



UAGro

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE GUERRERO



FACULTAD DE
ARQUITECTURA Y
URBANISMO

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, DISEÑO Y
URBANISMO



**“IMPACTO DE LA PLANEACIÓN URBANA DE ACAPULCO
EN LA FRANJA TURÍSTICA DE PIE DE LA CUESTA”**

TESIS QUE PRESENTA:

ARQ. ULISES PELÁEZ TORRES

PARA OBTENER EL GRADO DE:

MAESTRO EN ARQUITECTURA, DISEÑO Y URBANISMO

DIRECTORA DE TESIS:

DRA. OSBELIA ALCARAZ MORALES

Directora de Tesis:

Dra. Osbelia Alcaraz Morales

Asesor temático:

Dr. Agustín Carlos Salgado Galarza

Asesora metodológica:

Dra. Andrea Babini Baan

AGRADECIMIENTOS

A mis padres y hermanos por su apoyo incondicional y ser mi soporte en esta y todas las etapas de mi vida.

A todos mis amigos por transmitirme alegrías, palabras de aliento y dedicarme buenos consejos.

A mis asesores por su disposición en todo momento para brindarme sus más acertadas observaciones.

A mis compañeros de maestría por sus buenos comentarios e innumerables sugerencias.

Y a todos los que se tomaron un tiempo para apoyarme en la realización de este trabajo.

RESUMEN

Si bien se cree que el descontento social respecto a la función que la ciudad desempeña en la sociedad se debe en cierta medida al descontrolado crecimiento poblacional, a la corrupción y la falta de educación; esta situación también tiene una parte de su origen en la falta de apego a los intentos de planeación urbana y/o programas de desarrollo propuestos. El presente trabajo es un estudio a manera de análisis y crítica acerca de la situación actual de la franja turística de Pie de la Cuesta, estableciendo una visión amplia de cómo la Planeación Urbana de la ciudad de Acapulco de Juárez ha impactado en esa área; muestra un panorama real del potencial urbano-turístico con la que cuenta el área de estudio y cómo se ha visto condicionado a un buen desarrollo por la escasa importancia de planeación. La investigación se respalda bajo labor de consultas a instancias relacionadas al tema, consulta de acervo bibliográfico, realización de trabajo de campo y cartografía; así como analizando los diferentes intentos de planeación y desarrollo de la ciudad y qué tanto se ha considerado el área de estudio en ellos. La resultante es que el modo en cómo se ha venido practicando la planeación urbana es por mucho deficiente, donde satisfacer intereses propios, por ejemplo, impera más que la intención de lograr un bien común.

ARGUMENTO

Esta investigación demuestra que la incapacidad en la realización de una buena planeación urbana por parte de la administración pública, así como la falta de continuidad y apego a la poca existente, son factores que impactan directamente en el funcionamiento de las ciudades; ejemplo de ello es el estancamiento y/o rezago turístico de la zona de estudio, producto de las malas experiencias en la práctica de la planeación.

OBJETIVOS

General

"Conocer y analizar el impacto de la planeación urbana-turística de la ciudad de Acapulco específicamente en la franja turística de Pie de la Cuesta, ubicada en la zona poniente del puerto."

Particulares

- Definir las bases teóricas del tema central de la planeación urbana.
- Analizar y catalogar las experiencias en la práctica de la planeación urbana en México.
- Conocer las características actuales y su evolución urbana de la zona de estudio.
- Revisar todo tipo de planeación urbana – turística vinculada a la zona de estudio.
- Determinar los efectos de la planeación existente, así como las problemáticas actuales de la zona de estudio.
- Detectar las perspectivas de desarrollo en la zona de estudio según el proceso de análisis y síntesis de la investigación.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
Capítulo I. Definición del tema.....	3
1.1 Desarrollo urbano.....	3
1.2 Planeación	7
1.3 Planeación urbana	12
Capítulo II. Experiencias en la práctica de la planeación urbana en México	17
2.1 La planeación deshumanizada	18
2.2 La planeación interesada.....	21
2.3 La planeación irresponsable	23
2.4 La planeación subjetiva	25
2.5 La planeación y su metodología perpetua	28
2.6 La planeación abstracta.....	30
2.7 La planeación efímera	33
Capítulo III. Análisis y evolución urbana de la franja turística de Pie de la Cuesta ...	36
3.1 Delimitación geográfica	37
3.2 Estructura urbana	41
3.3 Componentes urbanos	45
3.4 Su crecimiento y desarrollo urbano.....	53
Capítulo IV. Revisión de políticas urbanas	61
4.1 Intentos de planeación en la zona	62
4.2 Análisis de la actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Guerrero del 2015.....	74
4.3 Revisión de los planes gubernamentales de desarrollo	80
Capítulo V. Efectos de la planeación urbana de Acapulco en la franja turística de Pie de la Cuesta	98
5.1 Efectos positivos, negativos y nulos de las políticas urbanas	99
5.2 Situación y problemáticas actuales de la zona	104
5.3 Opinión de turistas y residentes sobre la zona de estudio	114
Capítulo VI. Perspectivas de desarrollo	122
CONCLUSIONES.....	133
ANEXO 1. Formato de encuesta	136
BIBLIOGRAFÍA	137

INTRODUCCIÓN

Es bien sabido que la planeación urbana del puerto de Acapulco ha sido siempre rebasada por el crecimiento descontrolado de la ciudad, lo cual se refleja en la arbitrariedad en los asentamientos humanos y el notorio contraste entre los diferentes sectores de la ciudad; y más cuando se le da mayor importancia o manejo especial al tema de la situación turística que a las problemáticas existentes.

Pie de la Cuesta es un sector urbano de Acapulco, que ha sido considerado como zona turística junto con las más veteranas del puerto, pero que no llega a competir por su “poca” importancia en comparación con éstas. Sin embargo, cada vez más investigadores coinciden en que la zona turística de Pie de la Cuesta posee gran potencial y que es necesario brindarle mayor atención dentro de la planeación correspondiente.

El presente trabajo de investigación se enfoca en esta situación controversial, y está dividido en seis capítulos, los cuales contienen individualmente en su desarrollo los elementos fundamentales para cumplir los objetivos particulares planteados; a su vez, el conjunto de todos los capítulos dirigen al cumplimiento del objetivo general.

La característica estructural de cada capítulo está basado esencialmente en una breve introducción al inicio donde se explica su contenido, y un cierre a manera de síntesis al final del mismo; de igual modo, el trabajo completo contiene en su parte última las conclusiones generales que resultan de la investigación.

Basado en un completo marco teórico, el primer capítulo es llamado “definición del tema” y se encarga precisamente de describir los conceptos que dirigirán el proceso de la investigación, para aclarar desde el inicio el entendimiento y seguimiento del trabajo a lo largo de su desarrollo.

En seguida, el segundo capítulo nombrado como “experiencias en la práctica de la planeación urbana en México” presenta en su cuerpo una catalogación o clasificación de las experiencias un tanto negativas según antecedentes en México sobre el ejercicio de la planeación urbana.

A continuación, en el tercer capítulo se realiza la demarcación geográfica de la zona de estudio, el recorrido de sus características espaciales y urbanas, así como la exposición de su desarrollo; es por ello que es titulado como “análisis y evolución urbana de la franja turística de Pie de la Cuesta”.

Más adelante, dentro del cuarto capítulo se revisan los planes y/o programas urbanos y turísticos ligados a la zona de estudio, así como los planes de desarrollo de las administraciones públicas de los últimos años; este apartado se llama “revisión de políticas urbanas”.

Posteriormente, en el quinto capítulo que lleva por nombre “efectos de la planeación urbana de Acapulco en la franja turística de Pie de la Cuesta”, se revisa y analiza el impacto positivo, negativo o nulo que han generado esas políticas urbanas en la zona de estudio; se muestran también los resultados obtenidos de las encuestas aplicadas en campo.

Por último, el sexto capítulo se titula “perspectivas de desarrollo” y es donde se expresan propuestas generales tanto físicas como de recomendación para la zona de estudio, con base a su potencial y según el procesamiento analítico resultante de la información en los capítulos anteriores.

Así pues, la estructura de la presente investigación esta metódicamente organizada para dirigir al lector sobre una línea lógica, y se logre identificar durante su desarrollo el cumplimiento de los objetivos planteados. El resultado es de verdadera consideración para todos los actores sociales involucrados, no solo científicamente hablando, sino también a nivel operativo; lo cual queda respaldado bajo el contenido de este documento.

--- CAPÍTULO I ---

Definición del tema

Con el objeto de definir el tema central de la presente investigación y que representa el alma del trabajo, se procede a exponer en este primer capítulo el significado literal de cada uno de los términos que participan en el desarrollo de la investigación; todo basado en definiciones de registros y la apreciación de expertos principalmente. No se pretende explicitar alguna determinada corriente teórica o algún enfoque específico sobre el tema, sino más bien hacer un recorrido general acerca de los diferentes conceptos que con relación a la compleja temática de la planeación y el desarrollo urbano han realizado algunos autores especializados.

1.1 Desarrollo urbano

El crecimiento o desarrollo de las ciudades es un fenómeno inevitable que a menudo rebasa la intención de anticipar un orden, es ahí donde radica la importancia de la planeación urbana, y por ello a continuación se abordará primeramente el término “desarrollo urbano” y se definirá según diccionarios y expertos.

Se partirá por entender lo que es individualmente el “desarrollo” y lo “urbano”, para después definir el significado de “desarrollo urbano”; cabe adelantar a manera de introducción que la planeación urbana es la herramienta más apropiada y recomendable para lograr con ideal orden un buen desarrollo urbano, principio básico que en la actualidad pudiera considerarse como algo utópico, por el hecho de que en la mayoría de las urbes la planeación urbana entra en escena después de un desarrollo urbano no ordenado o “natural”, cumpliendo con tareas de reacomodo o de corrección que no corresponden de ninguna manera a la esencia de planear.

Según el diccionario de la lengua española de la RAE (2001):

Desarrollo, desarrollar: Dicho de una comunidad humana: Progresar, crecer económica, social, cultural o políticamente.

Urbano: Pertenciente o relativo a la ciudad.

Se puede afinar más concretamente que el desarrollo en sí es el proceso continuo de cambios de tipo coherente y no necesariamente ordenado a largo del tiempo que consigue impactar de alguna manera en la organización de un todo.

En cuanto a lo urbano, citarlo es hacer alusión a la ciudad en todo el sentido de la palabra; en este contexto, referirse a lo urbano no es solamente puntualizar en características físicas o tangibles, la idealización va más allá y conlleva no solo factores geográficos sino también sociales, psicológicos o emocionales.

La concepción de lo urbano no como un objeto teórico, sino como un objeto ideológico de Manuel Castells (1999), se deriva de las dos acepciones asignadas al término urbanización: *“la concentración espacial de la población a partir de unos determinados límites de dimensión y densidad; y la difusión del sistema de valores, actitudes y comportamientos que se resume bajo la denominación de cultura urbana”* (p. 15). Por otra parte, para efectos de estadísticas el INEGI considera una población urbana cuando tiene más de 2 500 habitantes.

Con estas breves pero concisas explicaciones quedan definidos los términos “desarrollo” y “urbano”, se continuará indagando en la expresión “desarrollo urbano” para aclarar el contenido de la investigación.

Una definición gubernamental muy explícita se encuentra postulada dentro de la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero No. 211 que precisa al desarrollo urbano como:

Proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento equilibrado de los centros de población, que hace posible la elevación del nivel de vida de la población urbana, utilizando para ello el ordenamiento territorial, la determinación de los usos de suelo; la asignación consecuente de los recursos fiscales; la promoción de la inversión pública, social y privada; la mejoría de los servicios públicos; la sistematización del mantenimiento de la infraestructura urbana y su ampliación al ritmo de las nuevas necesidades y demandas; el mantenimiento y conservación del patrimonio cultural, artístico e histórico, la participación de la población del futuro por medio del sistema de planeación democrática (p. 9).

La definición legal de desarrollo urbano incluida en artículos de gobierno, como en programas de ordenamiento por ejemplo, indica que es la adecuación y orientación ordenada y planificada del proceso de urbanización y ocupación del espacio urbano en sus aspectos físicos, económicos y sociales, que implica la transformación espacial y demográfica. Proceso que tiende al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la conservación del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en condiciones de funcionalidad.

Entendiéndose por urbanización (término comúnmente utilizado en las diferentes definiciones de desarrollo urbano) a la dinámica espacial del suelo caracterizada por la transformación del suelo rural a urbano; las fusiones subdivisiones y fraccionamientos de áreas y predios; los cambios en la utilización y en el régimen de propiedad de predios y fincas; la rehabilitación de fincas y zonas urbanas; así como las actividades encaminadas a proporcionar en un área de crecimiento la introducción o mejoramiento de las redes de infraestructura y el desarrollo del equipamiento urbano (Programa de ordenamiento de la zona metropolitana de Zamora, p. 257).

A continuación se redactarán las definiciones sugeridas por autores especializados en el ámbito urbano, iniciando con Landa (1976) que define el desarrollo urbano como:

Proceso de adecuación y ordenamiento, a través de la planeación del medio urbano, en sus aspectos físicos, económicos y sociales; implica además de la expansión física y demográfica, el incremento de las actividades productivas, la elevación de las condiciones socioeconómicas de la población, la conservación y mejoramiento del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en buenas condiciones de funcionamiento. El desarrollo urbano persigue el equilibrio entre los aspectos físicos, económicos y sociales, siendo diferente del crecimiento parcial de algunos de estos que en ocasiones es interpretado como desarrollo. El desarrollo urbano debe ser concebido en forma integral con el desarrollo regional o territorial, ya que difícilmente se da en forma independiente (p. 28).

Nótese la inclusión del término “planeación” dentro de las diferentes definiciones del desarrollo urbano; con frecuencia la definición de los conceptos no siempre coincide con lo que acontece en la realidad.

En un sentido más pragmático Camacho (1998) insta que:

El desarrollo urbano son las acciones que promueven cambios cualitativos definidos como urbanos, o sea, pertenecientes a la ciudad y sus áreas de impacto regional, con expresiones cuantitativas como la expansión física del área urbana, los aumentos o decrementos de población, los incrementos o decrementos de actividades productivas, etc. El proceso urbano es producto de la secuencia de cambios cualitativos de su desarrollo, en un sentido definido por las relaciones y actividades de la totalidad social, dentro de una realidad que abarca lo social, lo económico, lo político, lo ideológico y lo ecológico, y por tanto es un fenómeno motivado integralmente por todas las actividades de la totalidad social, que a la vez puede ser afectado por el crecimiento en particular de cualquiera de ellas, pero esto no quiere decir que se genere por un aspecto en particular, sino por la totalidad social. Así, las acciones que promueven cambios urbanos cualitativos pueden ser diseñadas y planeadas, en búsqueda de una ordenación de los asentamientos humanos (p. 39).

El crecimiento demográfico obliga la expansión de las ciudades, el factor tiempo y espacio son las constantes que propician un desarrollo urbano. Pero lo que determinar si un desarrollo es adecuado o no, tiene que ver con el planeamiento; en la actualidad este crecimiento está supeditado al auge económico de las ciudades lo que posibilita su aparente progreso, pasando por alto una previa planeación.

Al considerar un desarrollo urbano se deben analizar tres elementos, el espacio en el que tienen lugar estos procesos, el segundo son los ciudadanos que lo habitan, y el tercero la planeación urbana.

El objetivo final de toda intervención urbana es lograr elevar la calidad de vida de la población; el urbanismo nos brinda las herramientas y técnicas para alcanzar un efectivo desarrollo que sea benéfico para, en este caso, todos los habitantes de una ciudad; no obstante, la tarea de la planeación urbana no es nada fácil, pues cada urbe tiene sus propias necesidades y problemáticas que atender.

1.2 Planeación

En general hablar de planeación es referirse a un *plan general, metódicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, tal como el desarrollo armónico de una ciudad, el desarrollo económico, la investigación científica, el funcionamiento de una industria, etc* (RAE).

En relación con el primer término arriba analizado, se considera que para lograr un eficiente desarrollo urbano es necesario precisar estrategias diseñadas por la planeación que por lo regular ultiman en planes, siendo estos *“el instrumento diseñado para alcanzar un objetivo, a fin de llevar a la práctica diversas políticas (generalmente gubernamentales)”* (Ducci, 1989, p. 16), y es el resultado físico de la práctica de la planeación en todos sus sentidos. En otras palabras, *“un plan es la concretización de un proceso planeado en la orientación de las acciones”* (Hiernaux, 1978).

Para complementar esta parte, Lazo (1985) menciona que:

En el ámbito urbano, un plan es el instrumento diseñado para alcanzar un objetivo, en el que se definen, en el espacio y tiempo, los medios utilizables para su alcance. En un plan se establecen, en forma coordinada, las metas, estrategias, políticas, directrices y tácticas, así como los instrumentos y acciones que se utilizarán para llegar a los fines deseados, bajo la condición de su congruencia. Hay tres tipos de planes: global, regional y territorial (p. 98).

Ahora bien, desde una visión legal encontramos que, según la Ley de Planeación, en su artículo 3º, insta que:

Se entiende por planeación nacional de desarrollo a la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen (p. 2).

Por otra parte, la Secretaría de Programación y Presupuesto de 1985, definía a la planeación como:

Proceso racional organizado mediante el cual se establecen directrices, se definen estrategias y se seleccionan alternativas y cursos de acción, en función de objetivos y retos económicos, sociales y políticos, tomando en consideración la disponibilidad de recursos reales y potenciales, lo que permite tener un marco de referencia necesario, para concretar planes y acciones específicas a realizar en el tiempo y en el espacio (p. 94).

Así mismo el Glosario del Programa de ordenamiento de la zona metropolitana de Zamora indica que:

La planeación puede ser definida como actividad que pretende: Precisar objetivos coherentes prioridades del desarrollo económico y social: determina los medios apropiados para alcanzar tales objetivos: poner efectivamente en ejecución dichos medios con vistas a la realización de los objetivos apuntados. Es el proceso sistemático de la elaboración de un plan. Dicha actividad humana consiste en organizar o diseñar en un esquema global coherente y congruente, el conjunto de acciones requeridas para alcanzar un objetivo que se sitúa en el futuro. La definición del objetivo mismo forma parte de ella (p. 264).

El glosario de este programa de ordenamiento se tomará solamente como referencia y consulta de la idea que se tiene, dentro de un marco legal, acerca de la planeación en específico; Ahora bien, razonando estas tres definiciones de lo que según gubernamentalmente es la planeación, se aprecia una rigidez en su concepción que se basa solamente en un aspecto sistemático y estricto para lograr un progreso global, olvidando, la percepción y opinión que tiene la población para conseguir un desarrollo ideal, que es precisamente uno de los objetivos de la planeación.

Para su comparación se incluye la definición de la ONU (1971), donde se define a la planificación como *“el proceso de elección y selección entre cursos alternativos de acción con vistas a la asignación de recursos escasos, con el fin de obtener objetivos específicos sobre la base de un diagnostico preliminar que cubre todos los factores relevantes que pueden ser identificados”* (citado por Ruz, 2014).

Con el fin de dirigir el rumbo de la investigación, según lo que se ha indagado en el tema y en concordancia con otros autores, se considerarán sinónimas las palabras: planeación, planificación y planeamiento; utilizando para el desarrollo de este trabajo solamente el término de “planeación” en los capítulos posteriores.

No obstante, se mostrarán las definiciones de esos conceptos según algunos autores que encuentran ciertos rasgos o tópicos que caracterizan a cada uno y no los consideran sinónimos; tal es el caso de Lazo Margái (1985), que las enuncia así en su Glosario de planificación vial:

Planeación: Actividad interdisciplinaria encaminada a la relación de planes en base a la racionalidad aplicada a la selección de medios para la acción mediante un proceso continuo de preordenación de operaciones de carácter sectorial y el desarrollo práctico de las mismas.

Planeamiento: Proceso que anticipa las necesidades de una ciudad, propone medios para satisfacer estas necesidades, relaciona todos estos proyectos con el progreso ordenado de la ciudad y la aplicación del plan regulador.

Planificación: (Planis-planear; ficare-construir). Simultáneamente planear y construir la actividad humana, en los campos físico, social, económico y político-administrativo, a escala mundial, continental, nacional, regional y urbana (p. 100).

O en el caso de Friedmann (1999) mencionando que *“algunas veces hay distinción entre planeación (que tiene un sentido más analítico) y planeamiento que tal vez tiene un mayor acercamiento con la planeación física”* (p. 3); pero solo son corrientes o maneras de entender el concepto, según diferentes regiones donde se estudia este tema.

Para unificar esto, es evidente que el punto de relación entre los tres términos es el hecho de anticiparse y lograr metódicamente por medio de estrategias un objetivo final. Así mismo, desde un enfoque comunicativo se reconoce que la planeación es un proceso interactivo e interpretativo, orientado a la toma de decisiones y la acción, bajo consideraciones previas con su análisis y síntesis correspondiente.

La apreciación de Ducci (1989) indica que:

La planificación se entiende como sinónimo de planeación y de planeamiento. Es un sistema encaminado a determinar la acción futura, según una secuencia definida de etapas. Además, es un método para plantear y resolver los problemas sociales que se materializa en obras concretas y es producto del trabajo de un equipo interdisciplinario. En este sentido, el urbanismo es planificación urbana y regional (p. 13).

Camacho (1998) plantea que la planeación es la acción de planear o hacer planes. Especifica que es el proceso de elaboración de planes, analizando situaciones actuales por medio del diagnóstico de los fenómenos sociales, demográficos, políticos, administrativos, culturales, económicos y las condiciones de ocupación del suelo, etc. con objeto de definir alcances y fines dentro de una coherencia sistemática, hasta llegar a pronósticos que definan las acciones a seguir en planes específicos. Él considera a la planeación sinónimo de planificación y planeamiento.

Según Sobrino (1993) la planeación es el *“proceso de construcción de una lista de aspectos e interrogantes que deben ser atendidos y son plasmados en un plan, cuya actuación, a través de políticas, proporcionan un tipo continuo de horizonte final. La planeación es un proceso del pensar y actuar humano para el futuro”* (p. 72, citado por López, 2012).

El experto exponente de la tradición racional-comprehensiva Faludi (1976) exterioriza que *“la planeación es la aplicación del método científico al diseño de políticas, siendo claro en relacionarla con el bienestar social y económico y con el entorno en el que el hombre se desarrolla, otorgando un rol fundamental al individuo, como conductor del proceso, en combinación con las instancias tomadoras de decisiones”* (citado por Gutiérrez, 2005, p. 11).

Dicho autor señala también que la planeación lleva implícita la racionalidad y la acción, siendo un proceso racional de pensamiento del que se derivan alternativas en las que subyace la inteligencia, el acuerdo, el beneficio, la dirección, la factibilidad, el seguimiento y la solución; todo basado en la toma de decisiones con carácter lógico y coherente para lograr el bienestar común.

Hablando más técnicamente, se puede establecer que la *“la planeación puede ser definida como la conjunción de ámbitos sectoriales de diversa jerarquía con un propósito estratégico, dirigido a la consecución de cometidos determinados en la que intervienen actores y se desempeñan acciones programadas y ordenadas”* (Vásquez, 2012, p.34).

Haciendo un análisis interesante, el experto en el tema Daniel Hiernaux (1978) define a la planeación como antítesis de proceso espontáneo, siendo este último un proceso casi intuitivo, que no contempla resultados a futuro sino de manera elemental. Según su observación, la planeación implica entonces la capacidad intelectual de identificar objetivos (individuales o sociales) que forman la imagen que tiene del futuro.

Por otra parte, Peralta (2010) señala que planificación es el proceso por el cual se pueden combinar eficientemente los recursos disponibles en función de ciertos objetivos de tipo político ideológico; o dicho de otra forma, la planificación es el proceso mediante el cual se puede elaborar y ejecutar conjuntos óptimos de políticas, estrategias e instrumentos para alcanzar determinados fines en función de ciertos objetivos políticos relacionados con los beneficios de una sociedad en su conjunto.

Molina (2011) opina que:

Planificar, en un significado más amplio, implica la identificación de un conjunto de variables con el objeto de adoptar un curso de acción que, basado en análisis científicos, permita alcanzar un estado o situación determinada. Así, planificar es prever el curso de los acontecimientos venideros. En otras palabras, la planificación consiste en establecer un curso de acción que conduzca al logro de una situación deseada mediante un esfuerzo constante, coherente, ordenado, sistemático y generalizado... La planificación consiste en asociar y relacionar constantemente un gran número de variables, cuantitativas y cualitativas; significa metodizar para escoger los cursos de acción más racionales que conduzcan de una situación actual no deseada a una futura, factible y deseada (p. 37).

