



Espacios Públicos

ISSN: 1665-8140

revista.espacios.publicos@gmail.com

Universidad Autónoma del Estado de

México

México

Cárdenas Gómez, Erika Patricia; Arellano Ríos, Alberto  
Los Fondos Metropolitanos en tres áreas urbanas: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta  
Espacios Públicos, vol. 19, núm. 47, septiembre-diciembre, 2016, pp. 77-98  
Universidad Autónoma del Estado de México  
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281004>

- 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

# Los Fondos Metropolitanos en tres áreas urbanas: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta

The Metropolitan Funds in Three Urban Areas: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta

Fecha de recepción: 19 de abril de 2016  
Fecha de aprobación: 14 de septiembre de 2016

*Erika Patricia Cárdenas Gómez\**  
*Alberto Arellano Ríos*

## RESUMEN

Este artículo analiza la gestión y aplicación de los Fondos Metropolitanos en tres áreas urbanas de Jalisco, México: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta. El análisis es cualitativo y se hace desde un enfoque de política pública. El argumento central del texto plantea que los Fondos Metropolitanos son el principal instrumento de una política pública nacional metropolitana difusa y en proceso de afianzamiento institucional, asimismo es uno de los principales incentivos que tienen los municipios para coordinarse y hacer la obra pública e infraestructura metropolitana. De tal modo, que en el documento se contextualiza el fenómeno metropolitano y cómo se creó el programa en la materia. Luego se delimitan el programa gubernamental en su diseño organizacional para, finalmente, analizar y valorar la aplicación de los Fondos Metropolitanos en las áreas de estudio.

**PALABRAS CLAVE:** Políticas públicas, Fondos Metropolitanos, áreas metropolitanas, Jalisco, diseño y aplicación de programas

## ABSTRACT

The article analyzes the management and application of the Metropolitan funds in three urban areas of Jalisco, Mexican: Guadalajara, Ocotlán and Puerto Vallarta. The central argument of the text is that the Metropolitan funds are the main instrument of a diffuse Metropolitan national public policy and in the process of institutional strengthening, which if well intermittent, is the main incentive that have municipalities to coordinate public works and metropolitan infrastructure. The analysis is qualitative and is made from an approach to public policy. In such a way that the document contextualizes the Metropolitan phenomenon and how funds metropolitans were created. They are then delineated the funds Metropolitan in its organizational design to, finally, to analyze and assess the application of the Metropolitan funds in the areas of study.

**KEY WORDS:** Public policies, Funds Metropolitanos, metropolitan areas, Jalisco, design and implementation of programs

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

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

El análisis presupuestal canalizado hacia programas gubernamentales implicará un estudio profundo y detallado de tipo contable o cuantitativo donde se observe el uso eficiente de los recursos financieros o los impactos que tienen. Esto involucraría tomar algunas dimensiones de “mercado” para analizar la eficiencia en la gestión de los recursos financieros, los riesgos implícitos en su uso y administración, así como su rentabilidad en una serie de tiempo (Preece, *et. al.*, 2014; y García, *et. al.*, 2012). Si bien el presente artículo considera algunas cuestiones contables del programa en tres zonas metropolitanas de Jalisco,<sup>2</sup> lo hace desde una perspectiva cualitativa y desde la formulación de la agenda.

Cabe resaltar que este documento se suma a los escasos estudios o valoraciones que se han hecho hasta el momento acerca de los Fondos Metropolitanos. Al respecto, es importante decir que los Fondos Metropolitanos de un tiempo a la fecha se han posicionado en el discurso político-gubernamental y las políticas públicas como el programa central en la materia. No obstante, aún no se saben con certeza sus impactos y la forma en cómo están solucionando o no, los problemas del fenómeno metropolitano en el país. En este marco el presente trabajo enfatiza la forma en cómo el

programa de los Fondos Metropolitanos se ha colocado como tema de agenda gubernamental e instrumento de política pública.

En el texto se traza la forma en cómo se diseñaron los Fondos Metropolitanos y se adentra en el estudio de los montos asignados hacia tres zonas metropolitanas que posee el estado de Jalisco: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta. De manera particular, indaga en qué proyectos u obras se han invertido dichos recursos. En términos más precisos, indaga en los montos del Fondo Metropolitano que han recibido las zonas metropolitanas de Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta; y en qué proyectos u obras han empleado dichos recursos.

El argumento central en este documento plantea que los Fondos Metropolitanos son el principal instrumento de una política pública metropolitana difusa y en proceso de desarrollo y afianzamiento institucional intermitente, siendo incentivos principales que tienen los municipios para coordinarse y hacer la obra pública e infraestructura metropolitana de gran envergadura que difícilmente por su cuenta podrían construir. Cabe precisar que el método que se utilizó para la elaboración de este artículo fue el inductivo, es decir, se partió de lo general para llegar a lo particular, y la evidencia empírica es de tipo documental, bibliográfica y hemerográfica.<sup>3</sup> El

<sup>1</sup> Queremos agradecer a Mario Alfonso Astorga Félix, Jesús Efraín Castro Barreras, Selene Isabel Madrigal López, Sarahí Mendo de la Cruz, Ricardo Torres Hernández, César Alfonso Velarde García y Jairo Alberto Villalando López, por su participación en la búsqueda y sistematización de información hemerográfica y documental realizada durante el “Verano de Investigación Científica” 2014 en El Colegio de Jalisco.

<sup>2</sup> Para fines heurísticos en este trabajo se entiende a la zona metropolitana “como un conjunto de dos o más municipios donde se localiza una ciudad con más de cincuenta mil habitantes, cuya área urbana, funciones y actividades rebasan el límite que originalmente lo contenía, incorporando como parte sí misma o su área de influencia directa a municipios vecinos” (SEDESOL, CONAPO e INEGI, 2005: 14).

<sup>3</sup> Buena parte de la información documental se solicitó vía transparencia a los municipios. Sin embargo, resultó fundamental revisar la página de internet de la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública del gobierno de Jalisco.

texto se estructura en tres partes; en la primera se aborda el fenómeno metropolitano y su relación con los Fondos Metropolitanos. Luego se delimitan tales fondos como política gubernamental y finalmente se valora su aplicación en las tres áreas urbanas, objetos de estudio.

### LOS ANTECEDENTES DE LA METROPOLIZACIÓN EN MÉXICO Y LOS MECANISMOS DE GESTIÓN

El consenso académico dice que en 1940 se constituyó e identificó la primera zona metropolitana en el país; se trató de la conurbación entre la delegación Miguel Hidalgo en el Distrito Federal y el municipio de Naucalpan en el Estado de México. Tres décadas después, Luis Unikel *et al.* (1976) identificaron que México ya contaba con 12 zonas metropolitanas. No obstante, fue hasta 2004 cuando varios organismos institucionales: la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) se dieron a la tarea de definir lo que era una zona metropolitana, además de establecer una metodología para delimitarlas dentro del país. Del primer ejercicio identificaron que en el país había 55 zonas metropolitanas (SEDESOL, CONAPO, INEGI, 2007); con el paso del tiempo dicho ejercicio se ha actualizado y para 2013 se delimitaron 59 (SEDESOL, CONAPO, INEGI, 2013).

