

# La zona metropolitana de Puerto Vallarta: estudio y políticas para una urbe turística de sol y playa

*The metropolitan area of Puerto Vallarta, Mexico: study and  
policy for a tourist city of sun and sand*

Cárdenas Gómez, Erika Patricia y  
Arellano Ríos, Alberto

El Colegio de Jalisco. E mail: erika.cardenas@coljal.edu.mx y aarellano@coljal.edu.mx

Recibido: 2/09/14 / Aceptado: 17/09/14

## **Resumen**

El presente trabajo tiene como objetivo hacer algunas propuestas generales y particulares para lograr el desarrollo social en la zona metropolitana de Puerto Vallarta (ZMPV). El estudio y las propuestas de política pública intentan ser transversales. El método de análisis y exposición que se utiliza en este trabajo es inductivo. En la primera parte se hacen planteamientos generales sobre el fenómeno metropolitano y la coordinación intergubernamental. En tanto que en la segunda parte, que es la más extensa, se hace el análisis del territorio de estudio y se presentan varias propuestas de agenda y política pública.

**Palabras clave:** zonas metropolitanas, coordinación metropolitana, políticas públicas, Puerto Vallarta

## **Abstract**

This paper aims to make some general and specific proposals for social development in the metropolitan area of Puerto Vallarta (ZMPV). The study and policy proposals intended to be cross. The method of analysis and exposure used in this work is inductive. In the first part general approaches to the metropolitan phenomenon and intergovernmental coordination are made.

While in the second part, which is the largest, territorial analysis study is done and several proposed agenda and public policy are presented.

**Keywords:** metropolitan areas, metropolitan coordination, public policy, Puerto Vallarta

## 1. Introducción

Recientemente la comunidad académica mexicana se ha adentrado en un proceso de diálogo, debate y generación de conocimiento sobre el fenómeno y los problemas metropolitanos. Esto es así porque la realidad nos indica que la mayor parte de los mexicanos vivimos en lo que ahora se denomina urbanamente zonas metropolitanas. Lo anterior condiciona que en estas urbes se manifiesten una multiplicidad de problemas que aquejan a sus habitantes. Ante tal situación, y desde el ámbito gubernamental, los ayuntamientos por el hecho de acceder a recursos financieros están dando incipientes respuestas en los lineamientos que las políticas metropolitanas establecen. Las políticas metropolitanas han sido diseñadas e implementadas claramente desde el ámbito nacional. Pero algunos gobiernos estatales han realizados algunos esfuerzos desde la planeación, la creación de instrumentos legales y la inyección de recursos financieros para atender dicho fenómeno.

No obstante, ante la variedad de respuestas que ha ido desde tratar de definir jurídica el fenómeno metropolitano hasta la creación de fondos específicos, pasando por el ámbito de la planeación urbana y territorial, lo que impera es imprecisión, ambigüedad o confusión. Toda vez que institucionalmente el único mecanismo permitido en el Estado mexicano para hacerlas gobernables o gestionarlas hasta el momento es la coordinación y gestión. De tal modo que en unas cuantas líneas se ha enunciado la complejidad del fenómeno y el tema de la coordinación metropolitana en México. No obstante, este documento apuesta por un estudio de caso para, y desde un método inductivo, encontrar respuestas y soluciones concretas que impulsen el desarrollo social y regional de un territorio específico: la zona metropolitana de Puerto Vallarta (ZMPV). Desde luego la delimitación de las características y propuestas de acción pueden ser emuladas mediante un ejercicio de analogía

con otras zonas metropolitanas del país y de América Latina.

De tal modo que este documento estudia la ZMPV para al final proponer acciones de política pública de corte transversal. El método de análisis y exposición que se utiliza en este trabajo, como ya se indicó, es inductivo al trazar en la primera parte, y de manera sucinta, las características del fenómeno metropolitano y la coordinación intergubernamental tanto del ámbito nacional como de la zona de estudio. La segunda parte que es la más extensa, hace el análisis del territorio de estudio y esboza algunas propuestas de agenda y política pública. En términos más detallados en este apartado se da cuenta de la relación entre el Estado mexicano y las políticas turísticas y su impacto en el territorio de estudio. Luego se trazan las dinámicas demográficas y urbanas de la ZMPV para, finalmente, delinear con detenimiento una agenda y acciones de política pública en seis ejes de acción e intervención: jurídico- institucional; turismo y desarrollo económico; ordenamiento urbano territorial; movilidad urbana; medio ambiente; y espacios públicos.

## **2. Zonas metropolitanas y coordinación intergubernamental**

### **2.1. Acciones gubernamentales en el ámbito nacional**

Por principio de cuenta se debe enfatizar que al día de hoy (2015) la mayoría de la población mexicana es urbana, es decir, habita en ciudades, pero si el siglo XX fue el siglo de la urbanización en el que algunas ciudades crecían estrepitosamente (México, Guadalajara y Monterrey); desde la década 1990, con mayor énfasis, se puede decir que da inicio la etapa de metropolización de varias ciudades del país. Esta realidad colocó a México, y a partir de los criterios de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), el Consejo Nacional de Población (Conapo) y el Instituto de Estadística Geografía e Informática (Inegi), mencionaron que en el año de 2010, a lo largo y ancho del territorio nacional, había 59 zonas metropolitanas (Sedesol-Conapo-Inegi, 2010). Y últimamente en las políticas públicas de corte territorial se ha instaurado en la agenda institucional, la planeación y la asignación de recursos financieros el tema de las zo-

nas metropolitanas. Su importancia es tal, que las zonas metropolitanas mexicanas han sido denominadas como los motores de desarrollo del país al concentrar grandes inversiones y en ellas existir mano de obra calificada, así como la infraestructura necesaria para el desarrollo de las actividades económicas. Su importancia es tal que se ha cuantificado que en estas áreas urbanas se concentra el 75% del Producto Interno Bruto (PIB) (Sedesol-Conapo-Inegi, 2007). La característica principal del fenómeno metropolitano, además de la urbanización y otros procesos socioeconómicos, es que en la ciudad están inmiscuidos al menos dos municipios. Desde el punto de vista político-administrativo, se da la fragmentación institucional: un mal para gestionar y gobernar estas urbes. No obstante, el sistema federal mexicano tiene contemplada para gobernarlas los mecanismos de coordinación y/o el asociacionismo intermunicipal (Arellano, 2013). De ahí que desde el enfoque de política pública el reto sea considerar estas cuestiones institucionales pero canalizarlas a qué estrategias y programas de política pública podrían aplicarse en espacios concretos. Un punto de partida es diferenciar el fenómeno metropolitano del problema metropolitano. Por el primero se debe entender el crecimiento urbano y sus diversas dinámicas socioeconómicas; en tanto que en el segundo se sitúa el esfuerzo por entender la dimensión del problema como un asunto de política pública. A partir de las dimensiones anteriores hay dos vertientes en el estudio de la gestión metropolitana en México. En la primera están autores como Luis Unikel (1978), Alfonso Iracheta (2009), Jaime Sobrino (2003), Carlos Garrocho (2012), Socorro Arzaluz y Alicia Ziccardi (1991) que se ubican en disciplinas sociourbanas de corte funcional y/o geoeconómico. En tanto que la segunda parte de una línea político-institucional de corte municipalista o de los gobiernos locales para dar cuenta de la gestión metropolitana vía el análisis de los mecanismos de asociacionismo, coordinación y cooperación intermunicipal. En esta vertiente están autores como Alberto Arellano (2013), Leticia Santín del Río (2012) Vicente Ugalde (2007), Eduardo Rodríguez y Rodolfo Tuirán (2006), Carlos Zentella (2005), y Antonio Sánchez Bernal (s/f.).