A manera interdisciplinaria Ducci (1989) plantea que la planeación debe ser integral y la define como *“el sistema de plantear y resolver los problemas sociales de manera integrada, al abarcar y relacionar todos los posibles enfoques, ya sean de planificación económica, familiar, agrícola, educacional, urbana, regional, etc.”* (p. 15).

Dentro del área de estudio de las urbes *“un tema de teorías y modelos sociológicos es el urbanismo que presenta como temas principales la planificación y formas de las ciudades, las condiciones específicas de la vida urbana, la distribución de la población metropolitana, y los patrones de organización de una sociedad urbana ideal”* (Munizaga, 2000, p. 106).

Bajo esta premisa, se entiende que la planeación es la herramienta vital del urbanismo para regir un orden en las ciudades; ahora bien *“etimológicamente, el término urbanismo proviene de urbe = ciudad; urbano = lo que es de una ciudad (derivado del latín: urbanus)”* (Ducci, 1989, p. 9). En torno a este análisis surge la planeación urbana, la cual se define a detalle más adelante.

Una vez definido el término simple de “planeación” es importante considerar para su aplicación tres etapas: motivo, estrategias de acción y meta; donde es necesario prever escenarios futuros y proponer alternativas de operación.

La planeación como herramienta aplicada al complejo ámbito del urbanismo juega un papel muy importante en materia de desarrollo urbano esencialmente, pues aunque lo ideal es que las ciudades progresen en base a un previo estudio bien fundamentado, la realidad es que éstas crecen con o sin la aplicación de la planeación urbana; donde dicho “crecimiento anárquico” se genera por las necesidades, en su mayoría económicas y sociales, de cada urbe.

1.3 Planeación urbana

“Las ciudades han refuncionalizado, especializado y modificado tanto las relaciones sociales como los sistemas urbanos, nacionales y regionales” (Lacomba, 2004, p. 121), tendencia que se ha estudiado con frecuencia y que no deja de ser un tema de relevancia. Hablar de ciudades conlleva implícitamente un proceso de planeación que se debería tomar en cuenta para evaluar el crecimiento urbano y poder así dirigir un rumbo ideal para la ciudad y sus habitantes.

Dicho proceso de planeación engloba un sinnúmero de consideraciones que *“debe comprender además de la sola distribución física del espacio, los aspectos económicos, sociales y culturales que se generan en el ámbito urbano y que tienen alguna incidencia en el crecimiento de las ciudades”* (González, 1995, p. 99). El fenómeno de la expansión geográfica de una ciudad no expresa por sí solo un eficiente desarrollo, la demanda de espacio provocado por el aumento de la población se da gracias al auge y buen funcionamiento, principalmente económico, de la ciudad; es por ello que es necesario aplicar una regulación espacial planeando integralmente.

Para precisar el análisis se puede entender a la planeación urbana como la ejecución sistemática de las prácticas propias de la planeación en general, con las especificaciones correspondientes que conlleva el objeto de estudio: la ciudad.

Practicar la planeación lleva siempre incluido un toque de utopía, y más cuando se aborda en el estudio de las ciudades, pues no hay un paradigma que respalde su teoría. *“En términos ideales, la planeación urbana es el marco institucional a través del cual una comunidad urbana define el modelo de ciudad al que aspira, con todas sus implicaciones ambientales y socioespaciales”* (Azuela, 1997, p. 152, citado por López, 2012).

Aplicar la planeación urbana es elaborar, aprobar y ejecutar un plan de urbanismo para conformar la ciudad a lo que debe ser, considerándose una tarea de alta complejidad pues la ciudad es una obra compleja que exige cuidado y atención especial por lo que representa y por su considerable magnitud (Massiah, 1993, p. 260).

El diccionario de arquitectura y construcción define a la planeación urbana como:

Planeamiento de una futura comunidad o guía para la expansión de una comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales; tal planeamiento incluye generalmente propuestas para la ejecución de un plan determinado. También llamada planeamiento urbano, ordenación urbana.

Según Valenzuela (2014), *“la planificación urbana puede considerarse como un sistema mediante el cual se codifican los elementos físicos que constituyen el entorno construido”* (p. 362). Por eso introducirse al mundo de la planeación urbana debería ir más allá de la realización de estudios urbanos y la implementación de planes de ordenamiento, su estudio trasciende los límites de aplicación de la disciplina del urbanismo; con esto me refiero a que la planeación debería contemplar también, desde una manera humanizada la apreciación o punto de vista de la población en cuanto a la cuestión de los métodos de desarrollo aplicados. Primeramente, es necesario razonar lo que es en sí la planeación urbana, para posteriormente analizar sus antecedentes en la práctica en el capítulo siguiente.

Se entiende entonces que la planeación urbana es la *“elaboración de los planes que contemplan los componentes espaciales y geográficos, y cuyos objetivos son los de proporcionar una estructura reguladora de actividades (usos de suelo), que supere los defectos de las partes existentes sin planeación específica”* (Lazo, 1985, p. 100).

Es un proceso que además tiene la finalidad de *“ordenar la ciudad y sus crecimientos en el tiempo y en el espacio, teniendo en cuenta las circunstancias y características de cada sociedad”* (Higueras, 2006, p. 127).

Garza (1986) define a la planeación urbana como:

El intento de satisfacer los requerimientos humanos y sociales proporcionando adecuados y bien establecidos edificios de servicios. Se suele agregar que este intento es “un proceso de acción y pensamiento humano”, que considera el patrón de ordenamiento en el tiempo, aunque la ordenación queda sujeta a una disciplina más general que es la planeación económica-social (citado por Bass, 2011, p. 125)

Contreras (1927) concibe a la planeación urbana como algo mucho más que una serie de ideas y opiniones dispersas agrupadas. La cataloga como una ciencia, o mejor aún, como un conjunto de ciencias abocadas a la ciudad, considerada esta última como un organismo físico tanto como una entidad moral.

Cabe mencionar que este experto fue pionero en el estudio de la planeación urbana aportando importantes bases teóricas; por ejemplo *“Contreras presentaría a la planificación como la fisiología de la ciudad o la región, similar a un organismo con funciones particulares en donde la planeación asegura de manera científica su operación”* (Valenzuela, 2014, p. 137).

Explicado de una manera más comprensible encontramos que *“la planeación urbana es la aplicación del esfuerzo para actuar de manera consciente y deliberada en el crecimiento y desarrollo de zonas urbanas y consiste en elaborar un esquema de acciones que controle y oriente el desarrollo de una ciudad determinada”* (Hiernaux, 1978).

Conocida en otros lugares como planeamiento urbanístico es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio (Wikipedia).

Posiblemente la definición más completa es proporcionada por Ziccardi (2003), y revela que:

La planeación urbana puede considerarse una etapa de la política urbana en la que se elabora conceptualmente un modelo de ciudad, se definen los principales objetivos de la acción pública y se formula una estrategia para alcanzarlos en términos de acciones, inversión, corresponsabilidad institucional y social y demás instrumentos... La planeación es el primer momento de la elaboración de una política urbana, de la cual dependerá la implementación de acciones sobre el espacio y los resultados que alcance la gestión urbana. Constituye una parte sustancial de un campo de conocimiento, el urbanismo, que permite organizar y dar prioridad a las actuaciones urbanas en el espacio y en el tiempo, y constituye un instrumento de las políticas públicas que, elaborado con la participación ciudadana y siguiendo ciertas reglas, contribuye a crear las bases que se requieren para lograr una gobernabilidad democrática de la ciudad (p. 129, citado por López, 2012).

Ducci (1989) ultima que *“la planificación urbana es una disciplina formada por un conjunto de ciencias técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana: zonificar, localizar y dosificar áreas y servicios en la forma más efectiva y económica”* (p. 16). Esta definición que plasma la experta Ducci para el término que se ha venido estudiando expresa, de manera breve pero muy clara y concisa, un panorama de lo que es la esencia de la planeación urbana; es el significado más acertado, el cual se considerará para el desenvolvimiento de este trabajo, complementándolo solamente con la idea de que la planeación urbana debe ser flexible y personalizada, con esto me refiero a que la metodología aplicada para planear el desarrollo de una ciudad no tiene que ser una guía estándar para todas las regiones; los resultados de la planeación deben de estar supeditados a las características de cada región o ciudad.

Es una realidad que *“el sistema de planificación vigente es un sistema jerarquizado, donde unos planes de ámbito territorial definen las directrices generales que complementan los planes generales, los planes especiales o los proyectos urbanos”* (Higueras, 2006, p. 127). La planeación urbana abarca desde el estudio y análisis de la ciudad en futuro desarrollo hasta el ámbito operativo de los planes (informes escritos, organigramas y diagramas, planos), que son la evidencia física de un previo planteamiento; dejemos en claro que el objetivo del estudio para la planeación no es la elaboración y presentación de planos, sino también la ejecución de los mismos.

Se concluye este capítulo introductorio con la aseveración de que la planeación como herramienta básica dentro de la disciplina urbana, representa no solo la dirección y control del espacio físico de las ciudades, sino también repercute en la función económica, social y hasta ambiental de cada caso situacional donde se aplique.

En palabras propias, la planeación urbana debe ser el ejercicio sistemático y conciso dirigido por profesionales e individuos aptos para proponer planes y escenarios según la realidad del entorno, reconociendo objetivos claros capaces de realizarse en torno a plazos de tiempo definidos y donde las metas representen en realidad un bien común o una intervención urbana renovadora en su caso.

--- CAPÍTULO II ---

Experiencias en la práctica de la planeación urbana en México

México cuenta con una rica experiencia en planeación del desarrollo urbano donde, durante varios años, se aplicaron distintas políticas públicas de inversión que hicieron posible la formación de lo que hoy constituyen ciudades turísticas, de servicios e industriales de magnitud sobresaliente respecto a las del resto del país. En este proceso, el apoyo amplio y decidido del gobierno federal en la promoción del desarrollo urbano fue fundamental. No obstante lo anterior, hay que reconocer que persisten algunas prácticas negativas que, desafortunadamente, han acompañado al desarrollo de nuestras ciudades con el contexto intraurbano y regional cuyo denominador común es el de haber promovido un desarrollo urbano desigual y desequilibrado de considerables contrastes (Castro, 1999, p. 39).

La planeación urbana como una tarea fundamental en el controversial contexto del desarrollo de ciudades se ha visto envuelta en diferentes corrientes teóricas catalogadas según tradiciones específicas; de esta manera *“una tradición de la planeación no existiría sin una práctica constante, y una práctica constante carente de una teoría que la sustente no podría mantenerse en el tiempo”* (Arredondo, 2009, p. 345), es por eso que al igual que en cualquier disciplina, el análisis de las experiencias y los resultados que se han arrojado en su actuación a lo largo del tiempo son necesarios para comprender y facilitar su estudio en la actualidad.

Sin embargo es importante mencionar que en el contenido de este capítulo no se pretende identificar las corrientes teóricas existentes referentes a la planeación urbana, ni enmarcar los procesos en el tiempo de su evolución, ni tampoco analizar los distintos métodos en su aplicación o ejecución; sino más bien, se busca conocer en base a la realidad contemporánea de las ciudades, la forma en que se planea, los fundamentos en que se basa y el por qué comúnmente no ha funcionado la planeación urbana, todo esto hablando del pasado y de la actualidad pero sin seguir ninguna línea en el tiempo. *“Negar que la planeación urbana haya evolucionado sería un error al igual que sería el decir que ya se ha agotado todos sus recursos y que la manera en que se practica en la actualidad sea la única forma de dar solución a los problemas urbanos”* (Arredondo, 2009, p. 339).

Se busca pues en este capítulo comprender los factores que han estropeado la ideal elaboración y función de la planeación urbana, generando a su vez una crítica y conseguir clasificar sus prácticas según estudios de expertos. Este análisis servirá para identificar cuál de estas prácticas en la planeación se ha implementado en la zona de estudio y de esta manera esclarecer inquietudes en cuanto a su cuestionable desarrollo urbano.

2.1 La planeación deshumanizada

“No aceptes lo habitual como cosa natural. Porque en tiempos de confusión organizada, de desorden decretado, de arbitrariedad planificada, de humanidad deshumanizada, nada debe parecer natural. Nada debe parecer imposible de cambiar”

Bertolt Brecht

Aunque se hable de una planeación democrática y participativa, la experiencia basada en la realidad apunta hacia otra dirección, *“la participación social en la práctica ha sido mínima y la operatividad de los planes ha sido prácticamente ineficaz”* (Ramos, 2008, p. 162), todo esto reflejado en la cotidianidad urbana.

Fuera de cualquier corriente ideológica la planeación urbana se ha visto sometida a un sistema donde los planos se presentan en la representación de una zonificación del territorio y de la regularización correspondiente, tornándose burocrático, poco creativo y deshumano (Costa, 2008, p. 54); muchas veces llegándose a presenciar escenarios donde el interés personal rebasa la intención de lograr un bien común.

En la práctica el objeto de la planeación se ha limitado a temas esencialmente territoriales de ordenación y regulación del espacio urbano y su entorno inmediato, dejando a un lado los temas fundamentales del desarrollo económico y social (Falcón, 2008, p. 159). No se considera a la ciudadanía, siendo ellos los principales actores que suelen ser beneficiados o perjudicados directamente en el marco de los fines de la planeación.

El tema de la participación ciudadana en el ámbito del desarrollo urbano se ha visto envuelto en una gran polémica donde se ha justificado de cierta manera que la población en realidad si ha contribuido en la toma de decisiones, pero los esfuerzos no han sido suficientes y en su lugar se maquilla la intención disfrazando la intervención de la sociedad en asuntos de planeamiento. *“Legislar sin atender a la participación de los ciudadanos y a la cultura, y sin disponer de los medios para satisfacer las necesidades no puede tener éxito”* (Costa, 2008, p. 47); es ahí donde radica la importancia de la mediación y comunicación entre sociedad y gobierno.

La mejor medicina para este mal es la colaboración y contribución de los conocimientos especializados del profesional urbanista como agente de respaldo entre lo racional y lo imparcial. En este sentido, y como bien lo expresa Costa (2008), es de relevancia mencionar que:

La principal diferencia entre los urbanistas y los políticos, de diferente formación, es que a los políticos les corresponde el poder de decisión, en cuanto a los urbanistas les corresponden funciones de asesoría y mediación activa... Corresponde a los urbanistas y a su propio equipo dialogar con los ciudadanos (participación) y considerar todas sus dimensiones humanas (p. 50).

Dicha tarea implica, además de un gran labor, organización y maniobra, la capacidad de responsabilidad y compromiso en todo momento, para ello *“la participación del profesional del urbanismo no es ni será posible sin el contacto directo con la población y su problemática urbana”* (Chávez, 1998, p. 204). Sin pretender incluir alguna posible metodología en esta investigación para conseguir lo antes expuesto, se sugiere a manera de idealismo solamente:

Establecer un diálogo permanente para el intercambio de experiencias entre los coautores del proceso de planeación, a nivel interno, y con los servidores públicos a nivel estatal y municipal, contacto que permitirá orientar permanentemente a los urbanistas locales sobre este método para, en su caso, adecuarlo específicamente a cada población (Chávez, 1998, p. 141)... Para lograr la transferencia de la planeación urbana hacia los ayuntamientos se requiere un apoyo que a través de la asesoría, y según las características del municipio, pueda darse desde la federación y el estado, sobre todo en la formación de profesionales residentes en la localidad, que tengan un conocimiento y estén en contacto directo con su comunidad. (p. 196).

No debe perderse de vista que dentro de un acertado desarrollo tanto urbano como social, el *“principio básico de la política urbana es considerar que todo aquello que mejore las relaciones que se establecen entre los ciudadanos y el territorio que habitan será benéfico tanto para la ciudad como para sus habitantes”* (Lacomba, 2004, p. 130), no obstante, la principal dolencia en la aplicación de este principio, según la experiencia, ha sido la carencia del sentido del deber por parte de los dirigentes competentes para hacer cumplir de manera objetiva todo decreto básico.

“La planeación urbana sólo es efectiva y puede llegar a ser no sólo eficaz sino fundamental, si responde a los objetivos de beneficiar a la población y a necesidades concretas” (Chávez, 1998, p. 188) para ello es necesario un estado de compromiso permanente así como la efectiva coordinación en la participación de actores, mediadores y dirigentes dentro de las distintas etapas de la planeación. Es importante mantener con claridad y en todo momento los objetivos efectivos a donde deben recaer todos los esfuerzos colectivos, pues la planeación como herramienta enigmática *“encarna la creencia de que los cambios sociales pueden ser dirigidos, producidos y modificados a voluntad”* (Valenzuela, 2014, p. 291).

Debemos reconocer que la planeación urbana y las políticas que la acompañan no solo constituyen un conjunto de instrumentos neutros diseñados para resolver técnicamente problemas cardinales de una sociedad en un momento determinado. Expresan además la forma en que una sociedad enfrenta la desigualdad, materializa las relaciones del poder, conceptualiza los problemas sociales y, en consecuencia, actúa políticamente (Papadópulos, 1999, citado por Lacomba, 2004).

La responsabilidad de planear requiere de un estudio previo especificando las carencias de la ciudad según sus actores sociales para ello *“es indispensable entonces un urbanismo cuya gestión contribuya a una efectiva participación de la ciudadanía, a revertir disparidades y garantizar una calidad de vida y acceso a los servicios públicos y a las instancias de decisión”* (Lacomba, 2004, p. 133), donde la voluntad y la ética deben imperar más que la indolencia por parte de todos los entes involucrados.

2.2 La planeación interesada

“El gobierno, que fue diseñado para el pueblo, ha caído en manos de los empresarios y empleadores, los intereses especiales. Un imperio invisible se ha establecido por encima de las formas de la democracia”

Woodrow Wilson

Con frecuencia la planeación es maleada utilizándola solo para llenar el expediente político-administrativo y obtener el beneficio de inversiones federales inmediatas (Ramos, 2008, p. 167), se ha venido disponiendo de ella como medio artificial para cumplir con protocolos meramente administrativos denigrando por completo su esencia como tal. No es raro descubrir que en repetidas ocasiones se sacrifica la función de la planeación urbana solamente para conseguir un beneficio ya sea económico o personal bajo asuntos de interés político. *“Muchos planes de desarrollo urbano responden únicamente al requerimiento de cubrir requisitos legales y normativos, pero con poco éxito en la ejecución de ellos”* (Castro, 1999, p. 40).

Por otra parte y *“bajo la perspectiva económica, el ritmo del crecimiento urbano depende de la oferta y la demanda de los bienes que se producen en el ámbito urbano”* (González, 1995, p. 101); en este sentido la planeación se ha enfocado o le ha dado más importancia a esas zonas privilegiadas que podrían ser más productivas, tornándose parcial y selectiva, dejando a su vez, un marcado contraste visual de desarrollo urbano e impactando de manera circunstancial en la fragmentación urbana y social de la ciudad.

La planeación gubernamental convencional ha perdido vigencia e importancia como instrumento para la toma de decisiones, esto a raíz de la búsqueda de un nuevo sistema donde parte del proceso de desarrollo se base en el mercado privado como motor de la economía (Ramos, 2008, p. 161).

Otro tema que atenta contra el interés de realizar una buena actuación en el ámbito urbano es la arbitrariedad con que se actúa agravando la poca buena planeación y reglamentación urbana establecida, como lo puntualiza en este panorama Costa (2008):

Dada la gran discrecionalidad, es importante evitar algunas trampas que se han expandido hoy día, como es el caso de aceptar edificaciones que rompan con las normas, a título de crear un marco urbano sin una visión de planeación, o el caso de aceptar el sobre uso del tejido urbano de arquitectos de fama mundial, conjuntos de edificios justificados por el interés económico (nombrado turístico), o todavía en los casos en que aisladamente serían más tolerables, que abrirían un precedente difícil de parar, generando situaciones que se tornarían muy nefastas en el mediano a largo plazo (p. 55).

A raíz de toda esta controversia se crea también un fenómeno nada aprobado que repercute en la capacidad funcional de la ciudad, donde el llamado marketing urbano se ha venido convirtiendo en una opción por elección de los planificadores para compensar las carencias de atracción en algunas ciudades.

Si las ciudades actuales necesitan del marketing urbano es porque la imagen de la ciudad es un factor básico para atraer inversiones y capital. No es esta una cuestión poco importante pues el papel de las políticas urbanas, pero sobre todo de la arquitectura, se va reduciendo en cierta medida a la producción y reproducción de imágenes urbanas (Muñoz, 2008, p. 57).

La fuerte tentación por el interés económico ha afectado evidentemente en la conformación de las urbes pero *“solo los habitantes de la ciudad tienen el conocimiento íntimo de su realidad y solo a partir de este conocimiento se pueden tomar las decisiones difíciles entre objetivos e intereses permanentemente encontrados”* (Davis, 2008, p. 96)

2.3 La planeación irresponsable

“El problema es que el entorno político moderno ha comenzado a actuar con la irresponsabilidad propia del arte, reduciendo la vida a un concierto absolutamente ficticio; ha transformado la sociedad en un teatro y al pueblo en una masa de espectadores”

Yukio Mishima

Dentro de la organización gubernamental y funcional en temas de urbanización, existe una estructura establecida para coordinar las acciones de desarrollo urbano en los diferentes niveles de gobierno, esto en ocasiones ha sido cuestionado por la detección de problemáticas que en lo cotidiano no se esperarían, como lo enuncia Ramírez (2008):

El municipio es el escalón de la estructura de poderes con mayores responsabilidades asignadas por el marco jurídico y con menores recursos técnicos y financieros para asumirlas, más aun cuando la tendencia a la metropolización... conduce a que municipios rurales, con cabildos formados por campesinos, se ven obligados a tomar decisiones sobre urbanismo, tema del que están totalmente ausentes (p. 118).

Este planteamiento aviva la creencia de que existe una carencia de responsabilidad en el entorno organizativo de orden administrativo, causado más por apatía y arbitrariedad en la elección de los entes asignados, que por causas puramente de capacidad. El tema de los cargos dentro de las administraciones públicas, ha sido una situación de índole política, donde no siempre se cubre un puesto con alguien que posea el perfil adecuado para su función.

Bajo el mismo argumento, *“la planeación urbana se ha venido configurado como una función dentro de un solo sector de la administración pública, hecho que le ha quitado la capacidad de realizar una planeación integral, considerando con una visión unificadora, los aspectos económicos, sociales y ambientales”* (Falcón, 2008, p. 159); es decir, se ha etiquetado erróneamente a la planeación solo para cumplir funciones de ordenación territorial, olvidando aspectos importantes de desarrollo, que si bien podría entenderse que están fuera de contexto, atañen también en los ideales de la planeación urbana.

Por ello siempre se ha dicho que en México, *“la capacidad administrativa de los ayuntamientos aún está muy por debajo de lograr fomentar una planeación y gestión que no solo sean complementarias, sino también suficientes para enfrentar los problemas existentes”* (Rowland, 1999, p. 34).

Entonces, *“la planeación como parte del sistema nacional se ve afectado por procesos de inestabilidad en donde prevalece el desinterés gubernamental por la aparente ineficiencia de los programas o por que se consideran innecesarios y caros”* (Ramos, 2008, p. 161); es ahí donde la falta de compromiso y de buena voluntad repercute en el funcionamiento espacial y social de la ciudad, circundando solamente en la búsqueda de soluciones a los problemas urbanos sin echar a andar ninguna acción concreta. Es por eso que, según la situación real en la que se vive, se puede afirmar tristemente que *“se carecen de instrumentos y hasta de voluntades para hacer efectivos los planteamientos de la planeación urbana”* (Ramírez, 2008, p. 170)

En un entorno de descontrol, el gobierno ha creído que la aplicación de programas de desarrollo urbano, iniciativas urbanas temporales u otras acciones aisladas podrían acabar de manera más eficaz con los crecientes problemas urbanos de las ciudades (Ramos, 2008, p. 161), la experimentación de incluir planes o programas esporádicos para tratar de solucionar complicaciones urbanas tampoco ha sido de gran ayuda, pues en la práctica se ha demostrado el deficiente impacto de estos para conseguir un aporte positivo.

Otra importante irresponsabilidad en el manejo de administración pública, y que sin duda ha llevado estropear los intentos de ordenación, es que *“frecuentemente, incluso en el mismo gobierno el divorcio de los equipos es muy claro, unos son los que planean y otros quienes deciden qué obras y acciones urbanas se realizan”* (Ramos, 2008, p. 167).

