



Espacios Públicos

ISSN: 1665-8140

revista.espacios.publicos@gmail.com

Universidad Autónoma del Estado de México  
México

Cárdenas Gómez, Erika Patricia  
Dinámicas demográficas en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta  
Espacios Públicos, vol. 17, núm. 40, mayo-agosto, 2014, pp. 69-93  
Universidad Autónoma del Estado de México  
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67632401005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## **Dinámicas demográficas en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta**

Demographic dynamics in three metropolitan zones of Mexico:  
Acapulco, Cancun and Puerto Vallarta

Fecha de recepción: 19 de marzo de 2014

Fecha de aprobación: 5 de mayo de 2014

*Erika Patricia Cárdenas Gómez\**

### **RESUMEN**

El presente artículo tiene como objetivo dar cuenta de las dinámicas demográficas que se han registrado en los últimos 20 años, en tres zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en México. Se trata de Acapulco, Guerrero; Cancún, Quintana Roo, y Puerto Vallarta, Jalisco-Nayarit. Para el desarrollo de este artículo se consultaron los Censos de Población y Vivienda del INEGI. Asimismo, se hizo una revisión bibliográfica de lo que se ha escrito acerca de estos centros urbanos. Finalmente, el artículo pretende: 1) mostrar algunas dinámicas demográficas coincidentes y divergentes que presentan los asentamientos urbanos en estudio; 2) enfatizar la importancia del fenómeno migratorio en la conformación de estos destinos turísticos como zonas metropolitanas; 3) identificar la magnitud y la procedencia de los flujos migratorios que han recibido.

**PALABRAS CLAVE:** crecimiento demográfico, migración, zonas metropolitanas, turismo.

### **ABSTRACT**

The aim of this paper is to give an account of the demographic dynamics that have taken place in the past 20 years in 3 metropolitan areas considered beach destinations in Mexico; Acapulco, Guerrero; Cancun, Quintana Roo; and Puerto Vallarta, Jalisco-Nayarit. We previously consulted the population and housing censuses provided by The National Institute of Statistics and Geography (INEGI). We also conducted a document revision about these urban centers. Finally, this paper aims to: 1) show some similar and divergent demographic dynamics in the urban settlements studied in this paper; 2) emphasize the importance of the phenomenon of migration when these touristic destinations become metropolitan areas; 3) identify the magnitude and origin of migration flows to these metropolitan areas.

**KEYWORDS:** demographic growth, migration, metropolitan zones, tourism.

\* El Colegio de Jalisco, México. Correo-e de contacto: erika.cardenas@coljal.edu.mx

## INTRODUCCIÓN

Específicamente este artículo estudia el crecimiento demográfico que registran tres zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en México. Uno de los conceptos que guía esta investigación es el de zona metropolitana, y se adopta el propuesto por la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), el Consejo de Población (Conapo) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), básicamente por dos razones: 1) es la única aproximación oficial que se tiene sobre el fenómeno urbano metropolitano, 2) responde a fines heurísticos, pues el nivel de información con que se trabaja está desagregada a nivel municipal.

Asimismo, se retoma la clasificación que elaboraron dichos organismos. Éstos consideran que las zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en México son tres: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta. Como se puede observar, por la metodología que utilizan estos organismos, dejan de lado a varios centros urbanos importantes, tales como: Barra de Navidad, Mazatlán, Manzanillo, Ixtapa-Zihuatanejo y Los Cabos.

No obstante, la importancia de retomar la clasificación hecha por las instituciones oficiales tiene la finalidad de comparar las tres zonas metropolitanas y con ello desarrollar tres aspectos: 1) contribuir con el conocimiento de su nacimiento y evolución como centros urbanos; 2) reconocer el papel fundamental que juega la actividad turística en dichos territorios, y 3) estudiar el factor demográfico en su desarrollo como destinos turísticos.

Para una mejor organización, el texto se divide en tres partes. En la primera se hace un recuento de la actividad turística en el país así como su papel en el florecimiento de ciudades. En la segunda se señalan algunas características urbano-territoriales de estas zonas metropolitanas. Finalmente se presentan algunas dinámicas demográficas coincidentes y divergentes de los asentamientos urbanos en estudio. El método de exposición y trabajo es el deductivo, es decir, que parte del contexto internacional para analizar, en específico, el tema demográfico de las tres zonas metropolitanas. Para ello fue necesario consultar los Censos de Población y Vivienda del INEGI. Asimismo, se hizo una revisión bibliográfica de lo que se ha escrito acerca de estos tres centros urbanos.

## EL TURISMO COMO ACTIVIDAD ECONÓMICA EN MÉXICO Y EL DESARROLLO DE CIUDADES

Como punto de partida, se debe mencionar que desde mediados del siglo xx la población mundial se ha incrementado; por ejemplo, de 1950 a 1990 el número de habitantes pasó de 2 513 a 5 289 millones. A la par de este fenómeno de crecimiento demográfico se encuentra el hecho de que la población se concentra en las áreas urbanas. En la década de 1990, 45.19% de la población vivía en ciudades (Yeung, 1998: 1). Mientras que en 2010, más de la mitad de la población mundial vivía en centros urbanos y se estima que para 2030 ascienda a 60% (Alonso, 2010: s/p). El

crecimiento de las ciudades se ha intensificado en los países en desarrollo, pues su población urbana pasó de 286 a 1 514 millones (Yeung, 1998: 1). Este importante crecimiento poblacional se debe a varias razones: 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: 4). En este marco han florecido y crecido varios centros urbanos de América Latina, como la Ciudad de México, Sao Paulo, Buenos Aires, entre otras. Se puede mencionar que las principales características de estas ciudades es que son, o fueron, las capitales políticas de sus países y su vocación económica es el sector industrial. Dichas peculiaridades han incidido en el impulso de la concentración poblacional.

Sin embargo, también es importante mencionar que desde finales de la Segunda Guerra Mundial ha acontecido otro proceso urbano y demográfico. Se trata del crecimiento que presentan algunas de las ciudades que se ubican en los litorales. Por ejemplo, en el contexto internacional se puede señalar el caso de las ciudades que se encuentran en el Mediterráneo, en los países de Italia, España y Grecia (Cáceres y Pescador, 2001: 15). Estos centros urbanos costeros se caracterizan por: a) tener un clima benévolo; b) en ellos se puede disfrutar del sol y la playa; y c) son poseedores de grandes espacios para urbanizar. Por estas razones, con el paso del tiempo algunos de ellos se han visto favorecidos por la inversión de capital público y privado, dando pie a la conformación de polos de atracción, ya sea para los miles de migrantes que en su calidad

de trabajadores andan en busca de empleo, u otro mejor, o para los vacacionistas, que con el tiempo adquieren una vivienda de segunda residencia. Es por ello que en los últimos años varias ciudades, con vocación turística de sol y playa, registran altas tasas de crecimiento demográfico.

De igual manera, se debe mencionar que los territorios que poseen una economía especializada en un solo sector, como el turismo, traen consecuencias tanto para los gobiernos, como para la población y los empresarios. No cabe duda que las economías de los países receptores de turistas son altamente vulnerables de resentir los embates de las crisis financieras globales. Para ejemplificar, “en 2011, en ciudades como Benidorm, Alicante y a lo largo de la Costa Brava, se podría ver un gran número de apartamentos en renta o venta porque sus dueños no tuvieron dinero para pagar” (Oemichen, 2013: 22).

En cuanto al tópico del turismo, se debe enfatizar que es un tema que por muchos años se ha desdeñado. Se plantea que “no se ha desarrollado plenamente una sociología del turismo, con la magnitud que exigirá la intensidad económica del fenómeno” (Hiernaux, 1994: 24). A nivel internacional, uno de los autores que estudian la urbanización turística es Patrick Mullins. Él reconoce 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 (Mullins, 1991: 326).

