

Los fondos metropolitanos en tres áreas urbanas: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta

The Metropolitan Funds in three urban areas: Acapulco, Cancun and Puerto Vallarta

Cárdenas Gómez, Erika Patricia

Profesora-Investigadora Asociada C en El Colegio de Jalisco. E- mail: erika.cardenas@coljal.edu.mx.

Recibido: 06/06/17 / Aceptado: 26/07/17

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar la aplicación de los Fondos Metropolitanos en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco; Guerrero, Cancún; Quintana Roo y Puerto Vallarta; (Jalisco- Nayarit). El texto se divide en tres apartados. En el primero se hace un recuento del origen, evolución y organización de los Fondos Metropolitanos. En el segundo se señalan los montos y obras o proyectos que fueron apoyados por los Fondos Metropolitanos en las tres urbes seleccionadas. En el tercero se establecen las diferencias y semejanzas en la gestión de los Fondos Metropolitanos en las áreas de estudio. Cabe mencionar que para la realización de este trabajo se hizo una revisión bibliográfica y documental. Asimismo, se solicitó información a los ayuntamientos y a las entidades federativas correspondientes, vía INFOMEX.

Palabras clave. Fondos Metropolitanos, zonas metropolitanas, Acapulco, Cancún, Puerto Vallarta.

Abstract

This article aims to analyse the management of the Metropolitan Funds earmarked for three metropolitan areas of Mexico: Acapulco; Guerrero, Cancun; Quintana Roo and Puerto Vallarta. (Jalisco - Nayarit). The text is divided into three large sections. In the first an account of the origin, evolution and organization of the Metropolitan Funds is made. The second identifies the amounts and works or projects that were used the Metropolitan Funds in selected cities. The third establishes the differences and similarities in the management of Metropolitan Funds in the areas of study. It is worth mentioning that for their realization of this work became a bibliographic and documentary review. We also requested information to council and to the corresponding States, way INFOMEX.

Key words. Metropolitan Funds, Metropolitan areas, Acapulco, Cancún, Puerto Vallarta.

1. Introducción

Uno de los principales retos que enfrenta México es que más de la mitad de su población es urbana. Es decir, la mayoría de los mexicanos vive en ciudades. Pero la problemática radica en que la concentración de las personas muchas de las veces, ha rebasado los límites administrativos que inicialmente contenía, lo cual conlleva a enfrentar una serie de problemas de índole metropolitano (ONU-Hábitat y SEDESOL, 2011: 9). Ello se vuelve un desafío porque el país adolece de un marco jurídico que acompañe su dinamismo urbano.

En un primer acercamiento para atender dicha problemática el gobierno federal en el año 2006 formuló un mecanismo, se trata de la creación de una partida en el Ramo 23 del gasto, denominada Fondos Metropolitanos. Donde anualmente la zona metropolitana puede ser acreedora a recibir cierta cantidad de recursos económicos federales para solucionar algunos de los desafíos metropolitanos; siempre y cuando cumpla con una serie de requisitos. Indagar ¿a cuánto ascienden los Fondos Metropolitanos que han recibido las Zonas Metropolitanas de Acapulco, Guerrero, Cancún, Quintana Roo y Puerto Vallarta. Jalisco y Nayarit? y ¿en qué proyectos se han empleado dichos recursos? es el objetivo del presente artículo.

Ahora bien, la selección de estas tres zonas metropolitanas obedece a que son las únicas zonas del país que tienen como actividad principal el turismo de sol y playa. Además, de que las ciudades centrales de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta han dado origen a la metropolización, de igual manera, se trata de ciudades medianas,¹ las cuales en el siglo XX se caracterizaron por registrar un mayor dinamismo demográfico (Álvarez, 2011: 90). Así pues, el presente trabajo abonaría a conocer tanto sus problemáticas como las soluciones que ponen en práctica con recursos de procedencia federal.

Es importante aclarar que el presente documento es un trabajo explo-

1 En México una ciudad intermedia cuenta entre 100 000 hasta 1 000 000 de habitantes (Álvarez, 2011: 90).

ratorio y para su elaboración se hizo una revisión bibliográfica y documental. De igual manera, se consultó al poder ejecutivo estatal de las entidades federativas de Guerrero, Jalisco y Quintana Roo. Así como a los ayuntamientos de Acapulco y Puerto Vallarta vía INFOMEX. La tarea era acceder a la información oficial sobre los montos de los Fondos Metropolitanos y su aplicación. No obstante, ello resultó una ardua tarea, pues se constató lo que Moreno comenta “la información disponible sobre las obras, estudios y proyectos de desarrollo metropolitano es escasa e incompleta” (2010: 49).

Para contextualizar cómo ha sido la dinámica urbana de México, en términos generales, se puede señalar que en el año de 1940 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) señalaron que en México existían doce zonas metropolitanas. No obstante, fue hasta el 2004 cuando varios organismos institucionales: la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Consejo de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geográfica (INEGI), se dieron a la tarea de definir lo que era una zona metropolitana. Asimismo, establecieron una metodología para delimitar las zonas metropolitanas en el país, las cuales resultaron ser 55. Las tres zonas que se estudian en este artículo, fueron consideradas como tales. Cabe mencionar que con el paso del tiempo dicho ejercicio se ha actualizado, en el 2013 se identificaron 59 zonas metropolitanas.

Hoy día son varios los académicos que se han adentrado en el estudio del fenómeno metropolitano mexicano. Las zonas metropolitanas se han analizado 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).

Ahora bien, se debe recalcar que la concentración de la población en zonas metropolitanas, trae tanto aspectos positivos como negativos. En los primeros se debe señalar que en ellas se concentra las industrias,

los servicios y la inversión. Su dinamismo es tal que hoy día constituyen motores de crecimiento económico, al generar el 75 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB), (SEDESOL-CONAPO E INEGI, 2007). En cuanto a los segundos se puede enumerar: tanto la pobreza patrimonial como alimentaria que padecen sus habitantes, los inconvenientes medioambientales de su territorio, problemas de movilidad urbana, inseguridad pública, entre otros (ONU-Hábitat y SEDESOL, 2011).

Por su parte Iracheta resume la problemática de las zonas metropolitanas de la siguiente manera:

Tienen un patrón de crecimiento socio urbano dinámico y tendiente al desorden y la insustentabilidad, especialmente en sus periferias.

Presentan enormes rezagos en la dotación de servicios e infraestructura urbana básica, especialmente para los más pobres.

Carecen de recursos financieros para afrontar las demandas sociales, derivado de la baja institucionalidad y eficacia financiera y fiscal de sus gobiernos.

Carecen de un adecuado marco legal e institucional de coordinación intergubernamental (2010: 155).

De lo anterior llama la atención la falta de cumplimiento en la normativa urbana, y lo que ello genera. Pero sobre todo es preocupante la ausencia de un marco jurídico que regule la coordinación entre las zonas metropolitanas (Arellano, 2013). Aunque cabe señalar que en 1976 se hicieron algunos esfuerzos para tratar el fenómeno metropolitano al emitirse seis declaratorias de conurbación. Sin embargo, estas adolecían de un marco normativo indicativo que estableciera claramente qué dependencias o niveles de gobierno iban intervenir así como sus respectivas funciones (Moya, 2013: 17). Además, que tampoco contaron con los recursos monetarios para su funcionamiento.

Sin embargo, el problema se intensificaría porque en el país continuo la concentración de población tanto en las principales ciudades del país como en las medianas, debido a la invasión irregular que han hecho personas de bajos recursos en los terrenos cercanos a ellas. Asimismo,

otro factor ha sido que en la década de los años noventa funcionarios públicos recibieron con gran beneplácito las ideas neoliberales, las cuales en materia de desarrollo urbano consideran que el crecimiento de las ciudades se logra “mediante conjuntos que construye la iniciativa privada, en los que el gobierno no es más que un facilitador y apoyador” (Eibenschutz y Rodríguez, 2013: 54). Desafortunadamente, dicha idea se llevó a la práctica a lo largo y ancho del país y por ello se observa un incremento considerable de la superficie urbanizada en varias ciudades. Así pues, las urbes mexicanas en pocos años han dado paso tanto a procesos de conurbación como a la conformación de zonas metropolitanas, donde el gran ausente son los mecanismos jurídicos de coordinación que lo regulen.