2.4 La planeación subjetiva

"Soy subjetivo, ya que soy sujeto. Si fuese objetivo, entonces sería un objeto"

José Bergamín

Tal parece que el significado de lo que es la planeación ha sido interpretado de muchas maneras y se ha visto moldeada bajo una subjetividad con respecto al entorno socio-cultural que se concibe en ciertos momentos del tiempo, pues como lo menciona Valenzuela (2014):

La planificación urbana ha sido adoptada como método corriente para convertirse en el instrumento que habría de impulsar las agendas políticas de los gobernantes: primero, la planificación sirvió como mecanismo recurrente para acceder y justificar el uso de los recursos públicos; segundo, esta práctica se prestó para legitimar decisiones políticas según una racionalidad técnica, y tercero, permitió una gama de formas de mediación política y de control social de la ciudad (p. 77).

Esta práctica demuestra que *“la planeación urbana ha sido un mero referente para legitimar las acciones de regularización y traducirla en control y subordinación política”* (Ramírez, 2008, p. 171); en este sentido se razona el impacto directo que puede llegar a ejercer la planeación sobre todo asunto urbano, político y social ya sea para bien o para mal. Esta tendencia refleja también el nivel de atención que se le da a los propósitos urbanos desde perspectivas políticas, jerarquizando ejercicios que favorecen a intereses no generales.

“La planeación urbana moderna se construyó según postulados científicos, y por muchos años la racionalidad técnica utilizada para diseñar planes y políticas ignoró los atributos marcadamente políticos del espacio físico” (Valenzuela, 2014, p. 75); propiedades del espacio que no siempre convergen en un semejante conjunto de condiciones para abordarlas con el mismo plan de operación. El tecnicismo o la manera en que se planea es una actividad que ha dependido en gran medida del modo de entender la planeación, o bien, del modo en que la ejecución o el producto de esa planeación concuerde con los resultados que se esperan aunque no sean los mejores en realidad.

Ramos (2008) critica esa manera de planear evidenciando cómo la parte de diagnóstico practicada en la planeación no ha sido, dentro de esta reflexión, la mejor forma de hacerlo:

La fase de la planeación habitual donde se presenta un diagnóstico de la situación urbana de un sitio analizado, está por mucho, lejos de ser un análisis sólido y confiable de las características urbanísticas, económicas políticas y sociales del sector urbano... Además, en ningún momento se consideran los factores que explican la lógica de la actual distribución de las actividades económicas y de la población en el territorio de las distintas ciudades (p. 164).

Más allá del desacierto que causa la desconcertante técnica dentro de la planeación, ésta a su vez ha venido *“caracterizándose por planteamientos correctivos que no resultan de una rigurosa conceptualización causal del fenómeno urbano que se pretende transformar y cuyas metas y estrategias no se adecuan ni responden a la complejidad del fenómeno real”* (Ramos, 2008, p. 165), de esta manera la planeación crea una ilusión de objetivos bien marcados en pro del desarrollo urbano, cuando en realidad solo se planea para corregir anomalías producto de la mala propuesta de planeación pasada, arrastrando una gama de problemáticas que se refleja en el rol de la ciudad.

“La adopción indiscriminada e irreflexiva de métodos de planeación urbana en contextos ajenos a nuestra realidad afectó fuertemente la práctica de la planeación urbana” (Chávez, 1998, p. 3), pues se vio agraviada bajo un esquema de confusión sin dirección alguna en la práctica. Reafirmando esto, en la actualidad se puede decir que *“el concepto y los métodos de planeación, en general, enfrentan una crisis estructural, simplemente porque ya no tienen correspondencia con las condiciones de la realidad nacional y local”* (Ramos, 2008, p. 162), los planes y programas creados parecen ser un mero instructivo muy general de lo que corresponde a la urbanización, olvidando considerar las características intrínsecas de cada región o zona en específico.

Esta situación no solo ha falseado en la falta de atención al entorno físico del territorio para planear adecuadamente sino que también *“las políticas urbanas practicadas hasta ahora parecen desfasadas ante el desafío de la globalización de la economía y la tecnología”* (Lacomba, 2004, p. 122)

Por otra parte se han realizado esfuerzos para *“poner fin al insistir en la realización de proyectos basados en la planeación anglosajona, ajenos a las necesidades y al contexto sociopolítico local”* (Chávez, 1998, p. 6), otro planteamiento irracional que se ha venido realizando dentro de la planeación. Suena incomprensible implantar prototipos de planeación, y muchas veces arquitectónicos también, dentro de un entorno ajeno y totalmente distinto al entorno original para el que fue creado.

Sin embargo esta situación ha sido practicada en repetidas ocasiones siendo justificada por quienes la consideran una buena opción. Lo que se tiene que considerar es que *“una ciudad hecha de lugares temáticos y objetos arquitectónicos especializados se va así expandiendo, reducida en cuanto a sus atributos y simplificada en cuanto a sus contenidos”* (Muñoz, 2008, p. 59).

Dentro de este apartado se ha analizado el aporte práctico que ha ejercido la planeación urbana con respecto a la concepción que se tiene de ella; referente a esto Saarinen (1967) comenta que:

La verdadera razón de la mala interpretación de la planificación urbana es el hecho de que los hombres a quienes se ha encomendado el doble trabajo – diseño y ejecución – no han sido relacionados correctamente con la tarea. El criterio práctico, el excelente ejecutor, se puso a diseñar. La mente creadora, por otra parte, abandono sus deberes (p. 296).

Si bien la idea que expone el experto no puede considerarse, en un amplio sentido, como única e irrefutable, su argumento es muy cierto y conciso dejando las bases para la apertura de un buen análisis y debate.

Para concluir la temática es prudente comprender que *“el proceso de planeación debe caminar al ritmo que la realidad le imponga, generando nuevas y ricas instancias de concertación y no solo respuestas anticipadas y parciales que, al no cumplirse, generan confusión y desconfianza en las posibilidades reales de planear en tan difíciles y complejas circunstancias”* (Ramos, 2008, p. 167).

2.5 La planeación y su metodología perpetua

“Nada es perpetuo y pocas son las cosas duraderas”

Séneca

Un fuerte tema abordado a manera de crítica dentro de la planeación urbana moderna es la sistematización en la metodología usada para redactar los planes o programas de desarrollo urbano que se expiden. La mayor debilidad del planteamiento de esos programas hasta ahora estriba en limitarse a una acción de planeación normativa solamente, sin embargo se puede entender que sus pretensiones son otras como lo describen los objetivos que se plantean en ellos; no se puede pensar en intentar modificar la conformación espacial de una ciudad si no se consideran los factores que la determinan y el análisis de la viabilidad de influir en ellos (Ramos, 2008, p. 165). Se plantean esquemas de planeación muy rígidos y técnicos, que aunque meritorio, parecen haber sido insuficientes y poco efectivos en contraste con los amplios problemas urbanos que persisten en la actualidad.

La experiencia ha señalado, que este tipo de programas aunque sean técnicamente bien elaborados, tienen efectos superficiales, pues no es posible modificar la distribución territorial económico-demográfica sin plantearse la necesidad de influir de manera importante en las causas que determinan dicha distribución... Los programas de desarrollo urbano en su mayoría, adolecen de un análisis serio de la relación entre la estructura socioeconómica y la estructura del espacio, así como, de la lógica de sus relaciones de causalidad (Ramos, 2008, p. 166).

A pesar de esto, se sigue manejando una misma metodología cuando los requerimientos urbanos van cambiando y por consiguiente son cada vez más complejos y exigentes. *“No tiene sentido producir “planes-libro” rígidos, los cuales solo fijan metas, plazos y acciones que difícilmente se hacen realidad y que no toman en cuenta los cambios sociales y su velocidad vertiginosa”* (Ramos, 2008, p. 167); lo importante de la parte de la planeación que concluye en la expresión tangible como lo son los planes, no es su contenido o estructura metodológica sino lo que representan y lo que se pretende conseguir; no es la manera de hacerlos sino como llevarlos a la práctica y que bajo un estudio vigente, real y congruente del entorno lograr que funcionen.

Según lo que la experiencia ha arrojado hasta ahora, se reconoce que *“las practicas negativas más recurrentes desde el punto de vista metodológico son dos: en relación con las proyecciones de población de donde se derivan todas las demandas urbanas, y el enfoque cargado de contenido sobre diseño urbano sin integrarlo y justificarlo con el desarrollo económico de la ciudad y su influencia regional”* (Castro, 1999, p. 40).

A partir de esto, *“Es necesario reconocer que las estructuras fundamentales en torno a las cuales se planifica el desarrollo, no solo no muestran síntomas de transformación proporcional a los nuevos retos, sino que tampoco se aprecia que se esté asumiendo desde la administración, la necesidad de reestructuración”* (Ramos, 2008, p. 168); esto es lo preocupante del asunto, se sabe que la problemática urbana es cada vez más incisiva en el ámbito social o espacial y no se propone un cambio en la metodología de hacer planes que correspondan con la realidad cambiante del medio.

En complemento a este apartado, es importante determinar que la eficacia de los planes esta determinada por la forma de su elaboración y la utilización de las herramientas correctas para establecer un buen diagnóstico y las acciones que resuelvan la problemática que con la planeación se pretende erradicar.

La planificación es un proceso de constantes toma de decisiones, el cual, a su vez, está basado en datos e informes estadísticos de un amplio espectro de actividades. En los países de Latinoamérica se carece de una base de datos estadísticos no solo amplia, sino confiable. Esto, evidentemente, entorpece los logros de la planificación, puesto que se decide y actúa de acuerdo con hechos parciales o inexistentes (Molina, 2011, p. 27).

Concluyo con el tan acertado juicio de Chávez (1998) expresando que:

En tanto no se busque, como objetivo fundamental del urbanismo, materializar acciones concretas y se evalúen los métodos puestos en operación, se repetirán las fallas anteriores de planear sin hacer o sin evaluar hasta que por estar más cerca de la necesidad de alcanzar los objetivos propuestos, se vayan evaluando éstos y las metodologías planteadas para alcanzarlos (p. 185).

2.6 La planeación abstracta

“El problema radica en la estructura de nuestra mente: no aprendemos reglas sino hechos, y solo hechos. Desdeñamos lo abstracto; lo despreciamos con pasión”

Nassim Taleb

Los ejercicios previos que se requieren para la implementación de la planeación urbana van incurriendo cada vez más en ideas vagas y ambiguas, dejando un panorama de incertidumbre en los resultados o en las expectativas que toda planeación posee.

No obstante que las ciencias sociales en general han alcanzado un nivel de desarrollo del pensamiento abstracto que les facilita un adecuado análisis social y crítico sobre la realidad urbana, carecen de una concepción espacial de la ciudad y de las herramientas para el desarrollo de propuestas y de la capacitación para el uso de técnicas de análisis urbano (Ramos, 2008, p. 163).

Si bien se podría afirmar que esto es labor de la planeación en sí, no se ha tenido la suficiente sensatez en su manejo para lograr ese ideal desarrollo de propuestas. *“La planeación urbana tal y como la conocemos, se ha venido practicando a través de topologías de la práctica de la planeación, por lo regular basadas en una serie de ideas específicas sobre la realidad y declaraciones programáticas sobre cómo debería ser la planeación urbana”* (Scott, 1977, p. 1097, citado por Arredondo 2009). Prueba de ello es la aparición de planes imprecisos que más que proponer algo puntual y preciso, redundan en el análisis superficial sin aterrizarlo.

La elaboración de planos estériles crea una ilusión de planificación pero no es más que cartografía de rutina. Es el mejor de los somníferos, por que coloca tanto a funcionarios como habitantes en un complaciente sopor de confianza en el debido cuidado de la ciudad. Y a causa de este confiado confort, la verdadera planificación se pospone o se olvida por completo (Saarinen, 1967, p. 290).

Muchas veces el solo saber de la existencia de los planes o programas urbanos nos hace pensar que en realidad se está trabajado en la labor de conseguir un buen impulso urbano y social, cuando en realidad dichos planes son meramente ofuscaciones.

“La planificación urbana se ha rodeado gradualmente de una aureola de insipidez motivada por el degradante efecto de la práctica superficial” (Saarinen, 1967, p. 288), maña que pareciera adquirir un auge tal que ha llegado a formar parte de la cotidianidad en los trabajos de planeación y que resulta ser un asunto mucho más delicado que la sola dejadez de planear por el hecho de que un plan indolente más que conseguir una mejora, o al menos mantener la problemática estancada, empeora la situación o confunde de alguna manera los fines por los que fue creado.

Como bien lo menciona Bazant (2010) en nuestro país... hay gran diferencia entre teoría y práctica en la planeación urbana y por lo general están inconexas. El plan urbano se hace como una concepción abstracta de lo que en “teoría” debería de ser la ciudad; el cual también es discutido y aprobado por los representantes de la sociedad; pero no se le da seguimiento a lo largo del tiempo y por lo tanto dejan de ser instrumentos de planeación espacial y urbana (p. 502).

Se tiene muy claro, o al menos así debería de ser, que *“en un plan general, la expresión espacial última reside en programas y proyectos físicos de desarrollo para el mejoramiento del lugar”* (Chávez, 1998, p. 193), no se debe divagar en diagnósticos extenuados, en elocuencias de normatividad u otros labores que desvían el objetivo deseable. *“La sola recolección de material estadístico no es planificación, sino solo el primer paso en que tiene que fundarse la planificación”* (Saarinen, 1967, p. 289); no se trata de exponer las problemáticas urbanas que ya son bien claras sino más bien de proponerles solución viables y prudentes.

Distinto a la idea anterior, pero referente al mismo análisis que se ha venido planteando, se ha descubierto que *“las políticas públicas en la materia han pasado de una visión apasionada y fervorosa en la planeación, a su descrédito, desuso y desarticulación... el aparato gubernamental y las políticas públicas en materia urbana han dejado de ser relevantes y se encuentran subordinadas a otras”* (Ramírez, 2008, p. 170); aparte de los problemas que presenta la planeación urbana en su concepción y la manera en que se emplea, también tiene sus tropiezos en la manera de encausarla hacia la administración pública para su manejo y sistematización.

La pretensión de dirigir y controlar la dimensión territorial de las acciones, obras y servicios de las dependencias y entidades públicas, uno de los más caros anhelos de la planeación, ha quedado solo en buenas intenciones. La racionalidad previa ha sido avasallada por la decisión práctica, la presión política o por los intereses personales. La previsión y racionalidad de acciones no ha sido buena consejera de los políticos mexicanos (Ramírez, 2008, p. 170).

En un principio y en época de crisis urbana, la preocupación era lograr construir un sistema de planeación urbana, entonces el desarrollo urbano se caracterizaba sobre todo como un ejercicio de prospectiva; hoy en día se habla de lograr el empoderamiento, la gobernanza y la coordinación multisectorial en las ciudades (Davis, 2008, p. 95), situación que puede matizarse como algo utópico por lo grandes conflictos urbanos, políticos y demás que en la actualidad entorpecen las ganas de alcanzar dicha hazaña. *“A menos que la planificación urbana se anime con los ideales del diseño urbano, y se profese en su espíritu de vigilancia dinámica, es engañosa. Y lo es porque supone una virtud que no posee, la de traer el orden a la ciudad, orden que es incapaz de lograr”* (Saarinen, 1967, p. 289)

La planeación abstracta, como se le denominado en esta investigación, anula la intención de la planeación para verdaderamente actuar, por eso *“se debe superar el tipo de planeación que no va más allá de la producción de documentos para transformarla en una práctica social conductora de procesos, que no soslaye acciones de seguimiento y evaluación para su retroalimentación constante con la sociedad y a la que van dirigidos sus beneficios”* (Castro, 1999, p.42).

2.7 La planeación efímera

“Soy un efímero y no demasiado descontento ciudadano de una metrópoli considerada moderna por haber evitado todo conocido sentido del gusto en el mobiliario y en el exterior de las casas así como en el trazado urbano”

Arthur Rimbaud

El tiempo dentro del estudio de la planeación es el elemento que denota gran importancia y repercute en gran medida en el entorno urbano según qué tanto se le considere en los planes. *“El fenómeno urbano actual presenta facetas mucho más complejas que las eminentemente físicas y ahora los factores tiempo y medio ambiente, se han convertido en los elementos críticos a incorporar en todas las prácticas de la planeación”* (Arredondo, 2009, p. 349); y me refiero no al tiempo en que se demore la realización de los planes y programas de desarrollo, si no a la duración para los que están diseñados los mismos. Toda intención de planeación está pensada a futuro, por lo que la visión de los planeadores debe ser de muy amplio criterio para determinar el plazo adecuado de los planes según la realidad del entorno.

En un principio cuando se empezó a practicar la planeación como herramienta de salvamento en un escenario de desconcierto urbano, *“los planes de urbanismo se referían a un horizonte temporal de largo plazo – veinte años o más -, su vida útil, si eran adoptados se reducían al periodo de ejercicio de la administración que los realizaba pues, o caían en el olvido, o la administración siguiente los modificaba”* (Pradilla, 2005, p. 17); panorama que aun en la actualidad se percibe sin cambio alguno, pues a consecuencia del manejo muy politizado de las administraciones públicas es difícil redirigir la situación para conseguir una concordancia de los planes a través de los diferentes cambios de las administraciones. En indiscutible pues que *“colocar en el gobierno municipal las principales atribuciones para regular las áreas urbanas, dado que estos gobiernos son de corto plazo, se ha fomentado que se pierda el sentido esencial de la planeación: mirar y decidir sobre el futuro, con visión de largo plazo y con bases sólidas”* (Falcón, 2008, p. 159)

“Los planes o programas y los instrumentos de gestión urbana vigentes carecen de mecanismos y medios de evaluación y seguimiento más allá del periodo administrativo de las autoridades que le dieron origen” (Ramos, 2008, p. 167); condición que trae consigo efectos reflejados en las problemáticas urbanas y que ha sido subestimada por autoridades, pues no se atiende con discernimiento.

Bajo este panorama Falcón (2008) diserta:

El fortalecimiento del municipio, algo políticamente adecuado, se ha traducido en un error con relación al tema de este seminario: la planeación y administración urbana. En la práctica, el resultado es que en buena medida se ha cancelado la posibilidad de hacer planeación urbana: esto es, planificar a mediano y largo plazo las acciones para que todos vivamos mejor y nuestras ciudades sean más eficientes y productivas, más competitivas (p. 159).

Hablar de dictaminar un plazo correcto y proponerlo dentro de todos los planes de ordenamiento es algo muy relativo, pues no hay un tiempo ideal de su duración donde se garanticen cumplir con certeza los objetivos de éste, pero en un amplio sentido *“los planes deben tener perspectiva en el corto, medio, largo y muy largo plazo de modo que atiendan las necesidades inmediatas, mas no dejar de anticipar los efectos laterales del medio y largo plazo, por que posteriormente podría ser tarde para eventualmente corregir los errores de previsión”* (Costa, 2008, p. 47); para esto es necesario un acuerdo de seguimiento de los planes que garantice su planeado desarrollo de principio a fin.

“Para que los resultados de la planificación se concreten y consoliden, se requieren plazos que normalmente van más allá del que tiene el grupo político en el poder. Al cambiar éste, usualmente varían las directrices que orientan el crecimiento, y por tanto, se modifica el contenido de los planes y programas” (Molina, 2011, p. 27); situación que ha sido ignorada normalmente por la politización del ejercicio de la planeación dentro de las administraciones públicas.

Además de esto, *“la experiencia indica que los mecanismos de planificación no funcionan por sí solos, sino que requieren una voluntad política que los ponga en marcha, que los apoye con acciones paralelas”* (Molina, 2011, p. 27).

El ejercicio de la planeación que se realiza bajo la conducción de los profesionales en el tema, no debería estar ligado al periodo de vigencia de cada administración pública, y desde un punto de vista técnico, este personal no debería ser reemplazado con facilidad para poder garantizar el seguimiento de toda propuesta ya consolidada.

Los instrumentos tradicionales de planeación muestran rigidez, tienden a ser excesivamente sectorializados y especializados, presentan mayor importancia al producto que al proceso y apenas involucran al sector privado y las organizaciones sociales, además de que su enfoque radica en ser solo norma, sin la integración de una estrategia de conducción práctica del proceso de cambio situacional (Gutiérrez, 1999, p. 7).

Para concluir el presente capítulo y ante esta detección de las prácticas de la planeación urbana en México, Castro (1999) señala que la experiencia impulsa la necesidad de ejercer una renovada planeación:

Una planeación que no se considera a sí misma asequible sólo a unos cuantos; una planeación en la que la función de los técnicos es, precisamente, traducir y darle viabilidad técnica a las demandas y aspiraciones de la sociedad, pero no sustituirla. Una planeación que distingue entre lo esencial y lo urgente, entre lo preventivo y lo correctivo e intenta prever con oportunidad los recursos necesarios (humanos, técnicos y financieros) para concretar las acciones pertinentes (p. 41).

Así mismo se debe entender que:

La planeación del desarrollo sólo puede tener consistencia si se llevan a cabo programas económicos y sociales vertidos sobre un espacio geográfico respecto al cual se tiene una clara visión del ordenamiento territorial a mediano y largo plazo. Es decir, si existe una coherencia y simultaneidad de los diversos tipos de planeación y programación sectorial con las diversas escalas de ordenamiento del territorio (Coulard, 1989, citado por Cardona, 1993).

La forma de concebir y practicar la planeación urbana no debería estar ligada a actuaciones bajo criterios de entendimientos diferentes, sino por el contrario, se debe considerar un lenguaje universal donde el ejercicio de la planeación urbana este claramente definido y se logre evitar así diferentes costumbres negativas en su concepción y aplicación.

--- CAPÍTULO III ---

Análisis y evolución urbana de la franja turística de Pie de la Cuesta

Alejada de los complejos turísticos y de la presencia de los grandes corporativos comerciales, la franja de Pie de la Cuesta es considerada una zona de descanso, excelente para disfrutar del turismo alternativo en contacto con la naturaleza (ver fotografía 1). Los hoteles pequeños, la atención personalizada, los restaurantes con techos de palapa y la comida tradicional, son característicos también del lugar. Pie de la Cuesta ofrece un magnífico espacio natural, que combina en un mismo escenario: la Laguna con su manglar y el mar con su área de playa, muy cercanos uno del otro. Dicha variedad permite disfrutar tanto un ambiente de relajación y descanso como del desarrollo de actividades ecoturísticas entre las que se encuentran caminatas, liberación de tortugas, recorridos en bicicleta, paseos a caballo, avistamiento de aves, paseos en lancha, deportes acuáticos como, esquí, boggie, kneeboard, wakeboard, kayak, y pesca entre otras.



Fotografía 1. Vista aérea de Pie de la Cuesta.

Fuente: Obtenida de http://acapulcocasablanca.net/images/61312_pie.jpg. Consulta: diciembre 2015.

Un destino que tiene como característica esencial justamente lo contrario al bullicio y la agitación del turismo convencional, tranquilidad y descanso en contacto con la naturaleza. La franja se sitúa entre el Océano Pacífico y la Laguna de Coyuca; por la ubicación de su playa respecto al océano pacífico es mar abierto, y por eso su oleaje tiende a ser excepcionalmente fuerte y tumultuoso. En ocasiones, se convierte en una ruta normal de ballenas y delfines, haciendo de esta playa un marco inigualable, ideal para admirar la famosa puesta del sol. Es punto de partida para los recorridos por la Laguna de Coyuca. El lugar es sede de algunos eventos de surf.

La inquietud de enfocar la presente investigación en esta zona se origina por el interés de otorgar a este lugar un valor más calificado y activarlo de manera significativa; pues la zona poniente de Acapulco ha sido la más castigada en cuanto a falta de atención por parte de las autoridades competentes en materia de desarrollo urbano y turístico. Aunado a que ya es considerada una zona turística pero relativamente nueva.

Entonces en el presente capítulo se presenta una extensa descripción específicamente del área de estudio para delimitarla territorialmente, conocer sus antecedentes y su continuo desarrollo, así como para realizar un diagnóstico de sus problemáticas y su situación general actual.

3.1 Delimitación geográfica

Las coordenadas geográficas que corresponden a la franja de Pie de la Cuesta son 16°54'00"N 99°59'00"O y forma parte de un poblado perteneciente al municipio de Acapulco de Juárez, Gro. Ubicado en la parte oeste a sólo 10 km de la Bahía de Acapulco, la franja turística de Pie de la Cuesta es una zona caracterizada por su playa tropical que se extiende por unos 17 kilómetros y una anchura de 60 a 80 metros, es de arena fina color café claro. La Zona Pie de la Cuesta se inicia a unos kilómetros al noroeste de La Quebrada, en dirección opuesta a la Zona Tradicional.

Es la zona de Acapulco más alejada del Aeropuerto Internacional, que está a unos 45 minutos en coche. Se encuentra en los límites de la ciudad de Acapulco, colindando con el municipio de Coyuca de Benítez (ver imagen 1).