A pesar de la falta de estudios en materia turística, el fenómeno da muestra de sus

impactos, y fue a mediados del siglo xx cuando se volvió de masas. Las razones de ello fueron: mejoras y avances en los transportes, vacaciones pagadas y aumento del nivel de vida (Mazón, 2001: 98). En otras palabras “el turismo se desarrolló como una industria al término 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: 3).

El hedonismo atrapó a las masas de consumidores, para lo cual resultó indispensable construir ciudades exclusivamente para el consumo y el placer (Mullins, 1991: 326). En esta construcción de ciudades surge lo que Salvador Anton identifica como “urbanización turística”, que se caracteriza porque: a) existe un rápido crecimiento de la población y de la fuerza de trabajo; b) poseen un sistema de producción flexible consecuencia del posfordismo; c) cuentan con una intervención pública de carácter incentivador; y d) la urbanización es socialmente diferente (Anton, 1998: 27). Por cuestiones de extensión, en este trabajo se hará énfasis en el primer aspecto mencionado.

En el caso de México, se ha abordado el tema del turismo, sobre todo desde el campo de la Antropología. Destacan los trabajos de José Antonio de la Cruz (2005), Alicia Castellanos y María Dolores París (2005), Gustavo Marín (2008) y Cristina Oehmichen (2010 y 2013), Ana María Salazar (2013) Catherine Héau (2013), Berenice Morales (2013), quienes señalan que, debido al crecimiento

y dinamismo económico de las ciudades con vocación turística, ha llegado un gran número de inmigrantes.

No obstante, se considera que hace falta un estudio que muestre las actuales tendencias demográficas de las tres zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en el país, ello con la finalidad de aportar algunos elementos que sirvan para futuras investigaciones y profundizar sobre el fenómeno urbano y el turismo. Se debe reconocer que el punto de partida para el análisis de estos territorios es que son receptáculos de inversión privada y pública. Este es un factor decisivo para países como México con graves desequilibrios regionales, pues la inversión incentiva el fenómeno migratorio.

Otra cuestión que también se debe enfatizar es el hecho de que el concepto de ciudad ha sido rebasado por la realidad, es decir, que este aumento poblacional y urbano ha desbordado los límites políticos-administrativos de las unidades que inicialmente la contenía, dando pie a la conformación de zonas metropolitanas. El término de zona metropolitana ha variado a lo largo de los años, su construcción como concepto depende de las intenciones o los intereses del investigador que lo aborde. En el caso de México, en 1960 se utilizó por primera vez en un trabajo académico el concepto zona metropolitana. En ese año, Luis Unikel (1976) reconoció 12 zonas metropolitanas en todo el país, pero es hasta 2004 cuando se da un paso significativo, porque por primera vez organismos institucionales como la Sedesol, el Conapo y el INEGI, establecieron lo que es una zona metropolitana.

Se debe reconocer que en los últimos años han sido varios los académicos que se han adentrado en el estudio del fenómeno metropolitano. Se han analizado las zonas metropolitanas desde varias dimensiones: 1) urbano-territorial, 2) demográfica, 3) social, 4) económica, 5) político-institucional, y 6) la combinación de otras dimensiones, tal y como se puede observar en el cuadro 1.

El presente trabajo se inserta en la dimensión dos, pues se analizan las tendencias demográficas de tres zonas metropolitanas que

se ubican en los litorales. El objetivo de este trabajo es discutir el fenómeno metropolitano de los nuevos espacios y hacer comparaciones en éstos. La mayoría de las investigaciones se centran en las principales zonas metropolitanas del país.

Para varios de estos autores, el punto de partida ha sido la delimitación de zona metropolitana elaborada por los organismos institucionales anteriormente aludidos. En ésta se define a una zona metropolitana como: “un conjunto de dos o más municipios donde

**Cuadro 1**  
**Breve clasificación de los autores que han analizado a las zonas metropolitanas mexicanas**

<i>Dimensión</i>	<i>Temas</i>	<i>Autores</i>
Urbano-territorial	Algunos aspectos de la delimitación de zonas metropolitanas	Negrete y Salazar (1980).
Demográfica	Seguimiento de las tendencias demográficas de las zonas metropolitanas.	Garza (2010).
Social	Problemáticas de las zonas metropolitanas en México.	Ramírez y Safa (2009), Arias (2010), Cárdenas (2013).
Económica	Estudios comparativos entre las distintas zonas metropolitanas del país.	Cadena Edel <i>et al.</i> , (2011) y Trejo (2013).
Ambiental	Se analiza la recolección de basura.	Bernache (1998).
Político- institucional	Gobernabilidad, coordinación y gestión metropolitana.	Klink (2005), Lefèvre (2005), Grimaldo y Rangel (2005), Rojas (2005 y 2010), Zentella (2007), Ramírez (1991 y 2009), Ugalde (2007), Valencia (2009), Tovar (2011), Iracheta (2012), Arellano (2013), Arias (2013) y Arellano y Ortiz (2013).
Combinación de varias dimensiones	Análisis de dos o más dimensiones.	Cuadrado y Fernández (2005), Valenzuela (2006 y 2007), y Cabrales (2010), Negrete (2010) y Urquidez (2010).

FUENTE: elaboración propia.

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, 2005: 14). En el país se identificaron 55 zonas metropolitanas. El ejercicio se actualizó, y para 2010 las instituciones determinaron que existían 59 zonas metropolitanas en México y solamente tres tenían como vocación el turismo de sol y playa, y son las que este documento retoma. No cabe duda que actualmente el fenómeno metropolitano en México es importante, pues en el conjunto de estos asentamientos urbanos viven 63.8 millones de personas, lo que representa 56.8% de la población nacional (Sedesol, Conapo e INEGI, 2013).<sup>1</sup> Se espera que en un futuro esta misma tendencia continúe, es decir, que la población mexicana se siga concentrando en las mayores metrópolis del país (Garza, 2010: 38).

Es importante señalar que el despegue de la actividad turística de sol y playa en México se ha debido a varios factores, entre los cuales se pueden mencionar: a) el impulso que le ha dado el gobierno federal, (ya sea con la promulgación de leyes, la creación de mecanismos jurídicos

para dar certeza al inversionista extranjero, así como la formación de instituciones encargadas de conducir y velar por la actividad turística, la edificación de infraestructura necesaria para atender al turista); b) la participación del sector privado con la construcción de grandes hoteles; c) las condiciones internacionales que promovieron a México como un destino turístico; y d) la existencia en el país de bellezas naturales para atraer a visitantes.<sup>2</sup>

Los elementos enunciados se centran en la parte de la oferta, mientras que por el lado de la demanda, se pueden resaltar básicamente dos: 1) el incremento del tiempo destinado a las vacaciones, y 2) la disposición de ingresos por parte de los angloamericanos (Everitt *et al.*, 2008: 88).

En México se pueden identificar cinco etapas del proceso evolutivo del turismo: 1) gestación del modelo de enclave (1945-1958); 2) consolidación (1958-1974); 3) culminación del modelo de enclave (1974-1986); 4) transición (1986-1992), y 5) estado actual” (Baños, 2012: 42). En estas fases se sentaron las bases para hacer del turismo una actividad productiva en el país. El dinamismo ha sido tal que, por ejemplo, en 2013 el turismo aportó 8.4% del PIB nacional y es el tercer generador de divisas en el país (Sectur, 2013b).

<sup>1</sup> Cabe aclarar que por la metodología que utilizan Sedesol, Conapo e INEGI denominan la conurbación fenómeno metropolitano pero lo que sucede en los territorios turísticos es la urbanización de corredores en la franja costera.

<sup>2</sup> Es importante destacar que el gobierno federal impulsa al turismo porque se presume que tiene efectos positivos para la economía, medidos a través de participación en la balanza de pagos, en el Producto Interno Bruto, en la generación de empleos y su efecto multiplicador sobre otras actividades (Bringas, 1999: 6).