Ante esta realidad urbana y reconocida por la planeación gubernamental, hasta 2016 varios académicos se han adentrado en el estudio del fenómeno metropolitano en nuestro país. En éste se han analizado instituido varias dimensiones, tales como: 1) la urbano-territorial; 2) la demográfica; 3) la social; 4) la económica; 5) la político-institucional y/o; 6) la combinación de las dimensiones anteriores (Cárdenas, 2014: 73).

Ahora bien, la concentración de la población en zonas metropolitanas, trae tanto aspectos positivos como negativos. En los primeros se debe señalar que en ellas se concentran las industrias, los servicios y la inversión. Su dinamismo es tal, que hoy en día son los motores del crecimiento económico, al generar el 75% del Producto Interno Bruto (PIB), (SEDESOL, CONAPO, INEGI, 2007). Por estas razones, las zonas metropolitanas siguen atrayendo población, y se refuerza lo que siempre ha sido una constante en la política territorial mexicana, fortalecer o atender a las ciudades.

En cuanto a las problemáticas que presentan las zonas metropolitanas, Iracheta identifica que: a) tienen un patrón de crecimiento urbano disperso; b) sus periferias presentan enormes rezagos en la dotación; c) carecen de un adecuado marco legal e institucional de coordinación intergubernamental, entre otras (2010: 155).

De lo anterior, llama la atención que desde el punto de vista político-institucional centrándose en la toma de decisiones políticas no existe un marco jurídico claro que regule el desarrollo urbano del país y el mecanismo para gestionar las zonas metropolitanas sea la coordinación (Arellano, 2013 y 2014). Aunque en el ámbito de la planeación urbana en 1976 se hicieron algunos esfuerzos para tratar el fenómeno metropolitano al emitirse seis declaratorias de conurbación, éstas adolecían de un marco normativo que estableciera claramente qué dependencias o niveles de gobierno iban intervenir, así como sus respectivas funciones (Moya, 2013: 17). Además, tampoco se presupuestaron los recursos para su funcionamiento.

Desde entonces se han hecho algunos intentos para solucionar la problemática, uno de ellos acaeció en 1998 cuando se aprobó el Plan de Ordenación de la Zona Metropolitana del

Valle de México. Asimismo, se deben mencionar los diversos intentos para legislar en torno al tema metropolitano” (Eibenschutz y Rodríguez 2013: 62).

Otro paso significativo ha sido, sin duda, la aparición en 2006 de los Fondos Metropolitanos asignados en el Ramo 23 “Provisiones Salariales”. Éstos aparecieron como un mecanismo para resolver algunas problemáticas urbanas, aunque sus Reglas de Operación aparecieron dos años después. Algunos trabajos académicos señalan que este mecanismo nació como una iniciativa del gobierno del Distrito Federal (Moreno, 2010). Aunque Moya indica que “la Federación siguió en la hechura de las Reglas de Operación el arquetipo intermunicipalista de la zona metropolitana de Guadalajara que, más allá de analizarlo, lo que hizo fue replicarlo a nivel nacional sin reparar sobre su acoplamiento y consecuencias en una zona metropolitana de tipo interestatal como la del Valle de México” (2013: 141).

Lo anterior es correcto de acuerdo con el arquitecto Sergio Heredia, quien explicó la operación de los fondos metropolitanos en Guadalajara en foros organizados por el Congreso de la Unión, en los ayuntamientos de Tijuana y los de municipios del estado de Yucatán (Heredia, entrevista realizada el 13 de marzo de 2015). Y al detallar la experiencia intergubernamental de la zona metropolitana de Guadalajara, ésta se ha replicado en otras partes del país. Ahora bien, al no tomarse en consideración algunas peculiaridades que guardan las zonas metropolitanas del país se vuelve complicada la coordinación entre las órdenes de gobierno y poner en la práctica sus Reglas de Operación. Los problemas de coordinación se dificultan en zonas metropolitanas con las características siguientes: 1) las de gran tamaño en donde confluyen una enorme constelación de actores e instituciones,

el mejor ejemplo es la zona metropolitana del Valle de México y 2) que el país cuenta con zonas metropolitanas de carácter interestatal la cuales hasta 2015 eran seis.

Por lo anterior y debido a cuestiones de tipo normativo, los Fondos Metropolitanos sufrieron modificaciones en 2012 y 2014. También se debe mencionar que en este periodo de tiempo se han incrementado los montos, como el número de zonas metropolitanas favorecidas por dichos recursos. En 2006 y 2007 la zona metropolitana del Valle de México fue la única beneficiada, para 2008 el monto de los Fondos Metropolitanos se destinó a seis zonas metropolitanas; y en 2013 los recursos de esta partida presupuestal se canalizaron a 47 zonas metropolitanas (Iracheta e Iracheta, 2014: 13). En el siguiente cuadro se puede ilustrar el incremento de los montos en los Fondos Metropolitanos a lo largo de estos últimos ocho años.

*Cuadro 1*  
MONTOS DE LOS FONDOS METROPOLITANOS  
(2006-2014)

<i>Año</i>	<i>Monto</i>
2006	1 000 millones
2007	3 000 millones
2008	5 550 millones
2009	5 985 millones
2010	7 455 millones
2011	7 846 millones
2012	8 331 millones
2013	8 616 millones
2014	9 943 millones
Total	57 726 millones

Fuente: (Moreno, 2010: 18) y Presupuesto federalizado.

Los trabajos institucionales, gubernamentales y académicos que han estudiado los Fondos Metropolitanos en México son: 1) dos estudios desarrollados por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) bajo la conducción de Alfonso Iracheta (BID-SHCP, 2010). El primero en 2010 y el segundo en 2014, en ellos se hace una evaluación de los Fondos Metropolitanos y los fondos regionales (Iracheta e Iracheta, 2014; Iracheta, 2010); 2) un trabajo elaborado por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública del Congreso de la Unión (Moreno, 2010), el cual hace un recuento del origen de los Fondos Metropolitanos y su gestión en varias zonas metropolitanas beneficiadas; 3) un estudio realizado por la Secretaría de Gobernación y el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal (SEGOG e INAFED, 2010), que da cuenta de los casos exitosos en el aprovechamiento de dichos recursos; 4) un reporte que llevó a cabo el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo Orozco y Palmerín (2011) donde proponen una política metropolitana integral, pues muestran que la mayoría de los Fondos Metropolitanos se destinan a obras viales; 5) los “Informes del Resultado de Fiscalización Superior de la Cuenta Pública” (ASP, 2011), en los cuales se evalúan la gestión de los Fondos Metropolitanos en varias zonas metropolitanas beneficiadas; 6) una tesis de maestría en la que se presenta un análisis comparativo de política metropolitana y regional entre la zona metropolitana del Valle de México y Guadalajara (Moya, 2013); y 7) dos artículos, uno de Iracheta (2010) y el otro de Zapata (2012), en éste último se traza la evolución del incremento de dicha partida y su distribución entre las zonas metropolitanas acreedoras.

Por lo anterior, se desprende que la mayoría de los trabajos se centran en el periodo que va de 2006 a 2010, específicamente estudian tres zonas metropolitanas: la del valle de México, Guadalajara y Monterrey. De ahí que el aporte de este trabajo está actualizado hasta 2014 y que considera la gestión de los Fondos Metropolitanos en dos zonas metropolitanas, no tan representativas como son Ocotlán y Puerto Vallarta, pero que en una visión de conjunto son de interés e importantes para Jalisco, en tanto entidad federativa.

