. (2017, 10 de septiembre). *Afina siresol ambicioso programa de separación de basura*. [cancun.gob.mx/sala-de-prensa/afina-siresol-ambicioso-programa-de-separación-de-basura](http://cancun.gob.mx/sala-de-prensa/afina-siresol-ambicioso-programa-de-separacion-de-basura). Consultado el 12 de julio de 2018
- Harvey, D. (1989). *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI.
- _____. (2012). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu ediciones.
- Héau, C. (2013). Bahías de Huatulco: las múltiples facetas sociales de un desarrollo turístico. C. Oehmichen (ed.). *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo* (pp. 139-192). México: Instituto de Investigaciones Antropológicas, UAM.
- Herbert, J. (2018). Acapulco Timeless. *Letras Libres*, (230), pp. 6-15.
- Hernández, E. de la P. y Chapa, J. B. (coords.) (2011). *Transformaciones recientes en la zona metropolitana de Guadalajara. Economía, gobierno y resistencia social*. Guadalajara: UdeG.
- Hidogo, S. (2018, 12 de abril). Impulsan cultura de reciclaje de basura. *Luces del Siglo*. <http://www.lucesdelsiglo.com/noticias/impulsan-cultura-de-reciclaje-de-basura/49744>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Hiernaux, D. (1994). En busca del Edén: turismo y territorio en las sociedades modernas. *Ciudades*, (23), julio-septiembre, 24-30. México: RNIU, México.
- _____. (1999). Cancun bliss. En D. R. Jud y S. S. Fainstein. *The Tourist City*. New Haven and London: Yale University Press.
- _____. (2005). La promoción inmobiliaria y el turismo residencial: el caso mexicano. *Scripta Nova*, IX(194). España: Universidad de Barcelona.
- _____. (2010). Acapulco: nuevos espacios y estilos de vida. En D. Hiernaux (coord.). *Las segundas residencias en México: un balance* (pp. 99-117). México: Plaza y Valdés Editores-Universidad del Caribe, Colección Geografía.
- _____. (2018). Más de tres décadas de investigación turística en México: Algunas reflexiones. *Dimensiones Turísticas*, 2(2), 123-132.
- _____. y Rodríguez, M. (1991). Las ciudades del turismo. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, XXXVI, Nueva época julio-septiembre, 11-26.
- Hinojosa, A. Y. (2017, 20 de abril). 500 toneladas al día de basura en semana santa ensucian la ciudad. *Vallarta independiente*. <https://vallartaindependiente.com/2017/04/20/500-toneladas-al-dia-de-basura-en-semana-santa-ensucian-la-ciudad/>. Consultado 13 de julio de 2018.
- Huerta, E. (2017, 4 de febrero). Inversión de 700 millones de pesos en obra pública para Cancún. *Mexico News Network*. <http://www.mexiconewsnetwork.com/es/noticias/inversion-millones-obra-publica-cancun/>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- El Informador* (2012, 16 de diciembre). Identifican potencial en residuos y su estrategia de comercialización. [https://www.informador.mx/Tecnologia/Identifican-potencial-en-residuos-y-su-estrategia-de-comercialización](https://www.informador.mx/Tecnologia/Identifican-potencial-en-residuos-y-su-estrategia-de-comercializacion).

cial-en-residuos-y-su-estrategia-de-comercializacion-20121216-0043.html. Consultado el 12 de julio de 2018.

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (1950). Séptimo Censo General de Población 1950. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1950/default.html>. Consultado el 11 de junio de 2018.
- _____. (1960). VIII Censo General de Población 1960. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1960/default.html>. Consultado el 14 de junio de 2018.
- _____. (1970). IX Censo General de Población 1970. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1970/default.html>. Consultado el 12 de junio de 2018.
- _____. (1980). X Censo General de Población y Vivienda 1980. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1980/default.html>. Consultado el 13 de junio de 2018.
- _____. (1990). Censo General de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1990/default.html>. Consultado el 22 de abril del 2019.
- _____. (1995). Censo de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/1995/default.html>. Consultado en agosto de 2013.
- _____. (2000). Censo General de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/default.html>. Consultado el 25 de abril del 2019.
- _____. (2005). Censo de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2005/default.html>. Consultado en agosto de 2013.
- _____. (2010). Censo General de Población y Vivienda. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>. Consultado el 30 de abril del 2019.
- _____. (2014a). Marco geoestadístico. Versión 6.2 (denue 01/2018). <http://www.beta.inegi.org.mx/temas/mapas/mg/>
- _____. (2014b). Zonas metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos. Censos económicos. http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/CE_2014/702825087227.pdf. Consultado el 10 de marzo de 2018.
- _____. (2015). Encuesta Intercensal, 2015. <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/> Consultado el 26 de marzo de 2018.
- _____. (2015). Encuesta Intercensal. Información proporcionada por el Laboratorio de Microdatos
- _____. (2017). Anuario estadístico y geográfico de Nayarit. www.datatur.sectur.gob.mx/ITXef_Docs/NAY_ANUARIO_PDF.pdf. Consultado el 21 de marzo de 2018.
- _____. (2019). Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana. Comunicado de prensa. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2019/.../ensu2019_04.pdf. Consultado el 14 de junio de 2019.
- Infoqroo (2018, 1 de abril). Llegarán a Cancún cerca de 40 millones de pesos de programa federal de Seguridad Pública (Fortaseg). *Galu Comunicación*. <http://www.galucomunicacion.com/llegaran-a-cancun-cerca-de-40-millones-de-pesos-de-programa-federal-de-seguridad-publica-fortaseg/>. Consultado el 11 de julio de 2018.