México le dio gran fuerza a la actividad turística cuando el gobierno federal, en 1960, impulsó el desarrollo de varios destinos turísticos, pues para esas fechas Acapulco era el único centro vacacional que contaba con la infraestructura necesaria para atender a turistas del *jet set*<sup>3</sup> (Hiernaux, 1991: 127). La tarea consistió en edificar Centros Integralmente Planeados (CIP). Puerto Vallarta marca el inicio de dicha política y la cual se concretiza firmemente en el caso de Cancún y otros más. De igual manera, es importante señalar que para ello se requirió de financiamiento internacional (Hiernaux, 1991: 129).

Con lo anterior se puede observar que el turismo en México ha sido un elemento importante para el nacimiento o desarrollo de algunas ciudades (Hiernaux y Rodríguez, 1991: 18), pero ¿cuáles han sido las dinámicas demográficas que han registrado en los últimos 20 años las zonas metropolitanas en estudio? A esta pregunta se le tratará de dar respuesta, pero antes es necesario conocer algunas de sus peculiaridades urbano territoriales.

### EL CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DE ESTUDIO

En este apartado se presenta la clasificación, ubicación y composición de las zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa en México, así como el crecimiento

demográfico que han registrado. Dicho crecimiento se ha debido, en gran medida, a la migración que reciben. Cabe recordar que estos territorios, en desarrollo, se han visto favorecidos por el factor capital, por lo que se incentiva la llegada de personas que andan en busca de mejores oportunidades de vida.

### *Clasificación de las ciudades turísticas mexicanas: una reflexión previa*

Varios autores clasifican a las ciudades turísticas de litoral mexicano en dos grupos: las tradicionales y los Centros Integralmente Planeados (CIP). Las primeras tuvieron sus orígenes independientemente de la actividad turística. Sin embargo, con el paso del tiempo se verá en la necesidad de construir infraestructura requerida para la atención de turistas, así como aplicar una serie de medidas para impulsar dicho ramo. Mientras que los CIP se caracterizan porque fueron expresamente desarrollados por el Estado a través del Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), con la finalidad de atender al turismo. La dinámica para la edificación de los CIP es la siguiente: en primer lugar el Estado expropia las porciones de suelo en el área que se pretende desarrollar. Asimismo, se elabora un plan maestro turístico y urbano para planificar el crecimiento urbano (Hiernaux, 1991). Los cinco CIP que se promovieron

<sup>3</sup> En la década de 1960 y 1970 se denominó turistas del *jet set* a las celebridades que se dedicaban a la política o a la farándula, tenían altos ingresos y arribaban a sus destinos en los aviones de moda de esos años.

fueron: Cancún (1970), Ixtapa-Zihuatanejo (1972), Los Cabos (1975), Loreto (1975) y Bahías de Huatulco (1984) (Baños, 2012: 44 y 45).<sup>4</sup>

Por lo anterior, es necesario señalar que la clasificación anteriormente enunciada no encaja en el caso de Puerto Vallarta por tres razones: 1) Puerto Vallarta no posee una larga historia, como es el caso de Acapulco; 2) en la construcción de Puerto Vallarta como destino turístico participaron los tres niveles de gobierno con la fuerte colaboración de empresarios y sus habitantes, situación opuesta a lo acontecido en Cancún. Aunque es importante enfatizar que Puerto Vallarta, como una ciudad preexistente, marca el inicio al apoyo brindado por parte de las instituciones recién creadas para el fomento del turismo, y en este proceso el poblado fortalece sus peculiaridades; 3) Puerto Vallarta, a través de su arquitectura, ha sabido imprimir una personalidad propia que rompe con la cara urbana que impulsan o venden las grandes cadenas hoteleras en el mundo. Por lo

anterior, se puede señalar que Puerto Vallarta se ubica, como desarrollo turístico, en una fase intermedia entre una ciudad tradicional y un CIP.

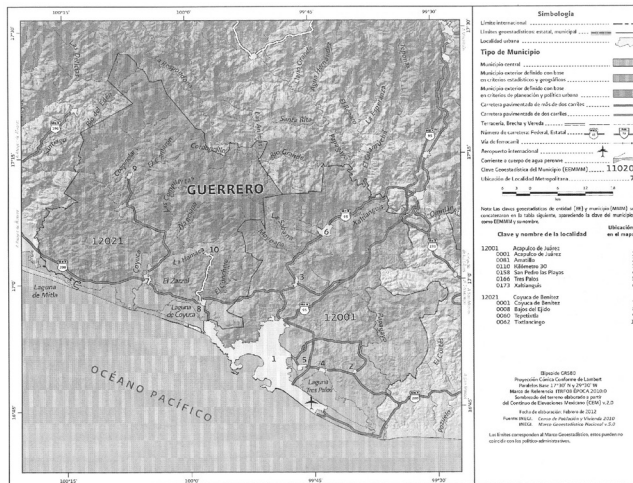
Por la extensión de este trabajo desafortunadamente no se podrá hacer un análisis profundo del proceso de gestación de estos tres centros turísticos. Sin embargo, lo interesante es reconocer que actualmente estos tres centros urbanos constituyen zonas metropolitanas. A continuación serán esbozados los casos de estudio.

### *La zona metropolitana de Acapulco*

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. Esta zona metropolitana nace por la conurbación que impulsó el municipio de Acapulco de Juárez. En el siguiente mapa se puede observar la ubicación de la zona metropolitana de Acapulco.

<sup>4</sup> Actualmente, el gobierno federal está desarrollando el centro integralmente planeado de Nayarit con la edificación de los desarrollos turísticos de Litibú y Capomo. Una de las críticas a la construcción de todos estos centros turísticos es que lo han hecho sin respetar los recursos naturales. Así pues, es recurrente la aplicación de prácticas depredadoras cuando experiencias previas han demostrado el daño que le causan a los ecosistemas. Asimismo, han resultado un fracaso en la esfera social. Con estas experiencias, se puede observar que el turismo en México no ha logrado impulsar el desarrollo de las ciudades anfitrionas, al contrario, ha recrudecido más las diferencias sociales y espaciales, véase León, Canabal y Pimienta (2005), Castellanos y Machuca (2008), Oemichen (2010), Pérez (2010), Bringas (1999), entre otros.

## Mapa 1 Zona metropolitana de Acapulco



FUENTE: Sedesol, Conapo e INEGI, 2013.

Cabe recordar que la ciudad de Acapulco tuvo un papel importante durante la Colonia porque su puerto mantenía relaciones comerciales con Manila, Filipinas. Sin embargo, una vez que culminó el movimiento de Independencia de México, en 1821, se suspendió el tráfico marítimo, lo que trajo el aislamiento de este centro urbano. Dicha situación cambió en noviembre de 1927 cuando se construyó la carretera Acapulco-Taxco, la cual unió al puerto con la capital del país. Este hecho hizo posible el arribo de visitantes nacionales, principalmente procedentes del Distrito Federal. Asimismo, habría que mencionar que otro hecho que

incentivó la llegada de turistas internacionales fue la construcción del aeropuerto en 1928 (Ramírez, 1986: 482 y 483).

Con el paso del tiempo hubo la necesidad de edificar grandes hoteles para atender al turista. Para ello se requería de expropiar terreno, hecho que se llevó a cabo. La meta era continuar con la urbanización de tierras ejidales y atender las demandas del turista. A la par de este proceso, llegaron oleadas de migrantes procedentes tanto del interior del estado como de otras partes de la república, quienes buscaban trabajo en el sector secundario o terciario (Ramírez, 1986: 483).<sup>5</sup> Asimismo, se debe señalar que estos nuevos

<sup>5</sup> El fenómeno migratorio de Acapulco de Juárez se puede apreciar a través del alto crecimiento demográfico que registra. En 1950 su población ascendía a 55 862. Una década más tarde dicho municipio contaba con 84 720 moradores, pero es en la década de 1970 cuando se triplican sus habitantes a 238 714. Esta tendencia demográfica continuó, en 1980 se contabilizaron 409 335 personas (Ramírez, 1986: 484).

residentes se asentaron en colonias populares de las colinas, lo que acentuó la segregación socioespacial de este territorio (Bringas, 1999: 22). Hay dos Acapulcos, uno destinado al turista y otro “el de los asentamientos populares de Ciudad Renacimiento, la ciudad de los pobres que se oculta tras las montañas que rodean a la bahía” (Osorio, 1994: 36).