Algunos intentos para solucionar la problemática los han enumerado Eibenschutz y Rodríguez, quienes comentan que:

En 1998 se registró otro hito cuando se aprobó el Plan de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (...). Desde entonces a la fecha, lo más relevante han sido los diversos intentos para legislar en torno al tema metropolitano, para lo cual las tres últimas legislaturas federales han preparado iniciativas de modificación constitucional, la más reciente aún en proceso, junto con la propuesta de actualización de la Ley General de Asentamientos Humanos (2013: 62).

Otro paso significativo ha sido, sin duda, la aparición de la partida presupuestal de los Fondos Metropolitanos, pues aparecen como un mecanismo para resolver algunas problemáticas urbanas que existen en las urbes del país, puntualmente esta partida tiene como propósito es el de ser destinados a planes, programas de desarrollo, proyectos acciones y obras públicas de infraestructura y su equipamiento en las zonas metropolitanas. Con la aplicación de estos recursos en los asentamientos humanos se espera: a) la competitividad económica y las capacidades productivas; b) la viabilidad y disminución de la vulnerabilidad o ries-

gos por fenómenos naturales, ambientales; y c) la consolidación urbana. Asimismo, representan una estrategia para incentivar la coordinación metropolitana (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014). Aunque, el reto de dicha partida radica en no fomentar aún más la dependencia económica que existe entre la federación y los municipios. Es importante señalar que la bibliografía que ha abordado la temática de los Fondos Metropolitanos, es la siguiente: 1) dos estudios desarrollados por el Banco Interamericano de Desarrollo, BID y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, SHCP bajo la conducción de Alfonso Iracheta (BID-SHCP, 2010). El primero en 2010 y el segundo en el 2014 en ellos se hace una evaluación de los fondos metropolitanos y los fondos regionales (Iracheta e Iracheta, 2014); 2) un trabajo elaborado por parte del Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública del Congreso de la Unión (Moreno, 2010); 3) un estudio realizado por la Secretaría de Gobernación y el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (Segob e Inafed, 2010); 4) un reporte que llevó a cabo el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (Orozco y Palmerín, 2011); 5) los Informes del Resultado de Fiscalización Superior de la Cuenta Pública (ASP, 2011); 6) una tesis de maestría (Moya, 2013); y 7) dos artículos, uno de Iracheta (2010) y el otro de Zapata (2012).

2. Origen y monto de los Fondos Metropolitanos

Los Fondos Metropolitanos entraron en operación en el 2006 asignados en el Ramo 23 “Provisiones Salariales” pero sus Reglas de Operación aparecieron dos años después. Algunos trabajos académicos señalan que este mecanismo nació como una iniciativa del gobierno del Distrito Federal (Moreno, 2010). Aunque otros autores como Moya (2013: 141) indica que:

la Federación siguió en la hechura de las Reglas de Operación el arquetipo intermunicipalista de la Zona Metropolitana de Guadalajara que, más allá de analizarlo, lo que hizo fue replicarlo a nivel nacional sin reparar sobre

su acoplamiento y consecuencias en una zona metropolitana de tipo interestatal como es el Valle de México.

Idea que confirma el arquitecto Sergio Heredia, quien fue invitado por varios municipios (desde Tijuana hasta el estado de Yucatán), para explicar la operación de los fondos metropolitanos en Guadalajara (Entrevista, 13 de marzo de 2015).

Sin embargo, al replicar dicha experiencia y no tomar en consideración algunas peculiaridades que guardan las zonas metropolitanas del país, tales como: 1) la existencia de la Zona Metropolitana del Valle de México, la cual es de gran tamaño y en ella confluyen una gran cantidad de actores y dependencias; y 2) el país cuenta con seis Zonas Metropolitanas de carácter interestatal, vuelve complicada la coordinación a la hora de poner en práctica las Reglas de Operación.

Por lo anterior y por otras más las Reglas de Operación han pasado por varios procesos de rediseño, como los ocurridos en los años de 2012, 2014 y 2015. Así pues, a lo largo de estos nueve años la normatividad de los Fondos Metropolitanos ha sufrido modificaciones. De igual manera, en este periodo de tiempo se han incrementado tanto los montos como el número de zonas metropolitanas favorecidas por dichos recursos. En el 2006 la Zona Metropolitana del Valle de México fue la única beneficiada. Para el 2008 el monto de los Fondos Metropolitanos se destinó a seis zonas metropolitanas. En el 2011 los recursos de esta partida se canalizaron a 47 zonas metropolitanas (Barragán, 2013: 197).

En el siguiente cuadro se puede ilustrar el incremento de los montos en los Fondos Metropolitanos a lo largo de estos últimos ocho años.

Cuadro 1. Montos de los Fondos Metropolitanos (2006-2014)

Cuadro 1. Montos de los fondos metropolitanos (2006-2014)	
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
Total	57 726 millones

Fuente: Moreno, 2010: 18 y Presupuesto federalizado, Guerrero, 2014.

2.1 Organización institucional

Las Reglas de Operación de los Fondos Metropolitanos han establecido como organización institucional tres cuerpos colegiados: 1) el Consejo para el Desarrollo Metropolitano (CODEM); 2) el Comité Técnico del Fideicomiso del Fondo Metropolitano y 3) el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos. Sus funciones se pueden observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 2. Algunas funciones de los tres cuerpos colegiados		
1. Del Consejo para el Desarrollo Metropolitano	2. Comité Técnico del Fideicomiso	3. Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos
<p>Define los objetivos, prioridades, políticas y estrategias para el desarrollo de cada zona metropolitana.</p> <p>Determinar los criterios para la alineación de los planes, estudios, evaluaciones, acciones, programas, proyectos y obras de infraestructura y su equipamiento que se postulen al Fondo Metropolitano.</p> <p>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.</p> <p>Remitir trimestralmente el informe del destino y aplicación de los recursos, del avance físico y financiero y de la evaluación de los resultados alcanzados y el impacto urbano, económico y social a la SCHP, así como a la Comisión para el Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados.</p>	<p>Autorizar la entrega de recursos con cargo al patrimonio del fideicomiso, previo análisis y recomendación favorable del Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Emitir recomendaciones para la autorización de recursos.</p> <p>Dar seguimiento al avance físico y financiero de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura.</p>

Fuente: Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014. Diario Oficial, 4 de marzo de 2014.

En cuanto a la integración de cada cuerpo colegiado, que estipulan las Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, se resumen en el siguiente cuadro.

Cuadro 3. Integración de los cuerpos colegiados		
Consejo para el Desarrollo Metropolitano	1. Comité Técnico del Fideicomiso	2. El Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos
<p>Por los representantes o su equivalente, quienes tendrán el mínimo de Subsecretario o equivalente. De las entidades federativas:</p> <p>Gobernador;</p> <p>Secretaría de Gobierno;</p> <p>Secretaría de Hacienda;</p> <p>Secretaría de Planeación y Desarrollo;</p> <p>Secretaría de Desarrollo Metropolitano;</p> <p>Secretaría de Desarrollo Social;</p> <p>Secretaría de Medio Ambiente;</p> <p>Secretaría de Obras y</p> <p>Comité Estatal para la Planeación del Desarrollo.</p> <p>De la federación:</p> <p>S E D A T U (Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio) y</p> <p>SEMARNAT</p>	<p>Por los representantes o equivalentes de las entidades federativas, con voz y voto.</p> <p>Secretaría de Hacienda, quien presidirá el Comité;</p> <p>Secretaría de Gobierno;</p> <p>Secretaría de Planeación y Desarrollo;</p> <p>Secretaría de Desarrollo Social;</p> <p>Secretaría de Desarrollo Metropolitano; y</p> <p>El Secretario Técnico del Consejo para el Desarrollo Metropolitano</p>	<p>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.</p>

Fuente: Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014. Diario Oficial, 4 de marzo de 2014.

De los dos cuadros anteriores se desprende una cuestión sumamente importante que el encargado de gestionar y decidir sobre el destino de los Fondos Metropolitanos es el gobernador de la entidad donde se localiza la zona metropolitana beneficiada por los recursos económicos. Él en colaboración con su equipo de trabajo marca los montos y los tipos de obras que serán favorecidas, esto es un aspecto positivo porque su administración dura seis años, tiempo suficiente para planear en el mediano plazo las obras de la urbe.