### **EL DISEÑO ORGANIZACIONAL DE LOS FONDOS METROPOLITANOS**

En cuanto al diseño organizacional de los Fondos Metropolitanos, las Reglas de Operación han establecido tres cuerpos colegiados: el Consejo para el Desarrollo Metropolitano (CODEM); el Comité Técnico del Fideicomiso del Fondo Metropolitano y el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El CODEM tiene como atribuciones: a) definir los objetivos, prioridades, políticas y estrategias para el desarrollo de cada zona metropolitana; b) determinar los criterios para la alineación de los planes, estudios, evaluaciones, acciones, programas, proyectos y obras de infraestructura y su equipamiento que se postulen al Fondo Metropolitano; c) aprobar la cartera de programas y proyectos de inversión que someta a su consideración el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos, así como las modificaciones que pudieran requerirse en tanto se acredite su pertinencia y contribución al desarrollo de la zona metropolitana correspondiente; y d) remitir trimestralmente el informe del destino

y aplicación de los recursos, del avance físico y financiero y de la evaluación de los resultados alcanzados y el impacto urbano, económico y social a la SHCP, así como a la Comisión para el Desarrollo Metropolitano de la Cámara de Diputados (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

Por su parte, el Comité Técnico del Fideicomiso del Fondo Metropolitano tiene como competencias: a) autorizar la entrega de recursos con cargo al patrimonio del fideicomiso, previo análisis y recomendación favorable del Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos; b) dar seguimiento al avance financiero y físico de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento apoyados y definir las evaluaciones de sus resultados; y c) autorizar con cargo a los recursos del fideicomiso, el uso de los rendimientos financieros y ahorros derivados de los procesos de contratación de las obras (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

Mientras que el Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos tiene las funciones de: a) apoyar al Comité Técnico en el análisis de las evaluaciones de impacto metropolitano, regional, económico, social y ambiental, así como en los análisis costo y beneficio de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento; b) emitir recomendaciones para la autorización de recursos; y c) dar seguimiento al avance físico y financiero de los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

En cuanto a la integración de cada cuerpo colegiado, las reglas de operación que el Consejo para el Desarrollo Metropolitano se integra por los representantes o equivalentes de las

## Cuadro 2

### LOS ORGANISMOS QUE SE ESTABLECEN EN LOS FONDOS METROPOLITANOS

Consejo para el Desarrollo Metropolitano Comité Técnico del Fideicomiso Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos
--

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

siguientes instituciones: del gobierno de la entidad federativa: el Gobernador, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Planeación y Desarrollo, la Secretaría de Desarrollo Metropolitano, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Medio Ambiente, la Secretaría de Obras y el Comité Estatal para la Planeación del Desarrollo. De la federación: la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Comité Técnico del Fideicomiso se integra por los representantes o equivalentes de las entidades federativas, con voz y voto. En específico por la Secretaría de Hacienda, quien presidirá el Comité, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Planeación y Desarrollo, la Secretaría de Desarrollo Social, la Secretaría de Desarrollo Metropolitano; y el Secretario Técnico del Consejo para el Desarrollo Metropolitano (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

El Subcomité Técnico de Evaluación de Proyectos se integra por un representante con derecho a voz y voto de cada una de las instancias que forman el Comité Técnico, quienes deberán tener un nivel jerárquico no menor al Director General o su equivalente. El representante de la Secretaría de Hacienda o su equivalente en

cada entidad federativa presidirá este Subcomité (Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014).

A pesar de que desde 2012 los organismos están obligados a informar sobre el monto y destino de los Fondos Metropolitanos, aún hace falta indagar más en este rubro, sobre todo, cuando se trata de zonas metropolitanas de carácter interestatal. Por ello, se está de acuerdo con Moreno cuando afirma que “la información disponible sobre las obras, estudios y proyectos de desarrollo metropolitano es escasa e incompleta” (Moreno, 2010: 49).

Lo anterior sirve como marco contextual del fenómeno metropolitano e institucional de los Fondos Metropolitanos en tanto política metropolitana de carácter nacional con alcances y limitaciones. Ahora sigue valorar su aplicación en tres zonas metropolitanas del estado de Jalisco, toda vez que este incentivo financiero ha hecho que la coordinación intergubernamental se busqué y concrete, ya que en la práctica es el mecanismo más eficaz para construir las grandes obras metropolitanas.

## LA APLICACIÓN DE LOS FONDOS METROPOLITANOS EN LAS TRES ÁREAS URBANAS DE JALISCO

En los párrafos siguientes se estudiará la aplicación de los recursos en tres zonas metropolitanas de Jalisco: Guadalajara, Ocotlán y Puerto Vallarta, no sin antes contextualizarlas urbana e institucionalmente. El artículo si bien es de índole cualitativo, busca ante todo observar el uso de estos recursos en territorios específicos y valorar cómo se ha convertido un incentivo importante para la coordinación metropolitana en esta entidad federativa.

### *La zona metropolitana de Guadalajara*

Antes de dar cuenta sobre la gestión de los Fondos Metropolitanos para la zona metropolitana de Guadalajara es conveniente recalcar que esta área urbana se encuentra en el centro del estado de Jalisco y se compone por ocho municipios:

*Cuadro 3*  
LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA, JALISCO

<i>Municipio</i>	<i>Población 2010</i>	<i>Tasa de crecimiento medio anual</i>	<i>Superficie (km<sup>2</sup>)</i>	<i>DMU Densidad Media Urbana hab/ha</i>
Guadalajara	1 495 189	-0.9	151.2	149.5
Ixtlahuacán de los Membrillos	41 060	6.4	201.8	60.6
Juanacatlán	13 218	1.1	138.1	44.1
El Salto	138 226	5.0	81.8	72.0
Tlajomulco de Zúñiga	416 626	12.5	714.0	95.0
Tlaquepaque	608 114	2.4	118.2	122.4
Tonalá	478 689	3.5	166.3	127.9
Zapopan	1 243 756	2.1	1 156.3	110.2
Zona metropolitana	4 434 878	2.1	2 727.5	124.4

Fuente: SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2013.



Guadalajara, capital del estado, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan. Dicho centro urbano se asienta en una superficie de 2 727.5 km<sup>2</sup> en 2010 contaba con una población de 4 434 878 habitantes y su tasa de crecimiento medio anual era de 1.8% (SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2013); tal y como se puede observar en el siguiente cuadro.

De lo anterior se desprenden dos cuestiones: la primera, que la tasa de crecimiento poblacional de zona metropolitana de Guadalajara es de 2.1%, lo que la ubica por arriba del promedio nacional, que es del 1.8%. Y la segunda, que el crecimiento demográfico de la zona metropolitana de Guadalajara no se ha desacelerado, sino que se ha trasladado a otros municipios, mismos que en los últimos años pasaron a formar parte del área metropolitana: El Salto y Tlajomulco de Zúñiga (BID-SHCP, 2010: 72).

Otros de los problemas que enfrenta la zona metropolitana tapatía son: 1) una pérdida creciente de movilidad; y 2) una ocupación de las reservas forestales con profundos impactos sobre el ambiente y los recursos naturales (Iracheta e Iracheta, 2014: 41).

Sin embargo, desde que la zona metropolitana de Guadalajara hace uso de los Fondos Metropolitanos (2008 a 2014) ha recibido un total 6 780.2 mdp provenientes de Ramo 23 (véase

cuadro 4), esto sin contar con las aportaciones estatales y municipales.