Algunos investigadores han dividido la historia de Acapulco en tres momentos. Al primero lo llaman “Acapulco tradicional”, el segundo, “Acapulco Dorado”, y finalmente “Acapulco y su zona diamante”. En estos episodios de la vida turística de Acapulco tanto el gobierno federal como los empresarios han buscado la exclusividad de sus visitantes (turistas extranjeros de altos ingresos). Sin embargo, todo ha quedado en vano, pues Acapulco ya perdió competitividad internacional y al interior sólo atrae un turismo poco exigente y de medianos recursos (Ocampo, 1994: 42).

Respecto al tema demográfico, varios expertos identificaron que la dinámica demográfica que registró Acapulco durante la década de los ochenta lo ubicó como el segundo municipio de más alto crecimiento en el país (Osorio, 1994: 35). Ante este escenario

demográfico, su constitución como zona metropolitana era inminente.

Los municipios que integran la zona metropolitana de Acapulco son: Acapulco de Juárez y Coyuca de Benítez. Se debe mencionar que entre ambos existen grandes diferencias. Por ejemplo, tan sólo en el rubro de población en el municipio de Acapulco de Juárez, el que dio pie a la conurbación, se concentra la mayor parte de la población de la zona metropolitana. En 2010 en dicho municipio habitaba 91% de la población de la zona. Como se puede observar en el cuadro 2.

De igual manera, se aprecia que esta zona metropolitana, en el periodo 2005 a 2010, perdió población. Ello obedece a que en el lugar se presentan varios signos de agotamiento como los que acontecen en las grandes urbes como: falta de fuentes de empleo, problemas de seguridad pública, tráfico vehicular, contaminación ambiental, entre otros. Este proceso de deterioro de varios años ha sido señalado por algunos académicos, por citar un ejemplo, Juan Manuel Ramírez Sáiz dijo “el periodo de 1972 a 1985 Acapulco se caracteriza por el estancamiento, la contaminación y la aplicación de medidas correctivas” (1986: 495).

**Cuadro 2**  
**Población en la zona metropolitana de Acapulco, 1990-2010**

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

FUENTE: INEGI, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010.



Otra característica de esta zona es el aumento demográfico que ha registrado desde su construcción, la cual se remonta a 1976. Para esa década, Cancún contaba con una población de poco más de 12 mil habitantes (Hiernaux y Rodríguez, 1991: 21). Con el paso del tiempo dicho proyecto fue rebasado por la realidad, pues se intensificó el arribo de turistas. Asimismo, se registraron oleadas de inmigrantes que procedían del campo y buscaban mejores oportunidades de vida (Hiernaux, 1991: 133). El fenómeno migratorio se puede apreciar en el crecimiento demográfico que tiene. Para ejemplificar, en 1980, en Cancún se contabilizaron 33 273 habitantes. Una década después, 1990, los moradores se había, cuadruplicado a 167 730 (Castellanos y París, 2005: 134). Este aumento poblacional va a continuar, como se puede observar en el cuadro 4.

Actualmente, Cancún es el principal destino turístico de playa en México. Un dato que ilustra su impacto es que en 2004 recibió más de 3 millones de visitantes, y en 2010 contaba con una planta hotelera de 27 544 cuartos (Baños, 2012: 48). Además, habría que recalcar que el aeropuerto de Cancún es el

segundo más importante a nivel nacional por el traslado de pasajeros, después del de la Ciudad de México (Cárdenas, 2010: 95).

Desde los años noventa, Cancún resultó ser insuficiente para atender a los turistas que arribaban, por lo que tuvo la necesidad de ampliar el área destinada a las actividades relacionadas con el ocio. Se constituyó entonces la Riviera Maya, en la cual se han edificado 24 mil cuartos de hotel (Jiménez y Sosa, 2007: s/p). Para ello fue necesaria la constitución de un nuevo municipio: Solidaridad, pues los procesos de edificación demandan la eficiencia en la administración del uso del suelo. Se debe enfatizar que para algunos académicos la Riviera Maya es una estrategia empresarial, ya que se encuentra bajo el control de grandes consorcios turísticos y grupos de poder (Marín, 2008: 121). Respecto al crecimiento urbano de la zona metropolitana de Cancún, existe la posibilidad de que en un futuro se incluya al municipio de Solidaridad, pues en éste se ubica Playa del Carmen, destino laboral que alberga a la mayoría de los migrantes que se emplean en el sector de la construcción.

En el cuadro 5 se puede observar el crecimiento demográfico de los dos municipios

**Cuadro 4**  
**Población en la zona metropolitana de Cancún, 1990-2010**

	1990	1995	2000	2005	2010
Benito Juárez	176 765	311 696	419 815	572 973	661 176
Isla Mujeres	10 666	8 750	11 313	13 315	16 203
Zona metropolitana	187 431	320 446	431 128	586 288	677 379

FUENTE: INEGI, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010.

**Cuadro 5**  
**Tasa de crecimiento demográfico en la zona metropolitana de Cancún 1990-2010**

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010
Benito Juárez	10.6	7.2	5.6	3.1
Isla Mujeres	-3.4	6.2	2.9	4.3
Zona metropolitana	10.0	7.2	5.6	3.2

FUENTE: elaboración propia con base en INEGI, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010.

que integran la zona metropolitana de Cancún. En el periodo 1990 a 2000, la población del municipio de Benito Juárez se duplicó. De igual manera, se puede apreciar que el municipio donde se ubica el centro turístico es el que cuenta con mayor población, por ejemplo, Benito Juárez, en 2010, contaba con 97% de la población de la zona metropolitana. Mientras que Isla Mujeres posee el restante 3% de la población total.

Un hecho contundente del crecimiento urbano de Cancún y una diferencia con respecto a Acapulco es que las tasas de crecimiento de los municipios que conforman la zona metropolitana de Cancún son de las más altas en el país, tal y como se puede observar en el cuadro 5. Aunque en el último lustro disminuyó, debido principalmente a la crisis financiera de Estados Unidos en 2008 y la crisis de tipo sanitaria en México en 2009.

### ***La zona metropolitana de Puerto Vallarta***

La constitución de la zona metropolitana de Puerto Vallarta obedeció al papel central del

municipio de Puerto Vallarta, a continuación se analiza, a grandes rasgos, cómo fue este proceso. En primer lugar se debe destacar que Puerto Vallarta transitó, en pocas décadas, de un pueblo de pescadores a un centro turístico de carácter internacional, debido al impulso otorgado al turismo como actividad económica. 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 de Mexicana de Aviación para establecer conexión aérea entre Puerto Vallarta y varias ciudades norteamericanas. Asimismo, el protagonismo de Elizabeth Taylor y Richard Burton para dar a conocer a Puerto Vallarta a nivel internacional.

Para el desarrollo de la actividad turística en Puerto Vallarta 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 10 años duplicó su población pues en 1970 ascendía 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: 114).