No obstante, en esta dinámica organizacional sería conveniente que también se incluyera la participación de los presidentes municipales, asociaciones de vecinos, organizaciones no gubernamentales y académicos. Ello con la finalidad de dar juego a los contrapesos a la hora de tomar de decisiones con respecto al destino final de dicha partida.

En este tenor de ideas, se concuerda con Carrión cuando indica que:

La planificación urbana debe superar –no dejar de lado- su tradición física y estratégica para construir el gran proyecto de ciudad, desde la relación gobierno local-ciudadanía; en tanto sujeto social (municipio) con voluntad (deseo, objetivo) con voluntad consciente (diagnóstico) (2013: 41).

Ahora bien, es importante enfatizar que para que la zona metropolitana resulte ser apoyada con los recursos de los Fondos Metropolitanos es obligatorio aprobar tres fases. La primera consta de solicitar la partida a la Unidad de Política y Control Presupuestario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (UPCP) antes del término del primer semestre del ejercicio en curso. Pero, ésta debe ir acompañada de un oficio de solicitud (en hoja membretada y firmada por los funcionarios correspondientes), asimismo, debe incluir una nota técnica de cada proyectos o programas participantes; la cartera de programas, proyectos, estudios, acciones y obras de infraestructura; un calendario de ejecución y gasto; un calendario de ministración de recursos; asimismo debe poseer información de la cuenta bancaria para la ministración de recursos (Reglas de Operación, 2015: 9).

En la segunda fase se deben elaborar los documentos que comprenden el análisis de costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión elegibles para ser apoyados. En cuanto a la tercera fase se tiene que contemplar que:

los estudios, planes, evaluaciones, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento de impacto metropolitano en los que se podrán aplicar los recursos del Fondo Metropolitano corresponderán a aquellos que contribuyan a impulsar el desarrollo integral de las zonas metropolitanas, en el aspecto social, económico, ambiental y regional, considerando la planeación y programación de su desarrollo y la infraestructura necesaria para los servicios de transporte, vialidades, agua potable, alcantarillado y saneamiento, manejo de todo tipo de residuos sólidos, seguridad pública, gestión de riesgos y otras materias prioritarias (Reglas de Operación, 2015: 9).

De igual manera, en esta misma fase se debe aclarar si los recursos del Fondo Metropolitano se destinarán a financiar totalmente el programa o proyecto respectivo o una parte del mismo. Asimismo, en ésta se prohíbe su destino a gasto corriente; entre otras especificaciones (Reglas de Operación, 2015: 11).

3. Gestión de los Fondos Metropolitanos en tres zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa

3.1 El caso de Acapulco

En el siguiente apartado se analizará el destino de los Fondos Metropolitanos gestionados para la Zona Metropolitana de Acapulco. Sin embargo, antes conviene señalar algunas particularidades de la Zona Metropolitana de Acapulco. Así como destacar que el crecimiento demográfico que alcanzó en la década de los años de 1960 a 1980 se debió a su vocacionamiento económico, el turismo de sol y playa, pues

las ciudades que emprenden dicha estrategia económica guardan ciertas peculiaridades.²

La Zona Metropolitana de Acapulco, Guerrero, se localiza en el Océano Pacífico y se integra por los municipios de Acapulco de Juárez y Coyuca de Benítez. Su metropolización se debió al papel central del municipio de Acapulco de Juárez, pues al impulsar el gobierno federal el turismo se convirtió en un polo de desarrollo que atrajo a cientos y miles de personas, ello se puede ilustrar con las siguientes cifras: en el año de 1950 Acapulco de Juárez contaba con una población de 52 862 y para el 2010 eran 789 971 (INEGI, 1950 y 2010). Para ese mismo año la Zona Metropolitana de Acapulco registró 863 431 habitantes (Cárdenas, 2014: 78). Como se puede observar el 91 por ciento de la población se concentró en el municipio de Acapulco de Juárez. Asimismo, se debe señalar que el 75.56 por ciento del personal ocupado de la zona se dedicaba al comercio y el sector servicios (Cárdenas, 2014: 84).

Ahora bien, Acapulco enfrenta serios problemas de una ciudad mediana, tales como: desabasto de agua potable y drenaje, contaminación ambiental, exceso de tráfico vehicular, la ausencia del respeto a la normatividad urbana (la cual sale a relucir cuando al puerto lo azotan varios fenómenos meteorológicos), pero el principal reto que enfrenta es la falta de seguridad pública. Aunque ello no es nuevo, pues en la década de los años ochenta Bringas (2005) ya daba cuenta de ello.

Asimismo, la citada autora comenta que desafortunadamente “los tres niveles de gobierno, conocedores de esta situación, no asumieron una medida correctiva definitiva y a tiempo, lo que mostró la ausencia de un compromiso social o la voluntad política para enfrentar la crisis del puerto” (Bringas, 2005: 25).

Por lo anterior Acapulco se ha visto en la necesidad de reinventarse en

2 Salvador Anton identifica que en las ciudades turísticas: 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: 27).

varios momentos, así pues ha pasado de un “Acapulco Tradicional” al “Acapulco Dorado” y el más reciente “Acapulco Diamante”. En cada una de dichas etapas la ciudad resurge para dejar de lado una imagen urbana saturada y contaminada (Ramírez, 1986 y Bringas, 1999). Sin embargo, con estas medidas no se ha logrado el éxito deseado, pues como lo exponen Gómez y Aldana “se ha estado maquillando la ciudad, cuando lo que se necesita es reconstruirse con una imagen diferente que retome la esencia de la cultura de su pueblo y donde la actividad turística sea realmente en beneficio de la población y no de unos pocos favorecidos” (2010: 148).

Hoy día Acapulco ha dejado sus días de gloria, ya no es visitado por varios artistas y personajes del jet set internacional si no por turistas nacionales, procedentes, sobre todo, del Distrito Federal, quienes por su cercanía acuden al destino turístico cada vez que pueden. Quizá por ello la cuestión de la inseguridad pública no tenga tantas repercusiones en las arcas municipales y llamé la atención que haya mejorado su calificación crediticia de acuerdo con la calificador Fitch Ratings.

Otras de las razones por las cuales goce de una calificación positiva es la continuidad que le ha dado a sus políticas de fortalecimiento recaudatorio y a una contención del gasto operacional. Además, se debe enfatizar que tiene un endeudamiento bajo con respecto a sus ingresos fiscales ordinarios, debido a la relevancia que tiene en la economía del estado de Guerrero (ya que aporta la mayor parte del Producto Interno Bruto), pero a su vez recibe apoyos financieros extraordinarios por parte del Estado y de la Federación, por ejemplo los que recibió tras los estragos ocasionados por la tormenta Manuel, en el 2013 (Fitch Ratings, 2015).

Aunque también el municipio de Acapulco cuenta con factores que limitan su calificación crediticia, tales como: una posición de liquidez débil; una estructura de gasto en servicios personales elevada; además de la contingencia que representa para las finanzas municipales el desempeño débil financiero y operativo de su organismo de agua (Fitch Ratings, 2015).

Así pues, en este contexto surge la pregunta en qué se han utilizado los Fondos Metropolitanos que ha recibido esta urbe, teniendo en consideración que son subsidios federales que tratan de enmendar algunos de los problemas que enfrentan los asentamientos urbanos del país.³

La Zona Metropolitana de Acapulco ha recibido en los últimos seis años (2008-2014) 371 millones de pesos por concepto de los Fondos Metropolitanos, de éstos, 185 millones de pesos (42%) se destinaron al rubro del desarrollo urbano. Pero, cabe mencionar que la aplicación a este ámbito se dio hasta el año 2013 con la rehabilitación de la imagen urbana de las vialidades Vicente Guerrero y Cuauhtémoc y de la avenida Costera Miguel Alemán de Icacos. Para el año 2014 vuelve a ser beneficiado dicho ramo con la culminación del Centro de Atención Ciudadana y la rehabilitación del mercado siglo XXI en la colonia vacacional.