De acuerdo a la información recabada, los recursos federales se han utilizado en un 85% para obras viales, sobre todo destinada al sistema del anillo Periférico que es una vía fundamental en esta área metropolitana. En los hechos los recursos del Fondo Metropolitanos se aplican en la obra pública que busca agilizar el tránsito vehicular con la construcción de pasos a desnivel, nodos, la ampliación y mantenimiento avenidas; el 6% se destinó a la movilidad no motorizada, con la construcción de ciclovías, el 5% a la rehabilitación de espacios públicos y el 4% a infraestructura urbana (véase gráfico 1). Para un mejor análisis véase los anexos 1, 2 y 3.

Desafortunadamente, la repartición de los Fondos Metropolitanos que se hace en esta área urbana es la que se replica en la mayoría de las zonas metropolitanas del país, tal como lo han señalado (BID-SHCP, 2010), Moreno (2010), Orozco y Palmerín (2011), los Informes del Resultado de Fiscalización Superior de la Cuenta Pública (ASP, 2011), Zapata (2012) y (Moya, 2013). Por tal motivo y ante la edificación de obras viales y el deficiente e insuficiente servicio del transporte público, la infraestructura incentiva el uso del automóvil. De ahí que no sea gratuito que la zona metropolitana de Guadalajara tenga la tasa de motorización más alta de América Latina,

*Cuadro 4*  
MONTO DE LOS FONDOS METROPOLITANOS PARA GUADALAJARA\*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ZMG	N.A	N.A	1 100	1 100	919.8	880.1	880.2	882.1	1 018

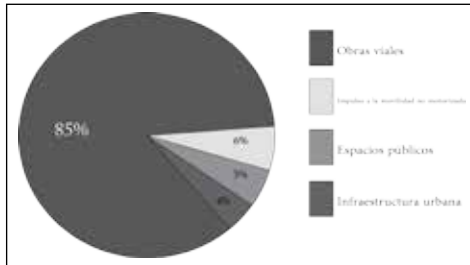
Fuente: Moya, 2013: 108 y actas de sesión del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Guadalajara 2012, 2013 y 2014.

\*: La cantidades son en millones de pesos.

NA: No hay Aplicación de Fondos Metropolitanos Federales.

Gráfico 1

DISTRIBUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DEL FONDO METROPOLITANO DE GUADALAJARA, JALISCO (2008-2014)



Fuente: elaboración propia con base en Moya y las actas de sesión del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Guadalajara 2012, 2013 y 2014.

donde a diario un promedio de 380 automóviles se suman al parque vehicular, el cual en 2014 era de 1 886 392 autos para una población de 4 434 878, lo que significa que existe un vehículo por cada 2.3 personas (Del Castillo, Milenio: 22/09/2014). Lo preocupante del asunto es que ante un incremento de vehículos forzosamente conlleva a: un mayor caos vial, mayor gasto de energía, un deterioro ambiental por el aumento de las emisiones de los gases de efecto invernadero y a una pérdida de la calidad de vida.

De igual manera, se debe recalcar la importancia que tiene la edificación de obras viales en las zonas metropolitanas, pues a partir de ellas se tienen los siguientes efectos: a) una redistribución social y territorial; b) se define la accesibilidad; c) se estimula la localización industrial; d) se ubica el comercio; e) a la construcción de centralidades urbanas; y f) en algunas ocasiones a la mejora de la calidad de vida de los habitantes urbanos (Carrión, 2013: 42).

Es necesario enfatizar que el tema de la coordinación entre los municipios en la zona de Guadalajara no es novedoso. En esta área urbana, con sus fortalezas y debilidades, se dan procesos de coordinación más consolidados que en otras áreas urbanas del país. La experiencia tomó forma institucional cuando en 1977 surgieron por primera vez instancias formales de colaboración en esta área urbana al promulgarse la Ley de Asentamientos Humanos con base en la ley nacional aprobada en 1976.

Además, se debe recalcar que desde 1989 existe una institución metropolitana, la cual se denomina Consejo de la Zona Metropolitana de Guadalajara. Este consejo es responsable de la coordinación y conciliación de acciones intermunicipales en el planeamiento y financiamiento del trabajo público de alcance metropolitano. Pero su reconocimiento legal como entidad responsable de la coordinación de la zona metropolitana se hizo efectivo en 1993, fecha en que la Ley Desarrollo Urbano de Jalisco reconoció su competencia.<sup>4</sup>

Otra característica de la composición organizacional del Consejo Metropolitano de Guadalajara es que incluye a:

La Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado es la ejecutora de los recursos del Fondo metropolitano por lo que, a diferencia del resto de las dependencias relacionadas con el funcionamiento del fondo, esta Secretaría cuenta con dos representantes en el Comité Técnico y en el Subcomité Técnico. Al interior de la Secretaría de Desarrollo Urbano Metropolitano, la cual realiza las principales tareas administrativas relacionadas con la operación del fondo (BID-SHCP, 2010: 73).

<sup>4</sup> De igual manera, se debe enfatizar que en el 2013, cambio de denominación, siguiendo quizá, las Reglas de Operación. Hoy día se nombra Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Guadalajara.

Por lo anterior, la Secretaría de Desarrollo Urbano (SEDEUR), hoy Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (2015), se ha convertido en la dependencia más poderosa y dominante en la aplicación de los recursos del Fondo Metropolitano para la zona metropolitana de Guadalajara (Moya, 2013: 122).

Otra cuestión importante es que esta zona metropolitana creó una “bolsa metropolitana” donde se concentran los recursos federales, estatales y municipales con el objetivo de atender las problemáticas de la metrópoli. La aplicación de éstos se rige según la normativa correspondiente de su origen institucional. Las obras que se ejecutan se separan en distintas etapas y se financian con recursos de un mismo origen (BID-SHCP, 2010: 74). No obstante, para ser acreedor de los recursos, los municipios tienen que entregar su aportación. Aunque cabe hacer mención que en esta entrega de recursos influye el signo partidista, por ejemplo: en Zapopan durante 2010 hizo su entrega de recursos en tiempo y forma a las arcas estatales, pero en cambio recibió su partida un año después. De igual manera, se debe advertir que fue hasta 2012 cuando los proyectos ejecutivos de las obras viales habían sido financiados por el Gobierno del Estado sin cargo al Fideicomiso (Moya, 2013: 124). Ello, sin lugar a duda, agilizaba en gran medida la obtención de recursos federales.

Ahora con la creación del Instituto Metropolitano de Planeación (Arellano, 2014) se esperan cambios en el uso y destino final de los Fondos Metropolitanos. Empero, es importante señalar que los Fondos Metropolitanos de Guadalajara durante 2011 fueron revisados por la Auditoría Superior de la Federación, en la cual se señaló que: “Se pagaron indebidamente 19.5 millones de pesos por cambio de banco de materiales; se pagaron en exceso 11.0 millones de pesos de concepto extraordinarios que estaban incluidos en el catálogo de concurso”, (ASP, 2011: 10) entre otras irregularidades.

### *La zona metropolitana de Ocotlán*

Respecto a la zona metropolitana de Ocotlán se debe mencionar que ésta fue delimitada por SEDESOL-CONAPO e INEGI, desde su primer ejercicio en 2004. La zona metropolitana de Ocotlán se ubica en la región de la Ciénega en los márgenes del Lago de Chapala. Las instancias consideraron que la zona metropolitana de Ocotlán se integra por el municipio central que dio origen a la conurbación Ocotlán junto con Poncitlán. La zona metropolitana de Ocotlán cuenta con 164 256 habitantes, cuya tasa de crecimiento medio anual es 1.4% y se asienta en una superficie de 1 251.99 km<sup>2</sup> (ver cuadro 5).