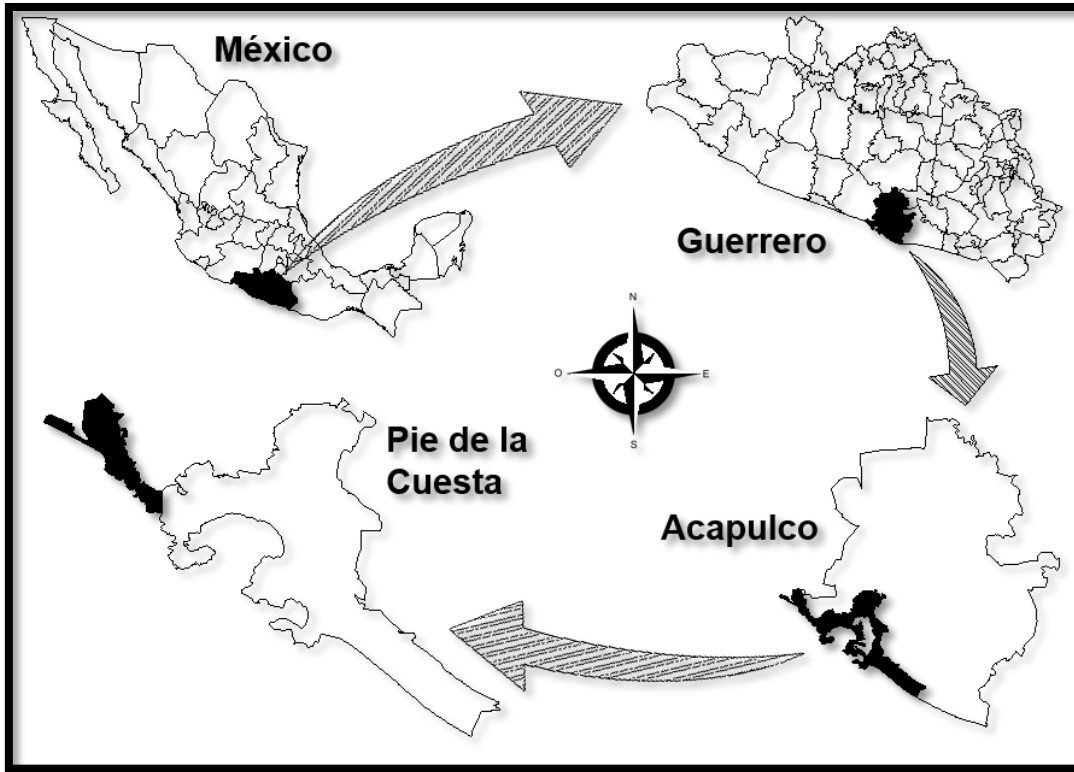


Imagen 1. Ubicación geográfica del sector de Pie de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia.

El Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Guerrero en su actualización 2015 (en propuesta todavía), identifica a Pie de la Cuesta como uno de los cinco sectores considerados urbanos (ver imagen 2), comprende la zona oeste del área urbana de Acapulco desde las colonias Independencia, Guadalupe Victoria, Alta Bella Vista, hasta la Península de las Playas, considerando la zona de acantilados hasta la playa de la Base Aérea de la Armada de México, el límite norte del sector Pie de la Cuesta hasta la colonia El conchero.

Por su topografía y forma geográfica, Pie de la Cuesta plantea ciertos retos hidrometeorológicos, tanto al turismo como a la urbanización, por encontrarse totalmente expuesto a barlovento; a diferencia de la Bahía, El Anfiteatro y Puerto Marqués relativamente protegidos por sus puntas. Incluso, con referencia en acontecimientos pasados, esta zona suele ser vulnerable y ha llegado a quedar incomunicada del centro urbano a causa de los daños provocados por fenómenos naturales.



Imagen 2. Sectorización de la ciudad de Acapulco según el estudio a nivel de diagnóstico de la Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: Elaboración propia.

El área específica que se encuentra dentro del sector de Pie de la Cuesta, donde se localiza el atractivo turístico fuerte, que es solamente la franja entre el pacífico y la Laguna de Coyuca, la conforman cuatro AGEB de la zona poniente de Acapulco (ver imagen 3); de donde en una consulta al INEGI se obtienen algunos datos estadísticos. *Un área geoestadística básica (AGEB) es la extensión territorial que corresponde a la subdivisión de las áreas geoestadísticas municipales (INEGI).*

Según dicha consulta y con datos del censo de población y vivienda 2010 esta franja posee una población total de 1643 habitantes y un total de 1201 viviendas, de las cuales no todas se encuentran habitadas durante el transcurso del año, a causa de la población flotante que registra la zona por las temporadas vacacionales.

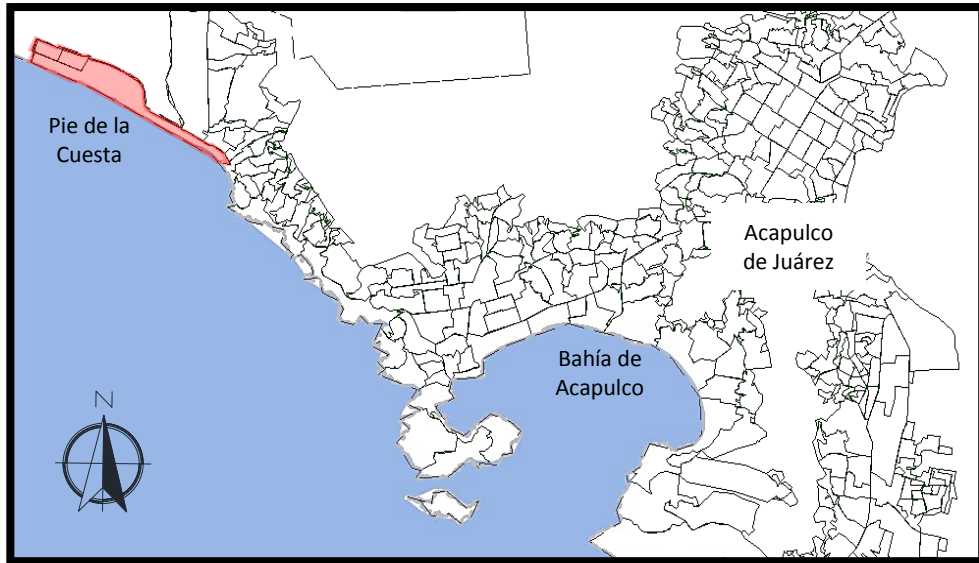


Imagen 3. Identificación de la franja de Pie de la Cuesta a partir de las AGEB de Acapulco.
Fuente: Elaboración propia a partir de la consulta a INEGI 2012.

Esta parte del sector de Pie de la Cuesta es el lugar donde se encuentran sus playas y por ende su atractivo turístico; es el inicio del lugar conocido como “la Barra de Coyuca”, que es una larga porción lineal de tierra que divide la Laguna de Coyuca y el Océano Pacífico; donde la primera parte, desde su inicio hasta el comienzo de las instalaciones de la Base Área Militar No. 7, pertenece al dominio territorial y administrativo del municipio de Acapulco de Juárez (ver imagen 4); y la parte restante de la Barra hasta su término, que es donde en ciertas temporadas del año se deja unir el agua de la Laguna con el mar, pertenece al municipio de Coyuca de Benítez.

En lo que respecta al área de la Laguna *“es de aclararse que aun cuando tiene el nombre de un municipio colindante al de Acapulco, el 70 por ciento de su extensión corresponde a este municipio y solo el 30 por ciento al de Coyuca de Benítez, por lo que es importante aprovecharlo desde el punto de vista turístico sustentable”* (Agatón y Cruz, 2015, p. 15).

Los principales accesos a la Laguna se encuentran al sur de esta, a lo largo de la Barra de Coyuca; desemboca al oeste por un canal que conduce hacia el Océano Pacífico; y existen 2 islas dentro del cuerpo de agua: La montosa y la isla de las aves; en general es un sitio de alta biodiversidad.



Imagen 4. Localización satelital de la franja turística de Pie de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes obtenidas de Google earth.

3.2 Estructura urbana

El recorrido de la franja de Pie de la Cuesta inicia en la conexión de la carretera Nacional Acapulco – Zihuatanejo con la Av. Fuerza Área, donde se localiza el famoso “Arco de Pie de la Cuesta” (ver fotografía 2); de ahí en adelante la conformación de las manzanas van siguiendo el recorrido lineal de la Avenida, habiendo terrenos hacia ambos lados de ésta.

Los terrenos que dan hacia el lado de la playa, en su gran mayoría son destinados al uso turístico y en ocasiones habitacional mixto, por la situación de los negocios locales de la zona, es decir, muchos dueños de restaurantes u hoteles viven en el mismo sitio donde ofrecen sus servicios.



Fotografía 2. Arco de Pie de la Cuesta. Fuente: Propia.

La traza urbana de la franja se limita a una conexión de calles secundarias y pequeñas que hacen perpendicularidad con la vialidad principal, que es la Av. Fuerza Área, para poder acceder a la playa por un lado y a la Laguna por el otro (ver imagen 5). Algunas de ellas sin pavimentar aún.

Es por eso que la lotificación y la traza del lugar son claramente lineales. Existen 15 accesos a la playa en todo lo largo de la franja, según su trazado urbano. La imagen urbana del sitio está basada en una abundante vegetación y construcciones de baja altura y densidad.

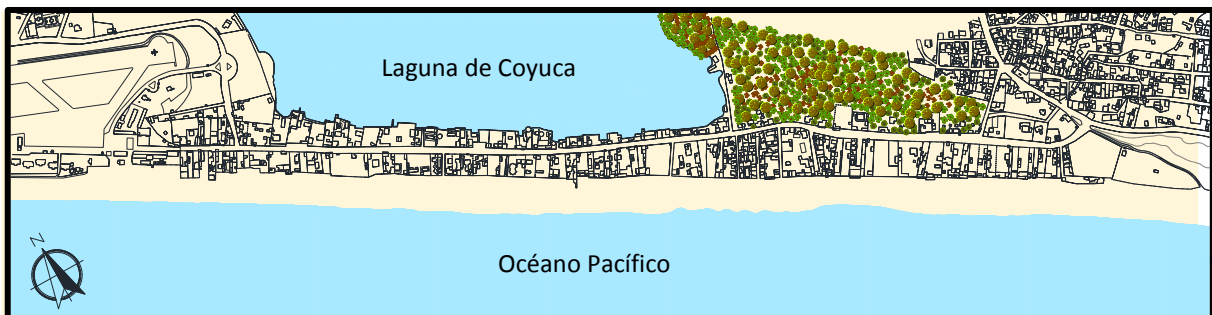


Imagen 5. Franja turística de Pie de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de la consulta en el Sistema de Información territorial Guerrero XXI.

La Av. Fuerza Aérea inicia en el arco de Pie de la Cuesta, topa con las instalaciones de la Base Área Militar (ver imagen 6), para después rodearla y continuar hasta el término de la Barra. Es el único acceso a la Barra por tierra, posee dos carriles (uno de ida y otro de vuelta) y es apta para tránsito pesado (ver fotografía 3).

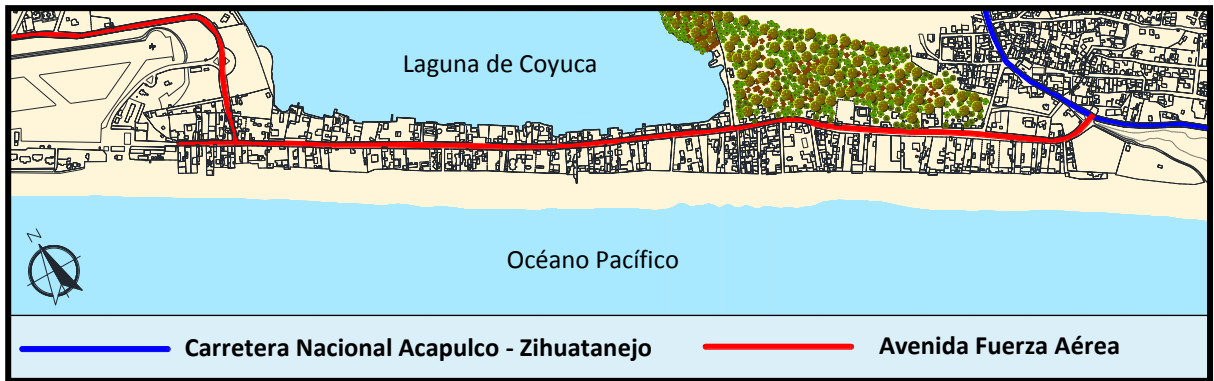


Imagen 6. Accesibilidad hacia la franja turística de Pie de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de la consulta en el Sistema de Información territorial Guerrero XXI.

Los sitios usados como referencias dentro de la franja y que no forman parte del interés turístico son el cementerio, el arco y la estación de bomberos que se encuentran al inicio de la Avenida principal; la iglesia “María estrella de Mar” y las instalaciones de la Base Área Militar; todos los demás predios de la franja son ocupados prácticamente en su totalidad por comercio, habitacional mixto y de servicios turísticos.



Fotografía 3. Av. Fuerza Aérea en Pie de la Cuesta. Fuente: Propia.

Según datos obtenidos del departamento de cartografía urbana en el Ayuntamiento de Acapulco de Juárez, la franja turística de Pie de la Cuesta está conformada por alrededor de 300 predios, repartidos en 31 manzanas; donde la manzana más densa contiene 30 predios y predominan las manzanas con menos de once predios en su interior, como se muestra en la imagen 7. La mayoría de los predios son amplios y con salida al mar o la Laguna.

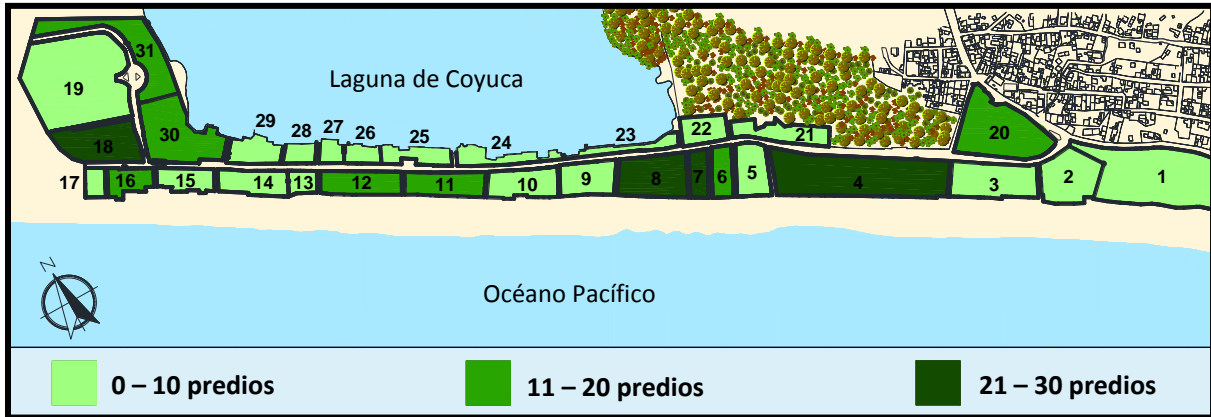


Imagen 7. Plano manzanero de la franja turística de Pie de la Cuesta. Fuente: Elaboración propia a partir de la consulta en el Sistema de Información territorial Guerrero XXI y con datos del departamento de cartografía urbana del Ayuntamiento de Acapulco.

En el plano manzanero de Pie de la Cuesta se puede observar que predominan los predios con áreas de mil a dos mil metros cuadrados, existiendo también predios de hasta cinco mil metros cuadrados; en su contraparte se pueden encontrar en las manzanas más densas, predios pequeños de hasta treinta y cinco metros cuadrados, en los casos más extremos.

El predio 1 mostrado en la imagen es una amplia superficie vacía y es identificada como zona federal. El predio 2, en su totalidad es destinado como cementerio para la localidad de Pie de la Cuesta. El inicio de la Base Aérea Militar se encuentra en el predio 19. Así mismo, en una fracción del predio 20 se ubican dos unidades de equipamiento: una estación de bomberos y una caseta de policías. El área de desembarque, desde donde salen los recorridos hacia la Laguna de Coyuca se ubica en el mapa dentro del predio 23.

3.3 Componentes urbanos

A nivel de sector se describen a continuación los siguientes tópicos de diagnóstico para conocer y analizar el contexto urbano de la zona de estudio.

Población

Según registros del censo de población y vivienda 2010, todo el sector de Pie de la Cuesta cuenta con 55,787 habitantes, y sostiene una tasa de crecimiento de 1.23% registrada en el periodo del 2000-2010. Concentra el 7.4% de la población total del puerto de Acapulco; es el segundo sector urbano con menos población después del Sector Diamante.

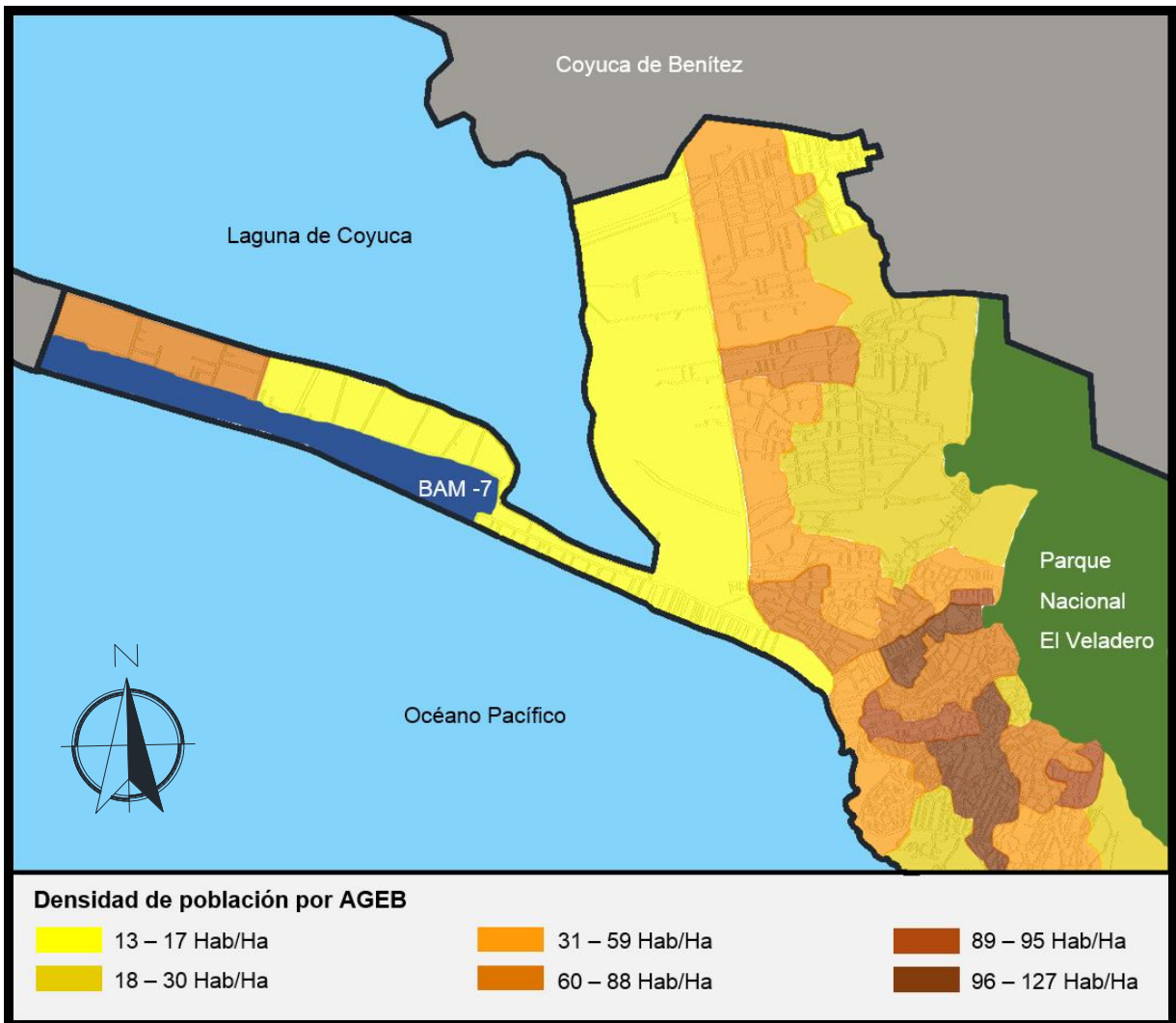


Imagen 8. Densidad de población del sector de Pie de la Cuesta según el estudio a nivel de diagnóstico de la propuesta de Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: **Elaboración propia.**

Dentro de su población total predomina el grupo de 15 hasta los 64 años, considerada económicamente productiva, y sus demandas son de servicios educativos (nivel medio y medio superior), de empleos de acuerdo a su nivel educativo y de vivienda. La principal actividad económica de la zona, es el sector terciario: comercio y servicios, principalmente turísticos.

Dentro del mismo sector se pueden encontrar densidades muy bajas y a la vez altas en partes muy puntuales; predomina el rango de densidad de 13 a 30 habitantes por hectárea y junto con el sector diamante, son las zonas menos densas del puerto por estar alejados del centro urbano (ver imagen 8).

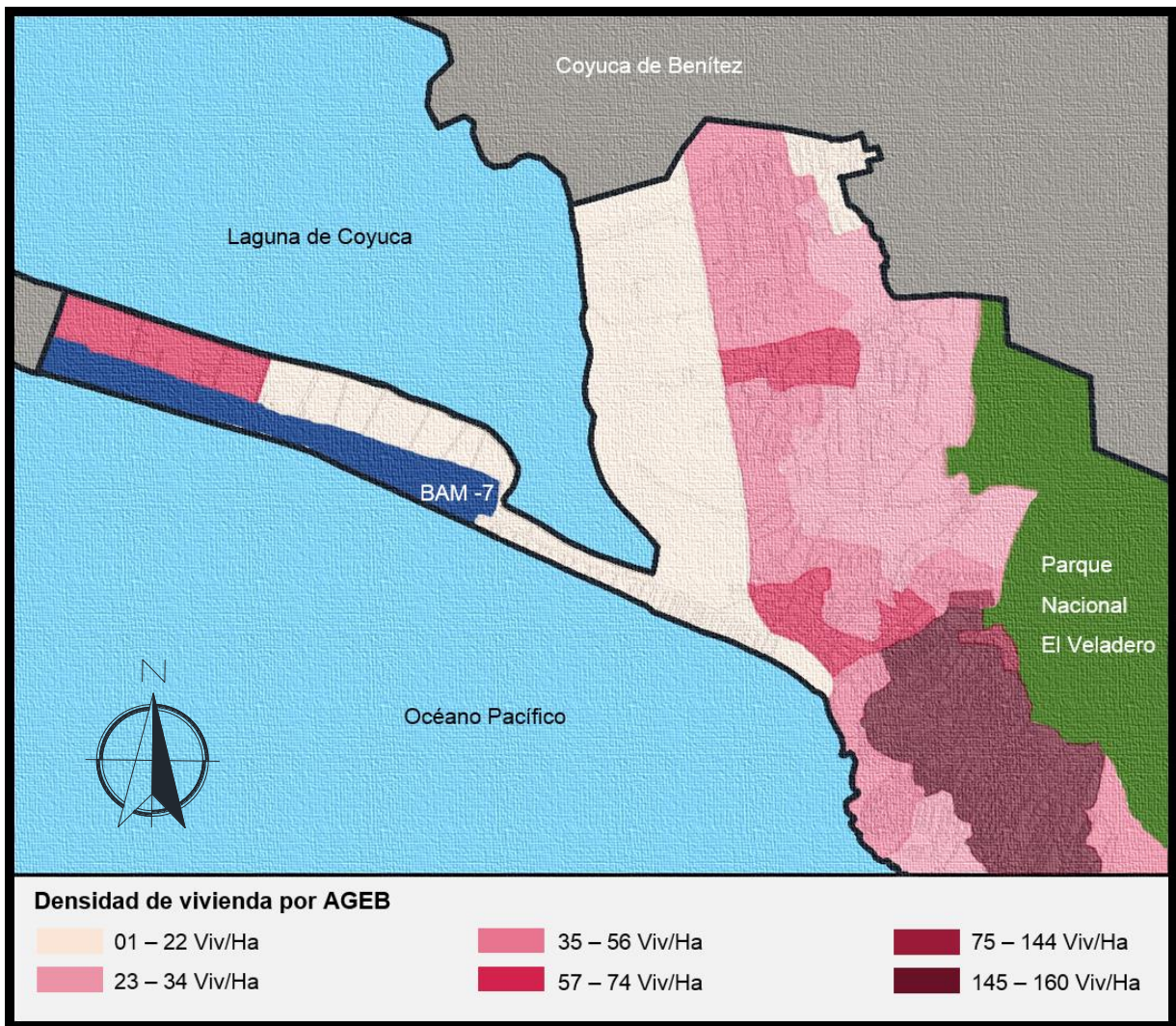


Imagen 9. Densidad de vivienda del sector de Pie de la Cuesta según el estudio a nivel de diagnóstico de la propuesta de Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: Elaboración propia.