En segundo lugar los montos de Fondos Metropolitanos se han destinado a la construcción de obras viales especialmente para el transporte colectivo, específicamente para el Autobús Transito Rápido, BRT con 134 millones de pesos, 31 por ciento. Dicha aplicación acaeció para los años 2011 y 2012 cuando todos los recursos se destinaron a la modernización integral de las vialidades de Vicente Guerrero, Cuauhtémoc y Costera Miguel Alemán, a base de concreto hidráulico. Desafortunadamente, se debe indicar que para el año 2016 todavía no entra en operación el BRT llamado Acabus debido a que faltaba resolver algunos problemas técnicos. En la siguiente imagen se puede observar como todavía está sellado parte de su equipamiento.

3 En la Zona Metropolitana de Acapulco los tres órganos colegiados son: El Consejo, el Comité y Subcomité. Éstos se integran por representantes de las áreas de los gobiernos estatal y municipal, salvo el Consejo que considera también a funcionarios del ámbito federal. El Consejo es presidido por el Gobernador del Estado y como Secretario Técnico se desempeña el Secretario de Desarrollo Urbano y Obras Públicas; también forman parte el Secretario General de Gobierno; el Secretario de Finanzas y Administración; el Secretario de Desarrollo Social; el Secretario de Medio Ambiente; el Coordinador del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Guerrero y el Contralor General (BID y SHCP, 2010: 30).

Imagen 1. Estación Oviedo-Zócalo, Acapulco, Guerrero



Fuente: Archivo de la autora, 8 de enero de 2016.

En tercer orden se encuentran las inversiones a las obras viales con un monto de 93 millones de pesos, representa el 21 por ciento. Ello sucedió en los años 2009 y 2010 donde todos los recursos del Fondo Metropolitano se destinaron a dicho fin. Para ejemplificar, en el primer año señalado los recursos se destinaron a la terminación de la tercera etapa del Boulevard de las Naciones tramo viaducto diamante-entronque barra vieja. Mientras que para el año 2010 todo el monto de los Fondos Metropolitanos se destinó a la obra distribuidor vial Cayaco-Puerto Marqués.

Como se puede observar la construcción como el mejoramiento de las obras viales son fundamentales, sobre todo, en las ciudades con vocación turística, que requieren de excelentes vías y modos de transporte para hacerse llegar de visitantes.

Aunque es importante enfatizar que la inversión de recursos económicos a infraestructura trae consigo varios impactos, uno de ellos es la segregación socioespacial, la cual es más visible en las ciudades turísticas de sol y playa, como han dado cuenta varios autores Castellanos y Pombo 2005; Castillo 2011; Marín 2008; Oehmichen 2010 y 2013; y Torres and Momsen, 2005.

Así pues, en este tenor de ideas se está de acuerdo con Carrión cuando menciona que:

Las infraestructuras son un instrumento poderoso de política urbana, porque a partir de éstas se definen líneas de acción pública destinadas a la redistribución social (tasas) y territorial (segregación urbana), a la definición de la accesibilidad (centralidad), a la construcción de los estímulos para la localización industrial (parques industriales), a la ubicación del comercio (centros comerciales), a la producción de los niveles de competitividad (talento humano), a la construcción de centralidades urbanas (nodos temáticos) y a la mejora de la calidad de vida de los habitantes urbanos (2013: 42).

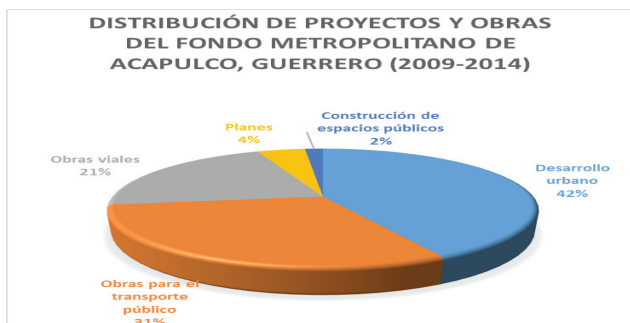
En cuarto lugar se encuentra la elaboración de diversos planes con una inversión de 19 millones de pesos (4%), entre los cuales destacan, por ejemplo: el Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana, el Plan Integral de Movilidad Metropolitana Sustentable, entre otros. Por último se destinaron siete millones de pesos (2%) para la construcción de espacios públicos.⁴ Ello sucedió hasta el 2013 cuando se construyó el parque urbano del Centro de Planeación de Coyuca de Benítez.

Con base a lo anterior llama la atención la diversificación de los rubros beneficiados por parte de los Fondos Metropolitanos, pues para el 2009 y 2010 la mayoría de los recursos del Fondo Metropolitano de Acapulco se destinaron únicamente a la construcción de las obras viales

4 Para un mejor análisis véase el anexo 1.

(BID y SHCP, 2010). Al transcurrir otros cuatros años más se observa una mayor diversificación y con ello se logra favorecer a la sociedad en general, por ejemplo, la incorporación del sistema de transporte colectivo que también se puede calificar como una medida sustentable. Otra cuestión que también se debe recalcar es que la utilización de los Fondos Metropolitanos en las obras y proyectos se ha llevado por etapas, es decir, que ha habido continuidad en la planeación de los recursos. Aunque un aspecto negativo, es que la mayoría de los recursos se han destinado al municipio central de Acapulco de Juárez reforzando aún más su protagonismo.

Gráfico 1.



Fuente: Elaboración propia con base a la respuesta que ofreció la Contralora Interna y Titular de la Unidad de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Guerrero, el 29 de agosto de 2014, vía correo electrónico.

3.2 El caso de Cancún

La Zona Metropolitana de Cancún se localiza en el Mar Caribe y se integra por los municipios de Benito Juárez e Isla Mujeres.⁵ Una peculiaridad de esta zona tiene que ver con el territorio donde se asienta, pues

⁵ Caber mencionar que actualmente las autoridades se han dado a la tarea de hacer los estudios correspondientes para que se incluyan a esta urbe los municipios de Solidaridad y Cozumel (Vázquez, 2013), pues en la cabecera municipal, Playa del Carmen se concentra la mayoría de la población migrante que semana tras semana arriba al estado de Quintana Roo (Marín, 2008: 125).

una parte está en el continente y el resto en una isla. Su delimitación como zona metropolitana por los organismos oficiales obedeció a cuestiones de política urbana, pues es una de las zonas del país que registra altas tasas de crecimiento demográfico, para ejemplificar: 10 por ciento en el periodo que va de 1990 a 1995, 7.2 por ciento (1995-2000), 5.6 por ciento (2000-2005) y 3.2 por ciento (2005-2010) (INEGI, 2010). En el 2010 el INEGI registró que dicho conglomerado urbano tenía 677 379 habitantes y la mayoría de ellos se concentran en el municipio Benito Juárez en donde se ubica Cancún (661 176 personas). El 82 por ciento de la población ocupada se dedica al comercio y al sector servicios (Cárdenas, 2014: 84).

No cabe duda que el caso de Cancún es ilustrativo porque para la década de los años de 1970 era un lugar inhóspito, pero con la participación del gobierno federal más el apoyo monetario de organismos internacionales se ha constituido como un destino turístico de corte mundial; así pues es un ejemplo de éxito de la política turística mexicana. Además, se debe mencionar que Cancún es de las pocas ciudades mexicanas que ha sido planeada desde su origen. En efecto, desde un principio se contempló el espacio donde se ubicaría el personal que atendiera a los turistas, conocido como las regiones (Castellanos y París, 2005: 138). Sin embargo, su capacidad fue superada y hoy día la población recién llegada se asienta como puede en la periferia de la metrópoli. Ello representa un reto para las autoridades locales que tienen que suministrar servicios públicos, proveer de trabajo y vivienda.

En cuanto al tema de las finanzas FitchRatings recalca que los ingresos propios de Benito Juárez representan 49.3 por ciento de los ingresos totales, muy por encima de la mediana que es de 27.5 por ciento (2015). Las razones de ello son: el entorno económico favorable del municipio en los últimos años y los efectos de la modernización catastral y el conjunto de acciones llevadas a cabo por las administraciones dirigidas a fortalecer la base recaudatoria. Aunque la misma calificadora señala que dará un seguimiento a las implicaciones que pueda tener la presión de la provisión de los servicios públicos en las finanzas municipales dado el crecimiento poblacional y en el número de turistas que visitan al municipio.