*Cuadro 5*  
LA ZONA METROPOLITANA DE OCOTLÁN, JALISCO

<i>Municipio</i>	<i>Población 2010</i>	<i>Tasa de crecimiento medio anual</i>	<i>Superficie</i>	<i>DMU (hab/hab)</i>
Ocotlán	92 967	1.0	242.7	85.6
Poncitlán	48 408	1.7	834.8	55.6
Jamay	22 881	1.6	174.49	131.13
Zona metropolitana	164 256	1.4	1 251.99	184.91

Fuente: SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2013 e INEGI, 2010.

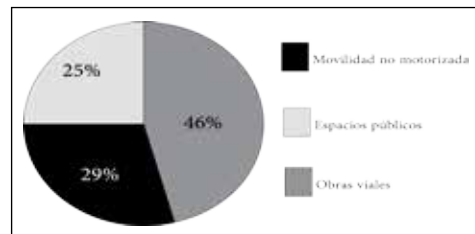
No obstante, y pese a que las instancias de planeación reconocieran a la zona metropolitana de Ocotlán como tal, tuvieron que pasar seis años para que se declarara oficial y jurídicamente su existencia.<sup>5</sup> A partir del caso de Ocotlán se debe notar que el factor para la conformación y delimitación de la zona metropolitana Ocotlán, como seguramente ocurre en todo el país, es acceder a los Fondos Metropolitanos como recursos financieros para obras de infraestructura. Por dicha razón, en 2010 las autoridades de los ayuntamientos de Ocotlán, Poncitlán y Jamay enviaron la propuesta de decreto de zona metropolitana al Congreso del Estado misma que fue decretada ese mismo año (Hernández, 2013: 104). Llama la atención la inclusión del municipio de Jamay en la zona metropolitana, pero cabe advertir que en este proceso de conformación de la zona metropolitana no se escapa el protagonismo de la ciudad central que dio pie a su conformación, pues como lo expone Adriana Hernández: “A partir del decreto de la zona metropolitana de Ocotlán se ha iniciado una nueva reorganización territorial, lo que lleva a una tendencia de privilegiar los procesos urbanos e industriales en la ciudad central: Ocotlán” (2013: 112).

Ahora bien, el Consejo Metropolitano de Ocotlán, Poncitlán y Jamay se conformó en 2011, a partir de esta fecha comenzaron a cristalizarse obras derivadas del Fondo Metropolitano, la primera fue el parque lineal o ciclovía que une a los tres municipios mediante una zona que cruce

desde la carretera de Poncitlán a Jamay con una ciclopista y bancas de descanso para disfrutar el paisaje (Hernández, 2013: 107-108). Desde entonces, y durante en el periodo 2011-2014, la Zona Metropolitana de Ocotlán ha recibido 114.7 mdp, de los cuales el 46% se destinó a la construcción o mantenimiento de obras viales, el 29% a movilidad no motorizada y el 25% a espacios públicos, como se puede observar en el siguiente gráfico. Para un mejor análisis véase el anexo 4.

Gráfico 2

DISTRIBUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DEL FONDO METROPOLITANO DE OCOTLÁN, PONCITLÁN Y JAMAY (2011-2014)



Fuente: elaboración propia con base en las actas de sesión del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Ocotlán, Poncitlán y Jamay 2011, 2012, 2013 y 2014.

Cabe precisar que para el 2014 la zona metropolitana de Ocotlán su población era de 164 256 habitantes, mientras que su parque vehicular fue 55 482 automotores, lo que significa que por cada 2.9 habitantes existe un vehículo (INEGI, 2015).

<sup>5</sup> Al respecto la legisladora perredista, Olga Araceli Gómez Flores, presidenta de la Comisión de Asuntos Metropolitano, mencionó que “Esto requería una validez real, ya que en este caso la CONAPO desde hace varios años lo reconoce como zonas metropolitanas, administrativamente, no así a nivel de decreto, lo cual implica un incremento, en este caso sería el presupuesto de los ayuntamientos y que además, tiene que ver con obras ya etiquetadas” (*El Informador*, 7 de abril de 2010).

Cifras muy parecidas a las que muestra la Zona Metropolitana de Guadalajara.

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

La zona metropolitana de Puerto Vallarta se localiza en el Océano Pacífico: en la Bahía de Banderas y se integra por los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco, y Bahía de Banderas, Nayarit. Su delimitación correspondió al papel central de Puerto Vallarta, ya que por diversas razones y con el paso del tiempo su dinamismo económico se extendió al municipio nayarita de Bahía de Banderas, conformando así una zona metropolitana de carácter interestatal, la cual tiene como vocacionamiento económico al turismo de sol y playa.<sup>6</sup> En la zona metropolitana de Puerto Vallarta en 2010 había 379 886 habitantes que se asentaban en una superficie de 1 452.2 km<sup>2</sup> y esta área urbana tenía una tasa de crecimiento del 4.4 por ciento (véase cuadro 6), superior a la

media nacional, lo que ha hecho que esta área urbana sea una de las que en los últimos años ha crecido considerablemente.

En esta zona metropolitana se han hecho algunos esfuerzos para lograr una coordinación metropolitana más eficaz, éstos iniciaron a finales de la década de 1970, cuando el entonces presidente de México José López Portillo decretó la conformación de la Comisión de Conurbación de la Desembocadura del Río Ameca. Con ello se pretendía prever y adelantarse a los problemas que pudieran surgir en los años siguientes ocasionados por el acelerado crecimiento de la ciudad de Puerto Vallarta (Munguía, 1997: 211). Desde entonces se vislumbraba que el crecimiento económico del municipio jalisciense irradiará al territorio nayarita.

No obstante, como ya se indicó, en dicho decreto no se señalaron los recursos financieros para cumplir con el objetivo estipulado ni un marco legal que lo acompañará. Tuvieron que pasar años para que se diera de nueva cuenta

*Cuadro 6*

LA ZONA METROPOLITANA DE PUERTO VALLARTA

<i>Municipio</i>	<i>Población 2010</i>	<i>Tasa de crecimiento medio anual</i>	<i>Superficie</i>	<i>DMU (HAB/ha)</i>
Puerto Vallarta	255 681	7.3	680.9	86.8
Bahía de Banderas	124 205	3.2	771.4	77.4
Zona metropolitana	379 886	4.4	1 452.2	84.0

Fuente: SEDESOL-CONAPO e INEGI, 2013.