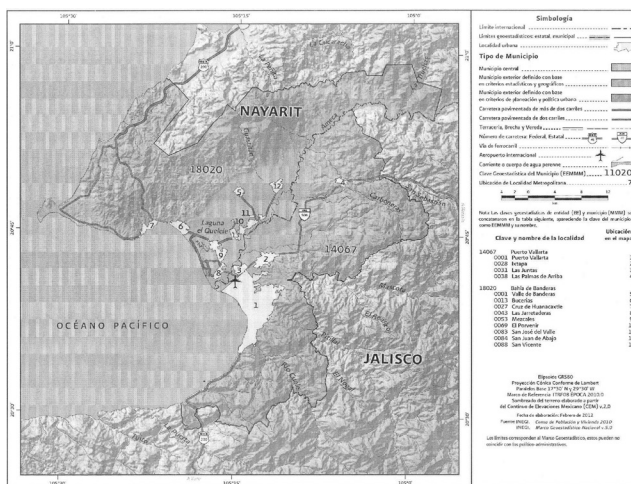
Este crecimiento demográfico dio pie a la conurbación de Puerto Vallarta con

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 mapa 3.

Se debe enfatizar que el dinamismo económico de Puerto Vallarta se ha extendido al municipio nayarita de Bahía de Banderas<sup>6</sup>

**Mapa 3**  
**Zona metropolitana de Puerto Vallarta**



FUENTE: Sedesol, Conapo e INEGI, 2013.

<sup>6</sup> Bahía de Banderas nació jurídicamente como municipio el 12 de diciembre de 1989. Se desprendió del municipio de Compostela. Las razones de su origen se deben, sobre todo, a hacer más eficiente 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, Marival, entre otros.

por varias razones: 1) Puerto Vallarta es un destino turístico maduro y su reserva territorial se ha agotado a 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 cuales son potencialmente acreedoras para impulsar en el ramo del 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 se refleja en el crecimiento demográfico que registra la zona metropolitana al duplicar en dos décadas su población. En el caso específico del municipio de Puerto Vallarta se duplica mientras que en Bahía de Banderas se triplica.

Una característica fundamental de la zona metropolitana de Puerto Vallarta es su carácter interestatal.<sup>7</sup> 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”.<sup>8</sup> Sin embargo, la cuestión de gobernar una zona metropolitana con este carácter plantea serias dificultades. Son dos municipios que pertenecen a dos entidades diferentes. Esto además de que pueden ser gobernadas por partidos de signo diferentes, con calendarios electorales dispares.

A continuación se presenta un cuadro en el cual se puede ilustrar la tasa de crecimiento que han registrado Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en los últimos 20 años. La de este

**Cuadro 6**  
**Población en la zona metropolitana de Puerto Vallarta, 1990-2010**

	1990	1995	2000	2005	2010
Puerto Vallarta	111 457	149 876	184 728	220 368	255 681
Bahía de Banderas	39 831	47 077	59 808	83 739	124 205
Zona metropolitana	151 288	196 953	244 536	304 107	379 886

FUENTE: INEGI, 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010.

<sup>7</sup> En México solamente existen seis zonas metropolitanas interestatales: 1) la del Valle de México, que comprende el Distrito Federal y abarca áreas del Estado de México e Hidalgo; 2) la de Puebla, ubicada entre los estados de Puebla y Tlaxcala; 3) la de La Laguna, que se localiza entre los estados de Coahuila y Durango; 4) la de Tampico, situada entre los estados de Tamaulipas y Veracruz; 5) la de La Piedad, circunscrita entre los estados de Michoacán y Guanajuato, y 6) la de Puerto Vallarta .

<sup>8</sup> Actualmente, 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 (Sector, 2013a).

**Cuadro 7**  
**Tasa de crecimiento demográfico en la zona metropolitana de Puerto Vallarta 1990-2010**

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2010
Puerto Vallarta	5.4	5.0	3.2	3.0
Bahía de Banderas	3.0	5.8	6.1	8.8
Zona metropolitana	4.8	5.2	3.9	4.9

FUENTE: elaboración propia con base en INEGI 1990, 1995, 2000, 2005 y 2010.

último 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 Coyoaca de Benítez, Guerrero e Isla Mujeres, Quintana Roo.

#### DINÁMICAS COMUNES Y DIVERGENTES EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DE ESTUDIO

La primera similitud de estas zonas metropolitanas es el turismo como actividad motora de sus economías, como se puede

observar en el siguiente cuadro. En él se aprecia que la mayoría de la población se dedica a labores relacionadas con el comercio y el sector servicios. En segundo lugar se encuentra el sector secundario. Finalmente, se ubican las actividades relacionadas con el sector primario. Estas zonas metropolitanas dependen económicamente de un solo ramo, lo cual resulta riesgoso. En algunos periodos estas zonas metropolitanas han enfrentado serios problemas económicos por la baja de turistas, sobre todo internacionales, y ello se ha debido: a) la recesión en la economía norteamericana, b) las cuestiones de inseguridad

**Cuadro 8**  
**Población empleada en los sectores productivos, 2010**

	<i>Población ocupada</i>	<i>Primario</i>	<i>Secundario</i>	<i>Comercio</i>	<i>Servicios</i>	<i>No específico</i>
Zona metropolitana de Acapulco	347 862	21 718.62 6.24%	59 513.01 17.10%	76 530.35 22.00%	186 327.38 53.56%	3 772.59 1.08%
Zona metropolitana de Cancún	313 817	3 678.23 1.17%	45 518.24 14.50%	61 548.46 19.61%	195 814.04 62.39%	7 257.92 2.31%
Zona metropolitana de Puerto Vallarta	167 929	4 065.61 2.42%	28 353.05 16.88%	34 284.45 20.41%	98 175.06 58.46%	3 050.79 1.81%

FUENTE: elaboración propia con base en INEGI, 2010.

pública en nuestro país, c) el azote de varios fenómenos naturales, d) las crisis de tipo sanitarias, entre otros.

Otra coincidencia de las tres zonas metropolitanas en estudio es que su nacimiento obedece a la activa participación de ciudades medianas con vocación turística. En otras palabras, no se trata del crecimiento impulsado por las capitales políticas de sus respectivos estados.<sup>9</sup>

Respecto al tema poblacional, en el tema de las coincidencias, se debe señalar que las tres zonas metropolitanas en estudio han crecido en los últimos 20 años a una tasa mayor que la nacional, la cual es de 1.8% (cuadro 7). Su crecimiento demográfico responde a una implicación territorial del turismo, pues atrae inversiones y genera fuentes de empleo en varios sectores económicos. Por esta dinámica económica, en pocos años Cancún y Puerto Vallarta han pasado de lugares inhóspitos a zonas metropolitanas. Aunque detrás de este impacto tangible del turismo existen actores, instituciones y varios procesos económicos, políticos y sociales.

En cuanto a la coincidencia referente al tema migratorio, se debe mencionar que estas tres zonas metropolitanas se han constituido como tales por la llegada de inmigrantes. Para

ejemplificar, en 2010 la zona metropolitana de Cancún registró 426 249 inmigrantes (tanto nacionales como internacionales), lo que constituye 62% de su población, es decir, que más de la mitad nació fuera de la entidad. Mientras que la zona metropolitana de Puerto Vallarta contó, para ese mismo año, con 160 995 inmigrantes en su territorio, lo cual representa 42.3% de su población total. La zona metropolitana de Acapulco registró 76 331 inmigrantes, que constituye 8.8% de la población total (INEGI, 2010). La explicación de este bajo porcentaje se debe básicamente a dos cuestiones. La primera es que Acapulco cuenta con inmigrantes de segunda y tercera generación y, por lo tanto, no son contabilizados por el INEGI. La segunda, como ya se indicó, es que esta ciudad turística ya no es tan atractiva para las personas que andan en busca de encontrar un empleo u otro mejor.

Es importante señalar los puntos de origen que tienen los flujos migratorios que reciben estas zonas metropolitanas con vocación turística. En 2010, 31.12% de la población que arribó a Cancún procedía de Yucatán; 14.14%, del Distrito Federal; 12.25%, de Tabasco; 11.94%, de Veracruz; y 8.7%, de Chiapas (INEGI, 2010).