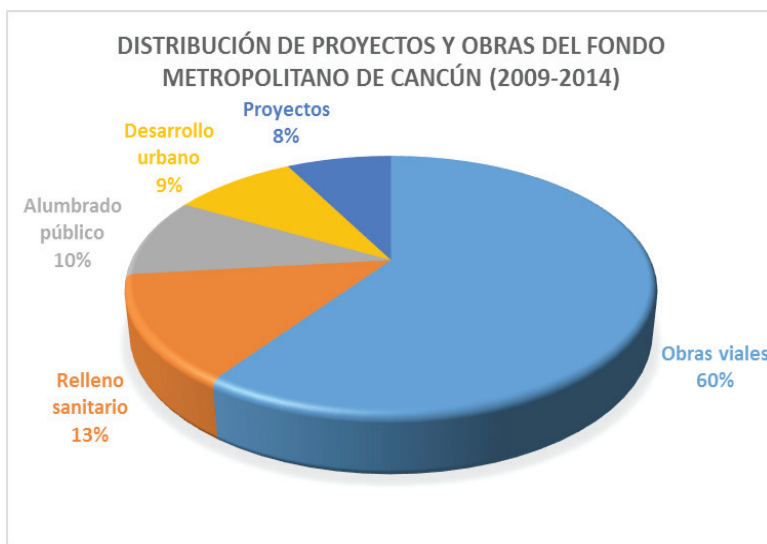
Ante dicha situación surge la pregunta la zona metropolitana de Cancún en qué ha empleado los 541 millones de pesos que ha recibido en los últimos seis años, por concepto de los Fondos Metropolitanos. La respuesta se puede observar en el siguiente gráfico, donde llama la atención que 323 millones de pesos (60%) se destinaron a obras viales, tales como: la pavimentación del camino a Racho Viejo (2009); la construcción del Arco Bicentenario (2010); prolongación avenida Kabah, circuito Metropolitano y rehabilitación de la avenida López Portillo (2011); prolongación avenida Kabah y circuito metropolitano segunda fase (2012); rehabilitación del pavimento del boulevard Costa Mujeres tramo Vialidad Intermunicipal (2013); y el Boulevard Costero Isla Mujeres tramo Puerto Juárez (2014), por mencionar tan sólo algunas obras.

Muy por debajo, en segundo lugar, se sitúa la inversión de 72 millones de pesos (13%) a estudios y obras para un relleno sanitario. Aspecto sumamente importante para las ciudades turísticas, en este caso del sol y playa, que al año manejan un volumen considerable de desechos sólidos.

En tercer lugar con un monto de 53 millones de pesos (10%) se destinó al alumbrado público tanto a obras viales como a colonias populares. En cuarto lugar con 49 millones de pesos (9%) se aplicó al desarrollo urbano, como revitalizar la zona centro de Cancún. En quinto lugar se destinó una inversión de 41 millones de pesos (8%) a la elaboración de proyectos, entre ellos se encuentra un atlas de riesgo de la urbe.

Como se puede observar el destino de los Fondos Metropolitanos de Cancún también se ha diversificado. Aunque la principal crítica recae en que más de la mitad de los recursos se destinó a la edificación de obras viales, las cuales como ya se indicó son trascendentales en las ciudades turísticas de sol y playa, sería conveniente que ésta también fuera utilizada por la población nativa. Además, la mayoría de los recursos se han destinado al municipio Benito Juárez, dejando de lado a su contraparte al municipio Isla de Mujeres. Un aspecto positivo de su aplicación de los recursos es que ha beneficiado a varias obras las cuales se ha llevado por etapas, lo que indica continuidad en la planeación de la urbe.

Gráfico 2



Fuente: Elaboración propia con base a la respuesta otorgada por parte del poder ejecutivo de Quintana Roo, vía INFOMEX, con el número de folio 00141714.

3.3 El caso de Puerto Vallarta

La Zona Metropolitana de Puerto Vallarta también se localiza en el Océano Pacífico y se integra por los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit. Su delimitación correspondió al papel central de Puerto Vallarta ya que por diversas razones y con el paso del tiempo su dinamismo económico se extendió al municipio nayarita de Bahía de Banderas, conformando una zona metropolitana de carácter interestatal.⁶

⁶ En el país 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) la ZMPV (Cárdenas, 2013: 99).

Para tener una idea del crecimiento demográfico que han registrado tanto Puerto Vallarta como Bahía de Banderas se traen a colación las siguientes cifras. El primer municipio en el año de 1960 contaba con una población de 15 462 moradores mientras que para el 2010 sumaron 255 681. Mientras que Bahía de Banderas se debe señalar que es un municipio joven, pues se creó jurídicamente en 1989. Para el año de 1990 contaba con una población de 39 831 y para el 2010 se reportaron 124 205 habitantes (en dos décadas triplicó su población). En suma en esta zona en el año 2010 se reportaron 379 886 habitantes (Cárdenas, 2014: 82 y 83).

Cabe hacer mención que en esta zona metropolitana se han hecho algunos esfuerzos para su coordinación. Sus inicios se remontan a finales de la década de 1970 cuando el entonces presidente de México José López Portillo decretó la conformación de la Comisión de Conurbación de la Desembocadura del río Ameca. Con ello se pretendía prever y adelantarse a los problemas que pudieran surgir en los años siguientes provocados por el acelerado crecimiento de la ciudad de Puerto Vallarta (Munguía, 1997: 211). Ya se vislumbraba que el crecimiento económico del municipio jalisciense alcanzaría al territorio nayarita.

No obstante, como ya se indicó, en dicho decreto no se señalaron los recursos financieros para cumplir con el objetivo estipulado. Así como un marco legal que lo acompañará. Tuvieron que pasar muchos años para que se diera de nueva cuenta una colaboración entre ambos municipios. Hecho que sucedió en el año de 2010 cuando los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas firmaron un convenio de asociación. Después signaron un convenio de coordinación bajo los auspicios del gobierno federal. Se han logrado algunos avances en materia de coordinación metropolitana como es la homologación del horario y la realización de algunas obras viales con recursos de los Fondos Metropolitanos (Baños y Cárdenas, 2013: 80). Pero aún falta mucho por hacer como por ejemplo, la homologación de la imagen urbana, la regulación del transporte público, la coordinación en materia de seguridad pública, entre otros.

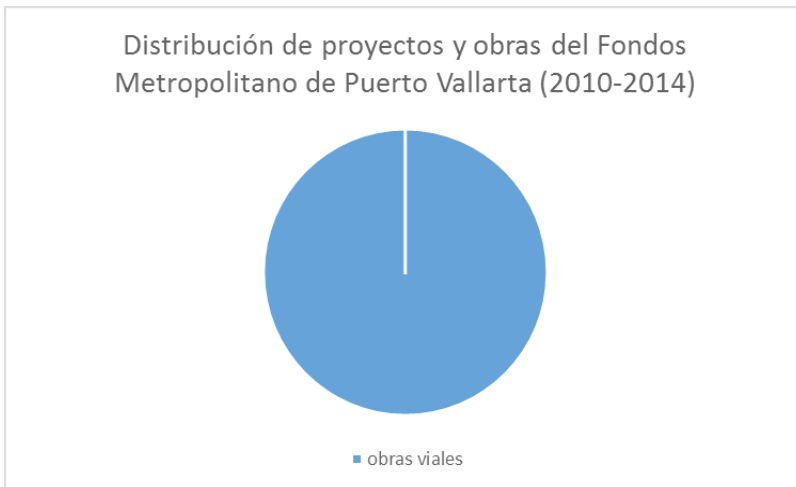
En esta zona metropolitana los dos municipios que la componen tienen una calificación crediticia negativa. Puerto Vallarta cuenta con una posición limitada de liquidez. Además, en los últimos años el municipio ha aumentado su pasivo circulante por el adeudo a concesiones de alumbrado público, servicio de recolección de arrendamiento, a pensiones asimismo tiene pagos pendientes de un arrendamiento de patrullas. Un aspecto positivo es que los ingresos propios de Puerto Vallarta es alta 45.2 por ciento. Bahía de Banderas tiene una perspectiva crediticia negativa debido a que no ha cumplido con un crédito bancario, aunque se mantiene al corriente en el pago de otras obligaciones financieras (FitchRatings, 2015).