Al respecto cabe aclarar que el debate sobre cómo gobernar y gestionar las zonas metropolitanas se ubica entre dos posiciones; por un lado,

están los defensores del municipio libre y, por el otro, los que buscan la instauración de gobiernos metropolitanos y regionales. No obstante, hasta ahora la coordinación y el asociacionismo intermunicipal son los mecanismos formales que permite el diseño constitucional federal mexicano para gobernar estas áreas urbanas (véase Arellano, 2013).

Cabe recordar que el sistema federal remite a un sistema de organización política del Estado, el cual reconoce más ámbitos u órdenes de gobierno con diversas atribuciones, funciones y competencias en términos formales, y en él subyace una complejidad cuando convergen o entran en conflicto diversos actores e instituciones. Se instituyen de este modo, relaciones intergubernamentales complejas donde las reglas de juego formales son importantes para definir las competencias y atribuciones; los mecanismos para establecer los vínculos o mecanismos de coordinación y cooperación; así como de bases para el apoyo mutuo y el intercambio entre dos o más instancias de gobierno o dependencias burocráticas. No obstante, el sistema federal al reconocer cierta soberanía o autonomía a cada ámbito de gobierno, las relaciones intergubernamentales requieren de mayores incentivos externos o contextuales para que se dirijan al trabajo conjunto y compartido.<sup>1</sup>

Y las reglas de juego al tener importancia en el sistema federal condicionan que se discutan los mecanismos que proporcionen una base mínima para la coordinación, cooperación y colaboración entre diferentes ámbitos de gobierno. De este modo, al ser el fenómeno metropolitano y estar en la agenda pública ha provocado que se estén formulando programas gubernamentales en el país. También que se estén discutiendo los mecanismos jurídicos y formales para que hagan más efectiva y sólida la coordinación intergubernamental. Así, por ejemplo, y en el ámbito federal, en abril de 2011 la Cámara de Diputados, aprobó un paquete de reformas en materia de zonas metropolitanas. Las propuestas buscaron que el Congreso federal tuviera facultad para legislar sobre desarrollo urbano, ordenamiento del territorio y sistemas metropolitanos. También se buscó incluir tópicos que tenía que ver con la participación municipal en los procesos de planificación nacional y el desarrollo metropolitano; legislar en materia de coordinación metropolitana y cómo

declarar la existencia de zonas metropolitanas, entre otras disposiciones que normaban la concurrencia entre los órdenes de gobierno (véase Arellano, 2013a: 33-42).

Acorde con esta fase de formulación diversas entidades federativas le entraron al reto de sentar una enunciación jurídica y diseñar diversos mecanismos de coordinación metropolitana. Fueron los estados de Colima, Hidalgo, Jalisco, Morelos, Oaxaca y Zacatecas (véase Arellano 2014a y 2014b). Al final, el fenómeno metropolitano y la gestión de estos territorios vía la coordinación, como se dijo, está en una fase de formulación, los cuales no terminan por institucionalizarse, porque hay, precisamente, problemas de diseño institucional que atañen a todo el sistema federal (Arellano 2013).<sup>2</sup>

Como se observa, desde el ámbito federal y algunas entidades federativas se hacen esfuerzos político-institucionales por hacer coincidir las dinámicas poblacionales y territoriales con las acciones de gobierno. Pero en cuanto al territorio que es materia de este documento: la ZMPV, su historia nos indica que ha habido esfuerzos por formular e implementar políticas de gestión y coordinación metropolitana desde la década de 1970.

## **2.2 La política metropolitana en Puerto Vallarta**

De manera inicial y debido a sus características y ubicarse entre dos entidades federativas mexicanas (Jalisco y Nayarit), el territorio donde ahora se conforma la ZMPV desde sus inicios siempre se contempló su conurbación: antecedente urbano de la metropolización. Y en la instrumentalización de tales políticas, los primeros partieron desde el ámbito nacional, en tanto que los últimos lo han hecho desde el ámbito local y regional. Desde este modo, se puede sostener que de 1970 hasta el año de 2014, ha habido esfuerzos por el diseño y creación de instrumentos de ordenamiento y gestión territorial. No obstante, sus logros han sido de claroscuros.

Los instrumentos diseñados e implementados han sido: la Comisión de Conurbación de la Desembocadura del río Ameca y su plan re-

gional de desarrollo urbano (1978); el Plan Maestro de Desarrollo Urbano y Turístico de la Bahía de Banderas (2002); y c) el Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Inter-Estatal de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas (2009). En tanto que los mecanismos para la gestión y la coordinación metropolitana surgidos desde el ámbito local y teniendo como marco el entramado constitucional que revaloriza la autonomía municipal, han sido: a) el convenio de asociación intermunicipal entre los ayuntamientos de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en el año de 2010; y b) el convenio de coordinación para la zona metropolitana interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas así como su plan de ordenamiento formulados en el 2012 (véase Baños y Cárdenas, 2012: 72-86).

Sobre los últimos mecanismos incrustados en el asociacionismo intermunicipal y la coordinación intergubernamental se puede decir que el primero fue firmado en el año de 2010 cuando los presidentes municipales de los dos ayuntamientos que integran la zona metropolitana, intentaron dar un paso adelante con la elaboración y aprobación de un convenio de asociación. Sin embargo, dadas las características político-administrativas dicho acuerdo tenía que contar con el aval de los congresos estatales. La firma del convenio significó sentar las bases formales para iniciar una gestión compartida; desde luego motivada por el incentivo de acceder a recursos del Fondo Metropolitano y destinarlos a temas relevantes como movilidad, transporte, imagen visual, seguridad e infraestructura de alcance regional. Para ello, se signó un convenio elaborado para tal efecto (Baños y Cárdenas, 2013: 77-80). El convenio de asociación signado consideraba:

- Un beneficio de las zonas conurbadas para formar una unidad económica y social para todos los habitantes de ambos municipios.
- Coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos que les corresponda.
- Unir esfuerzos y recursos en forma coordinada para realizar obras de infraestructura vial, saneamiento, agua potable, alcantarillado pluvial, imagen urbana e instalaciones (Baños y Cárdenas, 2013: 78).

Los logros que se desprendieron de dicho convenio de asociación para la zona metropolitana de Puerto Vallarta, consistieron en la inversión

en obras de infraestructura vial, obtenidas vía el Fondo Metropolitano.