- IQCancún*. (2017, 14 de septiembre). Juan Carrillo presenta propuestas a subsecretario de SEMARNAT. www.iqcancun.com/juan-carrillo-presenta-pro-puestas-a-subsecretario-de-la-semarnat/. Consultado el 2 de octubre de 2018.
- Iracheta, A. (1995). El nuevo contexto de la planeación metropolitana de la Ciudad de México. En C. Garrocho y J. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 337-362). México: El Colegio Mexiquense y Secretaría de Desarrollo Social.
- _____. (2010). El fenómeno metropolitano en México. *Economía y Sociedad*, XIV(25), enero-junio, 153-179. México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- _____. (2016). Estudio Introductorio. En A. Iracheta (coord.). *Metrópolis y gobernanza* (pp. 13-42). México: Siglo XXI.
- _____ e Iracheta, J. (2014). *Evaluación de los Fondos Metropolitano y Regional del Gobierno Federal Mexicano*. México: CIDE-Centro CLEAR para América Latina, SHCP-BID-Colegio Mexiquense-Centro Eure, México.
- Jiménez, A. (1993). *Turismo. Estructura y desarrollo. La estructura funcional del turismo internacional y la política turística de México. Desarrollo histórico. 1945-1990*. México: McGraw-Hill.
- _____ y Sosa, P. (2007). Desarrollo del turismo, impactos sociales y la planeación de ciudades turísticas: el caso de Cancún. En C. Silva y A. Iracheta. *El futuro de las ciudades y el turismo. Memorias del VIII Seminario-Taller Internacional de la red mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad* (pp. 221-243). México: El Colegio Mexiquense-Instituto de Planeación de Desarrollo Urbano, Municipio de Benito Juárez.
- La Jornada Maya* (2018, 6 de junio). Presenta Mara Lezama su proyecto ambiental. <https://www.lajornadamaya.mx/2018-06-06/Presenta-Mara-Lezama-su-proyecto-ambiental>. Consultado el 2 de octubre de 2018.
- Klink, J. (2003). Perspectivas recientes sobre la organización metropolitana. Funciones y gobernabilidad. En E. Rojas, J. Cuadro y J. M. Fernández (eds.). *Gobernar las metrópolis* (pp. 127-194). Washington D.C: BID y Universidad de Henares.
- Lefèvre, C. (2003). Gobernabilidad democrática de las áreas metropolitanas. Experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas. En E. Rojas, J. Cuadro y J. M. Fernández (eds.). *Gobernar las metrópolis* (pp. 195-262). Washington D.C.: BID y Universidad de Henares.
- Legislatura del Estado de Quintana Roo. (2001). *Dictamen de la cuenta pública del honorable tribunal superior de justicia, ejercicio fiscal, 1999*. http://documentos.congresoqroo.gob.mx/historial/09_legislatura/decretos/3anio/1PO/dec103/D0920010621002.pdf. Consultado el 26 de julio 2018.
- Lezama, J. L. (2010). Sociedad, medio ambiente y política ambiental, 1970-2000. En J. L. Lezama y B. Graizbord (coords.). *Los grandes problemas de México. VI. Medio ambiente* (pp. 23-60). México: El Colegio de México.

- Lira, M. (2014, 30 de abril). Puerto Vallarta, paraíso para comercio informal. *Noticias PV*. <http://www.noticiaspv.com/puerto-vallarta-paraíso-para-comercio-informal/>. Consultado el 24 de agosto de 2018.
- _____. (2016, 5 de octubre). Principal problema de salud aquí, enfermedades respiratorias y de diarrea. *Noticias PV*. www.noticiaspv.com/principal-problema-de-salud-aqui-enfermedades-respiratorias-y-de-diarrea/. Consultado el 27 de agosto de 2018.
- López, I. (2019, 8 de julio). Cinco playas de Acapulco rebasan límites recomendados de bacterias fecales. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/591556/cinco-playas-de-acapulco-rebasan-limites-recomendados-de-bacterias-fecales>. Consultado el 11 de julio de 2019.
- Luces del Siglo* (2017, 22 de mayo). Ahoga basura a Isla Mujeres. www.lucesdelsiglo.com/noticias/ahoga-basura-a-isla-mujeres/35986. Consultado el 24 de octubre de 2018.
- Machuca, J. A. y Ramírez, M. A. (1994). El turismo como cultura transnacional. *Ciudades*, (23), julio-septiembre, 3-9. México: RNIU.
- Macías, Y. (2017, 26 de septiembre). Trabajan Canaco y Gobierno para disminuir el comercio informal. *Región Mx Noticias*. <http://rnxnoticias.com/puerto-vallarta/trabajan-canaco-y-gobierno-para-disminuir-el-comercio-informal/>. Consultado el 24 de agosto de 2018.
- Macronews Noticias Cancún* (2017, 14 de noviembre). Cancún tiene grave problema de relleno sanitario y deuda millonaria con isla mujeres, que tiene que pagar este año. <https://macronews.mx/estado/quintana-roo/benito-juarez/cancun-tiene-grave-problema-de-relleno-sanitario-y-deuda-millonaria-con-isla-mujeres-que-tiene-que-pagar-este-ano/>. Consultado el 31 de julio de 2018.
- Magaña, M. (2018, 23 de marzo). Tiene Cancún el agua más cara del país. *Luces del Siglo*. www.lucesdelsiglo.com/noticias/tiene-cancun-el-agua-mas-cara-del-pais/48930. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Marín, G. (2008). Territorios de resistencia, integración mercantil y producción del espacio turístico en Quintana Roo: trayectorias y transformaciones del mundo maya. En A. Castellanos y J. A. Machuca (comps.). *Turismo, identidades y exclusión* (pp. 189-211). México: UAM, Iztapalapa-Casa Juan Pablos.
- _____. (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos de porvenir. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 24(1), enero-abril, 97-141. México: El Colegio de México.
- Martí, F. (1985). *Cancún, fantasía de banqueros: la construcción de una ciudad turística a partir de cero*. México: Editorial Uno.
- Martínez, J. (2017, 18 de octubre). Perciben mejor seguridad en Puerto Vallarta. *Milenio*. <http://www.milenio.com/policia/perciben-mejor-seguridad-en-puerto-vallarta>. Consultado el 13 de julio de 2018.