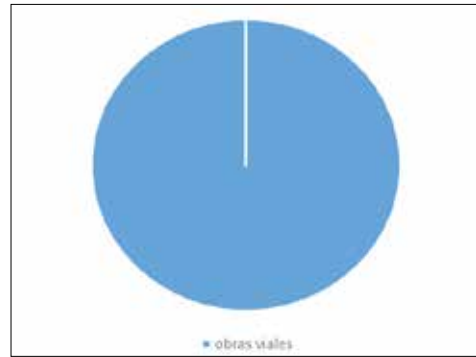
<sup>6</sup> En el país existen seis zonas metropolitanas interestatales: 1) la zona metropolitana del Valle de México, que comprende el Distrito Federal y abarca áreas del Estado de México e Hidalgo; 2) la zona metropolitana de Puebla, ubicada entre los estados de Puebla y Tlaxcala; 3) la zona metropolitana de la Laguna que se localiza entre los estados de Coahuila y Durango; 4) la zona metropolitana de Tampico, situada entre los estados de Tamaulipas y Veracruz; 5) la zona metropolitana de La Piedad, circunscrita entre los estados de Michoacán y Guanajuato y 6) la zona metropolitana de Puerto Vallarta (Cárdenas, 2013: 99).

una colaboración entre ambos municipios. Este hecho aconteció en 2010 cuando los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit firmaron un convenio de asociación intermunicipal. Después signaron un pacto de coordinación bajo los auspicios del gobierno federal (Baños y Cárdenas, 2013).

En esta zona se han logrado avances significativos en materia de coordinación metropolitana para sentar formalmente futuros avances. El acceso para la obtención y ejercicio de los Fondos Metropolitanos se encuentra en una etapa incipiente, pues en los últimos cinco años esta área urbana ha recibido más de 219 millones, los cuales se han invertido en la edificación de obras viales en el Puente sobre el Río Ameca “Confederaciones”, vía alterna que permitirá contar con un segundo paso entre el estado de Jalisco hacia el estado de Nayarit y viceversa<sup>7</sup> y los accesos viales al puente, como se aprecia en el gráfico 3. Para un mejor análisis véase el anexo 5.

En el caso de esta área urbana se observa que no ha habido una diversificación en los rubros invertidos. Por lo tanto, la población más desprotegida de esta urbe no ha sido beneficiada, aunque en el estudio que realizan la Secretaría de Gobernación y el Instituto Nacional para el Federalismo y el Desarrollo Municipal califican al municipio, Bahía de Banderas, como un caso exitoso del aprovechamiento de los Fondos Metropolitanos (SEGOB-INAFED, 2010: 86). Cabe mencionar que la Zona Metropolitana de Puerto

Gráfico 3.  
DISTRIBUCIÓN DE PROYECTOS Y OBRAS DEL FONDOS  
METROPOLITANO DE PUERTO VALLARTA  
(2010-2014)



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

Vallarta cuenta con una población de 379 886 habitantes, mientras que su parque vehicular es de 141 462 automotores (INEGI, 2015), lo que representa que por cada 2.6 personas existe un vehículo.

Sin duda, la edificación de infraestructura en las ciudades turísticas de sol y playa se tiende a favorecer las zonas que son exclusivas para el turista. Esto reafirma la segregación socioespacial que se vive en estos territorios. Se espera que en un futuro haya una mayor diversificación de los Fondos Metropolitanos para esta zona urbana.

<sup>7</sup> En 2013 el Fondo Metropolitano de Puerto Vallarta estaba destinado a la conclusión de las vialidades y los aproches para el puente Federación, pero el presidente municipal de Puerto Vallarta informó sobre el cambio de la meta de dicho recurso. Ahora los recursos se destinarán a la rehabilitación de la avenida Agapito Medina o México. Ello se debe a que la anterior administración no concluyó las gestiones con los dueños de las tierras para la liberación del derecho de vía (*Tribuna de la Bahía*, 14 de julio de 2013).

## UNA VALORACIÓN FINAL

En la travesía y estudio de los Fondos Metropolitanos se puede sostener que son el principal instrumento de la política del gobierno federal en materia metropolitana; en tanto que para los municipios son el principal incentivo para coordinarse y hacer la obra pública que por su cuenta difícilmente pueden construir. Los Fondos Metropolitanos nacieron en 2006 como una respuesta para atender los problemas del fenómeno metropolitano presentes en las grandes urbes del país.

En su análisis se constató que son un mecanismo que continuamente se rediseña porque, y aclaro, desde su origen no se tomaron en cuenta algunas de las peculiaridades que guardan algunas zonas metropolitanas del país que no entran en los esquemas tradicionales, tales como: el tamaño y macrocefalia de algunas de ellas, así como su carácter interestatal. Además, se debe reconocer que por su diseño organizativo, la toma de las decisiones del destino de los Fondos Metropolitanos no es democrático. Esto es, que la participación ciudadana y voto de otros actores que ayudarían a la conformación de contrapesos a la hora de tomar decisiones sobre dichos recursos es nula. No obstante, la gestión para la obtención de dichos montos obliga a los gobiernos locales a coordinarse y sumar esfuerzos, aunque en la práctica, el ejercicio y control de los mismos es el gobierno del estado al ser el encargado de la edificación de las obras públicas.

Del ejercicio de los Fondos Metropolitanos en las áreas urbanas estudiadas de Jalisco, y durante el periodo 2006-2014, se observa que las zonas metropolitanas han recibido un total de 7 115.1 mdp, lo que significa el 12.3% del total del fondo a nivel nacional. La zona metropolitana más beneficiada ha sido la de Guadalajara con 6780.2

mdp, lo que representa el 11.74%; muy por debajo le siguió la zona metropolitana de Puerto Vallarta con 220.2 mdp, es decir 0.38 por ciento y finalmente la zona metropolitana de Ocotlán con 114.7 mdp., que representa 0.19%.

De lo anterior, se deduce que la mayoría de los recursos de los Fondos Metropolitanos se aplicaron a obras viales. En Guadalajara se destinó el 85% a dicho rubro, para Ocotlán el 46% y para Puerto Vallarta 100%. El segundo rubro fue la movilidad no motorizada, el 6% lo destinó Guadalajara y 29% Ocotlán. El tercer rubro fue para la rehabilitación de los espacios públicos, Guadalajara destinó 5% y Ocotlán 25%. Finalmente, llama la atención que ante la diversificación de los montos de los Fondos Metropolitanos que realizó la zona metropolitana de Ocotlán, la de Guadalajara empezó a hacerlo hasta 2013 con el destino de recursos a la rehabilitación de espacios públicos y la construcción de ciclovías. Sin embargo, un aspecto negativo para el caso de Ocotlán es que dichos recursos favorecen el protagonismo económico de la ciudad central.

Se espera la diversificación de los Fondos Metropolitanos a través de la Ley de Coordinación Metropolitana con la constitución de cuatro instancias: la Junta de Coordinación Metropolitana, el Instituto Metropolitano de Planeación, el Consejo Consultivo de Planeación Metropolitana y el Consejo Ciudadano Metropolitano. El nuevo entramado institucional busca que la coordinación metropolitana beneficie a la población en general; y que en las obras de movilidad e infraestructura se desincentive el uso del automóvil. Por otro lado, el consenso político y discurso económico global proyectan que se debe planear y construir zonas metropolitanas competitivas, pero también socialmente responsables con el medio ambiente