Luego, la firma del convenio de coordinación para la zona metropolitana interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas y la creación de su plan de ordenamiento, significó un paso significativo en la gestión de la ZMPV. Este convenio de coordinación tuvo como objetivo planear y regular conjuntamente el desarrollo urbano y regional en los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco, y Bahía de Banderas, Nayarit; y trajo como consecuencia la instauración de la Comisión de Conurbación de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas. Cabe señalar que dicho acuerdo fue celebrado a finales del 2010 por los tres niveles de gobierno (Baños y Cárdenas, 2013: 81).<sup>3</sup>

El objetivo de la Comisión de Conurbación fue definir responsabilidades en la administración y gestión del ordenamiento a nivel metropolitano. Y los lineamientos estratégicos que establece dicho Convenio de Coordinación fueron los siguientes:

- Zona primaria que corresponde a la clasificación de áreas y a la definición de la utilización general del suelo.
- Definición de las reservas urbana, estableciendo el uso y aprovechamiento de las reservas a lo estrictamente necesario sin excederse.
- Conservación de las zonas agrícolas, así como las zonas protegidas y las de valor natural o paisajístico.
- Infraestructura vial, promoviendo una sola estructura vial.
- Movilidad y transporte, propiciando el traslado ágil y seguro de las personas recurriendo a un enfoque integral.
- Infraestructura de agua y saneamiento. La certificación de playas y el saneamiento de al menos quince poblados rurales.
- Servicios turísticos, homologando la normatividad del Desarrollo Urbano y promoviendo un instrumento ordenado que permita facilitar los procesos de gestión y administración de desarrollo urbano a las autoridades estatales y municipales precisándolo y adecuándolo para su mejor aplicación en reciprocidad (*Diario Oficial de la Federación*, 14/09/2012).
-

Y como resultado del convenio anterior, se formuló el Programa de ordenamiento de la zona metropolitana interestatal de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas (Baños y Cárdenas, 2013: 83-84).<sup>4</sup>

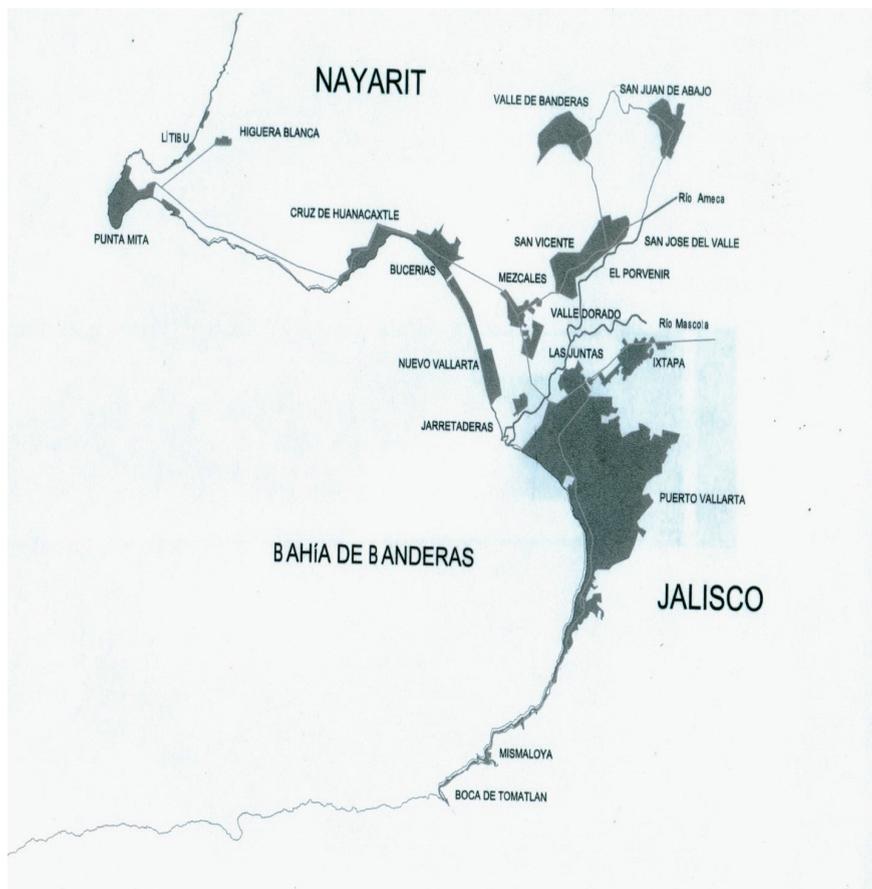
### **3.La ZMPV: travesía sociourbana y propuestas de política pública**

En párrafos anteriores se señaló que el fenómeno metropolitano se asentó como una realidad sociológica; empero, en cada territorio hay peculiaridades. De ahí que se puede precisar que la zona metropolitana de Puerto Vallarta es un área metropolitana turística de sol y playa por los factores económicos que explican su desarrollo.

No obstante, en la definición de esta área urbana no hay consenso. Así se le ha denominado como “zona metropolitana de Puerto Vallarta”, “zona metropolitana inter-estatal de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas”, “zona metropolitana de la Bahía de Banderas” o como resultado de la Ley de Coordinación Metropolitana de Jalisco, podría ser “área metropolitana de Puerto Vallarta”. Este texto no desea entrar en este debate, y por cuestiones heurísticas se sigue la definición que la Sedesol, Conapo e Inegi han formulado. La ZMPV se integra por diversos centros poblacionales cuya característica urbana es la de ser polinuclear (véase mapa 1).

La tendencia demográfica y urbana que se da en la metropolización, también trae algunos problemas que se sitúan en la agenda pública más amplia, tales como: pobreza patrimonial y alimentaria, problemas medioambientales, inseguridad pública, entre otros (ONU-Hábitat y Sedesol, 2011). Por dicha razón y otras más que varios académicos mencionan que “hoy las ciudades se describen como conglomerados que sufren de un triple proceso negativo: disolución, fragmentación y privatización” (Ramírez y Safa, 2010: 18). De ahí la pertinencia de elaborar un trabajo que de propuestas de desarrollo social en un contexto urbano.

Mapa 1. La zona metropolitana de Puerto Vallarta



Fuente: Observatorio Urbano de Puerto Vallarta (ITSPV).

### 3.1 El Estado y las políticas turísticas

En lo referente a las particularidades que guardan las zonas metropolitanas con vocación turística de sol y playa, se debe señalar que diferentes estudiosos han dado cuenta sobre la segregación socio-espacial que se vive en estos territorios Bringas (1999), Castellanos y Machuca

(2008), León, Canabal y Pimienta (2005), Marín (2008), París y Pombo (2005), Oehmichen (2010) y (2013), Osorio (1994), Pérez (2010). Ello a pesar de que el turismo es visto y apoyado por las autoridades federales como una estrategia para aminorar las desigualdades sociales presentes en el país.