Vivienda

Este sector presenta una densidad de vivienda muy variada; con mayor número de ellas en la parte más cercana al anfiteatro, más de 170 viviendas por hectárea, y va disminuyendo en las partes más alejadas con densidades de 0 a 15 viviendas por hectárea (ver imagen 9).

Cabe destacar que la vivienda en algunas partes del sector de Pie de la Cuesta se encuentran en condiciones precarias; se construyen viviendas de autoconstrucción, careciendo de infraestructura básica.

Al estar al margen de la autorización legal de poblamiento, sin contar con alineamiento y número oficial, las casas carecen de los servicios básicos por lo que recurren, en algunos casos, a la compra de agua en “pipas” para uso doméstico y fosas sépticas para el drenaje.

Agua potable

En el sector de Pie de la Cuesta se pueden encontrar áreas que rebasan las 500 viviendas sin agua potable (ver imagen 10), incluso en las colonias más alejadas al centro urbano ni si quiera existe una red municipal instalada.

En el 2005 La Comisión de Agua Potable y Alcantarillado del Municipio de Acapulco (CAPAMA) puso en marcha un sistema que llevaría el servicio todos los días a unos 15 mil habitantes de los poblados San Isidro, Pedregoso y Pie de la Cuesta; pero del tiempo a la fecha ha sido una constante el servicio de agua tandeado (una vez por semana).

El servicio de agua potable, no solo en este sector sino en todo el puerto de Acapulco, ha sido poseedor de múltiples críticas por parte de la población en repetidas ocasiones, quejas sobre la calidad de limpieza del agua, infraestructura deficiente, mala administración, entre otras.

Lo cierto es que esta problemática existente del abastecimiento de agua en Acapulco es solo uno de los reflejos de la falta de apego a la lucha de planeación que se ha hecho.

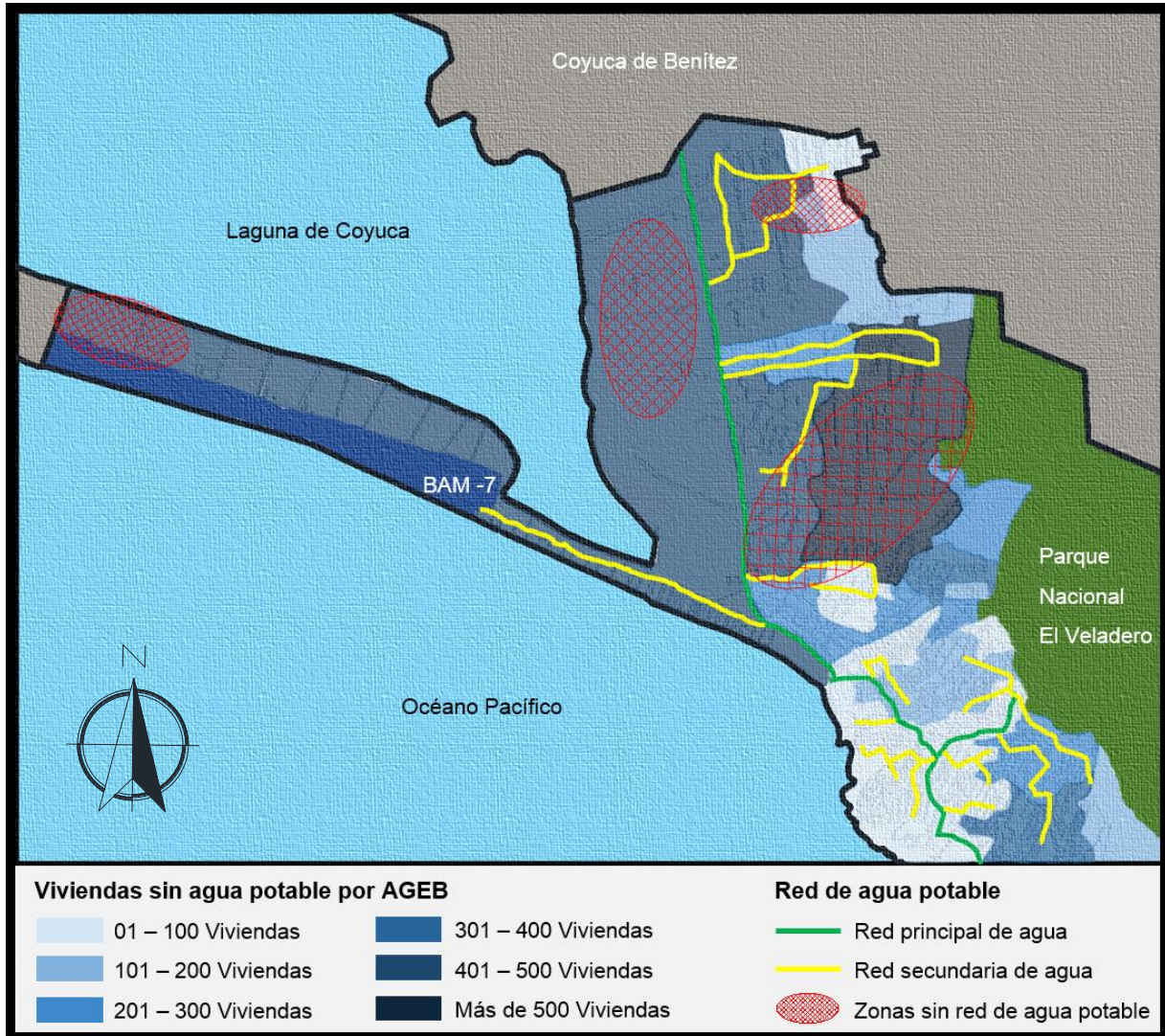


Imagen 10. Infraestructura de agua potable del sector de Pie de la Cuesta según el estudio a nivel de diagnóstico de la propuesta de Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: Elaboración propia.

Drenaje

En la zona de Pie de la Cuesta se contaba con pequeños colectores, que seguían los cauces pluviales con descargas al mar, por tal motivo y en función de los proyectos ejecutivos existentes, la CAPAMA inició en 1997 la construcción de redes y colectores en esta zona, para cubrir las necesidades de 13 colonias con una superficie de 261 hectáreas, estando en proyecto en dicho año la planta de bombeo Nueva Era y la planta de tratamiento Pie de la Cuesta.

Fue hasta el año 2003 cuando, según una nota del periódico “El sur”, el alcalde en turno de Acapulco en septiembre de ese año, Alberto López Rosas, colocó la primera piedra de la planta tratadora de aguas residuales de Pie de la Cuesta, que serviría a unos 56 mil habitantes de las colonias abarcadas dentro del sector de Pie de la Cuesta.

Sin embargo, con la instalación de la planta tratadora en Pie de la Cuesta no se cubrió la necesidad de toda la zona, pues en notas de periódicos de años posteriores se describen constantes problemas en la infraestructura y la falta de drenaje. Hoy en día sigue habiendo zonas con viviendas sin drenaje (ver imagen 11).

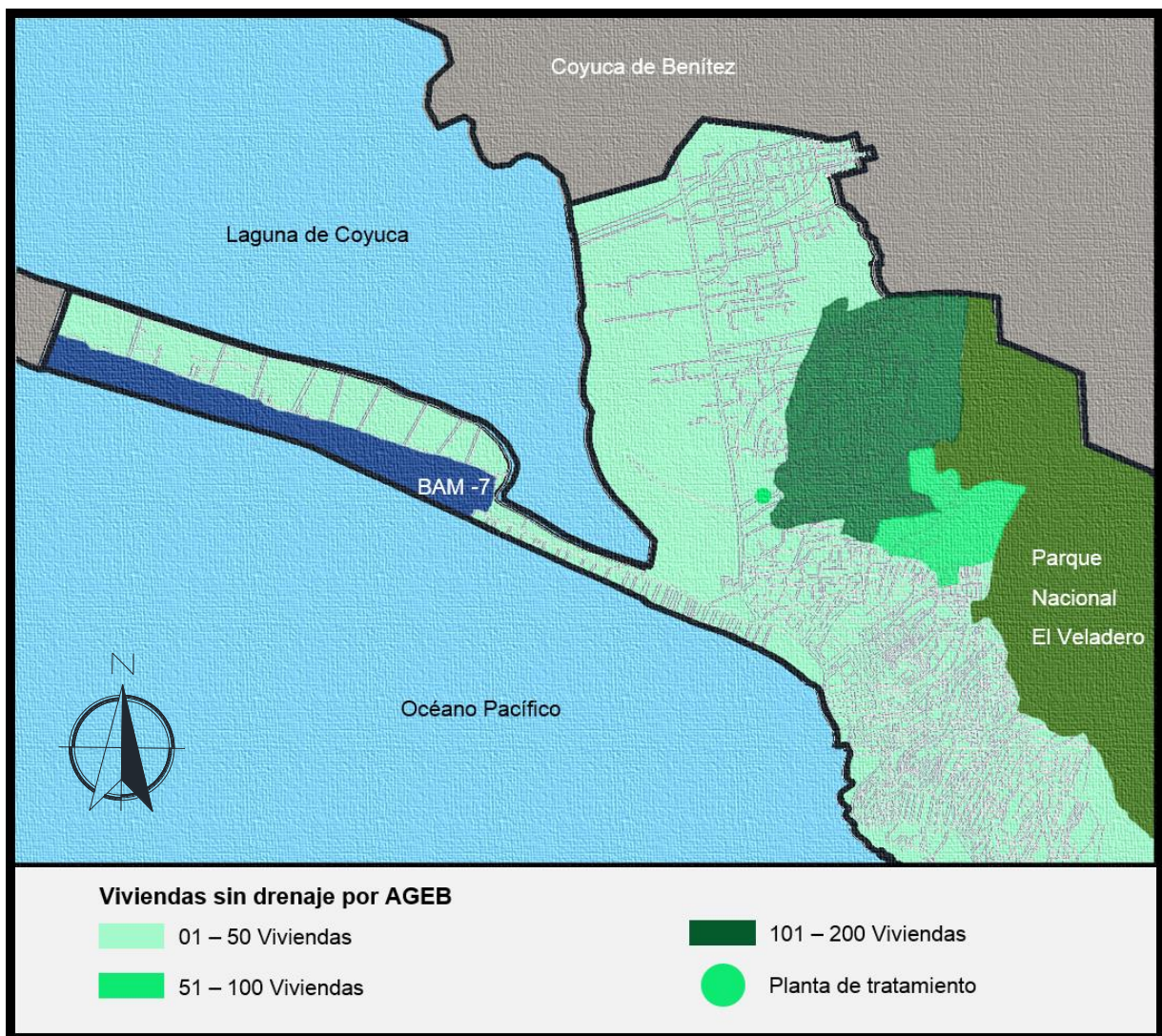


Imagen 11. Infraestructura de drenaje del sector de Pie de la Cuesta según el estudio a nivel de diagnóstico de la propuesta de Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: Elaboración propia.

Usos de suelo

Dentro del uso de suelo en el Sector de Pie de la Cuesta, al igual que los otros sectores, tiene una amplia diversidad de usos, sin embargo, el que predomina es el habitacional con un 67% de la superficie total, seguido del equipamiento con el 11%, y los baldíos con el 11% (ver imagen 12).

El uso de suelo turístico hotelero y turístico de servicios, predomina dentro del sector de Pie de la Cuesta, en la franja inicial de la Barra de Coyuca, y más disperso en el recorrido de esta; pero carece del uso turístico residencial a diferencia del sector diamante, al otro lado del puerto donde se han realizado desarrollos de condominios o residenciales dentro de las zonas turísticas.

Específicamente dentro de la franja turística en estudio se detecta también el habitacional como uso predominante pero *“destacando el habitacional mixto, debido a que la mayoría de los hoteles son de administración familiar, donde también viven los dueños, situación similar es la que se presenta con los restaurantes, que en muchos de los casos se encuentra dentro de los hoteles”* (Alcaraz, 2009, p. 59).

Este sector, a diferencia del resto de Acapulco, ha manifestado un crecimiento urbano lento y con poca diversidad de usos, es una de las zonas urbanas tradicionales, ubicado en una zona topográfica complicada por lo accidentado de su forma de relieve, y por las restricciones que le impone tanto la costa como la Laguna de Coyuca, como las áreas propensas a inundación contiguas a esta. No obstante, mantiene un crecimiento moderado con respecto al resto de Acapulco pero constante.

El Sector de Pie de la Cuesta ha mantenido un crecimiento natural moderado con una alta concentración habitacional y crecimiento de usos turísticos. Sin embargo, carece de centros de servicios, equipamiento especializado, convivencia y recreación, servicios financieros, bancarios y administrativos, lo que hace de este sector una zona relegada de la dinámica urbana y altamente dependiente de servicios de transporte urbano. La zona también, cuenta con áreas baldías de difícil aprovechamiento y de alto riesgo detectadas por protección civil.

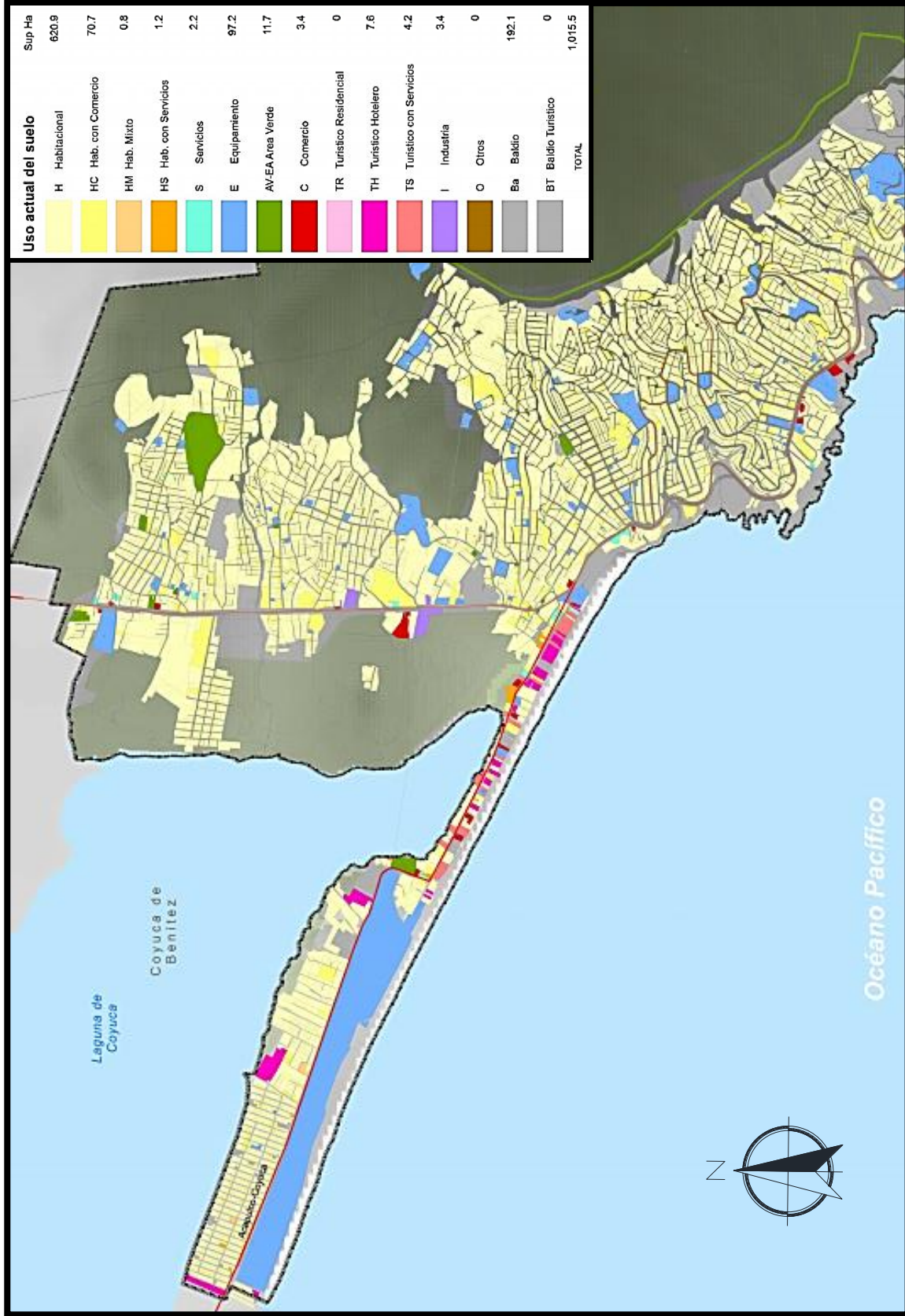


Imagen 12. Uso de suelo actual del sector de Pie de la Cuesta según el estudio a nivel de diagnóstico de la propuesta de Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 2015. Fuente: CEURA.

Según Rivas (2014), en la zona de la Barra de Coyuca, las actividades como la agricultura y ganadería han sido realizadas por tradición, pero debido a la caída de los precios del mercado han dejado de ser atractivas para los productores.

Por otro lado, dentro de un exhaustivo trabajo importante realizado sobre la Barra de Coyuca, donde se analiza y califica la zona según sus atributos y carencias, *“se detecta una cierta deficiencia de equipamiento e instalaciones para ofrecer servicios de alta calidad en las actividades turísticas que actualmente se llevan a cabo en las localidades... la calificación total de la infraestructura no es alta, sin embargo es aceptable”* (Rivas, 2014, p. 134).

A pesar de que el sitio tiene carencias en equipamiento, instalaciones e infraestructura requeridas para la prestación de servicios turísticos, existe una cierta actividad turística en las localidades, pues se aprovecha la promoción que hace el gobierno estatal de manera general y en ocasiones de forma específica, así como los esfuerzos de los mismos pequeños empresarios establecidos ahí. Lo cual se refleja en las visitas que algunos turistas hacen al sitio en forma específica, su estadía promedio varía desde una visita por el día, hasta estancias de fin de semana, aunque el gasto promedio en la región es reducido. Cabe hacer mención que también se ha logrado difundir la imagen del sitio gracias a su paisaje pues con frecuencia es usado para filmación de comerciales, algunos capítulos de telenovelas o películas (Rivas, 2014, p. 134).

Según resultados de la investigación mencionada, realizada bajo la ponderación establecida en la metodología aplicada de su evaluación, se observa que el mayor potencial de la zona es la riqueza de sus recursos naturales y culturales, que son su mayor fortaleza, sin embargo deberá trabajarse para mejorar su estado, preservarlos, conservarlos y en caso necesario trabajar en su recuperación. *“Por otro lado en la calificación de la demanda, aunque se observan algunas deficiencias en el equipamiento, en la organización e inclusive en la comercialización del producto, son componentes que pueden ser mejorados o implementados en caso de inexistencia”* (Rivas, 2014, p. 137).

3.4 Su crecimiento y desarrollo urbano

El proceso histórico de urbanización de Acapulco ha estado sujeto a la ocupación de propiedades sociales, lo que ha dificultado su aprovechamiento en forma planificada y territorialmente ordenada; paralelo al crecimiento del área urbana, se van ocupando tierras de propiedad social, como en el caso de Pie de la Cuesta, que entran en una fase de regularización muy lenta, habiendo colonias que se encuentran en proceso de regularización hoy en día.

A pesar que el Acapulco Tradicional, fue con lo que se dio a conocer este Destino turístico al mundo internacional, en las playas de Caleta y Caletilla, pronto empezó a florecer en forma simultánea otras zonas turísticas como Pie de la Cuesta que cuenta con 448 cuartos, según datos registrados en SEFOTUR. Los hoteles de Pie de la Cuesta son pequeños (la mayoría tiene menos de 20 habitaciones) y sencillos; los precios, moderados. Dos factores han salvado a Pie de la Cuesta del desarrollo a gran escala: la presencia de una base militar y su particularmente fuerte oleaje.

Pie de la Cuesta territorialmente se inició a reconocer y mencionar en la historia de la ciudad de Acapulco por la conexión que posee con el resto de la costa hacia el norte; significó un área de paso para arribar al centro de la ciudad que ya generaba un importante auge económico desde los años veinte; pues muchos de los nuevos pobladores que hicieron crecer Acapulco de manera significativa en muy poco tiempo, principalmente a partir de los años cuarenta, fueron campesinos provenientes de Costa Grande (Gomezjara, 1974, p. 128).

En cuanto a su aparición como destino de descanso Pie de la Cuesta *“inició su desarrollo urbano en los años veinte, en el lugar de paso entre el puerto y la Costa Grande, por lo que ahí se estableció el primer hotel llamado Viejo lugar de Tood en 1929, años después, en el camino a Pie de la Cuesta surgió a principios de la década de los treinta el Gracias a Dios”* (Alcaraz, 2009, p. 25). Es decir, su nacimiento se da justo después del despegue turístico que registra Acapulco con el auge de visitas turísticas a la zona tradicional del puerto, por el año 1927, donde tan solamente en dos años ya se habían construido 7 hoteles.

Según Alcaraz (2009), el primer recinto que funcionó como hotel en Pie de la Cuesta apareció en 1929, y de ese año hasta el 2008 se han construido un total de 31 hoteles; de los cuales la mayor cantidad de ellos se edificaron en las últimas tres décadas (ver tabla 1).

La mayoría de los hoteles cuentan con pequeñas albercas, mientras que las palapas de palmas secas resguardan a quienes descansan en la playa del radiante sol que le ha dado fama a todo el puerto. Un dato curioso acerca de estos recintos es que *“son de reciente creación, aun cuando algunos de los existentes surgieron desde los años cincuenta, por las características particulares de esta zona, con la presencia de ciclones y maremotos, lo que obliga a su reconstrucción”* (Alcaraz, 2009, p. 256).

Tabla 1. Hoteles construidos en Pie de la Cuesta hasta el 2008		
DÉCADA	CANTIDAD	PORCENTAJE
1929	1	3.20 %
1930-39	1	3.20 %
1940-49	0	0 %
1950-59	3	9.70 %
1960-69	3	9.70 %
1970-79	5	16.00 %
1980-89	6	19.40 %
1990-99	6	19.40 %
2000-08	6	19.40 %
TOTAL	31	100 %

Fuente: Alcaraz, 2009, p. 239.

Curiosamente en la década de los 40's no se construye ningún hotel en Pie de la Cuesta a pesar de que en 1945 fue inaugurado ahí el primer aeropuerto de Acapulco, que después se cambiaría hacia otro sector del puerto. El proceso de crecimiento en cuanto a la aparición de nuevos hoteles en la zona ha sido muy lento y no se ha visto influenciado por las etapas de altibajos que, en general, ha experimentado el puerto de Acapulco como destino turístico.

El surgimiento de los hoteles en la zona a través de los últimos 80 años no se compara con las otras zonas turísticas del puerto, pues Pie de la Cuesta siempre se ha caracterizado por mantener una afluencia turística no tan variante.

Pie de la Cuesta, aun cuando surgió desde los años veinte, nunca se ha saturado como la zona Tradicional y la Dorada, ello se debe a su lejanía con la infraestructura turística y con las otras zonas, también por la falta de promoción, por lo que se mantiene como un sitio tranquilo y ambiente pueblerino, han surgido pocos hoteles, pues cuenta con un total de 35 inmuebles destinados al hospedaje, que se distribuyen en los siguientes subgéneros: 26 hoteles, dos tráiler park, seis amueblados y una casa de huéspedes. Los recintos de alojamiento están conformados por edificios de uno, dos o máximo tres plantas, generalmente cuentan con amplios terrenos planos, a orilla de la playa y abundante vegetación. La mayoría son construcciones sencillas, con habitaciones y baño al interior, restaurante, alberca y estacionamiento” (Alcaraz, 2009, p. 247).

Pie de la Cuesta por encontrarse en las periferias del puerto, posee colonias y asentamientos de reciente creación; casi la mitad del territorio que ocupa actualmente ha surgido en los últimos quince años. Incluso los primeros establecimientos en forma, que se registraron en el sector de Pie de la Cuesta, son muy recientes en comparación con los asentamientos de la parte central del puerto.



Fotografía 4. Inicios de la construcción de la BAM-7.
Fuente: <https://www.facebook.com/PlayaPiedelaCuestaAcapulco>. Consulta: diciembre 2015.

Un apunte significativo acerca del desarrollo de esta zona, es la importancia que genera la carretera que cruza todo el sector de Pie de la Cuesta, por el establecimiento de equipamiento urbano a lo largo de ella; es una vía de acceso al puerto y pertenece al régimen federal, dentro del municipio de Acapulco se le llama carretera nacional Acapulco – Zihuatanejo; pero es solo un tramo de la carretera federal MEX 200, también conocida como carretera costera.