<sup>9</sup> En estas zonas metropolitanas habita 1.6% de la población total del país, poseen 0.39% de la superficie nacional. La zona metropolitana más extensa es la de Acapulco. En segundo lugar se ubica la zona metropolitana de Cancún. Finalmente, la de Puerto Vallarta. De igual manera, es importante mencionar que esta última es la que está más densamente poblada, ya que cuenta con 641.62 km<sup>2</sup>. En segundo lugar, se ubica la zona metropolitana de Acapulco, con 243.97 km<sup>2</sup>, finalmente está la zona metropolitana de Cancún con 221.80 km<sup>2</sup> (INEGI, 2010).

Mientras que en la zona metropolitana de Puerto Vallarta 29.15% de los migrantes procede principalmente de Jalisco; 12.68%, de Nayarit; 10.64%, de Guerrero; 9.12%, del Distrito Federal; 7.3 %, de Michoacán; 3.3 %, de Chiapas (INEGI, 2010).<sup>10</sup> Respecto a la procedencia de la migración que recibe la zona metropolitana de Acapulco, el Distrito Federal encabeza el primer lugar con 27.84%; en segundo lugar se ubica Oaxaca con 20.56%; en tercer lugar el Estado de México con 8.93%; le sigue Michoacán con 6.9%; y Veracruz con 5.8 % (INEGI, 2010). Es importante puntualizar que el grueso de los flujos migratorios que atraen estas zonas metropolitanas es de bajos recursos. Ellos se asientan como pueden en la periferia, lo que acentúa las diferencias socioespaciales de estos territorios. Asimismo, su presencia generará procesos sociales ambiguos (Cárdenas, 2013). Además, el proceso migratorio incrementa los niveles de desempleo y subempleo, así como los déficits de vivienda y de infraestructura en general (Aguilar, 1994: 11).

Con base en lo anterior, se debe recalcar que la migración interna que reciben estas zonas metropolitanas procede, en su mayoría, de los estados cercanos. La segunda, y como lo señalan Pérez y Santos (2008), la migración en el país no se entiende si no se explica la dinámica migratoria del Distrito Federal, pues, como se pudo observar, aporta migrantes a las tres zonas metropolitanas estudiadas. Tercera,

por el gran número de mano de obra y por la especialización que se requiere, la migración a estas zonas metropolitanas procede tanto de lugares rurales como urbanos. De las últimas dos observaciones se puede abonar a una más, y es el hecho de que el factor distancia en el fenómeno migratorio tiende a diluirse. Así pues, una entidad del sureste mexicano, Chiapas, aporta migrantes tanto a la zona metropolitana de Cancún como a la de Puerto Vallarta.

Estas zonas metropolitanas de vocación turística en el país son epicentros, pues en sus territorios aglutinan grandes sumas de capital y un gran ejército de reserva de mano de obra, esto bajo el predominio de capital financiero internacional y nacional. No cabe duda que actualmente estos centros urbanos contribuyen en la definición de los nuevos patrones migratorios en el país (Marín, 2008: 119).

En cuanto a las dinámicas divergentes demográficas, se debe puntualizar que el crecimiento demográfico que muestran estas tres zonas metropolitanas no es homogéneo sino que entre ellas existen diferencias. Así, por ejemplo, en el periodo 2005 a 2010, la zona metropolitana de Puerto Vallarta fue la que más creció: 4.9 %. Este dato llama la atención porque superó a la de Cancún, la cual, en 15 años, ocupó el primer lugar, tal como se observa en el cuadro 7.

Asimismo, se debe reconocer que el punto de partida para comparar demográficamente

<sup>10</sup> Recuérdese que la zona metropolitana de Puerto Vallarta tiene el carácter de interestatal, por lo que las personas que nacieron en Jalisco y viven en Nayarit tienen el carácter de inmigrantes y viceversa.

a estas tres zonas metropolitanas no es igual. Por ejemplo, en 2010 el asentamiento urbano que contó con un mayor número de habitantes fue la zona metropolitana de Acapulco, con 863 431 moradores, le siguió la de Cancún, con 677 379, y finalmente se ubicó la de Puerto Vallarta, con 379 886 (INEGI, 2010). Ello se debe a que Acapulco como centro poblacional turístico cuenta con más años de existencia. Situación contraria a la zona metropolitana de Cancún. Sin embargo, esta última zona, por las inversiones (públicas y privadas) que ha recibido, actualmente representa uno de los polos de atracción para los cientos y miles de personas que andan en busca de mejores oportunidades de vida. Pareciera que es una tendencia natural el crecimiento demográfico de estas zonas metropolitanas, pero se debe puntualizar que también se registran pérdidas, como ocurrió en la zona metropolitana de Acapulco en el periodo que va de 2000 a 2005.

Respecto a las dinámicas divergentes en el tema migratorio, llama la atención que tanto en la zona metropolitana de Acapulco como en la de Puerto Vallarta es más alto el número de migrantes de origen estadounidense. La primera contó con 3 407 estadounidenses, lo que representa 4.46% de la población total migrante. Mientras que el número de migrantes que proceden de otros países es de 845, 1.10% (INEGI, 2010). La segunda tuvo en su territorio

5 219 migrantes de origen estadounidense: 3.2%. Dicha cifra es mayor si se compara con el número de personas que nacieron en otros países 2 184, lo que significa 1.3 por ciento.<sup>11</sup>

Mientras que en la de Cancún no fue así. En 2010, 0.47% había nacido en Estados Unidos de América y 1.61% de los migrantes internacionales procedía de otros países (INEGI, 2010). Ello lo constata Cristina Oemichen cuando expone que en Cancún y en la Riviera Maya es común ver a jóvenes europeos realizar tareas de animación, recepción y trato directo con los turistas. Ellos fueron contratados por los tour-operadores en sus lugares de origen o también existe la posibilidad de que estos inmigrantes llegaran por sus propios medios, pero al no contar con recursos económicos, se ven en la necesidad de trabajar en actividades relacionadas con el turismo (Oemichen, 2010: 13).

## A MANERA DE CONCLUSIÓN

En el presente trabajo se mostró que una de las implicaciones del turismo en el territorio es el crecimiento demográfico. Con la puesta en marcha de la actividad turística, en algunos lugares en el país han florecido y crecido varios centros urbanos. Dicho crecimiento ha sido tal que se ha motivado la constitución de tres zonas

<sup>11</sup> Este trabajo, por la extensión, únicamente aborda la cuestión demográfica y migratoria de manera general, pero hacen falta estudios que traten de manera más detallada cada uno de los rubros que se mencionan. Así por ejemplo, sería conveniente hacer un trabajo donde se analice el impacto de esta migración internacional en los territorios.

metropolitanas con vocación de turismo de sol y playa en el país. Éstas son la de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta, mismas que han crecido en los últimos 20 años a una tasa mayor que la nacional, de 1.8%. Su crecimiento no es natural, sino que se debe en gran medida a la migración que reciben. No cabe duda que con el paso del tiempo estos centros urbanos se han constituido en polos de atracción para los cientos y miles de personas que andan en busca de mejores oportunidades de empleo. Para ejemplificar, en 2010 la zona metropolitana de Cancún registró 426 249 inmigrantes (tanto nacionales como internacionales), lo que constituye 62% de su población, es decir, que más de la mitad nació fuera de la entidad, mientras que la zona metropolitana de Puerto Vallarta contó, para ese mismo año, con 160 995 inmigrantes en su territorio, lo cual representa 42.3% de su población total. La zona metropolitana de Acapulco registró 76 331, que constituye 8.8 % de la población total (INEGI, 2010).