- Martínez, L. (2016, 21 de junio). Rebasada la red de drenaje. *Tribuna de la Bahía*. www.tribunadelabahia.com.mx/rebasada-la-red-de-drenaje/. Consultado el 13 de julio del 2018.
- Martínez, M. A. (2014, 15 de junio). Activistas acusan al Alcalde de Puerto Vallarta de permitir basurero que contamina; un juez ordenó el cierre. *Sin Embargo*. <https://www.sinembargo.mx/15-06-2014/1024812>. Consultado el 03 de julio de 2019.
- Martínez, P. (2015). Carcho Peralta: un empresario hotelero en la ciudad de México (1944-1950). En M. Palacio (coord.). *Negocios, empresarios y entornos políticos en México, 1827-1958* (pp. 263-290). México: El Colegio de México.
- Mathes, M. (1976). Piratas en la Costa de Nueva Galicia en el siglo XVII. En M. Mathes (coord.) *Documentación Histórica Mexicana* (p. 6). Guadalajara: Librería Font.
- Matus, C. (2017, 6 de julio). ¿Qué alcanza con el salario mínimo en Cancún? *La Verdad Noticias*. <https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Que-alcanza-con-el-salario-minimo-en-Cancun-20170706-0046.html>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Mayntz, R. (2005). Nuevos desafíos de la teoría de la gobernanza. En A. Cerrillo i Martínez (coord.). *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia*, 83-99. Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.
- Mazón, T. (2001). *Sociología del turismo*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.
- Merchand, M. A. y Núñez, P. (2009). ¿Puerto Vallarta, un espacio sostenible o en declive?. En P. Núñez y R. Rodríguez (coords.). *Sociedad y Economía. Estudios sobre Puerto Vallarta y su región* (pp. 11-24). Puerto Vallarta: UdeG.
- Miranda, F. (2019, 12 de abril). Por alerta sanitaria, Sayulita no es apta para bañistas estas vacaciones. *Milenio*. <https://www.milenio.com/ciencia-y-salud/medioambiente/sayulita-no-apta-para-bañistas-estas-vacaciones>. Consultado el 04 de julio de 2019.
- Molina, S. (2007). *Política turística en México*. México: Editorial Trillas.
- Montalvo, T. (2010, 6 de diciembre). El mal manejo de aguas residuales de Cancún daña al sistemas de arrecifes. *Expansión*. <https://expansion.mx/planetacnn/2010/12/06/el-mal-manejo-de-aguas-residuales-de-cancun-dana-al-sistemas-de-arrecifes>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Montalvo, Y. (2017, 20 de octubre). Sin solución, problema de recolección de basura en Cancún. *Diario Imagen Quintana Roo*. <http://diarioimagenqroo.mx/noticias/?p=127935>. Consultado el 28 de marzo 2018.
- Montes de Oca, C. (2001). *Puerto Vallarta en mis recuerdos*. Puerto Vallarta: UdeG.
- Mora Valencia, D. (2019, 3 de julio). Escenario complicado para dotar de más agua potable a PV. *Mirada Informativa*. <http://miradainformativa.com/2019/03/01/escenario-complicado-para-dotar-de-mas-agua-potable-a-pv/>. Consultado el 3 de julio de 2019.

- Morales, B. (2013). Migración y mercantilización de la cultura: nahuas en los hoteles de Playa del Carmen. En C. Oehmichen (ed.). *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo* (pp. 261-292). México: Instituto de Investigaciones Antropológicas, UAM.
- Morales, J. (2015, 17 de junio). Arroja la Promotora de Playas los desechos en el basurero, pero de Coyuca de Benítez. *Sur Acapulco*. <https://suracapulco.mx/impreso/4/arroja-la-promotora-de-playas-los-desechos-en-el-basurero-pero-de-coyuca-de-benitez/>. Consultado el 22 de octubre de 2018.
- Moreno Pérez, S. (2006). *La gestión, coordinación y gobernabilidad de las metrópolis*. México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública.
- _____. (2010). *Los resultados de los fondos metropolitanos en México*. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública. Cámara de Diputados, Documento de Trabajo, núm. 87.
- Moya, L. (2013). *El Fondo Metropolitano: Hacia un nuevo marco de implementación de la política pública regional-metropolitana. Análisis comparado de resultados de las zonas metropolitanas de Guadalajara y el Valle de México* (tesis de maestría). México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. www.flacso.edu.mx/biblioiberoamericana. Consultado el 20 de junio de 2014.
- Mullins, P. (1991). Tourism urbanization, *International Journal of Urban and Regional Science*, 15(3), 326-342.
- Munguía, C. (1997). *Panorama histórico de Puerto Vallarta y de la Bahía de Banderas*. México: Secretaría de Cultura de Gobierno de Jalisco/Ayuntamiento de Puerto Vallarta.
- Navarrete, C. (2018a). Estudio introductorio: reflexionar la cuestión metropolitana en clave de gobernanza. En C. Navarrete y D. Robles (coords.). *La cuestión metropolitana en Gobernanza. Aproximaciones teóricas y estudios de caso* (pp. 11-30). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- _____. (2018b). Redes e instituciones informales como marcos explicativos de la gobernanza metropolitana. En C. Navarrete y D. Robles (coords.). *La cuestión metropolitana en Gobernanza. Aproximaciones teóricas y estudios de caso* (pp. 33-60). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Negrete, M. E. (1995). Evolución de las zonas metropolitanas en México. En C. Garrocho y C. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 19-46). México: El Colegio Mexiquense y Secretaría de Desarrollo Social.
- NNC. (2018, 16 de mayo). Seguridad y Turismo, Prioritarios en el Proyecto de Arturo Dávalos. <https://nnc.mx/articulo/portada/seguridad-y-turismo--prioritarios-en-el-proyecto-de-arturo-davalos/1526448388>. Consultado el 2 de octubre de 2018
- Nogué, J. y Rufí, J. V. (2001). Introducción: globalización, identidad y escala. La aportación del posmodernismo y de la geopolítica crítica. En (coords.) *Geopolítica, identidad y globalización* (pp. 11-27). España: Ariel.