La carretera completa comunica importantes ciudades sureñas mexicanas de Tapachula y Tepic a lo largo de la costa mexicana del Pacífico, por lo cual es un eje importante de comunicaciones en la zona ya que cruza por 7 estados de la costa y la cual cuenta con varios desvíos a importantes centros de población y administrativos. Alrededor de los años 50's el tramo de *“la carretera Acapulco Pie de la Cuesta no estaba terminada y había partes donde se perdía el trazo de la misma, con tramos intransitables”* (Salgado, 2002, p.62).

Pie de la Cuesta experimenta un notable progreso en su importancia como zona semiurbana cuando, gracias al gran crecimiento poblacional de Acapulco y a la necesidad de un medio de transporte, es inaugurado ahí en 1945, el aeropuerto del Puerto de Acapulco teniendo éste un uso civil. *“El aeropuerto de Pie de la Cuesta operó como tal ocho años, del 1 de septiembre de 1946, hasta el 20 de diciembre de 1954”* (Salgado, 2007, p. 61).

Después debido al auge del puerto de Acapulco como destino turístico, la creación de varios hoteles y con la Avenida Costera inaugurada en 1947 por el presidente Miguel Alemán Valdés, fue necesario construir un aeropuerto más grande por lo que se proyectó un nuevo aeropuerto en Plan de los Amates, dentro del sector diamante; luego se amplió a internacional en el gobierno del presidente Gustavo Díaz Ordaz, que lo inauguró en 1967, con el nombre de Juan Álvarez.

Así el 23 de abril de 1955 se entregó el aeropuerto de Pie de la Cuesta a la Secretaría de la Defensa Nacional para que lo operara la Fuerza Aérea Mexicana con el nombre de Base Aérea Militar No.7 (BAM-7).



Fotografía 5. Vista aérea actual de la BAM-7.

Fuente: <https://www.facebook.com/Acapulcotoforever>. Consulta: diciembre 2015.

La existencia de una base aérea militar en la zona de Pie de la Cuesta limita de cierta manera la inversión privada, es por eso que los prestadores de servicios y negocios turísticos del lugar son en su gran mayoría de gente local.

Recientemente, un proyecto que el gobierno federal incluyó en la primera etapa del Plan Nuevo Guerrero, y que después de mucha controversia ha sido consumado en marzo del 2015, le da la oportunidad a esta zona de aumentar su valor en un sentido urbano y turístico. En un comunicado, la delegación de la SCT en Guerrero informó que la obra “ampliación a cuatro carriles de la carretera Mozimba-Pie de la Cuesta”, que inició en junio de 2007, cuenta con seis viaductos y un ancho de corona de 21 metros para alojar cuatro carriles de circulación en los que estiman tránsito promedio anual de más de 20 mil vehículos (ver fotografía 6). Según la SCT la obra se ha ejecutado bajo las normas y especificaciones técnicas establecidas en el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018.



Fotografía 6. Ampliación a cuatro carriles de la carretera Mozimba – Pie de la Cuesta. Fuente: Propia.

La obra influiría directamente sobre más de 722 mil habitantes de la zona poniente del puerto de Acapulco y del municipio de Coyuca de Benítez, así como a los miles de automovilistas que circulan por el corredor de la Costa Grande, reduciendo el índice de accidentes y los congestionamientos viales.

A partir de la culminación de este proyecto se comienza a notar más inversión tanto pública como privada hacia este sector de la ciudad. Además de la implementación de este importante proyecto, se detectan tres acciones más en una revisión del Diario Oficial de la Federación, son actividades urbanas que involucran una labor específica en el área de estudio y que se registran también en el diario dentro de los últimos años.

Primero la publicación de un acuerdo en enero de 2009 por el que se destina al servicio del Ayuntamiento del Municipio de Acapulco de Juárez, la superficie de 612.28 metros cuadrados de terrenos ganados al mar, ubicada en Acceso a Playa Pie de la Cuesta, Calle 7 (ver fotografía 7), poblado de Pie de la Cuesta, en el Municipio de Acapulco de Juárez, Estado de Guerrero, con el objeto de que la utilice para andadores y acceso público a playas.

Este hecho logró mejorar el funcionamiento turístico de la zona, pues como en todo el puerto los accesos a las playas suelen ser áreas muy codiciadas para ser aprovechadas por la actividad de comercio, y que muchas veces hasta se pretende privatizar. En un análisis preliminar del operativo de la Zona Federal Marítimo Terrestre (ZOFEMAT), integrado por los tres órdenes de gobierno, se corroboró que los principales problemas que presentan al menos 15 playas a todo lo largo de Acapulco son: el ambulante y la invasión de accesos federales por particulares, lo que obstruye el libre tránsito de los porteños y turistas.



Fotografía 7. Acceso público a la playa en Pie de la Cuesta. Fuente: Propia.

La segunda importante acción es el lanzamiento en el diario oficial de la federación de la licitación pública nacional, en febrero del 2014, para la modernización de la Carretera Acapulco Zihuatanejo, tramo Mozimba - Pie de la Cuesta, Str. Km. 6+780 al Km. 7+360, en una longitud de 0.6 Km., incluyendo un viaducto, ubicado en el Km. 6+840 (360.0 m.), mediante la construcción de terracerías, obras de drenaje, pavimentos, obras complementarias, obras inducidas, estructuras, señalamiento horizontal y vertical. Tal modernización se realiza unos pocos meses después de los estragos que origina el paso del huracán Manuel en el pacífico de México.

La última acción importante que registra el diario, se da en diciembre del 2014, con otra licitación pública nacional para la rehabilitación integral de la av. Principal fuerza aérea mexicana en Pie de la Cuesta, col. Pie de la Cuesta, Acapulco de Juárez, Guerrero; siendo la avenida que recorre toda la franja turística de la zona.

Para concluir este tercer capítulo, es de importancia mencionar que el desarrollo de Pie de la Cuesta, por encontrarse en las periferias de Acapulco, ha estado supeditado al crecimiento de la ciudad, y por ende su valor turístico no ha sido explotado ya que el enfoque de intervenciones hacia los polos turísticos consolidados dentro del puerto ha sido constante siempre en las mismas zonas.

El estudio científico o especializado sobre el potencial de la zona turística de Pie de la Cuesta, es en la actualidad un tema casi virgen, pues aunque la zona sí se considera dentro de los planes de la ciudad, no se ha implementado una atención especial; para comprobar esto, en el siguiente capítulo se exponen los planes y programas de Acapulco donde presenten alguna propuesta para la zona de estudio.

--- CAPÍTULO IV ---

Revisión de políticas urbanas

“La riqueza natural de Acapulco la constituye una magnífica bahía en anfiteatro, larga y profunda, pero protegida del mar abierto por una península y varias islas y bordeada por una playa arenosa de 13 kilómetros de longitud, a la cual el desarrollo ha anexado otra pequeña que va hasta revolcadero, en el sureste antes del aeropuerto...” (Ramírez, 1989, p. 137), así mismo sus playas como Barra vieja y Pie de la Cuesta, que se encuentran más alejadas del centro urbano, constituyen también una importante atracción de turismo en la ciudad. Debido a esto, en los años 90’s el puerto es dividido en zonas turísticas según su importancia y afluencia histórica del turismo: zona tradicional, zona dorada, zona diamante y zona de Pie de la Cuesta. La zona que se estudia en este trabajo no había sido reconocida como una zona turística más, sino no hasta hace unos pocos años.

Hay una evidente desigualdad entre las zonas turísticas, la Diamante está en proceso de crecimiento, por lo que es la que recibe el mayor recurso para la infraestructura turística y en donde el capital tiene más inversión, en la Dorada a pesar de que cuenta con importante equipamiento turístico, como los centro comerciales, restaurantes, discotecas, bares, el bongi, el jai alai y otros, lo que ayuda para retener a los turistas, tiene menos inversión para su mantenimiento y conservación, pero en la Tradicional existe un fuerte abandono, que se observa con el deterioro de las vialidades y el equipamiento, así como por la escasez del agua, el desperfecto constante del drenaje, la falta de servicios en la recolección de basura, lo que origina la presencia de basura en las calles y en espacios abiertos. A diferencia de Pie de la Cuesta, que recibe pocos turistas, por lo que hasta la fecha es una zona de poca infraestructura y equipamiento turístico, por lo que se mantiene con pocos recursos (Alcaraz, 2012, p.32).

Es por eso que en este capítulo se realiza una revisión de los planes y programas en pro del desarrollo urbano y fomento turístico de la zona de estudio; pero todo a partir de que la franja de Pie de la Cuesta es considerada como una cuarta zona turística dentro del consolidado puerto de Acapulco. Del mismo modo, se analiza la propuesta de la actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez Guerrero del 2015 con la finalidad de analizar qué cambios hubo referentes solamente a la zona de estudio de esta investigación.

Por otra parte se revisan también los planes de gobierno en sus tres niveles (federal, estatal y municipal), de al menos los últimos diez años, para detectar las estrategias, metodologías y/o planteamientos que se hayan utilizado para el desarrollo urbano hasta ahora y que tengan que ver con la planeación urbana específicamente; esto con la finalidad de detectar el modo de la forma en que se realizan estos planes y saber si en realidad se toma en cuenta a la sociedad.

4.1 Intentos de planeación en la zona

La zona turística del Anfiteatro, Pie de la Cuesta y Zona Diamante cuentan con reserva para instalaciones y servicios turísticos, por lo que se han planteado algunos planes y programas para la organización de este territorio. Algunos solamente quedan en propuesta y en otras ocasiones se ha apostado por un desarrollo detonador proponiendo planes parciales como pasa en la zona diamante.

A nivel urbano predomina la supuesta planeación por zonas y usos, donde no se hace referencia a las relaciones entre las actividades turísticas y otros usos, la competencia en la ocupación del suelo, etc. más aun, la planeación oficial que ha desarrollado FONATUR, ha contribuido a reforzar la imagen de actividades turísticas independientes del resto del centro de población, con una segregación evidente para cortar interacciones “nocivas” para la imagen del lugar (Ramírez, 1989, p. 69).

El registro histórico de la planeación de Acapulco es un tema muy amplio, no tanto por la cantidad de propuestas de planeamiento que ha habido desde la aparición de la ciudad, si no por los acontecimientos que han suscitado entorno a la elaboración y ejecución de éstos. Salgado (2002), en su excepcional trabajo “Políticas Urbanas de Acapulco” enmarca muy detalladamente la historia del puerto de Acapulco, referente a su planeación urbana, en un rango de fechas muy amplio.

Lo que esta parte de la investigación extrae de ese trabajo es la identificación de los planes o programas que plantean y/o propician una perspectiva de desarrollo hacia el sector de Pie de la Cuesta.

Es a partir de los 50's cuando los planes de Acapulco empiezan a considerar a la zona de estudio en sus contenidos. Primeramente, en 1950 se proponía a la Laguna de Coyuca como lugar ideal para pesca dentro del **Plano Regulador de Acapulco 1950** desarrollado por el Arq. Mario Pani; donde además, en las inmediaciones de la Laguna se planteaba una actividad agroindustrial.

Nada de esto se realiza por que ese Plan regulador quedó solamente como propuesta; lo interesante de su planteamiento, es que exponía la necesidad de desarrollar a Acapulco como una ciudad con actividades portuarias y agroindustriales, y no solamente turísticas.

En el **Plano Regulador de Acapulco 1960** elaborado por el Arq. Enrique Cervantes, solamente se plantea como oportunidad para el desarrollo de la zona de Pie de la Cuesta, la construcción de accesos de llegada a Acapulco desde Zihuatanejo; de haberse realizado esa propuesta, hubiera implicado sin duda una activación de la parte de Pie de la Cuesta, pues es el paso entre Acapulco y Costa Grande, donde ya en esas fechas se habían establecido algunos pequeños hoteles o casas de huéspedes. En general el plan se basó más en la reglamentación de la zonificación, el desarrollo turístico de las zonas tradicional y dorada, y el crecimiento hacia Puerto Marqués.

El **Plan Acapulco de 1970** expedido por la Secretaría de Patrimonio Nacional, presentaba dentro de su planteamiento crear nuevos centros turísticos en la ciudad, pero nada concreto para Pie de la Cuesta. Este plan tuvo como objetivos prioritarios atender el asunto del crecimiento desmedido de la ciudad, resolver a corto plazo el problema de los asentamientos irregulares y realizar la salubridad de la bahía y de la ciudad.

En los años 80's surge el **Plan de Acciones Básicas** bajo la promoción de FIDACA, que entre lo más relevante que proponía hacia el sector en estudio era una vialidad de Acapulco hacia Pie de la Cuesta; también se hablaba del desarrollo de la ciudad de Acapulco hacia el oeste por la zona costera, pero nada en específico para la franja turística de Pie de la Cuesta aún. En esta ocasión sí se realiza lo que planteaba y se construye el tramo de vialidad Acapulco – Pie de la Cuesta.

Inmediato a esto, se crea el **Plan Director Urbano de Acapulco 1982** dentro del ayuntamiento de Acapulco, bajo la dirección de la subsecretaría de asentamientos humanos; donde se presenta una estructura urbana planeada y estrategias generales definidas en un plano único. Lo propuesto para Pie de la Cuesta se muestra en la imagen 13, y de esto nada se realizó como se expuso. Planteaba entre lo más destacable, un desarrollo turístico restringido a lo largo de todo el litoral de la zona incluyendo la franja de Pie de la Cuesta; así como un Plan parcial de zonas federales.

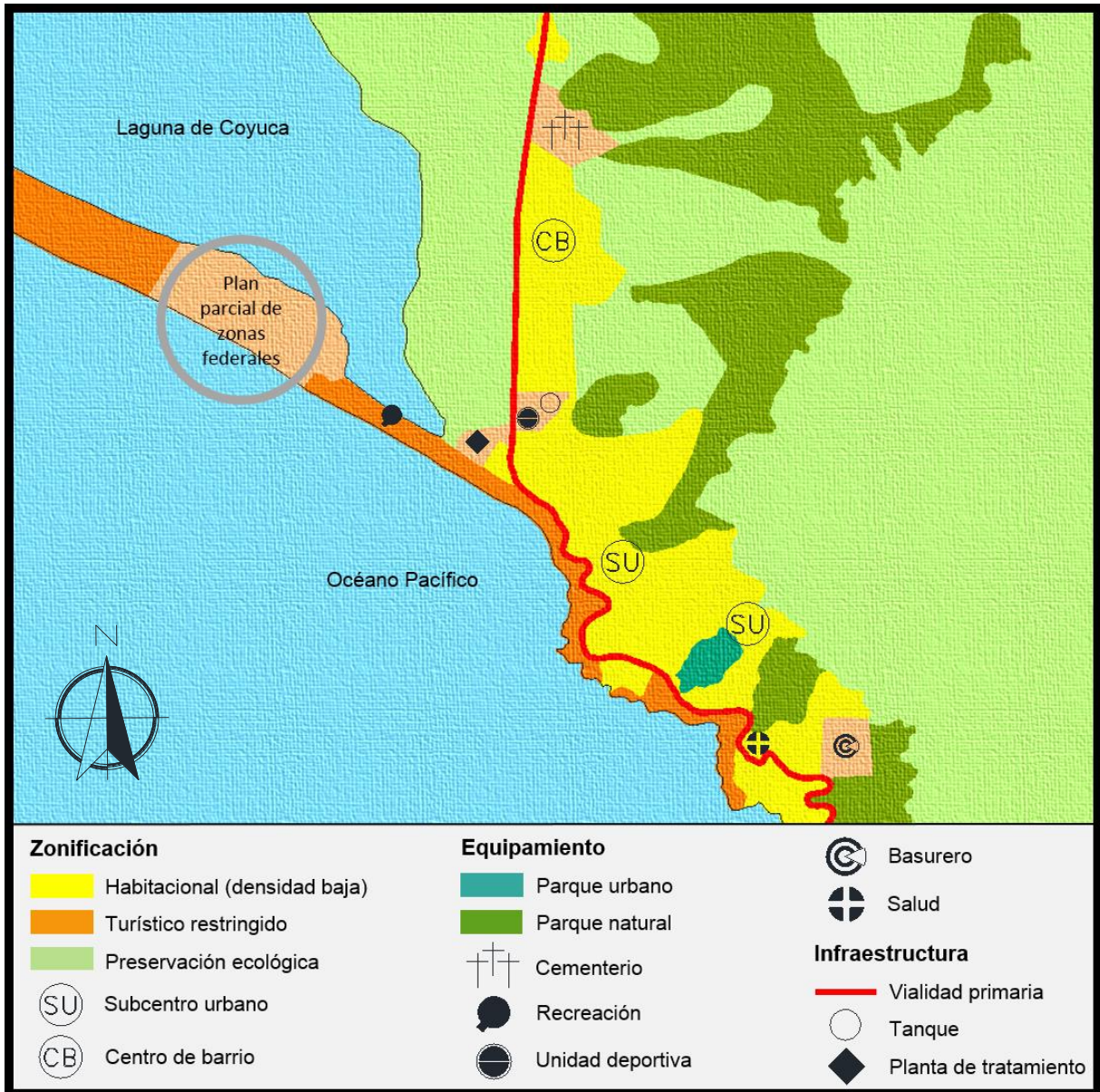


Imagen 13. Propuestas para Pie de la Cuesta según Plan Director Urbano de Acapulco 1982. Fuente: Elaboración propia con información del Plan de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Gro. 1982.

Más tarde en el **Plan Director de Acapulco Guerrero 1987** presentado por el ayuntamiento de Acapulco, dentro de su apartado de urbanización se declara zona de reserva al sector de Pie de la Cuesta, y se establece que esa misma zona contará con un subcentro urbano y seis centros de barrios, para complementar al plan anterior. A partir de ese momento se empiezan a considerar acciones urbanas importantes hacia la zona de estudio, principalmente porque esta zona poniente empieza a significar un sector de la ciudad con tendencia a crecimiento, donde ya se registraban asentamientos en zonas no aptas para su desarrollo.

Por ello, el nuevo **Plan Director Urbano: Acapulco de Juárez 1993** elaborado también por el ayuntamiento, dictamina que el área de Pie de la Cuesta queda sujeta a las políticas de conservación, se promueve su desarrollo y se le diagnostica el sector con mayor aptitud urbana y turística para abrir al desarrollo. También durante la operación de ese Plan se instala un sistema integral de red hidrosanitaria para Pie de la Cuesta.

Se planteó diez años después, un plan que propone activar el desarrollo del turismo en toda la ciudad de Acapulco; para Pie de la Cuesta el **Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003** dirigido por FONATUR contiene el objetivo de que el turismo pernocte en la zona buscando relación y contacto con la naturaleza; se desarrollen villas, cabañas, hoteles de baja densidad y Spa´s; se mejore el acceso carretero; que haya mejor calidad de los servicios y que se instale una base de guías especializados; así como una acción para el control de emisión de desechos a la Laguna y se mejore su saneamiento.

Los productos que según el plan pueden tener un desarrollo competitivo en el corto plazo en Pie de la Cuesta junto con la parte de Coyuca, colindando con Acapulco, son: la observación de aves, el kayakismo y los talleres gastronómicos en la Laguna de Coyuca; para los productos de kayakismo y observación de aves se propone la creación de un comité que maneje los embarcaderos destinados la práctica de estas actividades; integrado por operadores de botes de la Laguna y los gobiernos de los municipios de Acapulco y Coyuca, para manejar los recursos que se hayan destinado al proyecto (ver tabla 2).

Tabla 2. Productos turísticos para Pie de la Cuesta			
Producto turístico	Procedencia del recurso	Administración del recurso	Requerimientos para hacer el producto competitivo
<i>Ecoturismo, Turismo de aventura y Turismo rural</i>			
Observación de aves	Gobiernos municipales (Coyuca y Acapulco) Pequeños empresarios de la zona FONAES	Comité de botes no impulsados por motor de la Laguna de Coyuca	<ol style="list-style-type: none"> 1.- Mejorar el acceso a la zona de la Laguna 2.- Establecer las rutas y los periodos de anidación 3.- Contar con guías especializados y certificados para la observación de aves 4.- Embarcaciones tipo canoa que no sean impulsadas por motor 5.- Elaborar un folleto con las aves de la zona que se proporcione al turista 6.- Un embarcadero especial para la salida de los botes
Kayakismo	Gobiernos municipales (Coyuca y Acapulco) Pequeños empresarios de la zona FONAES	Comité de botes no impulsados por motor de la Laguna de Coyuca	<ol style="list-style-type: none"> 1.- Mejorar el acceso a la zona de la Laguna 2.- Establecer zonas para la práctica del Kayak (señalizar en la Laguna las zonas para el uso del kayak) 3.- Contar instructores especializados 4.- Crear un club donde se rente el equipo que cuente con servicios (sanitarios, de alimento, entre otros) 5.- Establecer un puesto con salvavidas para monitorear los kayaks
Talleres gastronómicos	Gobiernos municipales (Coyuca y Acapulco) Empresarios restauranteros de las respectivas zonas FONAES	Empresarios restauranteros locales	<ol style="list-style-type: none"> 1.- Desarrollar un restaurante con el propósito de ser taller 2.- Contar con cocineros reconocidos de cocina local 3.- Determinar las rutas de proveeduría de materia prima de calidad 4.- Programa de marketing entre turistas 5.- Señalizar adecuadamente la localización del taller

Fuente: Elaboración propia con información del Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003.

El mismo plan propone un circuito turístico en Pie de la Cuesta – Laguna de Coyuca, donde las acciones necesarias para hacer posible la integración de un circuito turístico en la zona, deben provenir en su mayoría del sector público (gobiernos federal, estatal y municipal), toda vez que deben ser los promotores de la inversión.

Las especificaciones de los requerimientos para desarrollar el circuito turístico en esta zona, de acuerdo al presente Plan se muestran en la tabla 3.

Tabla 3. Requerimientos para desarrollar un circuito turístico en Pie de la Cuesta-Laguna de Coyuca	
Concepto	Requerimientos
Recursos	Realizar un inventario de recursos
Infraestructura	Mejorar accesos carreteros Mejorar los muelles de embarque Mejorar la cobertura de alumbrado público
Servicios	Servicios médicos, de salvamento y primeros auxilios en las comunidades laguneras Servicio de guías e instructores especializados Servicios sanitarios Patrullaje policial acuático
Equipamiento	Observatorio de aves en la Isla de los Pájaros Dotar a las embarcaciones que prestan servicios turísticos de salvavidas y radio civil Canoas (no impulsadas por motor) para la observación de aves
Atractivos	Desarrollo de eco-balnearios Club de kayakismo público Club de esquí acuático público Club ecoturístico

Fuente: Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003.

Las acciones de mediano y largo plazo que debe emprender el sector público, según el plan son reservar áreas para la instalación de Tráiler Parks y campamentos, realizar saneamientos periódicos y liberación de lirio a la Laguna e instalar un eco-balneario y un centro de acopio para turistas con servicios sanitarios, alimenticios, entre otros.

Por su parte, las acciones emergentes que deberá emprender el sector privado son las de contribuir con la no contaminación de la Laguna, especialmente de desechos sólidos, no perpetrar abusos contra los turistas, capacitarse y promover la capacitación entre sus socios y colaboradores, proporcionar mano de obra al sector público para mejorar la imagen urbana de las comunidades. De la misma manera el plan destina al sector privado las tareas de cumplir con el Programa de reciclamiento de embarcaciones, desarrollar clubes de productos con empresarios locales o foráneos, delimitar las rutas para kayaks, canoas, esquí acuático y otras actividades, crear un fideicomiso con aportaciones de los empresarios para emprender proyectos que favorezcan a toda la zona.

Las acciones que se emprendan en la zona deben procurar la conservación del medio ambiente y el entorno ecológico de la zona, respetando el uso de suelo de baja densidad.

La imagen 14 muestra la ubicación de las acciones y los proyectos detonadores más relevantes que este Plan Sectorial propone, y que son los de mayor prioridad para la Zona de Pie de la Cuesta. Una acción estratégica que el plan maneja es la transformación de la localidad de Pie de la Cuesta en un Subcentro Urbano – Turístico para lograr disminuir los traslados al centro urbano de la ciudad.