Respecto al origen de los migrantes, se identificó que en 2010, 31.12% de la población que arribó a Cancún procedía de Yucatán; 14.14% del Distrito Federal; 12.25% de Tabasco; 11.94% de Veracruz; y 8.7% de Chiapas (INEGI, 2010). Mientras que en la zona metropolitana de Puerto Vallarta, 29.15% de los migrantes proceden principalmente de Jalisco; 12.68% de Nayarit; 10.64%, de Guerrero; 9.12%, del Distrito Federal; 7.3%, de Michoacán; 3.3%, de Chiapas (INEGI, 2010). La procedencia de la migración que recibe la

zona metropolitana de Acapulco es encabezada por el Distrito Federal con 27.84%; en segundo lugar se ubica Oaxaca con 20.56%; en tercer lugar, el Estado de México con 8.93%; le sigue Michoacán, 6.9 %; y Veracruz, 5.8 % (INEGI, 2010).

En cuanto a la migración internacional que reciben estos centros urbanos, se debe mencionar que tanto en la zona metropolitana de Acapulco como la de Puerto Vallarta es más alto el número de migrantes de origen estadounidense, mientras que en la de Cancún no es así.

A pesar de que estas tres zonas metropolitanas tienen elementos que las unen como el turismo como actividad motora para su crecimiento, para 2010 se identificó que más de 70% de la población estaba relacionada con el sector servicios y/o comercio. Que la constitución de estas zonas metropolitanas se ha debido a la activa participación de las ciudades medias, también se debe mencionar que en su interior albergan diferencias. Por mencionar dos ejemplos: 1) por una parte los altibajos demográficos que registra la zona metropolitana de Acapulco cuando la zona metropolitana de Puerto Vallarta tiene una tendencia a la alza; 2) la baja participación demográfica que tienen los municipios de Coyoaca de Benítez, Guerrero e Isla Mujeres, Quintana Roo, en sus respectivas zonas metropolitanas. Situación contraria a lo que acontece en el municipio de Bahía de Banderas, que ha logrado alcanzar y rebasar la lógica económica de la ciudad central que dio origen a la constitución de la zona metropolitana de Puerto Vallarta, Jalisco.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Aguilar, Adrián Guillermo (1994), "Ingreso y mercado laboral en ciudades turísticas", *Ciudades* núm. 23, julio-septiembre, RNIU, México, pp. 10-17.
2. Alonso, Elena (2010), "Megaciudades: la mitad del planeta es ya urbano", [www.larazon.es](http://www.larazon.es) (fecha de consulta: 28 de octubre de 2013).
3. Anton, Salvador (1998), "La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística", *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Barcelona, Universidad Autónoma de Barcelona, núm. 32, pp. 17-43.
4. Arellano, Alberto e Ismael Ortiz (coords.) (2013), *Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco*, Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
5. Arellano, Alberto (2013), *La gestión metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, El Colegio de Jalisco.
6. Arias, Patricia (2010), "De ciudad a Metrópoli. La sustentabilidad social en dos momentos de la historia urbana de Guadalajara", en Octavio Urquidez (coord.), *La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas*, Zapopan, Jalisco, El Colegio de Jalisco, pp. 25-52.
7. Arias, Roberto (coord.) (2013), *Coordinación metropolitana y gestión pública municipal*, Zapopan, El Colegio de Jalisco.
8. Baños, José Alfonso (2012), "Ocupación del territorio litoral en ciudades turísticas de México", revista *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 20, núm. 1, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia, pp.41-52.
9. Bernache, Gerardo (1998), *Basura y metrópoli: gestión social y pública de los residuos sólidos municipales en la zona metropolitana de Guadalajara*, Guadalajara, México, Universidad de Guadalajara, ITESO, El Colegio de Jalisco, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
10. 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.
11. Cabrales, Luis Felipe (2010), "El de atrás paga: el modelo metropolitano de Guadalajara", en Octavio Urquidez (coord.), *La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas*, Zapopan, Jalisco, El Colegio de Jalisco, pp. 75-96.
12. Cáceres, Eduardo y Flora Pescador (2001), "Paisaje y urbanización turística: el caso del sur de Gran Canaria", *Urban*, núm. 6, Madrid, pp. 15-34.
13. Cadena, Edel *et al.* (2011), "Economía, empleo y productividad en las metrópolis en México", *Contexto*, año V, núm. 5, septiembre, Nuevo León, Universidad Autónoma de Nuevo León.
14. Cárdenas, Erika Patricia (2013), "Las Jarretaderas, Nayarit: un intersticio social en una zona metropolitana turística de sol y playa", *Territorios*, 28, Bogotá, pp. 105-126.
15. Cárdenas, Erika Patricia (2012), "Migración interna en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. El caso de los chiapanecos en Las Jarretaderas, 1960-2010", Tesis de doctorado, Universidad de Guadalajara

16. Cárdenas, Erika Patricia (2010), "Flujos y redes comerciales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara", *Carta Económica Regional*, año 21, núm. 104, Universidad de Guadalajara, pp. 79-99.
17. Castellanos, Alicia y Jesús Antonio Machuca (comps.) (2008), *Turismo, identidades y exclusión*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa y Casa Juan Pablos.
18. Castellanos, Alicia y María Dolores París Pombo (2005), "Inmigración, identidad y exclusión socio étnica y regional en la ciudad de Cancún", en Arturo León López, Beatriz Canabal Cristiani y Rodrigo Pimienta Lastra (coords.). *Migración, poder y procesos rurales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana y Plaza Valdés, pp. 131-150.
19. Cuadraro Juan y José Miguel Fernández Güell (2005), "Las áreas metropolitanas frente al desafío de la competitividad", en Eduardo Rojas, Juan R. Cuadrado, José Miguel Fernández Güell (eds.), *Gobernar las metrópolis*, Washington, DC, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp. 63-125.
20. De la Cruz, José Antonio (2005), "Los intentos del desarrollo en el municipio de Santa María Huatulco, Oaxaca", en Arturo León López, Beatriz Canabal Cristiani y Rodrigo Pimienta Lastra (coords.), *Migración, poder y procesos rurales*, México, UAM-Plaza y Valdés, pp. 163-182.
21. Everitt, John *et al.* (2008), "The imprints of tourism on Puerto Vallarta, Jalisco, Mexico", *Le Geographe Candien*, 52, núm. 1, pp. 83-104.
22. Garza, Gustavo (2010), "La transformación urbana de México, 1970-2020", en Gustavo Garza y Martha Schteingart (coords.), *Los grandes problemas de México*, vol. 2, México, El Colegio de México, pp. 31-86.
23. Grimaldo, Jaime y Chris Rangel (2005), "Análisis de las relaciones intergubernamentales en áreas metropolitanas, experiencias y propuestas", *Provincia*, núm. 3013, enero-junio, pp. 117-140.
24. Héau, Catherine (2013), "Bahías de Huatulco: las múltiples facetas sociales de un desarrollo turístico", en Cristina Oehmichen Bazán (ed.), *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo*, México, UAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 139-192.
25. Hiernaux, Daniel (1994), "En busca del Edén: turismo y territorio en las sociedades modernas", *Ciudades*, núm. 23, julio-septiembre, RNIU, México, pp. 24-30.
26. Hiernaux, Daniel (1991), "Cancun bliss", en Dennis R. Jud y Susan S. Fainstein, *The Tourist City*, Yale University Press, New Haven and London.
27. Hiernaux, Daniel y Manuel Rodríguez (1991), "Las ciudades del turismo", *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, año XXXVI, nueva época, julio-septiembre, pp. 11-26.
28. Iracheta, Alfonso (2012), *Metrópolis en crisis. Una propuesta para la zona metropolitana Puebla-Tlaxcala*, Zinacantepec, Estado de México, El Colegio Mexiquense, AC, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades.
29. Jiménez, Alfonso de Jesús y Ana Priscila Sosa Ferreira (2007), "Desarrollo del turismo,