Desafortunadamente dichas estrategias y medidas no han logrado que el crecimiento económico se traduzca en desarrollo social. Una de las razones es que los planes han sido superados por la realidad, ejemplo de ello es el Centro Integralmente Planeado de Cancún, que en pocos años pasó de un lugar inhóspito a un destino turístico de carácter internacional y el cual alberga en sus inmediaciones a una gran cantidad de población que vive en condiciones de pobreza y marginación social. Así pues, en los territorios con vocación turística son visibles y palpables las diferencias entre los espacios dedicados al servicio del turista y los de la población nativa. Por dicha razón se ha planteado que una de las características de estos lugares es que "la urbanización es socialmente diferente" (Anton, 1998: 27). Bajo este contexto, la ZMPV no es la excepción, pues como lo identificaron Fletes, Marcial y Rodríguez (1999) cuando dijeron que en este territorio existe "otro Vallarta": uno muy distinto del imaginario que proyectan las grandes cadenas hoteleras. De igual manera, diez años después Gustavo Marín (2009: 221) expuso que los principales retos que enfrenta la zona son: "los problemas de rezago en infraestructura y de marginación social propios de un modelo de desarrollo que privilegia las utilidades económicas".

Cabe mencionar que en la participación del Estado mexicano en la orientación del desarrollo turístico y las políticas derivadas de él, hubo dos etapas. La primera se sustentó en el modelo de sustitución de importaciones en donde el gobierno federal "se vio en la necesidad de proporcionar infraestructura y actuar a la vez, como empresario, terrateniente, inversionista, hotelero y banquero" (Oehmichen, 2013: 20). Y la segunda, ligada al neoliberalismo, se instituyó una amplia participación del sector privado nacional e internacional, aunque el Estado seguía teniendo un papel importante al edificar infraestructura urbana. En este sentido, el Estado tiene un papel central, independientemente

del modelo económico, al invertir en infraestructura para que operen las cadenas hoteleras. Otra de las críticas a las autoridades oficiales, específicamente, a la Secretaría de Turismo (Sectur) es que su preocupación radica en identificar y enfatizar sobre el número de turistas que arribaron al país así como las divisas que generaron.<sup>5</sup> Pero muy pocas veces ha prestado atención en estudiar si dicha derrama económica se traduce en el beneficio de la población local.

De igual manera, la Sectur adopta una serie de medidas con la finalidad de atraer turistas extranjeros de altos ingresos. Estrategia que debería complementarse con voltear su mirada al mercado nacional, ya que depender solamente de uno y que éste tenga la facilidad de trasladarse a cualquier parte del mundo resulta riesgoso.

Las políticas anteriores han traído como consecuencia que la actividad económica preponderante de la ZMPV sea el turismo, y que su población sea dependiente de este sector. Esto plantea una serie de retos a la hora de enfrentar alguna crisis económica internacional, o de seguridad pública o sanitaria nacional: eventos que desafortunadamente acaecieron en el 2008. En el siguiente cuadro se puede ilustrar el número absoluto así como el porcentaje del personal ocupado en la ZMPV. Llama la atención que muy pocas personas se emplean en el sector primario, pese aún haber amplias zonas agrícolas.

Cuadro 1. Personal ocupado en la zona metropolitana de Puerto Vallarta, 2010

	Población ocupada	Primario	Secundario	Comercio	Servicios	No especificado
Zona Metropolitana de Puerto Vallarta	167 929	4 065	28 352	34 284	98 174	3 050
	100%	2.4%	16.88%	20.41%	58.46%	1.81%

Fuente: INEGI, Censo Económico de Población y Vivienda, 2010.

Dicho lo anterior en el presente documento se propondrán algunos cambios en el campo legislativo, así como en la arena de las políticas públicas, pero antes es necesario presentar una breve caracterización de la ZMPV.

### 3.2. Las dinámicas demográficas

Por principio de cuenta es importante mencionar que de acuerdo a los organismos institucionales Sedesol, Conapo e Inegi, la ZMPV se integra por los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit. Esta zona metropolitana tiene por lo tanto la característica de ser interestatal.<sup>6</sup> Su constitución respondió al papel central de Puerto Vallarta y actualmente en este conglomerado urbano habitan más de 350 mil personas: la mayoría de ellos dedicados a las actividades relacionadas con el sector turismo (INEGI, 2010).

Desde hace varias décadas, dicho asentamiento urbano, registra un significativo crecimiento demográfico, tal y como se puede observar en el cuadro 2. Esto se debe que en esta zona metropolitana se puede encontrar empleo, en particular en el municipio de Bahía de Banderas el cual se encuentra en pleno desarrollo turístico. En este municipio se construyen hoteles, villas, condominios, desarrollos inmobiliarios, etc. Lo anterior aumenta la demanda constante de mano de obra. Además, una vez construidos los inmuebles es necesario contar con personal para la atención del turista, así como para su mantenimiento.<sup>7</sup>

	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.

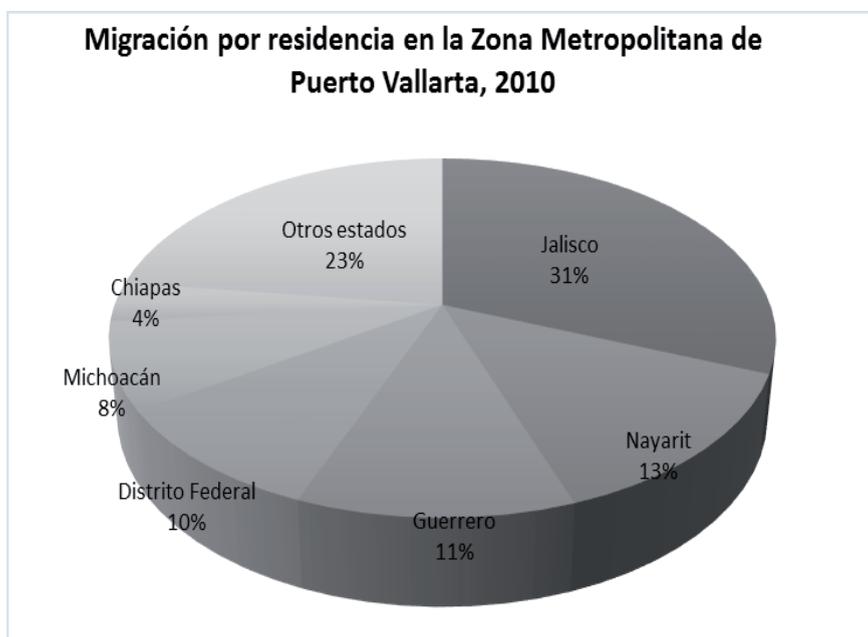
Ante lo cual la ZMPV se ha convertido en un polo de desarrollo. A ella llega una gran cantidad de inmigrantes que buscan un empleo y otro mejor. Lo anterior se puede ilustrar en el cuadro 3, donde se puede observar la tasa de crecimiento demográfico que se ha registrado a nivel municipal como en su conjunto, en los últimos veinte años.

Cuadro 3. Tasa de crecimiento demográfico en la ZMPV, 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.

Respecto a la magnitud y procedencia de la migración que arribó a la ZMPV en el año de 2010, ésta se puede observar en el siguiente gráfico. Jalisco aporta 44 781 migrantes a la zona, lo que representa el (31%) mientras que Nayarit 19 481 (13%). Estos datos indican que por la cercanía que existe entre ambos municipios se dan tales desplazamientos. Aunque es mayoritario el de los jaliscienses. En tercer lugar se ubica el estado de Guerrero con 16 350 (11%) inmigrantes residiendo en esta zona. Luego se ubica el Distrito Federal con 14 012 (10%) inmigrantes. En seguida se posiciona Michoacán con 11 280 (8%). Finalmente, se encuentra Chiapas con 5 128 (4%). Con dichos datos se ilustra que a la ZMPV llega gente de ámbitos urbanos y rurales. Asimismo, se debe enfatizar que Chiapas en pocos años se ha perfilado como una entidad expulsora de migrantes y la ZMPV constituye uno de sus destinos migratorios (véase Cárdenas, 2014).