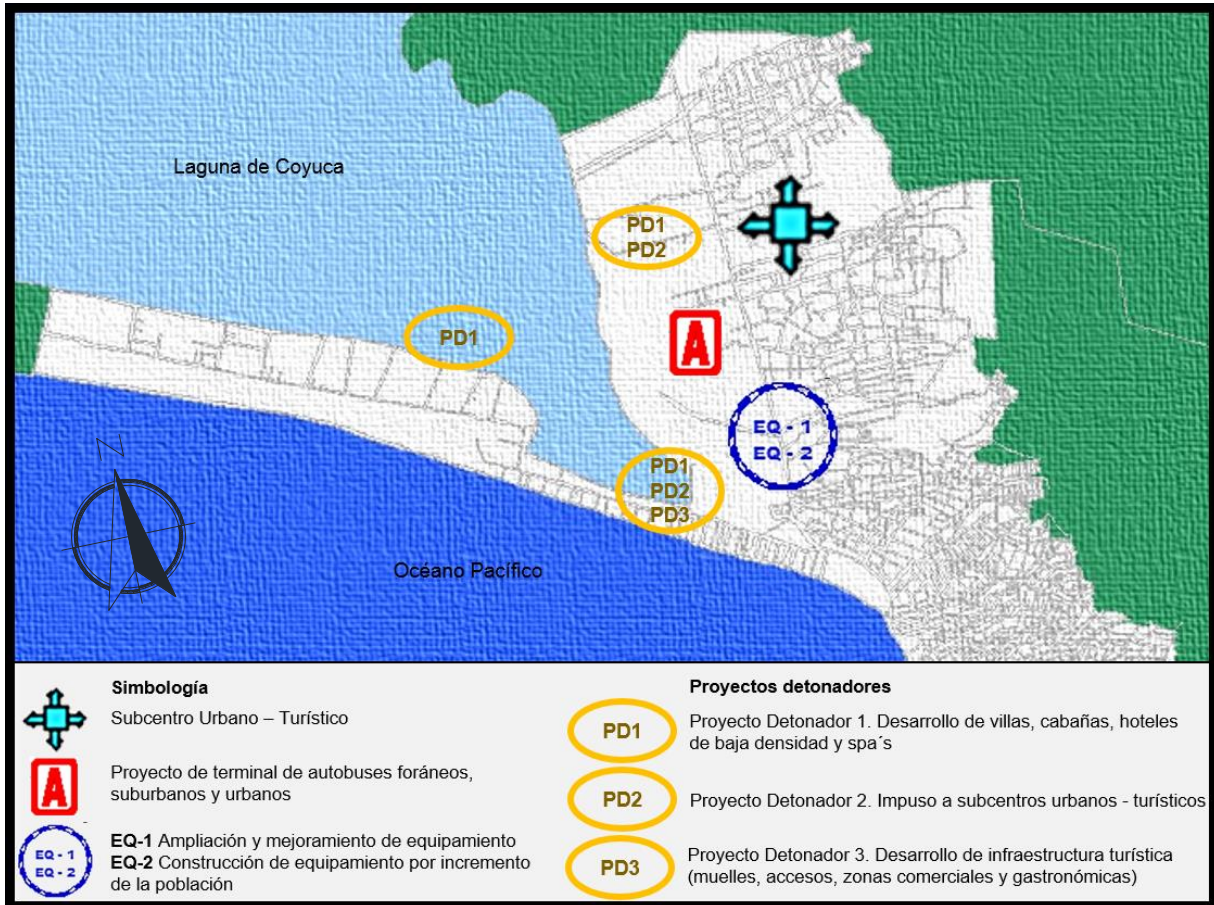


Imagen 14. Ubicación de propuestas de mejoramiento en Pie de la Cuesta según Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003. Fuente: Elaboración propia con información del Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003.

En Resumen, el plan propone el desarrollo de actividades urbanas y productos turísticos en la Zona de Pie de la Cuesta y la Barra de Coyuca agrupados en tres rubros: desarrollo turístico, imagen urbana y desarrollo urbano (ver tabla 4). Fue muy poco lo realizado físicamente por este plan, y lo que se ha logrado se ha hecho deficientemente. Las acciones que se ejecutaron bajo directrices de este plan, no trascendieron y pasaron prácticamente desapercibidas.

Tabla 4. Resumen de propuestas de mejoramiento en Pie de la Cuesta – Barra de Coyuca		
Mejoramiento de Pie de la Cuesta -Barra de Coyuca	Desarrollo turístico	<ul style="list-style-type: none"> •Desarrollo de villas, cabañas, hoteles de baja densidad y Spa´s •Desarrollo de clubes de productos ecoturísticos y guías especializados •Desarrollo de infraestructura turística (muelles, accesos, zonas comerciales y gastronómicas)
	Imagen urbana	•Accesos y áreas adyacentes a la playa
	Desarrollo urbano	•Subcentro Urbano-turístico y Urbano en Pie de la Cuesta sobre vialidad a Ixtapa y El Conchero

Fuente: Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003.

Más tarde, en el año 2005 se presenta un Programa de gobierno de nivel estatal que pretende maximizar el potencial turístico de la Costa Grande de Guerrero, implementando un corredor turístico Acapulco – Zihuatanejo que se desarrollara a lo largo de 230 kilómetros sobre la costa del Pacífico, representado así, un gran impulso en el progreso económico y social de la región a partir de la actividad turística, en virtud de la variedad de atractivos naturales y potencialidad que posee, para la atracción de diversos segmentos potenciales de mercado; el **Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco –Zihuatanejo de la Costa Grande del Estado de Guerrero** al que se hace referencia, dirigido también por FONATUR, plantea como determinante para su desarrollo la dotación de infraestructura de acceso y de fortalecimiento de enlaces carreteros regionales que faciliten el tránsito de personas y mercancías a lo largo del Corredor.

En este sentido, Pie de la Cuesta es la parte de Acapulco más impactada por todo lo que planea este programa, pues se propone primeramente la construcción de un libramiento, a partir de la Autopista del Sol hacia el municipio de Coyuca de Benítez, y una autopista que vincule todo el corredor.

Dentro de las vertientes ambiciosas del programa, Pie de la Cuesta junto con la zona que tiene que ver con la Laguna de Coyuca, entran en una estrategia planteada como el Programa de Apoyo a Destinos Actuales, que pretende fortalecer las zonas que ya tienen un antecedente turístico, principalmente con la creación de cuartos en cantidades consideradas. De la misma manera, se propone crear en Pie de la Cuesta dos unidades ecoturísticas y recorridos ecoturísticos dentro de la Laguna.



Imagen 15. Ubicación de propuestas en Pie de la Cuesta – Laguna de Coyuca según el Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco –Zihuatanejo de la Costa Grande del Estado de Guerrero. Fuente: Elaboración propia con información del Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco –Zihuatanejo de la Costa Grande del Estado de Guerrero

De manera específica, los proyectos turísticos propuestos en la zona de Pie de la Cuesta y la Laguna de Coyuca son un sistema de navegación lacustre y ordenamiento de actividades acuáticas en la Laguna de Coyuca; la renovación de flota recreativa y de pesca comercial, muelles y embarcaderos; una base de mantenimiento de equipo náutico y desarrollo inmobiliario (ver imagen 15).

Además, esta unidad turística de Pie de la Cuesta - Laguna de Coyuca, está orientada a tres principales desarrollos según el Programa:

1. Desarrollo turístico recreativo ocupando la aeropista militar.
2. Programa de revitalización del equipamiento turístico Barra de Coyuca, esto implica llevar a cabo el proyecto de renovación de la flota recreativa y de pesca comercial, muelles y embarcaderos, así como el ordenamiento de actividades acuáticas.
3. Desarrollos inmobiliarios habitacionales de interés medio y medio alto con frente de agua y subcentro urbano, estos desarrollos podrán disfrutar un sistema de navegación.

En cuanto a proyectos urbanos se plantean el libramiento a Coyuca como vialidad primaria, la construcción de accesos a nuevos desarrollos habitacionales y la base naval y helipuerto. De todas las vertientes del programa, nada concreto y regulado se ha realizado hasta la fecha que pueda detectarse.

Más recientemente la Universidad Autónoma de Guerrero crea en conjunto con la Secretaría de Turismo, un **Estudio de Competitividad Turística del Destino Acapulco de Juárez Gro.**, el cual se integra al procedimiento implementado por el gobierno federal en su Plan Nacional de Desarrollo de la creación de Agendas de Competitividad de los Destinos Turísticos de México 2013 – 2018; las cuales, a su vez, tienen por objeto establecer un plan de acción que impulse la innovación de la oferta turística y aumente la competitividad del sector en 44 lugares estratégicos del país.

Dentro de este vasto estudio se proponen ejercicios para Pie de la Cuesta en pro de su etapa de desarrollo turístico que incluye un portafolio de proyectos de inversión, necesarios para cubrir las necesidades básicas del lugar, con el fin de hacerlo más novedoso, competitivo, moderno y atractivo para las nuevas corrientes tendenciales del turismo; según las metas del estudio, la intención de estas acciones es la de activar la economía local de este sector, para con ello reactivar los ejercicios turísticos de toda la ciudad.

Lo que se propone a manera de compromiso en la zona de Pie de la Cuesta es la reactivación de su playa y la Laguna de Coyuca, para fomentar un corredor turístico y de conservación en el lugar; dotándola y mejorando los servicios públicos e infraestructura de calidad y promoviendo el Ecoturismo, todo en coordinación por parte de las autoridades y los microempresarios turísticos del lugar (ver tabla 5).

Tabla 5. Acciones propuestas para Pie de la Cuesta según el Estudio de Competitividad Turística del destino Acapulco Gro.			
Proyecto	Acciones	Responsables	Avances
Reactivación de la Playa Pie de la Cuesta y Laguna de Coyuca como corredor turístico y de conservación	Reactivar todos los servicios públicos, como una alternativa de conservación ecológica de la playa y su Laguna, para la promoción del Ecoturismo	SECTUR, Secretaría de Economía. SEFOTUR, Gobierno Municipal, microempresarios turísticos del área	Foros de competitividad con prestadores de servicios turísticos y restauranteros del lugar, como indicador del análisis FODA
	Dotar de servicios públicos e infraestructura turística de calidad por parte de las autoridades y microempresarios turísticos del lugar	SEDSOL FEDERAL SEMARNAT PROFECO SEDATU CONANP	Planeación de proyectos estratégicos, por parte de los microempresarios, con el apoyo de las autoridades municipales, estatales y federales

Fuente: Estudio de Competitividad Turística del Destino Acapulco de Juárez Gro.

Dentro de las recomendaciones en vialidad de la Agenda, se propone en Pie de la Cuesta la creación de una terminal de autobuses, así mismo reactivar la zona estableciendo en los alrededores parques recreativos, culturales, deportivos y educativos de clase mundial con visión sustentable.

El portafolio de proyectos de inversión en el destino turístico de Acapulco consignados para la zona de Pie de la Cuesta son la construcción de muelles y caminos de madera para el turismo de naturaleza en una parte de la Laguna de Coyuca; la creación de un módulo de información y promoción de los recorridos en lancha y caminos en la Laguna; la construcción de una planta de tratamiento de agua residuales y la reparación del sistema de drenaje existente en malas condiciones (ver tabla 6). De igual manera, nada específico de relevancia ha sido desarrollado hasta ahora dentro de lo estipulado en este plan.

Tabla 6. Portafolios de proyectos para Pie de la Cuesta según el Estudio de Competitividad Turística del Destino Acapulco de Juárez Gro.								
proyecto	Descripción	Localización	Producto	Factibilidad	Problemas a resolver	Acciones a realizar	Metas	Agentes involucrados
Construcción de caminos de madera	Muelles y caminos de madera para el turismo de naturaleza en una parte de la Laguna de Coyuca	Pie de la Cuesta (orilla de la Laguna)	Ambiental	Este destino es muy concurrido por el turismo de naturaleza	Contribuirá a promover a este destino de playa y generará más empleo	Se construirán caminos de madera sobre la orilla de la Laguna y un muelle para embarcaciones	Beneficiará a prestadores de servicios turísticos	SECTUR, SEDATU, CONANP, SEMARNAT
Módulo de información	Módulo de información y promoción de los recorridos en lancha y caminos en la Laguna	Av. Principal de Pie de la Cuesta	Información	Debido a la tardanza de la construcción de la Avenida es recomendable mucha difusión	La mala imagen y difusión de este destino	Se promoverá este destino de playa	Mayor afluencia turística	SECTUR y municipio
Construcción de una planta tratadora de aguas negras	Construir una planta de tratamiento de aguas residuales	Entrada principal de Pie de la Cuesta	Ambiental	Evitará la contaminación de la Laguna	Se reducirá la contaminación de la Laguna	Se canalizarán todos los residuos de hoteles y restaurantes	Sustentabilidad ambiental	CONAFUA, gobierno estatal y municipal
Fortalecimiento de sistema de drenaje	Reparación del sistema de drenaje existente en malas condiciones	Pie de la Cuesta	Ambiental	Cuenta con un sistema de drenaje en malas condiciones y deteriorado	Evitará inundación en tiempo de lluvia y se solucionará un problema ambiental	Se reforzará todo el sistema de drenaje	Sustentabilidad ambiental y turística	Gobierno estatal y municipal

Fuente: Estudio de Competitividad Turística del Destino Acapulco de Juárez Gro.

Estos son los planes y programas que incluyen en su contenido acciones para el desarrollo del sector de Pie de la Cuesta, la mayoría de las propuestas van dirigidas al ámbito turístico como prioridad. Cabe mencionar que la presente investigación no muestra aquellos planes que nunca llegaron a exponerse de forma oficial, pero que sí se dieron a conocer de algún modo.

Las estrategias y acciones propuestas para Pie de la Cuesta en los últimos documentos, tienen en común la intención de desarrollar turísticamente la zona, pero solamente mediante mejoramientos o remodelaciones en su mayoría, además de proponer intervenciones como el impulso de programas que se lleven a cabo en el lugar, pero sin explicar la metodología de su aplicación.

En todos los casos arriba analizados, las acciones que se proponen para su ejecución dentro de la zona de Pie de la Cuesta representan solo una parte de estos trabajos de planeamiento donde se le considera; no ha habido un plan especial para la zona de estudio, donde se pueda mencionar con mucho más detalle las propuestas que el lugar amerita.

4.2 Análisis de la actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano de Acapulco de Juárez, Guerrero del 2015

El Plan Director Urbano de la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez, Gro. de 1999 es el que rige actualmente el desarrollo urbano de la zona metropolitana de Acapulco; y es la actualización del Plan Director de Acapulco de 1993 mencionado en el apartado anterior de esta investigación. En el presente año 2015 se propone una nueva actualización del Plan Director, por lo que en esta sección se propone hacer un análisis y una comparativa de esa propuesta con el Plan actual, todo enfocado al área de estudio.

Es importante señalar que este tema es actualmente muy controversial, se ha dicho que la actualización está en proceso de autorización y que solo es cuestión de protocolos administrativos o de gabinete para que sea aprobado; por otro lado los gremios que atañen a cuestiones urbanas en Acapulco han manifestado su inconformidad ante el H. Ayuntamiento y hasta se han presentado documentos donde se recalcan errores o incongruencias en la actualización del Plan Director Urbano de Acapulco; la realidad es que hasta ahora es solo una propuesta que en estos momentos se está analizando para su aprobación.

El documento como tal está totalmente terminado y se encuentra en el portal de la página gubernamental oficial de Acapulco, abierto al público para su consulta. En general la propuesta de actualización ha sido muy criticada por que se asegura que claramente está sujeta a interés inmobiliarios, no corresponde a una planeación de carácter metropolitano y contiene incongruencias que según los estudiosos no pertenecen a la realidad urbana de Acapulco.

Lo rescatable de la actualización es la intención de activar económicamente las zonas más alejadas del puerto, dotándolas de infraestructura y equipamiento no necesariamente turístico, para desenfocar el centro urbano de Acapulco como la única importante fuente activa de derrame económico para los habitantes de la ciudad; y de esta manera evitar la concentración y los masivos traslados por parte de la población, que generan significativos conflictos urbanos, económicos y sociales en el lugar.

Hablando particularmente de Pie de la Cuesta, existen algunas diferencias entre las propuestas para esta zona del Plan director vigente y su posible actualización; primeramente en las áreas de actuación el Plan vigente identifica un potencial de desarrollo en la parte de Pie de la Cuesta por donde pasa la carretera nacional Acapulco – Zihuatanejo; propone un mejoramiento urbano en zonas ya urbanizadas, solamente en aquellas más alejadas a la carretera; y promueve también un rescate ecológico en las zonas de manglares y cercanas a la Laguna (ver imagen 16).

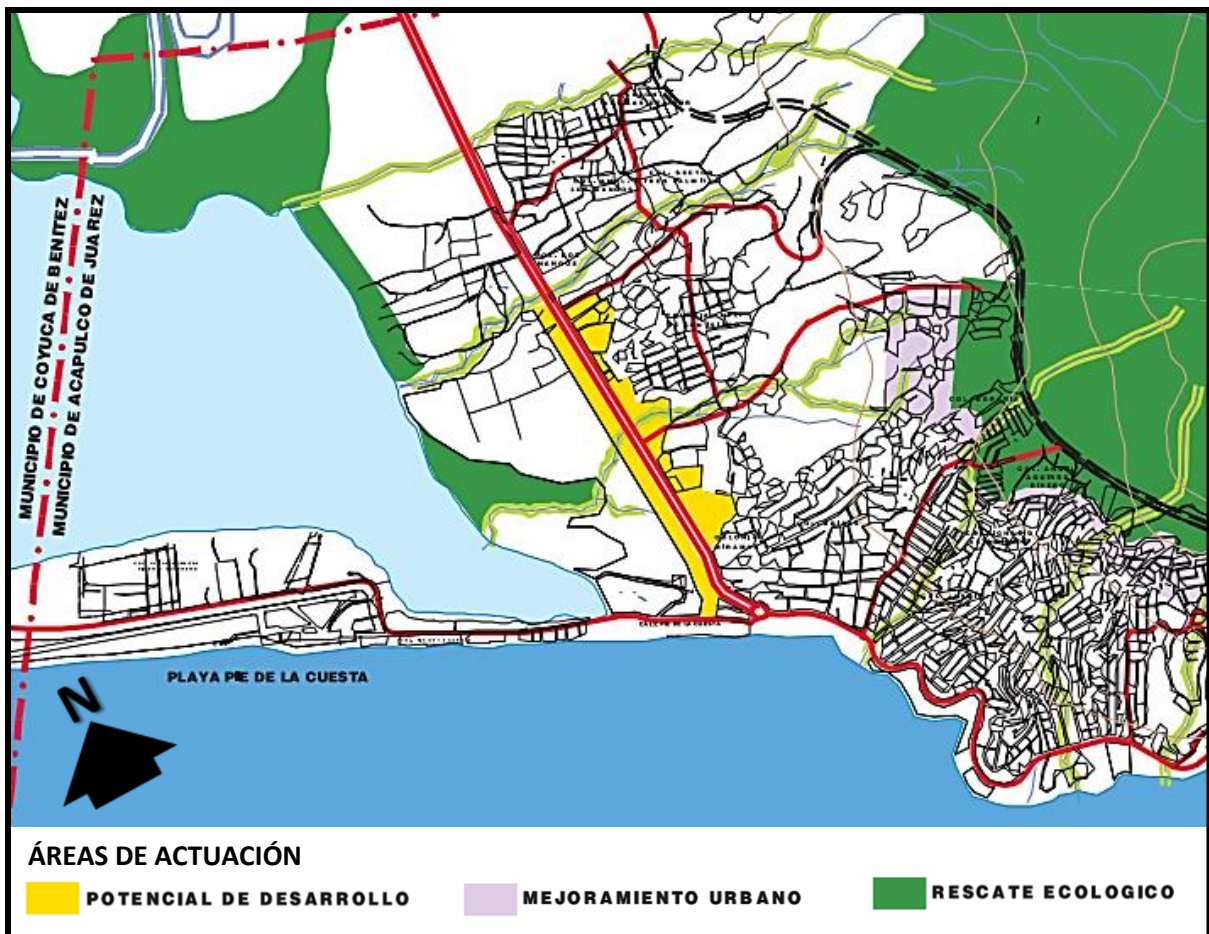


Imagen 16. Áreas de actuación en el sector de Pie de la Cuesta según Plan Director de Acapulco vigente. Fuente: Plan Director Urbano de la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez, Gro 2001.

Por otro lado, la actualización propone las zonas de crecimiento urbano de Pie de la Cuesta en la parte colindante con el municipio de Coyuca; una área de mejoramiento urbano mucho mayor al plan vigente, que abarca las colonias más consolidadas del sector, el trayecto de la carretera nacional y gran parte de la franja turística.

También promueve, al igual que el plan vigente las zonas de preservación y conservación, pero en mayor superficie, a lo largo de toda la orilla de la Laguna de Coyuca y no solamente en los manglares (ver imagen 17).

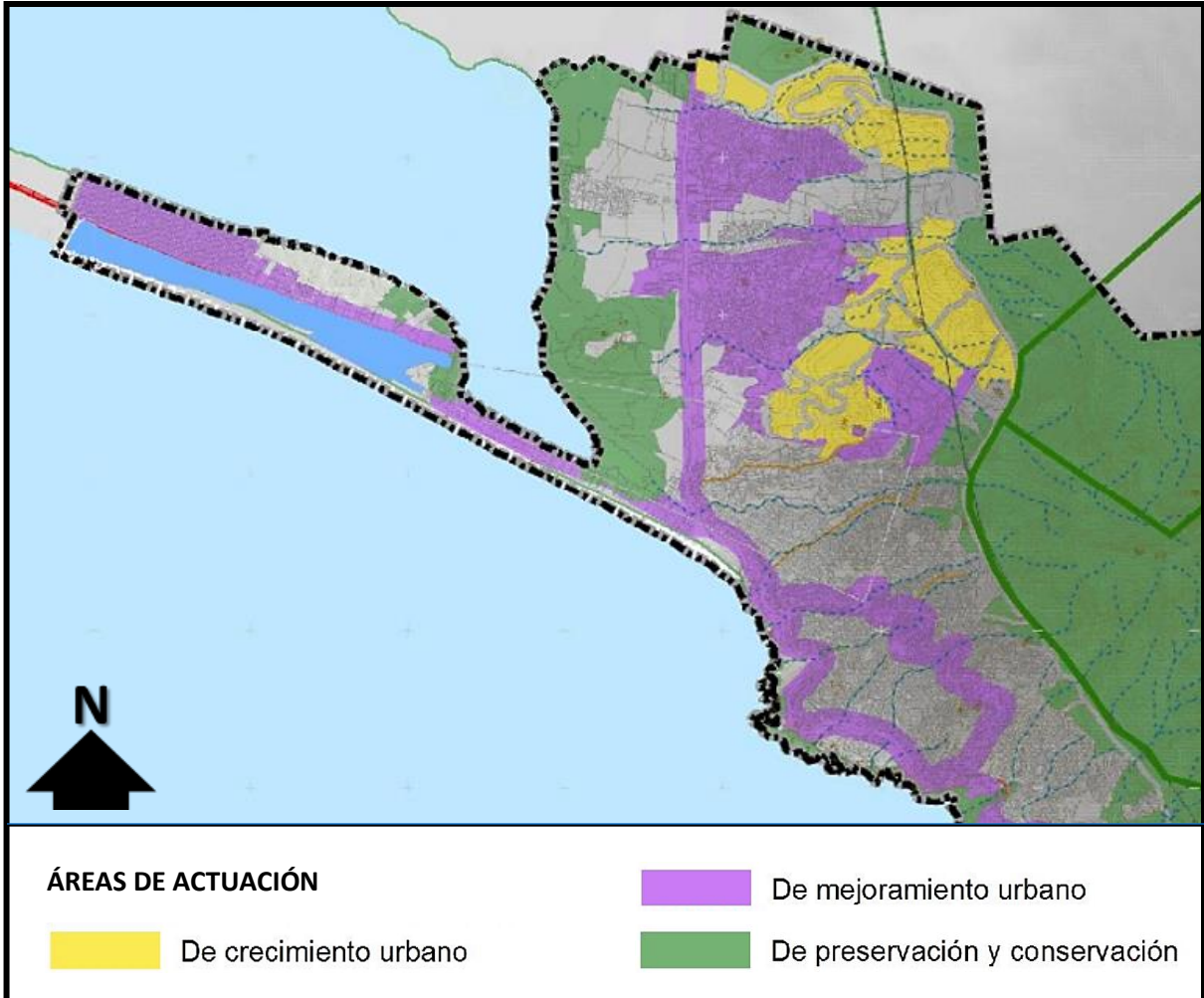


Imagen 17. Áreas de actuación en el sector de Pie de la Cuesta según la actualización del Plan Director de Acapulco. Fuente: Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano De Acapulco de Juárez, Gro 2015.