- Nogués, A.M. (2009). Genealogía de la difícil relación entre antropología social y turismo. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 7(1), 43-56. Tenerife.
- Noticaribe* (2013, 4 de febrero). Al 85%, la construcción de la celda del nuevo relleno sanitario. <http://noticaribe.com.mx/2013/02/04/al-85-la-construccion-de-la-celda-del-nuevo-relleno-sanitario/>. Consultado el 31 de julio de 2018.
- Noticias Canal 10* (2018, 8 de septiembre). Crece comercio informal en Isla Mujeres. <https://noticias.canal10.tv/nota/municipios/crece-comercio-informal-en-isla-mujeres-2018-09-08>. Consultado el 23 de octubre de 2018.
- Noticias PV* (2017, 26 de marzo). Necesaria ciudad de la salud en Puerto Vallarta. <http://www.noticiaspv.com.mx/necesaria-ciudad-de-la-salud-en-puerto-vallarta/>. Consultado el 27 de agosto de 2018.
- _____. (2017, 6 de julio). Puerto Vallarta da un paso trascendental en materia de seguridad. <http://www.noticiaspv.com/puerto-vallarta-da-un-paso-trascendental-en-materia-de-seguridad/>. Consultado el 27 de agosto de 2018.
- Notivallarta* (2018, 29 de enero). Realizan primera sesión del Consejo Ciudadano de Seguridad Pública de Puerto Vallarta del 2018. <http://notivallarta.com/2018/01/29/realizan-primera-sesion-del-consejo-ciudadano-de-seguridad-publica-de-puerto-vallarta-del-2018/>. Consultado el 27 de agosto del 2018.
- Novedades Acapulco* (2017, 6 de noviembre). Millonaria inversión en agua potable en Coyuca de Benítez. <https://novedadesaca.mx/inversion-atua-potable-coyuca-benitez>. Consultado el 17 de octubre de 2018.
- Ocampo, L. F. (1994). Tendencias del desarrollo en Acapulco. *Ciudades*, (23), julio-septiembre, 39-43. México: RINUI.
- Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort. *Revista Alteridades*, 40(20). México.
- _____. (2013). Una mirada antropológica al fenómeno del turismo. En C. Oehmichen (ed.) *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo* (pp. 35-72). México: Instituto de Investigaciones Antropológicas, UAM.
- Olveda, J. (2011). *La costa de la Nueva Galicia. Conquista y Colonización*. Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU)-Hábitat y Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) (2011). *Estado de las ciudades de México, 2011*. México: ONU-SEDESOL.
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (2018). *Entender el turismo, Glosario Básico*. <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>. Consultado el 2 de abril de 2018.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2016). El siglo metropolitano comprender la urbanización y sus consecuencias hitos de las políticas. En A. Iracheta (coord.). *Metrópolis y gobernanza* (pp. 43-56). México: Siglo XXI.

- Orozco, M. y Palmerín, A. (2011). *Reporte de la Gestión del Fondo Metropolitano. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*. México.
- Orozco, O. (2019, 10 de abril). Invertirán 950 MDP, para 50 obras en Nayarit. *MegaNoticias*. <https://www.meganoticias.mx/tepic/noticia/invertiran-950-mdp-para-50-obras-en-nayarit/68383>. Consultado el 4 de julio de 2019.
- Osorio, I. (1994). Impactos del turismo sobre la desigualdad social. *Ciudades*, (23), julio-septiembre, 31-38. México: RNIU.
- Oteiza, T. (1973). *Acapulco. La ciudad de las Naos de Oriente y de las sirenas modernas*. México: Editorial Diana.
- Pacheco, O. (2016, 5 de mayo). Condiciona Coyuca de Benítez adhesión a Mando Único. *Bajo Palabra*. <https://bajopalabra.com.mx/condiciona-coyuca-de-benitez-adhesion-a-mando-unico>. Consultado el 19 de octubre de 2018.
- Padilla, L. (2014, 12 de noviembre). Se agudiza la crisis económica tras lo ocurrido en Iguala. *Milenio*. <http://www.milenio.com/estados/se-agudiza-la-crisis-economica-tras-lo-ocurrido-en-iguala>.
- Pastor, H. (2014). *Agenda de Competitividad de Acapulco*. México: Secretaría de Turismo-Gobierno del Estado de Guerrero-Universidad Autónoma de Guerrero.
- Pat, B. (2017, 3 de abril). Novatada de Sefiplan con el Fondo Metropolitano. *Novedades Quintana Roo*. <https://sipse.com/novedades/novatada-de-sefiplan-con-recursos-federales-248884.html>. Consultado el 23 de julio de 2018.
- _____. (2017, 5 de diciembre). Quita Federación dinero del Fondo Metropolitano. *Novedades Quintana Roo*. <https://sipse.com/novedades/fondo-metropolitano-recursos-inversion-zona-continental-isla-mujeres-cancun-277810.htm>. Consultado el 25 de abril del 2018.
- Pearce, D. (1988). *Desarrollo turístico*. México: Editorial Trillas.
- Pérez, E. (2010). Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta. *Región y Sociedad*, XXIII(49). México: El Colegio de Sonora.
- _____. y Santos, C. (2008). Urbanización y migración entre ciudades, 1995-2000. Un análisis multinivel. *Papeles de población*, (56), abril-junio, 173-214. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Pérez, T. y SIPSE (2015, 9 de noviembre). Casas colapsan drenaje sanitario en Cancún. *Novedades Quintana Roo*. <https://sipse.com/novedades/casas-colapsan-drenaje-sanitario-en-cancun-viviendas-lluvias-aguas-pluviales-cancun-177726.html>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Perló, M. (2004). Presentación. En L. González de Alba (comp.) *Desafío Metropolitano* (pp. 11-13). México: UNAM.
- Peters, G. y Pierre, J. (2005). Por qué ahora el interés de la gobernanza. En A. Cerrillo i Martínez (coord.). *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia* (pp. 37-56). Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.
- Pié i Ninot, R. y Rosa Jiménez, C. (2013). Un turismo sin arquitectura o una arquitectura sin argumento. En R. Pié i Ninot y C. J. Rosa (coords.). *Turismo*