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, 2010.

Con lo anterior se puede observar que la ZMPV es habitada por inmigrantes, los cuales carecen de identidad. No tienen arraigo en el territorio que habitan, ello genera ciertas dificultades, pues no se involucran en los asuntos públicos. Además, se debe enfatizar que ante el aumento de población se demandará de servicios, empleo y vivienda. Los gobiernos de ambos municipios se enfrentarán en una ardua tarea, sobre todo, porque se pronostica que la tendencia de crecimiento demográfico y urbano continuará en el mediano y plazo.<sup>8</sup> Ello en un contexto donde los recursos económicos son escasos.

### 3.3. Las dinámicas urbanas

Como ya se indicó, la mayoría de los estudios han señalado que en el interior de los territorios con vocación turística de sol y playa se divi-

den en dos: los espacios del turista y los de los nativos. Sin embargo, Adriana Olivares (2014) identificó que en la ZMPV existen seis formas de habitar el espacio: 1) Nodo regional principal, 2) localidades urbanas integradas, 3) localidades urbanas receptoras de inmigrantes, 4) localidades urbanas de transición rural, 5) localidades con vocación turística y 6) enclaves turísticos planificados.

De acuerdo con la clasificación anterior los problemas sociales y de infraestructura en la ZMPV se presentan en las localidades con el número dos, tres, cuatro y cinco. Además, en varias de ésta es constante la incertidumbre sobre la pertenencia de sus bienes inmuebles, debido a que se ubican en asentamientos irregulares, de origen ejidal. De igual manera se debe enfatizar que el Plan de Ordenamiento territorial no se actualizado, tiene un atraso de por lo menos diez años (Olivares, 2014). En el siguiente cuadro se puede observar los materiales que se han utilizado para la construcción de viviendas en la ZMPV, llama la atención que la mayoría tiene piso firme, el techo es de losa y las paredes son de ladrillo, block u otro material.

Materiales	Cifra	Porcentaje
Piso de tierra	2 204	2.14
Piso de cemento o firme	41 613	40.54
Piso de madera, mosaico u otro material	55 135	53.72
Techo de material de desecho o lámina de cartón	600	0.58
Techo de lámina metálica, lámina de asbesto	15 410	15.01
Techo de losa de concreto o viguetas con bovedilla	83 091	80.96
Pared de material de desecho o lámina de cartón	424	0.41
Pared de barro o bajareque, lámina de asbesto	201	0.19
Pared de madera o adobe	1 302	1.26
Pared de tabique, ladrillo, block, piedra, cantera, cemento o concreto	99 072	96.53

Fuente: Elaboración propia con base al INEGI, 2010.

De igual manera, es importante enfatizar que más del 90 por ciento de las viviendas cuenta con los servicios de agua conectada a la red, drenaje y energía eléctrica, como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 5. Viviendas particulares habitadas por tipo de servicio con los que cuenta la ZMPV, 2010		
Tipo de servicio	Número de viviendas particulares habitadas	Porcentaje
Disponen de excusado o sanitario	98 106	95.59
Disponen de drenaje	97 957	95.44
No disponen de drenaje	1 159	1.12
No se especificó disponibilidad de drenaje	617	0.60
Disponen de agua entubada en la red pública	96 969	94.48
No disponen de agua entubada en la red pública	2 190	2.13
No se especificó disponibilidad de agua en la red pública	574	0.55
Disponen de energía eléctrica	98 934	96.39
No disponen de energía eléctrica	497	0.48
No se especificó disponibilidad de energía eléctrica	302	0.29
Disponen de agua entubada de la red pública, drenaje y energía eléctrica	94 036	91.62

Fuente: Elaboración propia con base al INEGI, 2010.

En cuanto a los espacios públicos en esta zona se observa que: “Puerto Vallarta carece de los espacios culturales, de recreación necesarios para satisfacer la demanda de una sociedad compleja, moderna y competitiva” (Marín, 2009: 243).

Cabe señalar que ante dichas carencias en los últimos años los presidentes municipales de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas se han visto en la necesidad de conjuntar esfuerzos y lograr dar respuesta algunas de sus necesidades. Para ello han firmado un Convenio de Asociación y otro de Cooperación.<sup>9</sup> Expuesto lo anterior este documento pone a consideración varias propuestas, divididas en ejes temáticos, con sus respectivas líneas de acción y estrategias que se debieran trabajar de manera transversal para lograr desarrollo social en la ZMPV.

### **3.5. Una agenda y acciones de política pública**

#### **Eje 1. Jurídico- institucional nacional**

##### **Línea de acción. Regulación del marco jurídico.**

En este primer punto es conveniente recordar que se debe legislar en torno a la figura de las zonas metropolitanas en el país. Ya hay suficiente material de política y derecho comparado para proporcionar un marco general que permita y se haga más sólida la coordinación, exponer cuáles son los derechos y obligaciones. Pero tampoco olvidar que: 1) cada zona metropolitana tiene sus propias dinámicas y lógicas; 2) reconocer la existencia de seis zonas metropolitanas interestatales lo que obliga a buscar los mecanismos de coordinación interestatal; 3) que en este proceso el gobierno federal tenga una amplia participación; 4) y exigir una mayor transparencia de los recursos obtenidos del ramo 23 que corresponden al Fondo Metropolitano.

Sobre el caso específico de la ZMPV se debe señalar que ha habido avances en materia de coordinación metropolitana como es la homologación del horario. Así como la aplicación de los recursos del Fondo Metropolitano en obras de infraestructura vial que incrementan la conexión de ambos municipios. Sin embargo, aún falta mucho por hacer, pues se debe regular el transporte público la planeación e imagen urbana. Así como el espinoso tema de la seguridad pública.

Otras acciones en específico son:

- Democratizar el Consejo de Desarrollo Metropolitano donde se invite a la sociedad civil: a Organizaciones No Gubernamentales u/o académicos que tengan conocimiento de la zona, les interese el tema y no tengan compromisos con los partidos políticos;
- Transparentar del uso de los recursos del fondo metropolitano donde periódicamente se informe del monto y destino. Esto debe estar estipulada en un marco normativo con sus respectivas castigos y sanciones ante incumplimiento; y
- Crear un observatorio ciudadano que incentive procesos democráticos en la población.

## **Eje 2. Turismo y desarrollo económico**

### **Línea de acción: Diversificación de la economía**

Como se indicó líneas atrás la actividad económica preponderante de la ZMPV es el turismo. La dependencia económica de un solo sector, con las secuelas de ciclos de alza y baja, agudiza la incertidumbre laboral que padecen la mayoría de los trabajadores. Muchas de las veces el trabajador asume los costos de la volatilidad del ramo.