e inclusivas. Para la consecución de lo anterior se requiere una mayor transparencia de los recursos ejercidos, pero sobre todo es necesaria la participación de muchos actores e instituciones en la decisión final acerca del destino de los recursos del Fondo Metropolitano. Finalmente, este artículo es un modesto ejercicio sobre la valoración de los Fondos Metropolitanos en tres áreas urbanas ubicadas en el estado de Jalisco, donde la de Guadalajara cuenta con un mayor protagonismo, sin embargo, también hace falta dar a conocer lo que acontece en otras áreas urbanas del país: la veta ahí está.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Arellano Ríos, A. (2013), *La gestión metropolitana. Casos y experiencias de diseño institucional*, México: UNAM-IJ-El Colegio de Jalisco.
2. Arellano Ríos, A. (2014), “La condición política de la coordinación metropolitana en Guadalajara, México”, en *Revista Estado, Gobierno y Gestión Pública*, vol. 24, núm. 3, pp. 89-120.
3. Auditoría Superior de La Federación (2011), *Informe del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública*, México.
4. Baños Francia, A. y Cárdenas Gómez, E. (2003), “La zona metropolitana de Puerto Vallarta. Contexto urbano y políticas de gestión territorial”, en A. Arellano e I. Ortiz (coords.), *Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco*, Puerto Vallarta: CuCosta-Universidad de Guadalajara, pp.61-91.
5. BID y SHCP (2010), *Evaluación del Fondo Metropolitano 2006-2009*, México.
6. Cárdenas Gómez, E. P. (2013), “La zona metropolitana de Puerto Vallarta y su convenio de asociación intermunicipal”, en R. Arias de la Mora (coord.), *Coordinación metropolitana y gestión pública municipal*, Zapopan: El Colegio de Jalisco, pp. 99-118.
7. Cárdenas Gómez, E. (2014), “Dinámicas demográficas en tres zonas metropolitanas de México: Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta”, en *Espacios Públicos*, núm. 40, pp. 69-93.
8. Carrión, F (2013), “El desafío político del gobierno de la ciudad metropolitana en América Latina”, en Alfonso Iracheta, *Reflexiones sobre política urbana*, México, El Colegio Mexiquense.
9. Del Castillo A. (2014), “Día sin auto en la ciudad más motorizada de México”, en *Milenio Guadalajara* 22/09/2014. Recuperada en [www.milenio.com/jalisco/Dia-auto-ciudad-motorizada-México-0.37736311.html](http://www.milenio.com/jalisco/Dia-auto-ciudad-motorizada-México-0.37736311.html)
10. Eibenschutz, R y Rafael Rodríguez (2013), “Globalización, desarrollo y ciudades. ¿Veinticinco años de política urbana en México?”, en Alfonso Iracheta, *Reflexiones sobre política urbana*, México, El Colegio Mexiquense, pp. 49-79.
11. García, A. et al. (2012), “Análisis de los fondos de inversión y de pensión en España: evolución y eficiencia en la gestión”, en *Contabilidad y Negocios*, vol.7, núm.13, pp. 33-42.
12. Heredia, Sergio (arquitecto), “Entrevista realizada por Erika Cárdenas”, 13 de marzo de 2015.
13. Hernández García, A. (2013), “La zona metropolitana de Ocotlán: políticas públicas y actores sociales en su conformación”, en A. Arellano e I. Ortiz (coords.). *Coordinación y gestión metropolitana en Jalisco*, Puerto Vallarta:



- CuCosta-Universidad de Guadalajara, pp. 93-118.
14. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2015), "Vehículos registrados en circulación", en <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/registros/economicas/vehiculos/default.aspx>, consultado el 15 de agosto de 2014.
  15. Iracheta, A. (2010), "El fenómeno metropolitano en México", en *Economía y Sociedad*, vol. xiv, núm.25, pp.153-179.
  16. Iracheta, A. y J. Iracheta (2014), *Evaluación de los Fondos Metropolitanos y Regional del Gobierno Federal Mexicano*, México: CIDE-Centro CLEAR para América Latina, SHCP-BID-Colegio Mexiquense-Centro Eure, México.
  17. Moreno, S. (2010), *Los resultados de los fondos metropolitanos en México*, México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública-Cámara de Diputados, Documento de Trabajo, núm.87.
  18. Moya, L. (2013), *El Fondo Metropolitano: Hacia un nuevo marco de implementación de la política pública regional-metropolitana. (Análisis comparado de resultados de las zonas metropolitanas de Guadalajara y el Valle de México)*, México: FLACSO-México, Tesis de Maestría en Políticas Públicas, en [www.flasco.edu.mx/biblioberoamericana](http://www.flasco.edu.mx/biblioberoamericana), consultado el 20 de junio de 2014.
  19. Munguía C. (1997), *Panorama histórico de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas*, Guadalajara: Secretaría de Cultura-Gobierno de Jalisco.
  20. Orozco, M. y A. Palmerín (2011), *Reporte de la Gestión del Fondo Metropolitano. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo*, México.
  21. *Plan Nacional de Desarrollo Urbano 2014*, Diario Oficial de la Federación, en [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5342866&fecha=30/04/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5342866&fecha=30/04/2014), consultado el 20 de julio de 2014.
  22. Precce, M. et al. (2014), "Análisis de riesgo de mercado de los fondos de pensión en México. Un enfoque con modelos autorregresivos", en *Contaduría y Administración*, vol.59, núm.3, pp.165-195.
  23. Reglas de Operación del Fondo Metropolitano, 2014, *Diario Oficial de la Federación*, en [http://www.dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=534584&fecha=04/03/2014](http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=534584&fecha=04/03/2014), consultado el 25 de agosto de 2014.
  24. SEDESOL, CONAPO e INEGI (2007), *Delimitación de las zonas metropolitanas 2005*, México: Sedesol-Conapo-Inegi.
  25. SEDESOL, CONAPO e INEGI (2013), *Delimitación de las zonas metropolitanas 2010*, México: Sedesol-Conapo-Inegi.
  26. SEGOB e INAFED (2010), *Impacto del Fondo Metropolitano*, México: Segob-Inafed.
  27. Unikel, Luis et al. (1976), *El desarrollo urbano de México. Diagnósticos e implicaciones futuras*, México: El Colegio de México.
  28. Zapata, H. (2012), "Fondo Metropolitano: operación y perspectivas", *Nuevo León, Federalismo hacendario*, núm.174, pp.114-129.

## Anexos

<b>1. Fondo Metropolitano para la zona metropolitana de Guadalajara (2012)</b>		
<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Municipio</i>	<i>Monto</i>
Construcción de solución vial Periférico-ITESO, primera etapa.	Tlaquepaque	85 000 000
Elaboración de acciones específicas para la regularización, adquisición de suelo y obras para la conclusión de tramo iv, Carretera Libre a Zapotlanejo, Autopista Zapotlanejo, tramo v, Autopista a Zapotlanejo, Camino a Colimilla y modernización del Anillo Periférico.	Tonalá	374 382 100
Construcción del tramo iv del Periférico, de la carretera Libre a Zapotlanejo a autopista de cuota México-Guadalajara, Segunda Etapa.	Tonalá	25 000 000
Construcción del tramo v y Nodo del Periférico de la Autopista México-Guadalajara a Colimilla	Tonalá	230 042 800
Elaboración de estudios y proyectos de infraestructura vial, hidráulica y equipamiento urbano	No Aplica	775 100
Construcción del Nodo Vial Las Juntas, cuarta etapa.	Tlaquepaque	25 000 000
Construcción de la solución vial Av. Vallarta-Av. Independencia	Zapopan	70 000 000
Construcción de la solución vial Av. Vallarta-Av. Central	Zapopan	70 000 000

Fuente: "xcvii. Sesión Ordinaria del Consejo de la Zona Metropolitana de Guadalajara". Consultada en "Transparencia info.jalisco.gob.mx/sesión\_czm/GDL, el 9 de marzo de 2015.