- líquido* (pp. 6-11). Barcelona: Universidad Málaga-Andalucía Tech-Univesitat Politècnica de Catalunya-Instituto Hábitat Turismo.
- Pinzón, G. (2011). *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*. México: UNAM e Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Pírez, P. (2016). El gobierno metropolitano como gobernabilidad entre la autorregulación y la orientación política. En A. Iracheta (coord.). *Metrópolis y gobernanza* (pp. 83-107). México: Siglo XXI.
- Prats i Catalá, J. (2005). Modos de gobernación de las sociedades globales. En A. Cerrillo i Martínez (coord.). *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia* (pp. 145-172). Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.
- Quiroz, H. (2008). *Ciudades mexicanas del siglo XX*. México: UNAM.
- Ramírez de la Cruz, E. (2012). Instituciones y gobernanza metropolitana: una primera aproximación al caso de México. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 27(2), 491-520.
- Ramírez, J. M. (1986). Turismo y medio ambiente: El caso de Acapulco. *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, 2(3), 479-512.
- _____. (1999). Gobernabilidad y ciudadanía política en las áreas metropolitanas. *Espiral Estudios sobre Estado y Sociedad*, 16. <http://espiral.cucsh.udg.mx/index.php/EEES/article/view/1131>. Consultado el 20 de junio de 2019.
- _____. y Safa, P. (2009). Tendencias y retos recientes en tres metrópolis mexicanas: Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. *Cuadernos de Antropología Social*, (30), 77-92. Argentina: Universidad de Buenos Aires.
- Ramírez, P.; Valner, G. y López, O. (s.f.). *El fenómeno de conurbación en el sistema jurídico mexicano*. Mecanuscrito.
- Ramírez, R. (2015, 12 de agosto). Desempleo, principal problema de la juventud de Acapulco. *Bajo Palabra*. <https://bajopalabra.com.mx/desempleo-principal-problema-de-la-juventud-de-acapulco>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Ratzel, F. (2009). *Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874 y 1875*. México: Editorial Herder.
- Región Mx* (2016, 21 de octubre). Implementarán la separación de residuos sólidos en edificios públicos. *Noticias PV*. <http://www.regionmx.net/puerto-vallarta/gobierno/implementaran-separacion-de-residuos-solidos-en-edificios-publicos/>. Consultado el 13 de julio de 2018.
- Reglas de Operación del Fondo Metropolitano. (2014, 4 de marzo). *Diario Oficial de la Federación*.
- Reyes, S. (2018, 26 de marzo). Optimizarán movilidad en Cancún. *Quintana Roo Hoy*. <http://quintanaroooy.com/cancun/optimizaran-movilidad-en-cancun/>. Consultado el 30 de abril de 2018.
- Rodhes, A. W. (2005). La nueva gobernanza: gobernar sin gobierno. En A. Cerrillo i Martínez (coord.). *La gobernanza hoy: 10 textos de referencia* (pp. 99-123). Madrid: Instituto Nacional de Administración Pública.

- Rodríguez, L. (2017). Elementos para un diagnóstico de la inclusión social en las grandes ciudades y zonas metropolitanas de México. En I. Orihuela, C. Tello, H. Solano, L. Rodríguez y C. Becerril (coords.), *Desafíos urbanos y metropolitanos en México y el mundo* (pp. 19-47). México: Contemporánea Estudios Regionales.
- Rosey, A. (2017, 22 de octubre). El 80% de Acapulco sin agua. *Novedades Acapulco*. <https://novedadesaca.mx/80-acapulco-sin-agua/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Sabatini, F. (2015). La ruptura del patrón de segregación y su resignificado teórico y práctico. En A. G. Aguilar y I. Escamilla (coords.) *Segregación urbana y espacios de exclusión. Ejemplos de México y América Latina* (pp. 25-46). México: MAPorrúa.
- Salazar, A. M. (2013). Dinámicas sociopolíticas del turismo internacional y las segundas residencias en la Riviera Nayarit. En C. Oehmichen (ed.). *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo* (pp. 111-138). México: Instituto de Investigaciones Antropológicas, UAM.
- Salinas, L. (2017). Gestión metropolitana en la zona metropolitana del Valle de México: entre la legalidad y la voluntad política. *Papeles de población*, 23(91), 143-169.
- Salmerón, A. (2017, 21 de febrero). La violencia de Acapulco afecta a Coyuca de Benítez, lamenta seguridad pública municipal. *El Sur de Acapulco*. <https://suracapulco.mx/impreso/2/la-violencia-de-acapulco-afecta-a-coyuca-de-benitez-lamenta-seguridad-publica-municipal>. Consultado el 19 de octubre de 2018.
- Sandoval, P. (2018). *El papel de las ciudades en la competencia global: condiciones y factores para una competitividad sustentable*. Guadalajara: CUAAD, UdeG.
- Santamaría, A. (2002). *Los años dorados del turismo en Mazatlán*. Mazatlán: Horson Ediciones Escolares.
- Santos, J. (2019, 19 de febrero). Provocan ecicidio obras de tramo carretero Las Varas-Vallarta: ONG. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2019/02/19/estados/025n1est>. Consultado el 4 de julio de 2019.
- _____. (2019, 18 de abril). Llevan 20 años sin agua potable pobladores de Punta Mita y Risco. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/04/18/llevan-20-anos-sin-agua-potable-pobladores-de-punta-mita-y-risco-4334.html>. Consultado el 4 de julio de 2019.
- _____. (2019, 25 de junio). Bahía de Banderas, un muestrario de delitos ambientales: activistas. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/ultimas/2019/06/25/bahia-de-banderas-un-muestrario-de-delitos-ambientales-activistas-4596.html>. Consultado el 4 de julio de 2019.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2017). Instala SEDATU el Consejo de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano en Guerrero. <https://www.gob.mx/sedatu/prensa/instala-sedatu-el-consejo-de-ordenamiento-territorial-y-desarrollo-urbano-en-guerrero>. Consultado el 26 de julio de 2018