Las estrategias serían:

- Que la política turística nacional preste mayor atención a las micro, pequeñas y medianas empresas, debido a que éstas se encuentran estrechamente relacionadas con el desarrollo local. Algunos investigadores han demostrado que las grandes cadenas hoteleras internacionales solamente explotan los recursos naturales, generan trabajo precario y sus ganancias las retornan a sus países de origen (Pedreño y Castellanos, 2006).
- Diversificar actividades productivas para no depender de un solo ramo económico. Se debe incentivar la agricultura y la pesca sobre todo fortalecimiento de cadenas productivas locales que tienen como mercado principal a la ZMPV.
- Idear los mecanismos y estrategias para que no todas las ganancias que obtienen los touroperadores se vayan a sus casas matrices, sino que retribuyan a la zona. Una medida sería que éstas adopten y se encarguen del cuidado de un espacio público.

- Re-vocacionar económicamente a la zona, es decir, diversificar el mercado turístico que arriban a la zona. Por ejemplo, consolidar el turismo médico y para deportistas de alto rendimiento.

### **Eje 3. Ordenamiento urbano territorial**

#### **Línea de acción: Planeación urbana**

En la ZMPV ya se han hecho algunos esfuerzos para unificar los criterios de planeación urbana. En este rubro se encuentra, por ejemplo, el Programa de Ordenamiento de la Zona de Bahía de Banderas elaborado por El Colegio de la Frontera Norte a solicitud de Sedesol, y en el marco del Convenio de Cooperación. En dicho documento se plantea la re-densificación y mixtura del suelo (Colef, 2012). Lo interesante del documento es que la planeación se plantea para el mediano y largo plazo. Sin embargo, no existen los mecanismos para hacer cumplir lo que estipula el documento, pues el municipio, y con base en el artículo 115 constitucional, es quien hace el cambio en el uso del suelo. Entonces, se sugiere:

- Homologar la normatividad urbana entre ambos municipios, así como establecer una dependencia gubernativa encargada de su gestión y seguimiento.
- Diseñar un marco normativo que establezca las respectivas sanciones ante su incumplimiento sean éstos: ciudadanos, empresarios de renombre o políticos.
- Hacer más efectiva y ejecutiva la planeación urbana y que busque la preservación de los recursos naturales.

### **Eje 4. Movilidad urbana**

#### **Línea de acción: Ordenar el sistema de transporte público**

Uno de los puntos que los ayuntamientos en esta zona de estudio deben prestar atención es el de la movilidad urbana.

- Realizar estudios técnicos sobre la pertinencia de que el *Bus Rapid Transit* (BRT) sea el medio de transporte que articule la ZMPV. Se considera que con éste la gente se transportaría de manera efi-

ciente y segura.

- Crear ciclovías para incentivar otras modalidades de transporte.
- Renovar la imagen y marca de Vallarta-Riviera Nayarit pero con la no sólo con participación de públicos y privados, sino también con la sociedad civil.
- Homologar la normatividad y mejores mecanismos de gestión del transporte entre ambos municipios y estados para que no sea rehén de grupos de interés.

## **Eje 5. Medio ambiente**

### **Línea de acción: Disminuir la huella ecológica**

Como primera medida para disminuir la huella ecológica sería conveniente separar la basura. La ZMPV por tener vocación económica turística la hace vulnerable a generar grandes cantidades de basura, pues al año recibe tres y medio millones de visitantes. De igual manera, sería importante el reciclaje de los desechos sólidos. Asimismo, los ayuntamientos deben cuidar que sus rellenos sanitarios cumplan con lo que establece la ley y no se conviertan en un foco de infección y atente contra la salud de sus habitantes.<sup>10</sup>

En cuanto al tema de agua las acciones son las siguientes.

- Incrementar el número de plantas de tratamiento de aguas residuales. Son pocas las que existen en la zona, para ello se podría solicitar apoyo a las grandes cadenas hoteleras instaladas en la zona.
- Mejorar la gestión del agua, captar la de lluvia y desalinizar el agua de mar. Esta última sería utilizada para el riego de los grandes campos de golf ubicados en la zona.
- Adoptar energías renovables. Un ejemplo de primera medida sería la instalación de las fotoceldas en las iluminarias del lugar.
- Impulsar centros educativos y investigación tecnológica en materia de energías alternativas.
- Incentivar la construcción de edificios sustentables, es decir, que sean bienes inmuebles edificados con materiales de la región y que su construcción aproveche al máximo las condiciones climáticas del lugar.

## **Eje 6. Espacios públicos**

### **Línea de acción: Generación, rescate y cuidado de los espacios públicos**

En cuanto a los espacios públicos sería conveniente de que los habitantes de la ZMPV contarán con libres accesos a las playas. Pero para ello es necesario que

- Se sancione a los empresarios que invadan y privaticen las playas que son propiedad y de uso público.
- Concientizar a la población y los visitantes de mantener las playas limpias.
- Incrementar las áreas verdes ante el vertiginoso crecimiento urbano cuidando que sean especímenes nativos de la región, como los recomendados por Orozco (2013).
- Construir miradores dentro de las reservas naturales protegidas con la finalidad crear y convertir un espacio público en un hito dentro de la zona tanto para nativos como para turistas.
- Preservar los espacios públicos ya consolidados como el Malecón y el Muelle, y otras plazas públicas, con el mejoramiento el mobiliario urbano para el descanso y recreación, que sean iluminados con energías alternativas.

## **Eje 7. Cultura e identidad**

### **Línea de acción. Fomentar la identidad local con respeto a la diversidad cultural**

Sobre todo a los jóvenes pobladores de Puerto Vallarta de la se les debe recordar cuál es la historia de este destino turístico y qué mejor que hacerlo con impulsar la muestra de cine en dicha ciudad (acción implementada por Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara en el año de 2013).<sup>11</sup>

Asimismo, la educación básica es importante para fomentar en los niños y adolescentes los valores como: el trabajo, la honestidad y el respeto. Dichos valores deben ponerlos en práctica en la convivencia diaria con sus compañeros de clase, muchos de los cuales son inmigrantes y tienen

otra cultura. Pero para ello sus profesores deben poseer los valores. Así que una ardua tarea para los capacitadores de maestros y la Secretaría de Educación Pública.

## **Eje 8. Cambio climático**

### **Línea de acción. Preparación para mitigar el cambio climático**

No cabe duda que las zonas costeras son altamente vulnerables a sentir el cambio climático. De ahí la necesidad de poner en práctica algunas estrategias, tales como:

- Proteger los manglares, dunas, esteros, etc.
- Actualizar los atlas de riesgo y estar preparados con protocolos en caso de emergencia.

## **4. Conclusiones**

Alrededor del caso de la ZMPV hay un intenso debate sobre cómo definirla y qué criterios se deben considerar en su constitución. Pero se optó por la definición de la Sedesol, Conapo e Inegi. Este documento más bien se ha centrado en este estudio de caso para insertarlo como un ejemplo de agenda pública sobre el fenómeno y tema metropolitano en las urbes turísticas de sol y playa. Tales como Cancún y Acapulco, entre otras.