- impactos sociales y la planeación de ciudades turísticas. El caso de Cancún”, México, *La Red Mexicana de ciudades hacia la sustentabilidad*, El Colegio Mexiquense.
30. Klink, Jeroen (2005), “Perspectivas recientes sobre la organización metropolitana. Funciones y gobernabilidad”, en Eduardo Rojas, Juan R. Cuadrado, José Miguel Fernández Güell (eds.), *Gobernar las metrópolis*, Washington, DC, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp. 127-191.
31. INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2010), Censo General de Población y Vivienda, <http://www.inegi.com.mx> (fecha de consulta: agosto de 2013).
32. INEGI (2000), Censo General de Población y Vivienda, <http://www.inegi.com.mx> (fecha de consulta: agosto de 2013).
33. INEGI (1990), Censo General de Población y Vivienda, <http://www.inegi.com.mx> (fecha de consulta: agosto de 2013).
34. INEGI (1995), Censo de Población y Vivienda, <http://www.inegi.com.mx> (fecha de consulta: agosto de 2013).
35. INEGI (2005), Censo de Población y Vivienda. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, <http://www.inegi.com.mx> (fecha de consulta: agosto de 2013).
36. Lefèvre, Christian (2005), “Gobernabilidad democrática de áreas metropolitanas. Experiencias y lecciones internacionales para las ciudades latinoamericanas”, en Eduardo Rojas, Juan R. Cuadrado, José Miguel Fernández Güell (eds.), *Gobernar las metrópolis*, Washington, DC, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp. 195-261.
37. León, Arturo, Beatriz Canabal y Rodrigo Pimienta (coords.) (2005), *Migración, poder y procesos rurales*, México, Universidad Autónoma Metropolitana y Plaza Valdés.
38. Machuca, Jesús Antonio y Marco Aurelio Ramírez (1994), “El turismo como cultura transnacional”, *Ciudades*, núm. 23, julio-septiembre, RNIU, México, pp. 3-9.
39. Marín, Gustavo (2008), “Territorios de resistencia, integración mercantil y producción del espacio turístico en Quintana Roo: trayectorias y transformaciones del mundo maya”, em Alicia Castellanos y Jesús Antonio Machuca (comps.), *Turismo, identidades y exclusión*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa y Casa Juan Pablos, pp. 189-211.
40. Mazón, Tomás (2001), *Sociología del turismo*, Madrid, Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.
41. Morales, Berenice (2013), “Migración y mercantilización de la cultura: nahuas en los hoteles de Playa del Carmen”, en Cristina Oehmichen Bazán (ed.), *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo*, México, UAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 261-292.
42. Mullins, Patrick (1991), “Tourism urbanization”, *International Journal of Urban and Regional Science*, 15 (3), pp. 326-342.
43. Negrete, María Eugenia (2010), “Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas”, *Los grandes problemas de México*, vol. 2. México, El Colegio de México, pp. 173-212.
44. Negrete, María Eugenia y Héctor Salazar (1980), “Zonas metropolitanas en México”,

- Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 1, núm. 1, pp. 97-124.
45. Ocampo, Luis Fernando (1994), "Tendencias del desarrollo en Acapulco", *Ciudades* núm. 23, julio-septiembre, RINUI, México, pp. 39-43.
46. Oehmichen, Cristina (2010), "Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort", revista *Alteridades*, México, vol. 20, núm. 40.
47. Oehmichen, Cristina (2013), "Una mirada antropológica al fenómeno del turismo", en Cristina Oehmichen Bazán (ed.), *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo*, México, UAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 35-72.
48. Osorio, Isabel (1994), "Impactos del turismo sobre la desigualdad social", *Ciudades*, núm. 23, julio-septiembre, RNU, México, pp. 31-30.
49. Pérez, Enrique (2010), "Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta", *Región y Sociedad*, El Colegio de Sonora, vol. XXIII, núm. 49.
50. Pérez, Enrique y Clemencia Santos (2008), "Urbanización y migración entre ciudades, 1995-2000. Un análisis multinivel", *Papeles de población*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, abril-junio, núm. 056, pp. 173-214.
51. Ramírez, Juan Manuel y Patricia Safa (2009), "Tendencias y retos recientes en tres metrópolis mexicanas: Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey", *Cuadernos de Antropología Social*, núm. 30, Argentina, Universidad de Buenos Aires, pp. 77-92.
52. Ramírez, Juan Manuel (1991), "Gobernabilidad y ciudadanía política en las áreas metropolitanas", *Espiral*, Universidad de Guadalajara, año/vol. VI, núm. 016, septiembre-diciembre, pp. 187-225.
53. Ramírez, Juan Manuel (1986), "Turismo y medio ambiente: el caso de Acapulco", *Revista de Estudios Demográficos y Urbanos*, México, pp. 479-512.
54. Rojas, Eduardo (2005), "Las regiones metropolitanas de América Latina. Problemas de gobierno y desarrollo", en Eduardo Rojas, Juan Cuadrado, José Miguel Fernández Güell (eds.), *Gobernar las metrópolis*, Washington, DC, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pp. 35-59.
55. Rojas, Eduardo (2010), "El gobierno de las regiones metropolitanas", en Octavio Urquidez (coord.), *La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas*, Zapopan, Jalisco, El Colegio de Jalisco, pp. 163-192.
56. Salazar, Ana María (2013), "Dinámicas sociopolíticas del turismo internacional y las segundas residencias en la Riviera Nayarit", en Cristina Oehmichen Bazán (ed.), *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo*, México, UAM, Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 111-138.
57. Sectur (Secretaría de Turismo) (2013a), "Anuncia el presidente Enrique Peña Nieto la política nacional turística", *Boletín informativo 21*, Riviera Nayarit, 13 de febrero.
58. Sectur (Secretaría de Turismo) (2013b), "Sectur impulsa el desarrollo del sector turístico con bases sólidas, sanas y responsables", *Boletín informativo 205*, México, 8 de septiembre.

59. Sedesol-Conapo-INEGI (2005), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2004*, Aguascalientes.
60. Sedesol-Conapo-INEGI (2013), *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*, Aguascalientes.
61. Tovar, Edgar Demetrio (2011), “Zonas metropolitanas en el estado de Hidalgo y cooperación intermunicipal”, *Argumentos*, vol. 24, núm. 66, mayo/agosto, México.
62. Trejo, Alejandra (2013), “Las economías de las zonas metropolitanas de México en los albores del siglo XXI”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 28, núm. 3, septiembrediciembre, México, El Colegio de México, pp. 546-591.
63. Ugalde, Vicente (2007), “Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, año/vol. 22, núm. 002, mayo-agosto, pp. 446-460.
64. Unikel, Luis, Crescencio Ruíz y Gustavo Garza (1976), *El desarrollo urbano de México. Diagnósticos e implicaciones futuras*, México, El Colegio de México.
65. Urquidez, Octavio (2010), “La metrópoli de todos tan mentada”, en Octavio Urquidez (coord.), *La reinención de la metrópoli. Algunas propuestas*, Zapopan, Jalisco, El Colegio de Jalisco, pp. 277-321.
66. Valencia, José Luis (2009), *Alternativas para una nueva gobernanza ambiental: Intermunicipalidad y desarrollo territorial*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
67. Valenzuela, Esteban (2006), “Las áreas metropolitanas, reflexión, evolución y casos de estudios”, *Urbano*, 9, núm. 014, pp. 4-13.
68. Valenzuela, Esteban (2007), “Las áreas metropolitanas, reflexión, evolución y casos de estudios”, *Urbano*, 10, núm. 015, pp. 7-19.
69. Yeung, Yuen Man (1998), “La geografía en la era de las Megaciudades”, <http://www.golu.net/Myriam/Geografiamegaciudades> (fecha de consulta: 10 de agosto de 2013).
70. Zentella, Juan Carlos (2007), “¿Cómo gobernar las zonas metropolitanas de México? Propuestas para el corto, mediano y largo plazo”, en Thomas Cieslik (comp.), *¿Cómo gobernar las zonas metropolitanas de México? Los desafíos y las soluciones para las zonas metropolitanas de México en 2020*, México, Fundación Este País, pp. 7-24.