Con respecto a la gestión de los Fondos Metropolitanos que ha recibido la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta en los últimos cinco años se debe señalar que ha recibido un total de 219 millones de pesos, los cuales se han invertido en la edificación de obras viales en el Puente sobre el Río Ameca “Confederaciones” vía alterna que permitirá contar con un segundo paso entre el estado de Jalisco hacia el estado de Nayarit y viceversa. Así como los accesos viales al puente. Aunque llama la atención el cambio de planes, pues la prioridad era la construcción del Puente Confederaciones, pero en el 2013 “el presidente municipal de Puerto Vallarta informó sobre el cambio de la meta de dicho recurso. Ahora los recursos se destinarán a la rehabilitación de la avenida Agapito Medina o México. Ello se debe a que la anterior administración no concluyó las gestiones con los dueños de las tierras para la liberación del derecho de vía” (*Tribuna de la Bahía*, 14 de julio de 2013).

La conclusión de dicha obra es importante porque es contar con una segunda vía de acceso entre los dos municipios. Lo cual beneficiaría tanto a la población nativa como a los turistas, no se olvide que existe una gran interacción entre los moradores de ambos municipios. Así pues, la obra tiene un carácter metropolitano. Donde además, se debe recalcar que la conectividad es un aspecto sumamente importante en las ciudades turísticas de sol y playa y lo es más aún cuando estos dos municipios están separados por el río Ameca, pero comparten infraestructura urbana.

Ahora bien, a pesar de que todos los recursos se han destinado a obras viales⁷ el estudio que realizan la Secretaría de Gobernación y el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal califican al municipio Bahía de Banderas como un caso exitoso del aprovechamiento de los Fondos Metropolitanos (Segob-Inafed, 2010: 86).

Gráfico 3.



Fuente: Respuesta que ofreció la Unidad de Transparencia y Oficialía de Partes del Ayuntamiento de Puerto Vallarta, vía INFOMEX, bajo el folio 01160114.

4. Diferencias y semejanza en la gestión de los Fondos Metropolitanos en tres zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa

Los montos de los Fondos Metropolitanos gestionados para las tres zonas metropolitanas en estudio (Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta) han recibido en conjunto y a lo largo de estos ocho años 1 128 millones de pesos, lo que representa el 1.94% del total del ramo 23. Llama la atención que la zona que más recursos se le asignaron fue la de Cancún

⁷ Para un mejor análisis véase el anexo 3. Con la aclaración de que no están aparejados los años fiscales con la planeación y construcción de la ciudad.

con un total de 538 millones de pesos (representa el 0.93%), siendo que tiene menos población que la Zona Metropolitana de Acapulco y se supone que uno de los requisitos para etiquetar los recursos es el número de pobladores. Con ello se evidencia la discrecionalidad con que se reparten los recursos de dicha partida. A la Zona Metropolitana de Acapulco se le asignaron 371 millones de pesos (0.64%) mientras que la de Puerto Vallarta solamente ha recibido 219 millones de pesos (0.37%), como se ilustra en el siguiente cuadro.

Cuadro 4. Los Fondos Metropolitanos en tres zonas metropolitanas: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta 2006-2014 (millones de pesos)									
Nombre	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Z o n a Metropolitana de Acapulco	-	-	-	40	66	67	67	92	106
Z o n a Metropolitana de Cancún	-	-	-	39	95	97	97	97	112
Z o n a Metropolitana de Puerto Vallarta	-	-	-	-	49	41	41	41	47

Fuente: Elaboración propia con base a las respuestas otorgadas por el gobierno del estado de Quintana Roo, las Unidades de Transparencias de Acceso a la Información Pública de los ayuntamientos de Puerto Vallarta y Acapulco de Juárez.

La gestión de los Fondos Metropolitanos en Acapulco y Cancún se observa una mayor diversificación en los rubros beneficiados, tales como: desarrollo urbano, la construcción de obras viales, la implementación de un sistema de transporte colectivo, la edificación de un relleno sanitario y construcción de un espacio público, la instalación de alumbrado público, así como la elaboración de varios proyectos y estudios. Lo anterior no se aplica para el caso de la metrópoli de Puerto Vallarta, donde se ha privilegiado el rubro de las obras viales. A pesar de que el ayuntamiento ha asumido adeudos para pagar las concesiones al alumbrado público, servicio de recolección de basura, el arrendamiento de patrullas, entre otros.

5. Conclusiones

Los Fondos Metropolitanos tienen como objetivo atender los problemas urbanos que enfrentan las zonas metropolitanas mexicanas. Sin embargo, estudiar su destino y analizarlos en casos específicos no es un ejercicio sencillo. A pesar que en las Reglas de Operación se establece como obligación de los gobiernos estatales transparentar la información en sus portales. Ante dicha limitante, la alternativa fue la de solicitar la información por medio de la Unidad de Transparencia de los ayuntamientos en estudio, pero ni así la tarea resulta fácil sobre todo para los casos de Acapulco y Puerto Vallarta donde fue necesario interponer recursos de revisión.

Otra cuestión que llama la atención sobre los Fondos Metropolitanos es que a la par de que cada año se incrementan tanto las partidas como el número de zonas metropolitanas beneficiadas también las Reglas de Operación sufren modificaciones. Así pues, es un ejercicio que constantemente pasa por procesos de rediseño institucional.

De igual manera, es interesante observar que no están aparejados los años fiscales con la planeación y construcción de la ciudad. Para ejemplificar, habían transcurrido más de seis meses del 2014 y todavía los Consejos para el Desarrollo Metropolitano de los casos seleccionados aún no ejercían los recursos programados para dicho año.

Estas tres zonas metropolitanas han recibido a lo largo de estos años un total de 1 128 millones de pesos, lo que representa el 1.94 por ciento del total del ramo 23. La Zona Metropolitana de Cancún ha sido la más beneficiada al recibir 538 millones de pesos, que representa el 0.93 por ciento. En segundo lugar se ubica la Zona Metropolitana de Acapulco con 371 millones de pesos, significa el 0.64 por ciento. Finalmente, se ubica la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta con 219 millones de pesos, 0.37 por ciento.

Respecto a la aplicación de los Fondos Metropolitanos en las tres zonas

metropolitanas con vocación turística de sol y playa existen diferencias, sobre todo, entre las de Acapulco, Cancún con respecto a la de Puerto Vallarta. Las dos primeras muestran una mayor diversificación en la inversión de sus recursos, así por ejemplo se encuentran: obras viales, el desarrollo urbano, la edificación de un relleno sanitario y la construcción de un espacio público, el acondicionamiento para la circulación del sistema de transporte colectivo, así como la elaboración de proyectos y estudios. En cambio el Fondo Metropolitano de Puerto Vallarta solamente se ha aplicado en obras viales para la construcción de un segundo puente sobre el Río Ameca y pavimentación de la Avenida México.

Desafortunadamente, los Fondos Metropolitanos todavía no logran revertir los graves problemas que enfrentan las ciudades mexicanas constituidas hoy día en zonas metropolitanas. Aunque, la implementación de dicha partida por iniciativa del gobierno federal, donde quien tiene la última palabra es el gobierno estatal, tiene sus ventajas, tales como: una planeación contemplada en el mediano y largo plazo; ésta se da por etapas, entre otras. Un aspecto que sería conveniente analizar es la inclusión de otros actores a la hora de tomar decisiones, pues la construcción de una metrópoli requiere y depende la participación y colaboración de más sujetos.

Otros de los retos que deben superar los Fondos Metropolitanos es el de no incentivar la alta dependencia económica que tienen la mayoría de los municipios mexicanos con la federación. Así como el de equilibrar el desarrollo urbano entre los municipios que componen cada una de las zonas metropolitanas beneficiadas, pues en este artículo salió a relucir que la mayoría de los recursos se destinaron a los municipios centrales de Acapulco de Juárez, Guerrero y Benito Juárez en Quintana Roo.

6. Bibliografía

ALVAREZ, Guillermo (2011). "Estructura y temporalidad urbana de las ciudades intermedias en México". *Frontera Norte*, vol 23, núm. 46, julio-diciembre, Baja California, pp. 91-124.