Para comprender la importancia y alcances de este documento, primero se hizo un trazo del fenómeno metropolitano y la coordinación intergubernamental de manera deductiva. En él se abordó la cuestión a nivel nacional para pasar a los esfuerzos de gestión y coordinación metropolitana en esta ciudad, los cuales están en la fase de formulación de un problema. Acorde con esto, previamente se realizó un estudio acerca de la travesía socio-urbana, demográfica y económica de esta ciudad del Pacífico mexicano, con la intención de identificar sus problemas y retos en la gestión de este territorio y anotar una agenda pública y líneas de acción que impulsen el desarrollo social y urbano en esta parte del país. Posteriormente, se proponen 8 ejes de trabajo cuyas líneas de acción

son: a) la regulación del marco jurídico, b) diversificación de la economía, d) la planeación urbana, d) el ordenamiento del sistema de transporte público, e) la disminución de la huella ecológica, f) la generación, rescate y cuidado de los espacios públicos, g) el fomento la identidad local con respeto a la diversidad cultural; y h) una preparación para mitigar el cambio climático. Esta agenda y líneas de acción a su vez se detallan en una serie de estrategias que se cristalizan en políticas públicas concretas.

Al final, el estudio y las propuestas hechas, no se limitan a esta ciudad, sino que al tener similitudes estructurales con al menos las zonas metropolitanas de Acapulco y Cancún, se pueden hacer comparación por analogía y trasladar el fenómeno urbano y las recomendaciones de política pública. Lo anterior permite que el caso de la ZMPV sea significativo en la búsqueda de soluciones conjuntas a nivel nacional e internacional.

## 5. Bibliografía

- ARELLANO RÍOS, Alberto (2014a). "La definición jurídica del fenómeno metropolitano", *Opinión Jurídica*, Medellín: Universidad de Medellín, Vol. 13, Núm. 26, (en prensa).
- (2014b). "La coordinación metropolitana en el ámbito subnacional mexicano: un análisis institucional", *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, Argentina: Universidad Nacional del Litoral, Vol. 22, Núm. 14, pp. 33-70.
- (2013). *La gestión metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional*, México: UNAM-IIIJ-El Colegio de Jalisco.
- ARIAS Orozco, Silvia (2013). "Criterios sustentables de áreas verdes para desarrollos turísticos en Bahía de Banderas, Puerto Vallarta", *Topofilia*, Hermosillo: El Colegio de Sonora, Vol. IV, Núm. 3.
- BAÑOS Francia, José Alfonso y Erika Patricia CÁRDENAS Gómez (2013). "La zona metropolitana de Puerto Vallarta. Contexto urbano y políticas de gestión territorial", en Alberto Arellano Ríos e Ismael Ortiz Barba (coords.). *Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco*, Puerto Vallarta: Universidad

- de Guadalajara-Cucosta, pp. 61-91.
- BRINGAS, Nora (1999). "Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano", *Región y Sociedad*, Hermosillo: El Colegio de Sonora, Vol. XI, Núm. 17, p. 4-51.
- CADAVAL, María y Luis CARAMÉS (2006). "Una aproximación a los modelos de intermunicipalidades", *Urban Public Economics Review*, España: Universidad de Santiago de Compostela, Núm. 6, pp. 33-67.
- CÁRDENAS Gómez, Erika Patricia (2014). *Chiapanecos en la zona metropolitana de Puerto Vallarta*, Puerto Vallarta: CUCosta-Universidad de Guadalajara.
- (2013). "La zona metropolitana de Puerto Vallarta y su convenio de asociación intermunicipal", en Roberto Arias de la Mora (coord.), *Coordinación metropolitana y gestión pública municipal*, Zapopan: El Colegio de Jalisco, pp. 99-118.
- CASTELLANOS, Alicia y Jesús Antonio MACHUCA (comps.) (2008). *Turismo, identidades y exclusión*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa y Casa Juan Pablos.
- 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.
- CASTELLANOS, Mari Luz y Andrés PEDREÑO (2006). *Los nuevos braceros del ocio. Sonrisas, cuerpos flexibles e identidad de empresa en el sector turístico*. Madrid, Miño y Dávila editores.
- FERREIRA, Xavier (2006). "La cooperación municipal en España: los entes supramunicipales en el orden jurídico español", *Urban Public Economics Review*, España: Universidad de Santiago de Compostela, Núm. 6, pp. 68-88.
- GARROCHO Rangel, Carlos (2012). *Estructura funcional de la red de ciudades de México*. Zinacantepec: El Colegio Mexiquense-Fondo de Población de las Naciones Unidas-Conapo.
- HERNÁNDEZ Díaz, Ana María (2006). "Relaciones Intergubernamentales", *Espacios Públicos*, Toluca: Universidad del Estado de México, Vol. 9, Núm. 18, pp. 36-53.
- IRACHETA, Alfonso (2009). *Políticas públicas para gobernar las metrópolis*, Toluca: El Colegio Mexiquense-Miguel Ángel Porrúa.

- LEÓN, Arturo, Beatriz Canabal y Rodrigo PIMIENTA (coords.) (2005). *Migración, poder y procesos rurales*, México: UAM-Plaza Valdés.
- MARIN, Gustavo (2008). "Territorios de resistencia, integración mercantil y producción del espacio turístico en Quintana Roo: trayectorias y transformaciones del mundo maya", en Alicia Castellanos y Jesús Antonio Machuca (comp.), *Turismo, identidades y exclusión*, México: UAM-Iztapalapa y Casa Juan Pablos, pp. 189-211.
- (2009). "Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos de porvenir", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México: El Colegio de México, Vol. 24, Núm. 1, enero-abril 2009, pp. 219-297.
- OEHMICHEN, Cristina (2013). "Una mirada antropológica al fenómeno del turismo", Cristina Oehmichen Bazán (edit.) *Enfoques antropológicos sobre el turismo contemporáneo*, México: UNAM- Instituto de Investigaciones Antropológicas, pp. 35-72.
- "Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort", *Revista Alteridades*, México, Vol. 20, Núm. 40.
- OSORIO, Isabel (1994). "Impactos del turismo sobre la desigualdad social", *Ciudades*, Núm. 23, julio-septiembre, Puebla: RNIU, pp. 31-40.
- ONU-Hábitat y SEDESOL (2011). *Estado de las ciudades de México, 2011*, México: ONU-Sedesol.
- OLIVARES, Adriana. "Habitar las regiones turísticas. Seis formas de domesticar el espacio en la Región Puerto Vallarta-Bahía de Banderas en México", *ACE. Arquitectura, City and Environment=Arquitectura, Ciudad y Entorno*, Vol. 9 Núm. 25, (en línea fecha de consulta 07/07/2014).
- PÉREZ, Enrique (2010). "Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta", *Región y Sociedad*, Hermosillo: El Colegio de Sonora, Vol. XXIII, Núm. 49.
- RAMÍREZ Saíz, Juan Manuel (1999). "Gobernabilidad y ciudadanía política en las áreas metropolitanas", *Espiral. Estudios sobre Estado y Sociedad*, Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Vol. VI, Núm. 16, pp. 187-225.
- RAMÍREZ Saíz, Juan Manuel y Patricia SAFA Barraza (2010). *Metrópolis, asociaciones vecinales y megaproyectos urbanos. El Caso de Jardines del Sol y La Ciudadela en Zapopan*, Tlaquepaque: ITESO.
- RODRIGUEZ-OREGGIA, Eduardo y Rodolfo TUIRÁN Gutiérrez (2006). "La cooperación intermunicipal en México. Barreras e incentivos en la probabilidad de cooperar", *Gestión y Política Pública*, Vol. XV, Núm. 2, pp. 393-409.