- _____. Consejo Nacional de Población (CONAPO)-INEGI (2018). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2015*. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/delimitacion-de-las-zonas-metropolitanas-de-mexico-2015>.
- Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL). (2010). Instalación del consejo para el desarrollo metropolitano. www3.diputados.gob.mx/.../content/.../Acta%20instalación%20Consejo%20de%20Ca... Consultado el 26 de julio de 2018.
- _____. Consejo Nacional de Población (CONAPO)-INEGI (2004). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2000*. http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2000.
- _____. (2012). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*. http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2017). Aprueban proyectos 2017 del Fondo Metropolitano para dar mejores servicios a más de 800 mil ciudadanos. <https://www.qroo.gob.mx/seduvi/aprueban-proyectos-2017-del-fondo-metropolitano-para-dar-mejores-servicios-mas-de-800-mil>. Consultado el 23 de julio de 2018.
- Secretaría de Gobernación. (2012). Convenio de coordinación para planear y regular conjuntamente el desarrollo urbano y regional sustentable en los municipios conurbados de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit, que celebran la Secretaría de Desarrollo Social, los estados de Jalisco y Nayarit y los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas. *Diario Oficial de la Federación*. http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5268217&fecha=14/09/2012.
- _____. (2006-2018). *Fondos Metropolitanos*. www.dof.gob.mx/busqueda_detalle.php. Consultado el 24 de julio del 2017.
- Secretaría de Gobernación-Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal. (2010). *Impacto del Fondo Metropolitano*. México: SEGOB-INEGI.
- Secretaría de Turismo (SECTUR) (2016). *Compendio Estadístico del Turismo en México*. <http://www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx>. Consultado el 21 de mayo de 2018.
- _____. (2017). *Compendio Estadístico del Turismo en México*. www.datatur.sectur.gob.mx/SitePages/CompendioEstadistico.aspx. Consultado el 21 de mayo de 2018.
- Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco. (2016). Anuario 2016. *Estadísticas del sector turístico*. <https://secturjal.jalisco.gob.mx/invierte-en-jalisco/estadisticas>.
- Secretaría de Turismo Municipal. (2019). *Informe de acciones relevantes de octubre 2018 a marzo 2019*. Ayuntamiento Constitucional de Acapulco [en poder la autora].
- Shornick, F. (1977). El turismo y el desarrollo urbano de Acapulco. En E. Gormsen (coord.). *El turismo como factor de desarrollo regional en México* (pp. 36-50). Alemania: Geographisches Institut der Johannes Gutenberg Universität.
- Singer, P. (1998). *Economía política de la urbanización*. México: Siglo XXI.

- Síntesis de Guerrero* (2017, 2 de febrero). CAPAMA se niega a reparar drenaje en colonias de Acapulco. <https://sintesisdeguerrero.com.mx/2017/02/02/capama-se-niega-reparar-drenaje-colonias-acapulco/>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Sistema virtual dependiente del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) (2015). Oficio Núm. V-500-CAS/0184/2015 [en poder de la autora].
- _____. (2018). Oficio Núm. 0000600156818 [en poder de la autora].
- Smith, D. (1995). Justicia social en las metrópolis cambiantes. En C. Garrocho y J. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 109-134). México: El Colegio Mexiquense-Secretaría de Desarrollo Social.
- Sobrino, J. (1995). Funciones económicas predominantes del sistema metropolitano de México. En C. Garrocho y C. Sobrino (coords.). *Sistemas metropolitanos: nuevos enfoques y prospectiva* (pp. 245-270). México: El Colegio Mexiquense-Secretaría de Desarrollo Social.
- El Sol de Acapulco*. (2018, 12 de abril). Sin medicamentos, hospital de Coyuca. <https://www.elsoldeacapulco.com.mx/local/estado/sin-medicamentos-hospital-de-coyuca-1120156.html>. Consultado el 4 de marzo de 2019.
- Solís, J. C. y Núñez, L. (2017, 25 de octubre). El sucio pero millonario negocio de los medios con la basura: cadena de irregularidades exhibe deficiencias y complicidades y coloca a Cancún al borde una contingencia ambiental. *Noticaribe*. <http://noticaribe.com.mx/2017/10/25/especial-el-sucio-pero-millonario-negoico-de-los-medios-con-la-basura-cadena-de-irregularidades-exhibe-deficiencias-y-complicidades-y-coloca-a-cancun-al-borde-de-una-contingencia-ambiental>. Consultado el 24 de julio del 2018.
- Spehs, P. (1977). Acapulco: Problemas de estructura demográfica como consecuencia del turismo. En E. Gormsen (comp.). *El turismo como factor de desarrollo regional en México* (pp. 50-61). República Federal de Alemania: Geographisches Institut der Johannes Huttenberg Universitat Mainz.
- Suárez, K. (2018, 26 de septiembre). Las autoridades federales toman el control de la policía en Acapulco. *El País*. http://elpais.com/internacional/2018/09/25/mexico/153703539_288996.html
- El Sur de Acapulco*. (2009, 15 de junio). Incumple el Ayuntamiento con peticiones de servidores turísticos de Pie de la Cuesta. <https://suracapulco.mx/impreso/5/incumple-el-ayuntamiento-con-peticiones-de-servidores-turisticos-de-pie-de-la-cuesta/>. Consultado el 2 de agosto de 2018.
- _____. (2004, 9 de noviembre). René Juárez inicia la rehabilitación de la carretera Pie de la Cuesta-Barra de Coyuca. <https://suracapulco.mx/impreso/1/rene-juarez-inicia-la-rehabilitacion-de-la-carretera-pie-de-la-cuesta-barra-de-coyuca/>. Consultado el 2 de agosto de 2018.
- _____. (2017, 12 de julio). Por la inseguridad, dejan médicos Coyuca de Benítez; el Ayuntamiento contrata suplentes. <https://suracapulco.mx/impreso/2/por->