<b>2. Fondo Metropolitano para la zona metropolitana de Guadalajara (2013)</b>		
<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Municipio</i>	<i>Monto</i>
Construcción del tramo v y Nodo del Periférico de la Autopista México-Guadalajara a Colimilla, Primera etapa.	Tonalá	155 000 000
Ejecución de infraestructura urbana y equipamiento tramo iv y v del Periférico.	Tonalá, Tlaquepaque y El Salto	50 000 000
Construcción del Nodo Vial Ramón Corona- López Mateos, en la localidad de San Agustín- Lomas de Santa Anita.	Tlajomulco de Zúñiga	100 000 000
Construcción del Nodo Vial Periférico-Juan de la Barrera	Tlaquepaque	72 000 000
Construcción de la solución vial Periférico-ITESO, segunda etapa.	Tlaquepaque	23 000 000
Construcción del Nodo Vial Alcalde y Periférico, primera etapa.	Zapopan	105 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Solidaridad.	Guadalajara y Tonalá	62 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Metropolitano.	Zapopan	15 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Agua Azul.	Guadalajara	23 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Bosque del Agua.	Zapopan	25 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Lineal Normalistas	Guadalajara	20 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Montenegro	El Salto	20 000 000
Construcción y equipamiento de red de bici pública metropolitana y zona 30, primera etapa	Zona metropolitana de Guadalajara	162 222 123
Construcción de Av. Prolongación Gigantes	Tonalá	50 000 000

Fuente: "I Sesión Ordinaria del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Guadalajara". Consultada en Transparencia info.jalisco.gob.mx/sesión\_czm/GDL, el 23 de marzo de 2015.

<b>3. Fondos Metropolitanos para la zona metropolitana de Guadalajara (2014)</b>		
<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Municipio</i>	<i>Monto</i>
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Lineal Normalistas, segunda etapa	Guadalajara	30 000 000
Construcción y parque lineal de la ampliación de Av. Patria entre Av. Alcalde y Federalismo, primera etapa	Guadalajara	30 000 000
Ejecución de infraestructura urbana y equipamiento en vialidades de conexión intermunicipal de zona metropolitana	Guadalajara	57 000 000
Construcción y equipamiento de red de bici pública metropolitana, zonas 30 y ciclo vías, segunda etapa		157 887 877
Construcción de paso deprimido Periférico-Av. Federalismo, primera etapa	Guadalajara y Zapopan	35 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Metropolitano, segunda etapa.	Zapopan	20 000 000
Construcción del Nodo Periférico –Santa Esther, primera etapa	Zapopan	50 000 000
Construcción de solución vial de Carretera Tesistán cruce Carretera Colotlán y ampliación de vialidad a 4 carriles carretera Colotlán, primer etapa	Zapopan	60 000 000
Construcción de solución vial en Av. Mariano Otero y Av. López Mateos, primera etapa	Zapopan	30 000 000
Construcción del Nodo Vial Periférico, Juan de la Barrera, segunda etapa,	Tlaquepaque	20 000 000
Construcción de red de vialidades e infraestructura de conexión intermunicipal a Periférico y vialidades principales de Guadalajara, Tlajomulco de Zúñiga y Tonalá	Tlaquepaque	77 000 000
Rehabilitación de la Prolongación Pablo Valdez – Av. San Gaspar y construcción de ciclo vía, primera etapa	Tonalá	35 000 000
Rehabilitación de la Av. Patria (Av. Malecón) y construcción de ciclo vía, primera etapa	Guadalajara y Tonalá	70 000 000
Construcción de vialidad, parque lineal y ciclo vía en el Arroyo San Gaspar, primera etapa	Tonalá	15 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Solidaridad, segunda etapa	Guadalajara y Tonalá	23 000 000

Continúa...

<b>3. Fondos Metropolitanos para la zona metropolitana de Guadalajara (2014)</b>		
<i>Nombre del proyecto</i>	<i>Municipio</i>	<i>Monto</i>
Construcción del Nodo Vial Ramón Corona-López Mateos, en la localidad de San Agustín	Tlajomulco de Zúñiga	30 000 000
Construcción de Nodo Vial del entronque Av. Concepción – Camino Unión del Cuatro, a la altura de las vías del tren, en la localidad de Concepción del Valle.	Tlajomulco de Zúñiga	90 000 000
Construcción y rescate de espacios públicos urbanos de esparcimiento familiar Parque Montenegro, segunda etapa	El Salto	30 000 000
Rehabilitación e imagen urbana del ingreso El Salto-Juanacatlán	El Salto	10 000 000
Construcción de libramiento del corredor industrial, primera etapa	Juanacatlán y El Salto	80 000 000
Construcción del Sistema Metropolitano de Espacios Públicos, primera etapa	Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga	50 124 517
Construcción de la solución vial en circuito Av. López Mateos, primera etapa	Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tlajomulco de Zúñiga	18 000 000

Fuente: “II Sesión Ordinaria del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Guadalajara”. Consultada en Transparencia [info.jalisco.gob.mx/sesion\\_czm/GDL](http://info.jalisco.gob.mx/sesion_czm/GDL), el 9 de marzo de 2015.

<b>4. Distribución de recursos de Fondo Metropolitano en la zona metropolitana de Ocotlán</b>	
<i>Ejercicio 2011</i>	
	<i>Aportación Fondo Metropolitano</i>
Ciclovía Panorámica Ocotlán-Jamay	23 107 617.00
<i>Ejercicio 2012</i>	
Construcción y rehabilitación de la Av. 20 de noviembre, desde el Puente sobre el Río Zula a la Av. Del Cebetis en el municipio de Ocotlán.	15 370 000
Pavimentación asfáltica del entronque carretero San José la Constancia Km. 26+780 en la Carretera Federal Sta. Rosa- La Barca en el municipio de Poncitlán, Jalisco.	650 000
Pavimentación asfáltica del Camino Agroindustrial en entronque carretero a la Carretera Federal Sta. Rosa-La Barca en el municipio de Poncitlán, Jalisco.	3 000 000
Pavimentación Hidráulica en calles de la zona centro de la cabecera municipal, en el municipio de Poncitlán, Jalisco.	5 500 000
Pavimentación asfáltica en calles de la localidad Cuitzeo, en el municipio de Poncitlán, Jalisco.	1 000 000
Construcción y rehabilitación de la calle Libertad en el Malecón desde calle Francisco I. Madero al cruce Cuauhtémoc en el municipio de Jamay.	3 480 000
<i>Ejercicio 2013</i>	
<i>Aportación Fondo Metropolitano</i>	
Parque Metropolitano La Eucalera	29 062 999.00
<i>Ejercicio 2014</i>	
Rehabilitación de la Av. 20 de noviembre "2da. Erapa" desde el puente sobre el Río Zula, hasta la calle del Cbetis (laterales).	23 164 000
Construcción de ciclovía e imagen urbana sobre Av. Francisco Zarco, desde entrada a Ocotlán, hasta Centro Universitario Ciénega, Primera Erapa.	10 376 513

Fuente: elaboración propia con base en las actas de sesión del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Ocotlán, Poncitlán y Jamay 2011, 2012, 2013 y 2014.

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

Fuente: Respuesta que ofreció la Unidad de Transparencia y Oficialía de Partes del Ayuntamiento de Puerto Vallarta, vía Infomex, bajo el folio 01160114.  
\*: Millones de pesos.