- ARELLANO, Alberto (2013). La gestión metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional, México, UNAM-IIIJ-El Colegio de Jalisco.
- Auditoría Superior de La Federación (2011). Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública, México.
- BARRAGÁN, Juan (2013). "Hacia una reforma integral de lo urbano". En Octavio Urquidez, Felipe Cabrales, Estrellita García y Nancy García (coords). *Metrópolis en movimiento*. Zapopan, El Colegio de Jalisco, pp. 195-211.
- BAÑOS, Alfonso y Erika Cárdenas (2013). "La zona metropolitana de Puerto Vallarta. Contexto urbano y políticas de gestión territorial", en Alberto Arellano Ríos e Ismael Ortiz Barba (coordinadores). *Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco*. Universidad de Guadalajara, pp. 61-92.
- BID y SHCP (2010). Evaluación del Fondo Metropolitano 2006-2009. México.
- BRINGAS, Nora (1999). "Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano". *Región y Sociedad*, vol. XI, núm. 17. El Colegio de Sonora, México.
- CÁRDENAS, Erika (2013). La zona metropolitana de Puerto Vallarta y su convenio de asociación intermunicipal. En R. Arias de la Mora (coord.). *Coordinación metropolitana y gestión pública municipal* (pp. 99-118). Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- ___ (2014). Migración interna e indígena en México: enfoques y perspectivas. *Intersticios Sociales*, 4(7): 1-28.
- ___ (2014). "Dinámicas demográficas en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta". *Espacios Públicos*, Universidad Autónoma del Estado de México, Núm. 40, mayo-agosto, pp. 69-93.
- CARRIÓN, Fernando (2013). "El desafío político del gobierno de la ciudad metropolitana en América Latina". En Alfonso Iracheta. *Reflexiones sobre política urbana*. México, El Colegio Mexiquense.
- CASTELLANOS, Alicia y María Dolores París Pombo (2005). "Inmigración, identidad y exclusión socio étnica y regional en la ciudad de Cancún", Arturo León López, Beatriz Canabal Cristiani y Rodrigo Pimienta Lastra (coords). *Migración, poder y -procesos rurales*. México: UAM-Plaza Valdés, pp.131-150.
- CASTILLO, Octavio (2011). "Segregación socioespacial, en Cancún: 1990-2010 tres ciudades en una misma". *Provincia*, no.26, julio-diciembre, Universidad de los Andes, Mérida, Venezuela pp. 11-31.
- EIBENSCHUTZ, Roberto y Rafael Rodríguez (2013). "Globalización, desarro-

- llo y ciudades. ¿Veinticinco años de política urbana en México? En Alfonso Iracheta. Reflexiones sobre política urbana. México, El Colegio Mexiquense, pp. 49-79.
- FitchRatings. "Sube a BBB-(mex) la calificación de Acapulco, Guerrero". México, D.F. Consultada en www.fitchratings.mx el día 4 de enero de 2016.
- FitchRatings. "Fitch bajó a RD (mex) la calificación del municipio de Bahía de Banderas, Nayarit". México, D.F. Consultada en www.fitchratings.mx el día 4 de enero de 2016.
- FitchRatings. "Fitch sube a BBB (mex) la calificación de Benito Juárez, Quintana Roo". México, D.F. Consultada en www.fitchratings.mx el día 4 de enero de 2016.
- FitchRatings. "Fitch bajó la calificación de Puerto Vallarta, Jalisco; la perspectiva continua negativa". México, D.F. Consultada en www.fitchratings.mx el día 4 de enero de 2016.
- GARCIA, Raúl (2012). "Acapulco, la perla del Pacífico". La Jornada Guerrero, Sección Opinión, 21 de septiembre de 2012.
- GÓMEZ, Salvador y Mireya Aldana Pinto (2010). "Modernidad y turismo: repercusiones en el caso de Acapulco". En *Contra la domesticación del turismo. Los laberintos del turismo rural*. Neptalí Monterroso Salvatierra y Lilia Zizumbo Villarreal (coords). México, Universidad Autónoma del Estado de México y Miguel Ángel Porrúa, pp. 135-157.
- IRACHETA, Alfonso (2010). "El fenómeno metropolitano en México". *Economía y Sociedad*, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, vol. XIV, núm 25, enero-junio, pp. 153-179.
- IRACHETA, Alfonso y José Iracheta (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.
- MARIN, Gustavo (2008). "Territorios de resistencia, integración mercantil y producción del espacio turístico en Quintana Roo: trayectorias y transformaciones del mundo maya", Alicia Castellanos y Jesús Antonio Machuca (comp.), *Turismo, identidades y exclusión*, México: UAM-Iztapalapa y Casa Juan Pablos, pp. 189-211.
- MORENO, Salvador (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, marzo de 2010.

- MOYA, Luis (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). Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. México, D.F. Abril de 2013. Maestría en Políticas Públicas. Consultada en www.flacso.edu.mx/biblioiberoamericana el 20 de junio de 2014.
- OEHMICHEN, Cristina (2010). "Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort". Revista Alteridades, México, vol. 20, no. 40.
2013. "Una mirada antropológica al fenómeno del turismo". Cristina Oehmichen Bazán. Editora. Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo. México, UAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 35-72.
- ONU-Hábitat y SEDESOL (2011). Estado de las ciudades de México, 2011, México: ONU-Sedesol.
- OROZCO, Mariana y Alejandro. Palmerín (2011). Reporte de la Gestión del Fondo Metropolitano. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. México.
- Plan Nacional de Desarrollo Urbano. 2014. Diario Oficial de la Federación, 30 de abril de 2014.
- RAMÍREZ, Juan Manuel. "Turismo y medio ambiente: El caso de Acapulco". (1986). Revista de Estudios Demográficos y Urbanos, pp. 479-512.
- Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014. Diario Oficial, 4 de marzo de 2014.
- SEDESOL-CONAPO-INEGI (2007). Delimitación de las zonas metropolitanas 2010. México: Sedesol-Conapo-Inegi, 2005.
- TORRES, Rebecca and Janet D. Momsen (2005). "Gringolandia: The Construction of a New Tourist Space in Mexico". Annals of the Association of American Geographers, 95 (2), 2005, pp. 314-355.
- Tribuna de la Bahía "Cambia Vallarta metas del Fondo Metropolitano", 14 de julio de 2013, www.tribunadelabahia.com.mx.
- VÁZQUEZ Jesús 2013. "Van por ampliación de zona metropolitana". El economista, 10 de abril de 2013.
- Secretaría de Gobernación-Instituto Nacional para el Federalismos y el Desarrollo Municipal (2010). Impacto del Fondo Metropolitano, México.
- ZAPATA, Humberto. (2012). "Fondo Metropolitano: operación y perspectivas". Nuevo León: Federalismo hacendario, No. 174, pp. 114-129.

7. Anexos

Cuadro 1. Fondo Metropolitano de Acapulco (2009-2014)		
Año	Monto	Proyectos
2009	40	<p>Programa Vial Llano Largo</p> <p>Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana</p> <p>Plan Integral de Movilidad Metropolitana Sustentable</p> <p>Proyecto Ejecutivo Integral del Corredor de Transporte de la Línea 2 Centro de Acapulco-Ciudad Renacimiento.</p> <p>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 una longitud aproximada de 8 kilómetros.</p> <p>Construcción de la cuarta etapa del boulevard de las naciones "tramo entronque Barra Vieja-Terminación del Mundo imperial".</p> <p>Proyecto Ejecutivo para la Adecuación Geométrica de Vialidades de 9 entronques a nivel un paso a desnivel comprendidos en el Tramo Boulevard de las Naciones-Barra Vieja.</p> <p>Proyecto Ejecutivo para la Ampliación de la Sección Transversal de la Carretera Federal Acapulco-México.</p> <p>Proyecto Ejecutivo para la Ampliación de la Sección Transversal de la Carretera Escenica en Acapulco, Guerrero.</p> <p>Terminación de la tercera etapa del Boulevard de las Naciones</p>
2010 ¹	66	Obra distribuidos vial Cayaco-Puerto Marqués.
2011	67	Modernización integral de las vialidades de la Av. Vicente Guerrero, Cuauhtémoc y Costera Miguel Alemán, a base de concreto hidráulico. Para la instalación del sistema de transporte público denominado Acabus. En el 2014 registró un avance físico y financiero del 100 %.
2012	67	Sistema Integrado de Transporte (SIT) de la Zona Metropolitana de Acapulco (Acabus) (Modernización Integral de sin número de las vialidades de las avenidas Vicente Guerrero, Cuauhtémoc y Costera Miguel Alemán. En el 2014 registró un avance físico y financiero del 100 %.