- la-inseguridad-dejan-medicos-coyuca-de-benitez-el-ayuntamiento-contrataplantes/. Consultado el 22 de octubre de 2018.
- Tamayo, A. L. y Peñaloza, L. (2005). Investigación en turismo y educación en la Universidad Autónoma del Estado de México. En *Teoría y Praxis*, (1). Cozumel, México.
- Tinoco, J. (2018a, 4 de julio). Falta voluntad política para aplicar plan de manejo de residuos sólidos: ambientalista. *El Sol de Acapulco*. <https://www.elsoldeacapulco.com.mx/local/falta-voluntad-politica-para-aplicar-plan-de-manejo-de-residuos-solidos-ambientalista-1815540.html>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- _____. (2018b, 21 de abril). Vigila Ejército 269 escuelas. *El Sol de Acapulco*. <https://www.elsoldeacapulco.com.mx/local/estado/vigila-ejercito-269-escuelas-1630842.html>. Consultado el 28 de marzo de 2019.
- Tomillo, F. (2011). El concepto de turismo según la OMT. En Castillo, M. y Panosso, A. *Epistemología del turismo. Estudios críticos*. México: Editorial Trillas.
- Torres, R. (2019, 7 de marzo). Colapsa colector y contamina playas de Puerto Vallarta. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/colapsa-colector-y-contamina-playas-de-puerto-vallarta>. Consultado el 2 de julio de 2019.
- ____ y Momsen, J. (2005). Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico. *Annals of the Association of American Geographers*, 95(2), 314-355.
- Toscana, A. (2003). Impacto del huracán Paulina en la política local de Acapulco. *Política y cultura*, (19), 65-79. México.
- Transparencia Presupuestaria. (2018). *Fondos Metropolitanos*. <http://transparenciapresupuestaria.gob.mx/PTP/EntidadesFederativas#MapasRamo23>. Consultado el 20 de agosto de 2018.
- Tribe, J. (1997). The indiscipline of Tourism. *Annals of Tourism Research*, (24), 638-657.
- Tribuna de la Bahía*. (2013, 14 de julio). Cambia Vallarta metas del Fondo Metropolitano. www.tribunadelabahia.com.mx.
- Trujillo, J. (2015, 21 de julio). Colapsa drenaje sanitario en costera Miguel Alemán, en Acapulco. *Milenio*. <http://www.milenio.com/estados/colapsa-drenaje-sanitario-costera-miguel-aleman-acapulco>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Turner, J. K. (2004). *México Bárbaro*. México: Ediciones Leyenda, S.A.
- TVQROO (2017). Construye Benito Juárez tercera celda del relleno sanitario sin permiso de Isla Mujeres. tvqroo.com.mx/noticias-estado-de-quintana-roo-hoy-tvqroo/TVQROO/2017/10/12/construye-benito-juarez-tercera-celda-del-relleno-sanitario-sin-permiso. Consultado el 24 de julio de 2017.
- Ugalde, J. (2015, 21 de marzo). La basura en Cancún, un problema pendiente de resolver. *Estos días*. <http://www.estosdias.com.mx/semanario/la-basura-en-cancun-un-problema-pendiente-de-resolver/>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Ugalde, V. (2007). Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México. *Estudios Demográficos Urbanos*, 22(002), mayo-agosto, 446-460. México: El Colegio de México.

- _____. (2016). Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México. En A. Iracheta (coord.). *Metrópolis y gobernanza*, 224-240. México: Siglo XXI.
- Unidad de Transparencia del H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta. (2019). Número de expediente 736/2019, [en poder de la autora].
- Unikel, L.; Ruiz, C. y Garza, G. (1976). *El Desarrollo Urbano de México. Diagnósticos e implicaciones futuras*. México: El Colegio de México.
- Unión Cancún* (2017, 13 de mayo). Enfermedades en QROO ¿cuáles son las más comunes? www.unioncancun.mx/articulo/2017/05/13/salud/enfermedades-en-qroo-cuales-son-las-mas-comunes.
- United Nations (UN). (2014). *World Urbanization Prospects*. <https://www.un.org/en/development/desa/publications/2014-revision-world-urbanization-prospects.html>.
- Urquidez, O. (2010). Epílogo. En (coord.). *La reinvencción de la metrópoli. Algunas propuestas* (pp. 277-321). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Valadez, R. (2015, 17 de marzo). Acapulco padece más de 30 años de rezago. *Milenio*. <https://www.milenio.com/negocios/acapulco-padece-mas-de-30-anos-de-rezago>.
- Valenzuela, E. y Coll, A. (2010). La construcción y evolución del espacio turístico de Acapulco (México). *Anales de Geografía*, 30(1), 163-190. Madrid: Universidad Complutense.
- Valenzuela, E. (2006). Las áreas metropolitanas, reflexión, evolución y casos de estudio. *Urbano*, 9(14), 4-13. Chile: Universidad del Biobío,
- Vallarta Uno*. (2018, 14 de julio). Arranca nueva etapa de seguridad pública en Puerto Vallarta. vallartauno.com/index.php/acerca-de-en-puerto-vallarta. Consultado el 16 de julio de 2018.
- Vanderwood, P. (2016). El patio de recreo de las estrellas. En *Mafiosos, magnates y artistas de cine en el centro de esparcimiento más grande de América*. México: El Colegio de San Luis-El Colegio de Michoacán-El Colegio de la Frontera Norte.
- Varillas, A. (2013, 15 de abril). Alistan centro de manejo de residuos en Cancún. *El Universal*. <http://archivo.eluniversal.com.mx/notas/916898.html>. Consultado el 2 de agosto de 2018.
- Varillas, A. (2014). Cancún renueva concesión de agua potable hasta 2053. *El Universal*. archivo.eluniversal.com.mx/estados/2014/concesion-agua-potable-aprobada-gobierno-cancun-1062524.htm
- Vázquez, J. (2017, 25 de julio). Nuevo amparo para proteger Tajamar. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/estados/Nuevo-amparo-para-proteger-Tajamar-20170726-0014.html>. Consultado el 11 de julio de 2018.
- Velázquez, A. (2018, 6 de junio). Aguakan cobra y no da servicio de drenaje en Cancún. *La Verdad Noticias*. <https://laverdanoticias.com/quintanaroo/Aguakan-cobra-y-no-da-servicio-de-drenaje-en-Cancun-20180606-0063.html>.
- Velázquez, D. y Castillo, L. (2007). Cancún: turismo y medio ambiente. En B. L. Campos (coord.). *Urbanización y turismo* (pp.52-66). Barcelona: Universidad de Quintana Roo-Ediciones Pomares.