- SECTUR (2013). "Sector impulsa el desarrollo del sector turístico con bases sólidas, sanas y responsables". *Boletín informativo*, Núm. 205, México: Secretaría de Turismo, 8 de septiembre.
- SEDESOL-CONAPO-INEGI (2010). *Delimitación de las zonas metropolitanas 2010*. México: Sedesol-Conapo-Inegi, 2010.
- \_\_\_ (2007). *Delimitación de las zonas metropolitanas 2005*. México: Sedesol-Conapo-Inegi, 2005.
- SANTÍN Del Río, Leticia (2012). "La intermunicipalidad: metodología de gobierno político y administrativo para la asociación y cooperación entre municipios en México", en Francisco Javier Galván Meraz y Leticia Santín del Río, *Asociacionismo intermunicipal. Estrategias para el desarrollo sustentable del territorio y de los servicios públicos en México*. Guadalajara: Arlequín.
- SÁNCHEZ Bernal, Antonio (s/f). "Reflexiones sobre la cooperación intermunicipal en Jalisco", mecanoscrito.
- SOBRINO, Jaime (2003). *Competitividad de las ciudades*. México: El Colegio de México.
- UGALDE, Vicente (2007). "Sobre el gobierno de las zonas metropolitanas de México", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México: El Colegio de México, Vol. 22, Núm. 2, pp. 443-460.
- UNIKEL, Luis (1978). *El desarrollo urbano: diagnóstico e implicaciones futuras*, México: El Colegio de México.
- ZENTELLA, Juan Carlos (2007). "¿Cómo gobernar las zonas metropolitanas de México? Propuestas para el corto, mediano y largo plazo", en Thomas Coislik (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.
- ZICCARDI, Alicia (1991). (coord.), *Ciudades y gobiernos locales en la América Latina de los Noventa*, México: FLACSO-Miguel Ángel Porrúa.

## 6. Notas al final

- 1 El concepto de relaciones intergubernamentales se desprende del federalismo y el Estado de Derecho, pero al mismo tiempo va más allá de la cuestión formal al tener un arsenal teórico-metodológico muy potente para el análisis político y burocrático que escapan al sistema de organización política en sí. Así, las relaciones intergubernamentales se

dan también en sistemas unitarios y autonómicos (véase Hernández, 2006).

- 2 En las definiciones jurídicas del fenómeno metropolitano de los estados de Hidalgo, Morelos y Oaxaca se encontró que eran idénticas a la disquisición sociourbana de la zona metropolitana de Sedesol, Conapo e Inegi. Si acaso la del estado de Oaxaca agregaba una cuestión demográfica al precisar una población mínima de 50 mil habitantes. Por lo tanto, cabe sostener que estas enunciaciones se quedaron en el ámbito urbano (Arellano 2014a). En contraste, las definiciones jurídicas del fenómeno metropolitano en los estados de Colima y Jalisco estaban íntimamente ligadas a la cuestión de la coordinación intergubernamental. En un plano intermedio se encontró el caso de Zacatecas; su definición del fenómeno metropolitano siguió la tesitura urbana del problema pero limitaba la coordinación al ámbito de la planeación (Arellano 2014a). En cuanto a la arquitectura institucional de la coordinación metropolitana en estos estados de la República se puede decir que diseñaron tres organismos: uno político, otro técnico y otro de participación o consulta ciudadana (Arellano 2014b).
- 3 Por la parte federal estuvo el representante de la Secretaría de Desarrollo Social. La estatal fue encabezada por los ejecutivos de los gobiernos de Jalisco y Nayarit. Finalmente, los municipios estuvieron presididos por los presidentes locales de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas.
- 4 En dicho plan de ordenamiento de la zona metropolitana interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas se señalaron varios instrumentos de gestión, pero se reconoció que era difícil concretizarlos por: a) la falta de participación de la sociedad civil en los organismos de seguimiento de dicho programa; b) se requería contemplar un lineamiento específico de formación de capacidades tanto en los organismos municipales a fin de poder empatar o coordinar las políticas y acciones emanada del programa propuesto con las consideradas en los planes de desarrollo urbano de centro de población y en los planes parciales; c) la carencia de homologación de la legislación estatal en aspectos clave como son el establecimiento de límites de centros de población y la aprobación de planes parciales y el papel que tienen estados y municipios en el ordenamiento del territorio; d) que era necesario ampliar las capacidades de gestión e instrumentación de los gobiernos municipales

para el ordenamiento. Este programa fue promovido por la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) y elaborado por El Colegio de la Frontera Norte. El objetivo del programa fue impulsar un proceso de conurbación diferente al acontecido en el pasado (véase el *Plan de ordenamiento*, 2012: 72 y 73; y Baños y Cárdenas, 2013: 83-84).

- 5 En el año 2013 se reportó que el turismo en México aportó el 8.4 por ciento del PIB nacional y fue el tercer generador de divisas en el país (Sectur, Boletín 205: 8/09/2013).
- 6 En el país sólo 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).
- 7 En la década de los años 60 el municipio de Puerto Vallarta cambió de estrategia económica. Varios actores a través de algunas políticas públicas, decidieron apostarle al turismo. Así pues, en pocas décadas Puerto Vallarta pasó de un pueblo de pescadores a un centro turístico de carácter internacional. Para ello, requirió de capital y mano de obra. Dicho dinamismo económico ha rebasado los límites administrativos, ha alcanzado a Bahía de Banderas, Nayarit.
- 8 El gobierno federal anunció que en los próximos años la empresa portuguesa será la encargada de desarrollar el Centro Integralmente Planeado El Capomo, en el norte de Bahía de Banderas.
- 9 Uno de los logros fue la homologación del horario en la zona. Asimismo, desde el año 2010 han accedido a 219 millones de pesos de los Fondos Metropolitanos. Asimismo, en colaboración con el gobierno federal y estatal, así como varios empresarios, lograron reunir en el año de 2013 un monto de diez millones de dólares para promocionar en conjunto los destinos de "Vallarta-Rivera Nayarit". Esta medida era impensable años atrás cuando, sobre todo, los gobiernos estatales se negaban a aportar recursos en beneficio del estado vecino. Cabe mencionar que estas medidas resultan de la voluntad de las partes

- 10 El relleno sanitario Magisterial operó en Puerto Vallarta por 25 años. Durante ese tiempo las distintas autoridades locales se preocuparon por supervisar sobre las condiciones que operaban ni mucho menos contemplaron otro espacio que lo supliera.
- 11 El imaginario indica que Puerto Vallarta se conoció a nivel internacional por la filmación de la película “La noche de la Iguana”. Hecho trascendental pues a mediados del siglo pasado arribaron al pueblo llegaron estrellas de Hollywood.