2013	92	<p>Rehabilitación de la imagen urbana de las vialidades, Vicente Guerrero y Cuauhtémoc en la Zona Metropolitana de Acapulco, ejercicio 2013, registra un avance físico y financiero del 100%.</p> <p>Construcción del Parque Urbano del Centro de Población de Coyuca de Benítez, ejercicio 2013, se encuentra aún en proceso, con un avance financiero del 30 por ciento, mismo que corresponde al pago del anticipo, ya que la obra se encuentra momentáneamente suspendida por problemas legales del predio.</p> <p>Rehabilitación de la Imagen Urbana de la Avenida Costera Miguel Alemán, de Icacos hacia El Parque Papagayo, en la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez, Guerrero., del tramo: Calle 4 a Calle Andra Doria; del tramo: Calle Andrea Doria a Cristóbal Colon; Gran Hotel a Oceanic 2000 y del tramo: Oceanic 2000 al CICI, le informo que estas registran un avance físico del 100 por ciento; mientras que a la fecha se encuentran en proceso de finiquito.</p>
2014*	106	<p>Terminación del Centro de Atención Ciudadana (CEDAC) en Acapulco, Guerrero.</p> <p>Rehabilitación del Mercado Siglo XXI en la colonia Vacacional en Acapulco, Guerrero.</p> <p>Construcción del Boulevard de acceso a la localidad de Coyuca de Benítez, Guerrero.</p>

Fuente: Respuesta que ofreció la Contralora interna y titular de la unidad de transparencia y acceso a la información pública de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Guerrero, el 29 de agosto de 2014, vía correo electrónico.

*Con respecto a las obras correspondientes al Fondo Metropolitano 2014 aún no estaban dadas de alta en el Sistema de Formato Único- Portal Aplicativo de la Secretaría de Hacienda (SFU-PASH) debido a que el recurso no ha sido ministrado aún por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, no obstante informan que las obras que autorizó el Comité Técnico Fideicomiso 2149 Fondo Metropolitano de Acapulco fueron las señaladas. Ing. Jorge Enrique Díaz Jiménez, Secretario Técnico del Consejo Metropolitano de Acapulco, 18 de julio de 2014.

Cuadro 2. Fondo Metropolitano de Cancún		
Ejercicio	Proyecto/Obra	Importe
2009	Pavimentación del Camino a Rancho Viejo.	19 904 944
	Urbanización de la Avenida Rancho Viejo.	20 000 000
2010	Construcción del Arco Bicentenario (Ramal Sur).	47 753 450
	Estudios y Proyectos Complementarios de la Obra	6 445 904
	Construcción del Bicentenario.	
	Obras Complementarias al Camino a Rancho Viejo.	19 151 852
	Ampliación del Relleno Sanitario en la Parcela 1113.	18 072 191
	Saneamiento del Relleno Sanitario en la Parcela 1113.	4 427 501
2011	Reordenamiento Urbano de la Av. Bonampak.	22 950 000
	Prolongación Av. Kabah.	6 450 000
	Circuito Metropolitano.	16 250 000
	Construcción del Arco Bicentenario (Ramal Norte).	24 762 184
	Construcción del Arco Bicentenario (Ramal Sur).	11 005 743
	Rehabilitación de la Av. López Portillo (Tramo Bonampak-Puerto Juárez).	11 523 625
		4 421 970
	Programa Metropolitano de Desarrollo Urbano.	
2012	Adquisición del Predio Parcela 196 para el Centro	14 985 000
	Integral de Manejo de Residuos sólidos.	
	Reordenamiento Urbano de la Av. Bonampak	6 514 987
	Segunda Etapa.	
	Prolongación de la AV. Kabah Segunda Etapa.	7 115 699
	Circuito Metropolitano Segunda Etapa.	39 960 000
	Continuación del Ramal Norte del Arco	4 188 807
	Bicentenario.	
	Estudio de Factibilidad de la Zona Metropolitana	4 188 807
	Región Caribe Norte.	2 502 235
	2 787 210	
	Programa Parcial Centro Urbano Ciudad Mujeres.	
	Proyecto de Desarrollo Urbano Reserva Territorial	
	Ciudad Mujeres.	
2013	Programa de Desarrollo Urbano del Centro de	4 408 520
	Población de Leona Vicario.	
	Programa Parcial de Desarrollo Urbano de Puerto	5 290 172
	Juárez.	
	Alumbrado Público del Arco Bicentenario (1 Era	37 658 482
	Etapa).	
	Conclusión del Ramal Sur del Arco Bicentenario.	2 373 606
	Rehabilitación del Pavimento del Boulevard Costa	11 587 983
Mujeres Tramo Vialidad Intermunicipal (1 Era		
Etapa.	18 320 371	
	Circuito Metropolitano (3 Era Etapa)	
	17 974 956	
	Continuación Ramal Norte del Arco Bicentenario	
	(Segunda Etapa).	

2014	Atlas de Riesgo Urbano Metropolitano.	6 582 758
	Actualización del PPDU Península de Chacmuchuch.	5 082 758
	Obras Complementarias 2da Etapa Centro Intermunicipal de Manejo de Residuos Sólidos.	9 350 000
	Boulevard Costero Isla Mujeres tramo Puerto Juárez-Punta Sam.	30 000 000
	Celda de Confinamiento 2da. Etapa Centro Intermunicipal de Manejo de Residuos Sólidos.	25 750 000
	Revitalización de la Zona Centro de la ciudad de Cancún.	20 000 000
	Red de electrificación y alumbrado público de Cd. Mujeres (Rancho Viejo).	16 000 000

Fuente: Respuesta otorgada el gobierno estatal de Quintana Roo, vía INFOMEX. Número de folio 00141714.

Cuadro 3. Gestión de los Fondos Metropolitanos de Puerto Vallarta		
Año	Monto	Proyectos
2010	49	Línea de agua potable y alcantarillado en la avenida Federación. 4 530 483. Pavimentación en concreto hidráulico en la avenida Federación. 7 788 510. Pavimentación en concreto hidráulico en la avenida México entre Prisciliano Sánchez y Caoba Arboledas 7 650 110.
2011	41	Pavimentación en concreto hidráulico en la avenida México entre calle Caoba y avenida Politécnico Nacional. 20 945 779. Pavimentación en concreto hidráulico Carretera Las Juntas-Ixtapa 12 460 628
2012	41	Pavimentación en concreto hidráulico avenida Federación. 4 361 556 Pavimentación de la avenida México tramo Prisciliano Sánchez a Fluvial Vallarta. 1 800 000
2013	41	Pavimentación en concreto hidráulico de la avenida Federación, con cuatro carriles a base de concreto hidráulico. Elaboración del Proyecto Ejecutivo de la avenida México.
2014	47	Obras en la Avenida México.

Fuente: Respuesta que ofreció la Unidad de Transparencia y Oficialía de Partes del Ayuntamiento de Puerto Vallarta, vía INFOMEX, bajo el folio 01160114.

(Footnotes)

1 Las obras programas con recursos de los fondos metropolitanos, 2010 eran: Proyecto Ejecutivo para el entronque vehicular paso Texca, proyecto ejecutivo de los pasos vehiculares, proyecto ejecutivo del paso inferior vehicular, proyecto Ejecutivo del entronque vehicular San Agustín, adecuación del proyecto geométrico del tramo carretero paso Limonero, proyecto Ejecutivo para la ampliación de la sección transversal del puente Alfredo Mendizabal, proyecto ejecutivo de los puentes Quemado 1 y Quemado 2, proyecto ejecutivo para los trabajos complementarios de estructuración de banquetas en la octava zona naval militar, estudio de diagnóstico integral, factibilidad técnica ambiental y financiera y de evaluación socioeconómica para la construcción de estaciones de transferencia en los municipios de Coyuca de Benitez, San Marcos y Juan R. Escudero y un relleno sanitario metropolitano, obra y proyecto del módulo de servicios de emergencias urbanas en Coyuca de Benítez y obra y proyecto del módulo de servicios de emergencias urbanas en San Marcos.