- La Verdad Noticias* (2018, 6 de agosto). Protege gobierno municipal de Isla Mujeres la salud de los isleños ante temporada de calor. <https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Protege-gobierno-municipal-de-Isla-Mujeres-la-salud-de-islenos-ante-temporada-de-calor-20180806-0119.html>. Consultado el 24 de octubre de 2018.
- Verduzco, B. (2013). *Una utopía urba (im) posible. La negociación infinita de planes de desarrollo urbano y prosperidad*. Guadalajara: UdeG.
- Villagómez, E. (2017, 19 de julio). Cuatro playas de Acapulco, con certificado internacional de limpieza. *El Financiero*. <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/cuatro-playas-de-acapulco-reciben-certificacion-blue-flag>. Consultado el 12 de julio de 2018.
- Ward, P. (2011). Repensando el espacio geopolítico metropolitano en México. ¿Cómo lograr un verdadero gobierno y una gobernabilidad para todos? En G. Capron, C. Icazuriaga, S. Levi, E. Ribera y V. Thiébaud (eds.). *La geografía contemporánea y Elisée Reclus*, 211-244. México: COLMICH-CIESAS.
- Weber, M. (1996). *Economía y sociedad*. México: FCE.
- World Tourism Organization. (2017). *Mode of Transport and Purpose of Visit*. Communications: Infographics. <http://media.unwto.org/content/infographics>. Consultado el 14 de junio de 2019.
- Yeung, Y. M. (1998). *La geografía en la era de las Megaciudades*. www.golu.net/Myriam/Geografiamegaciudades. Consultado el 10 de agosto de 2013.
- Yuste, C. (1992). El galeón en la economía colonial. En J. Wimer (ed.). *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*, 91-111. México: Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero.
- Zentella, J. C. (2005). Relaciones intermunicipales y gobernabilidad urbana en las zonas metropolitanas de México: el caso de la zona metropolitana de Xalapa. *Estudios demográficos y urbanos*, 20(2), 229-267. México: El Colegio de México.
- Zimmermann, C. (2012). *La época de las metrópolis. Urbanismo y desarrollo de la gran ciudad*. Madrid: Editorial Siglo XXI.

ENTREVISTAS

- Basilio, José Luis. Entrevista realizada por Erika Cárdenas, Zapopan, Jalisco [virtual], 14 de junio de 2019.
- López, Frank. Entrevista realizada por Erika Cárdenas, Zapopan, Jalisco [virtual], 27 de junio de 2019.
- Rivero Guerrero, Jorge Adiel. Entrevista realizada por Erika Cárdenas, Zapopan, Jalisco [virtual], 10 de julio de 2019.
- Rodríguez, Gustavo. Entrevista realizada por Erika Cárdenas, Zapopan, Jalisco [virtual], 9 de julio de 2019.

*Las Zonas Metropolitanas de
Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta:
trayectorias y desafíos*

se terminó de imprimir en diciembre de 2019
en los talleres de Impresores Copitek, SA de CV,
López Mateos 2077 - L15 y 16 N3, Chapalita
44510, Guadalajara, Jalisco.

Tiraje 250 ejemplares

Diagramación
DÉBORAH MOLOEZNİK PANIAGUA

Corrección
FANNY ENRIGUE

La obra presenta de manera sucinta la historia y el desarrollo de los centros urbanos de Acapulco, Guerrero; Cancún, Quintana Roo; y Puerto Vallarta, Jalisco. La importancia de estudiar a estas tres urbes obedece a que han registrado un gran dinamismo económico, demográfico y urbano en los últimos años. Ello a partir de que se impulsó y/o fomento el turismo de sol y playa en sus territorios. Así pues, bastaron pocas décadas para dejar atrás una imagen de pueblos pesqueros, villas aisladas y/o lugares inhóspitos.

Dicho dinamismo ha sido a tal grado que en el 2004 los organismos interinstitucionales, la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Consejo Nacional de Población (CONAPO), y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) determinaron y delimitaron, ya sea por el papel central o por una cuestión de política urbana, que los municipios de Acapulco, Cancún, Puerto Vallarta junto con los municipios de Coahuila de Benítez, Isla Mujeres y Bahía de Banderas habían conformado tres zonas metropolitanas con vocación económica el turismo de sol y playa en el país.

En este mismo texto se identifican las principales características económicas, sociales y políticas que guardan estos centros urbanos. De igual manera, se señalan algunos de los desafíos que enfrentan estas tres metrópolis en las dos primeras décadas del siglo XXI. Donde sin lugar a dudas, cobra gran relevancia el cuidado y preservación de los recursos naturales y culturales para que los habitantes sigan viviendo de su entorno y de la actividad turística.

Asimismo, se profundiza en el tema de la coordinación metropolitana a partir del hecho de que estas tres áreas urbanas han sido beneficiadas de los Fondos Metropolitanos. No obstante, se llega a la conclusión de que pesan más los elementos que la obstaculizan. Así pues, el aporte de este trabajo es poner en la discusión nuevos espacios del fenómeno metropolitano y hacer comparaciones entre éstos.



TEMAS DE ESTUDIO