En cuanto a la zonificación y usos del suelo en el sector de Pie de la Cuesta, el Plan vigente destina una mayor superficie al uso habitacional, en general con normativa de dos niveles y 40 por ciento de área libre, siendo solamente habitacional mixto en el corredor que va a lo largo de la carretera nacional que atraviesa al sector, y muy poco habitacional con comercio. Toda la franja es destinada al uso turístico con servicios; en las cercanías con la Laguna se propone el uso turístico con norma ecológica y en ninguna parte del sector se considera hotelero y residencial (ver imagen 18).

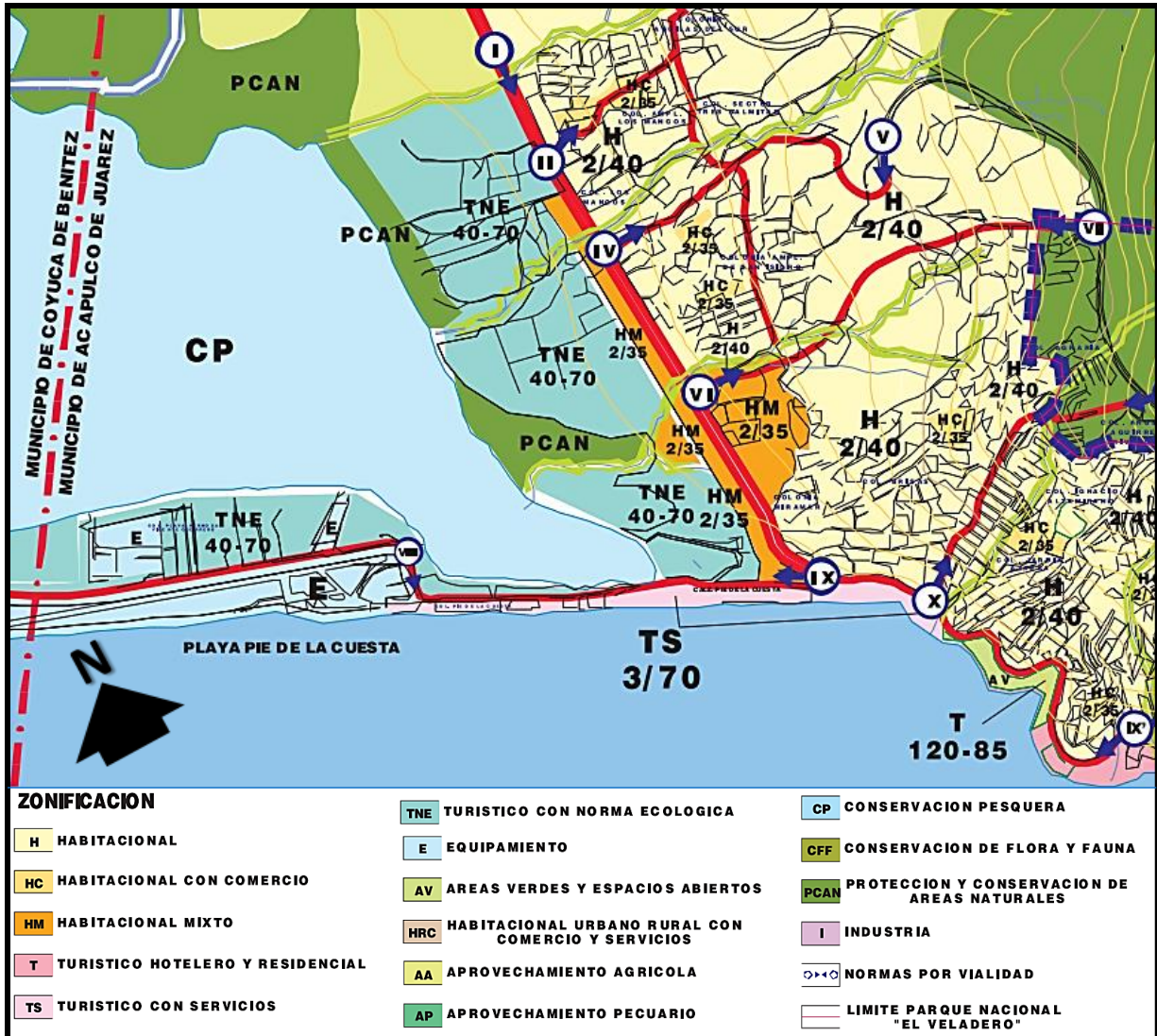


Imagen 18. Zonificación y uso del suelo en el sector de Pie de la Cuesta según Plan Director de Acapulco vigente. Fuente: Plan Director Urbano de la Zona Metropolitana de Acapulco de Juárez, Gro 2001.

Lo más relevante propuesto en la actualización para este sector es la destinación de áreas de reserva sujeta a desarrollo integral en las partes altas de las colonias, el aprovechamiento pecuario en la colindancia con el municipio de Coyuca y la aplicación de área verde en pequeña medida, todo esto nuevo en comparación con el Plan vigente. La actualización del Plan director presenta una mayor variedad en la normativa de uso habitacional, propone mayor cantidad de uso habitacional con comercio en comparación al Plan vigente, a lo largo de las calles secundarias del sector, y el habitacional mixto casi en la misma medida y ubicación que dicta el Plan vigente. Se distingue también mayor superficie para equipamiento (ver imagen 19).

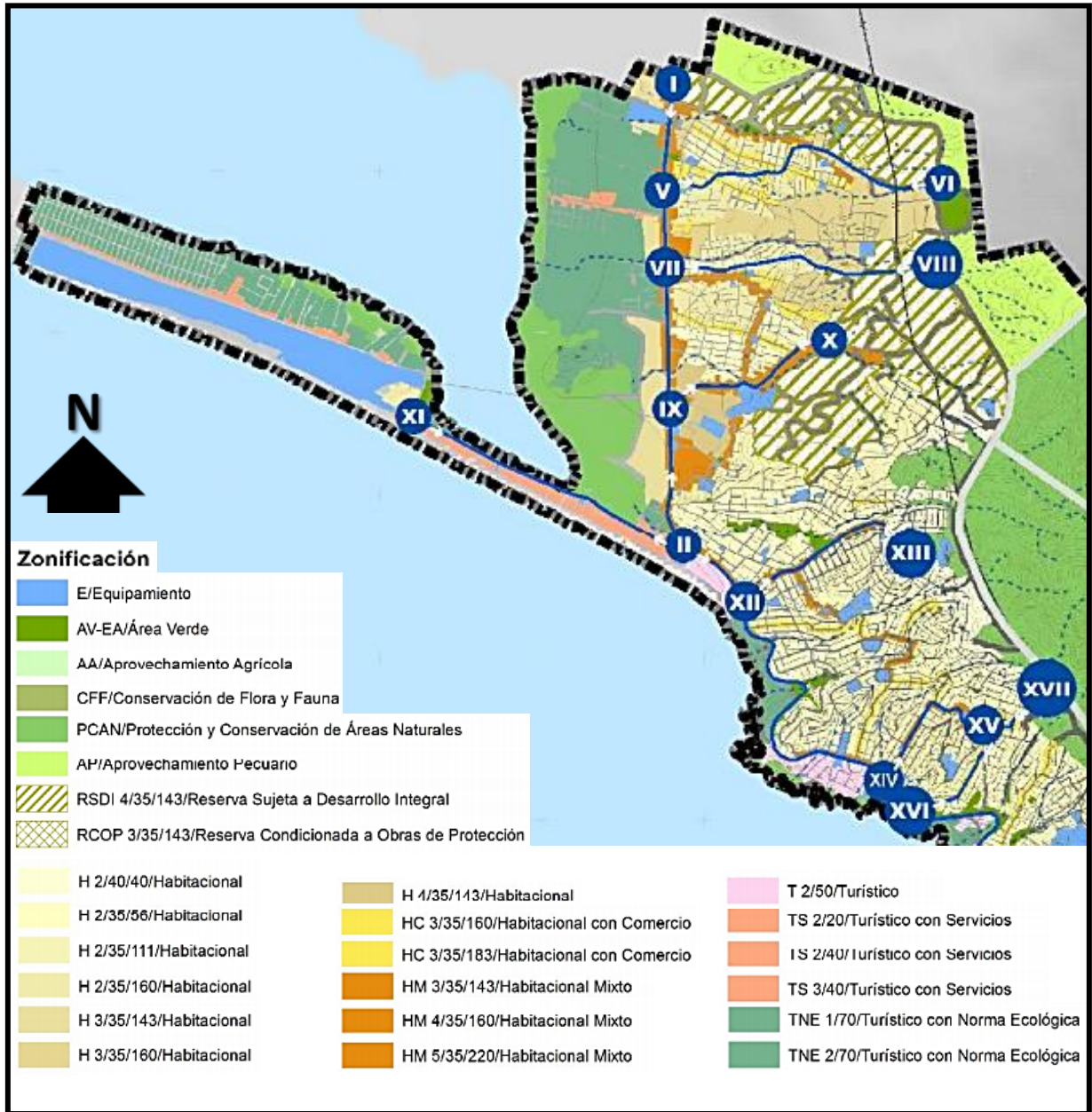


Imagen 19. Zonificación y uso del suelo en el sector de Pie de la Cuesta según la actualización del Plan Director de Acapulco. Fuente: Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano De Acapulco de Juárez, Gro 2015.

Al igual que el Plan vigente, la actualización destina a la franja un uso turístico con servicios, pero con la novedad de una pequeña parte solamente turística, al inicio de ésta. En la zona colindante con la Laguna la propuesta es la misma al Plan vigente con protección y conservación de las áreas naturales y un uso turístico con norma ecológica un poco más alejado a la zona natural.

Lo más importante dentro del Plan vigente en cuanto a estrategias viales para el sector de Pie de la Cuesta es la integración de redes primarias y secundarias en la zona urbanizada, el libramiento a Coyuca por la parte alta del sector y la implementación de un Boulevard con ciclopista en la Barra de Coyuca.

Las restricciones y parámetros en ambos casos son por general muy similares y están basadas en sus respectivas normas complementarias; como por ejemplo la restricción de cinco metros de ancho al frente del predio a lo largo de la carretera nacional Acapulco – Zihuatanejo desde el límite municipal hasta la Av. Fuerza Área, que es el inicio de la franja turística.

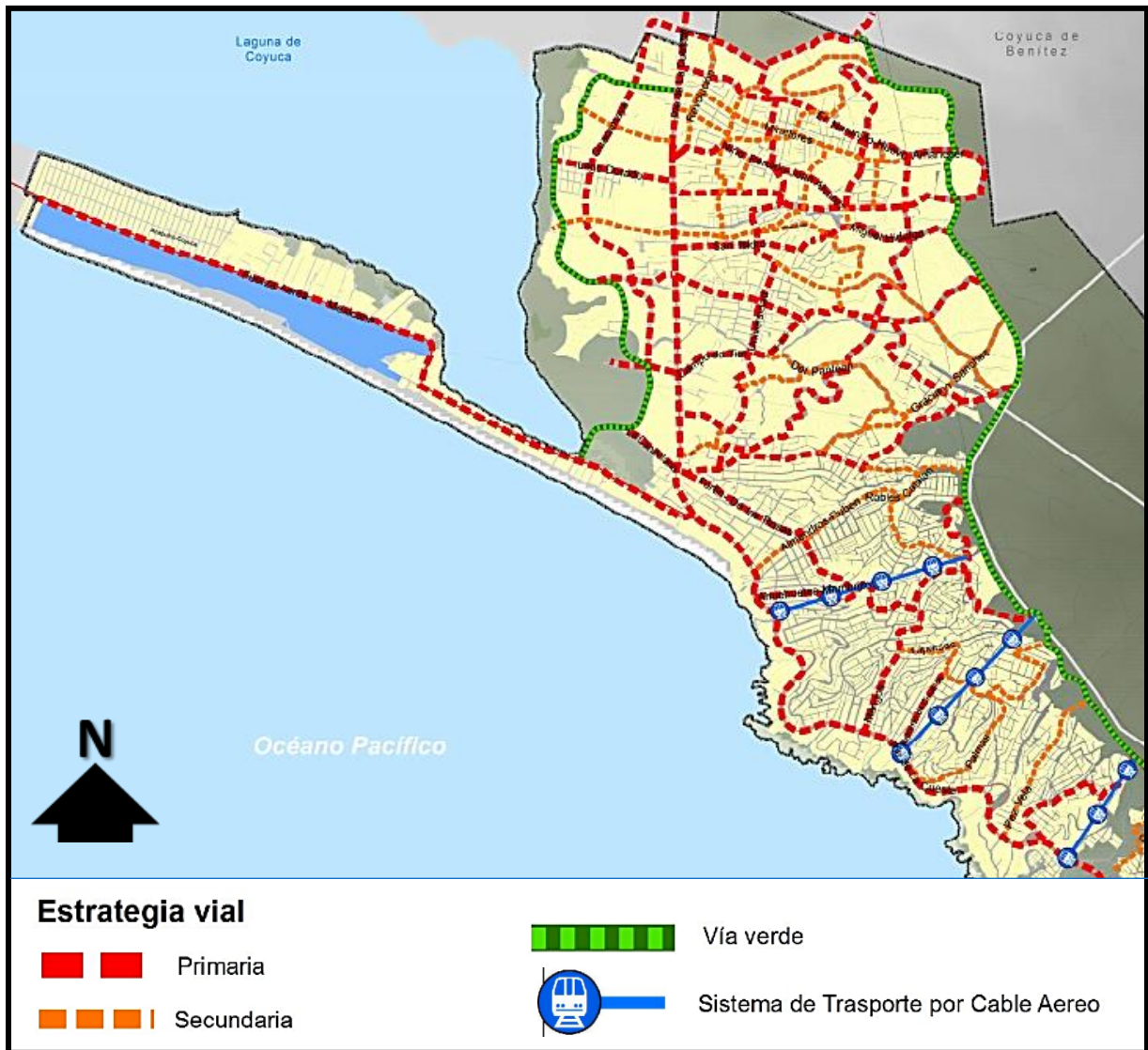


Imagen 20. Estrategia vial en el sector de Pie de la Cuesta según la actualización del Plan Director de Acapulco. Fuente: Actualización del Plan Director de Desarrollo Urbano De Acapulco de Juárez, Gro 2015.

En comparación al Plan vigente, la actualización propone una mayor superficie de suelo contiguo a la Laguna que representa la protección y conservación de áreas naturales, para regular el suelo turístico con norma ecológica que se encuentra después, y de esta manera proteger el manglar que se halla en todo el perímetro de la Laguna (ver imagen 20).

La actualización presenta una estrategia vial para el sector de Pie de la Cuesta mejor elaborada, con una serie de vialidades primarias y secundarias bien definidas, una vía verde ubicada en la zona cercana a la Laguna, iniciando en la franja turística, pasando entre la carretera nacional y la Laguna para terminar conectando con la carretera a la altura de la colindancia de los dos municipios. Además de proponer 3 líneas del sistema de transporte por cable aéreo que unan la carretera nacional con el libramiento, también incluido dentro de las propuestas.

4.3 Revisión de los planes gubernamentales de desarrollo

En este apartado se aborda el tema de los planes de desarrollo en sus tres niveles de gobierno; analizando los últimos cuatro planes desde el nivel federal hasta el municipal, para sintetizar la información que contengan acerca del tema que concierne a la presente investigación, que son las estrategias y/o instrumentos de planeación para el desarrollo urbano y turístico en general.

Planes Nacionales de Desarrollo

A nivel federal se estudian los Planes de Desarrollo de los años pertenecientes a los sexenios de 1995-2000, 2001-2006, 2007-2012 y 2013-2018, por encontrarse dentro del periodo de tiempo de las últimas dos décadas.

El ***Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000*** se crea ante la presencia en el país de importantes tendencias transnacionales como los tratados de libre comercio, la globalización mundial, la transformación tecnológica y los grandes debates mundiales en temas sociales y ecológicos.

El plan recalca la necesidad del fortalecimiento de la soberanía y la aplicación de la democracia en todos los ámbitos del ejercicio federal, así como el pleno trabajo en conjunto de gobierno y sociedad.

Un propósito primordial de este Plan es ampliar los cauces para que las comunidades participen más activamente en la definición de los programas socialmente prioritarios de la gestión gubernamental y cuenten con la capacidad de decisión, ejecución y evaluación correspondiente. La integración plural de los ayuntamientos y la fuerza de la participación ciudadana constituyen un gran activo para lograrlo. Es necesario hacer más vigorosa la participación de los municipios en la preparación y ejecución de planes y programas para el desarrollo sectorial y regional, a fin de que respondan cabalmente a las exigencias de bienestar de la sociedad en general y de las comunidades en particular (Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000).

En temas urbanos el Plan reconoce que la expansión de las ciudades se ha dado, en gran medida, por medio de la invasión desordenada de terrenos ejidales inapropiados principalmente en las periferias. Para abordar esta problemática se proponen cuatro estrategias de acción que pretenden redirigir la evolución de las ciudades mexicanas; primeramente el “desarrollo urbano de las 100 ciudades medias” que intenta promocionar el desarrollo de cien ciudades de la Republica que ofrecen oportunidades para la instalación de industrias y reservas territoriales para la vivienda y que por ende constituyen alternativas de inversión y de residencia para la población, otorgándole al municipio la mayor responsabilidad para el impulso de ese desarrollo en cada una de las ciudades elegidas. Acapulco, en particular, se encuentra dentro de las 116 ciudades principales del país, que son las que considera el programa.

La segunda estrategia es la “consolidación del papel de las principales metrópolis”, donde ya desde ese momento se le empezaba a dar importancia al fenómeno de la regulación del crecimiento de las metrópolis, para poder propiciar la mejoría de sus estructuras productivas y sociales y un crecimiento más ordenado de sus regiones aledañas. Se establece también en esta segunda estrategia la necesidad de nuevas políticas complementarias a las normas ya establecidas para el control de esas metrópolis.

Es relevante mencionar que, vinculado a esta segunda estrategia, Acapulco pertenece a una zona metropolitana reconocida por las instancias encargadas, y la relación de esto con el seguimiento de este trabajo se redacta en el siguiente capítulo.

La tercera estrategia es el “reordenamiento territorial y promoción del desarrollo urbano” donde básicamente se expresa el apoyo a las autoridades locales para la formulación y mejoramiento de los planes de desarrollo acorde a las necesidades de cada región, así como conseguir elementos para mantener el respeto a los planes y normas de desarrollo urbano.

Y la última estrategia es llamada el “impulso a la participación ciudadana”, que no es más que la intención de que los grupos interesados participen en la definición, jerarquización y vigilancia de las acciones de mejoramiento, construcción y ampliación de centros urbanos y de sus servicios.

El ***Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006*** se crea con estrategias y acciones definidas para ese sexenio pero con base en una visión a largo plazo denominada Visión de México en el año 2025; dentro de las vertientes del Plan se manifiesta que la planeación no debe ser más un estéril ejercicio retórico ni tampoco una acción estatista que sustituya a la sociedad e inhiba su creatividad.

Ante estas premisas, parten las estrategias que lo conforman; el Plan está diseñado para fijar metas bajo cuatro rubros principales que se les llama procesos de transición: demográfica, social, económica y política.

Las acciones de planeación en el ámbito urbano tendrán como objetivo central una estrategia que permita la competitividad internacional del sistema urbano nacional, a la vez que haga posible incorporar al desarrollo a vastas regiones del país. Las ciudades requerirán adecuar los servicios y equipamiento a las necesidades de la población y de las empresas; estimular la articulación de interrelaciones industriales o cadenas productivas; promover la construcción de infraestructura de alta tecnología; elaborar planes económico-urbanísticos funcionales; establecer una política de reservas y precios bajos de la tierra; diseñar e implantar esquemas administrativos y de normatividad urbanística eficaces; capacitar sus recursos humanos; promover la investigación rigurosa de las cuestiones de la ciudad (Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, p. 13).

En general este Plan estaba enfocado, en gran parte de su estructura, de proponer alternativas y estrategias de desarrollo netamente económicos, desde una visión nacional hasta lo más local posible; no considera la cuestión urbana como una temática independiente, y por el contrario lo relaciona siempre con acciones de desarrollo económico, es decir las estrategias urbanas que plantea son acciones que tengan la capacidad de impactar en relación a algún sector económico específico de cada región.

Por ejemplo, para lograr un equilibrio en el desarrollo económico regional, propone como acciones estratégicas apoyar el respeto a los planes de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de cada localidad, y coordinar, con la participación de los gobiernos estatales y municipales, la planeación regional.

El Plan concede gran importancia a los municipios para dirigir eficazmente sus funciones relacionadas al desarrollo urbano. *“Se buscará que el crecimiento de las ciudades sea debidamente controlado por los estados y municipios, tanto para evitar el desaliento económico que surge por la multiplicación de asentamientos irregulares, como los costos no planeados y generalmente excesivos de la prestación de servicios públicos a todos los ciudadanos”* (Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, p. 97).

Argumenta también, apoyar desde el ámbito Federal, el desarrollo turístico municipal, estatal y regional, con la finalidad de consolidar un crecimiento económico regional y poder instaurar polos de desarrollo alternativos, creando sinergias regionales que favorezcan la integración y el aumento de la competitividad; situación de la cual pudo ser partícipe Pie de la Cuesta en su momento, pues el apoyo federal significaría una activación turística alternativa para toda la región.

El **Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012** se realiza bajo la premisa de una mejora del país mediante la aplicación de un desarrollo integral, con la finalidad de avanzar hacia el desarrollo humano sustentable como objetivo primordial, pues según el Plan conceptualiza tal término como la visión transformadora de México en el futuro.

En este sentido *“el desarrollo humano sustentable parte del principio de que el bien común es producto del esfuerzo solidario de los integrantes de la sociedad y del apoyo del Estado, siempre que el objeto de la acción pública sea propiciar el perfeccionamiento de las capacidades humanas, así como su realización libre y responsable”* (Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, p. 5).

A diferencia de los Planes anteriores, este Plan dedica un apartado especial para promover estrategias de acción a favor del desarrollo turístico en el país, pues se le reconoce como una pieza clave en el desarrollo económico y que se trata de un sector productivo que México con gran potencial posee y convendría planear vertientes importantes para su adecuada explotación, respetando siempre los entornos naturales, culturales y sociales.

Se menciona para esto, enfocar estrategias para el apoyo al fomento de proyectos de desarrollo turístico en las zonas rurales, principalmente brindar atención al turismo de naturaleza, turismo rural y turismo de aventura, con la participación de las secretarías y organismos del gobierno correspondientes.

Propone también la actualización del marco legal para el desarrollo sustentable del sector e impulsar normas que garanticen la prestación de servicios turísticos competitivos. Pie de la Cuesta poseía toda aptitud para ser beneficiada por estas estrategias de acción, pero no se concretó en ese periodo ningún proyecto de desarrollo que transformara positivamente la configuración turística de la zona.

En términos urbanos se habla de un desarrollo regional integral aún más importante que cualquier otra escala territorial, promoviendo un desarrollo más ordenado y menos disperso.

El Plan recalca la necesidad de plantear una planeación enfocada al crecimiento compacto de los centros de población, y apuesta hacia el desarrollo ordenado, productivo y corresponsable y la recuperación de los suelos nacionales con criterios de sustentabilidad, para aprovechar eficientemente su potencial a partir de su vocación.

La planeación y gestión del desarrollo urbano, si bien es una atribución legal de los gobiernos municipales y estatales, requiere de un marco institucional federal fuerte, con elevada capacidad técnica y financiera para apoyar oportuna y eficazmente a los gobiernos locales. En particular, se necesita un marco institucional sólido para estructurar los centros de población y hacerlos más compactos, definir normas y lineamientos, y constituir un sistema de información y transferencia de buenas prácticas en red. La acción pública sobre las ciudades es una tarea que involucra a diferentes organismos y dependencias de los tres órdenes de gobierno y a la propia sociedad, razón por la cual se dará el impulso necesario a la construcción del andamiaje institucional que permita y garantice el diseño y la conducción de una efectiva política nacional de suelo y desarrollo urbano (Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, p. 61).

El ***Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018*** que es Plan Nacional actual, presume como estrategia general lograr una mayor productividad para llevar a México a su máximo potencial y asegura que sólo a través de un crecimiento amplio, sostenido e incluyente, se logrará el desarrollo al que aspira la sociedad mexicana.

Según la estructura del Plan, de ese objetivo general ramifican cinco metas nacionales y 3 estrategias transversales especifican donde resaltan los términos de inclusión, prosperidad, responsabilidad, productividad y modernidad.

Ejemplo de las estrategias propuestas por el Plan y hablando sobre temas de desarrollo urbano, se habla de un México incluyente que busque promover una mayor productividad mediante políticas que faciliten un uso social y económicamente óptimo del territorio nacional.

Ante esta tarea, la acción prioritaria que se propone es impulsar programas que otorguen certidumbre jurídica a la tenencia de la tierra, reduzcan la fragmentación de los predios agrícolas y promuevan el ordenamiento territorial en zonas urbanas, así como el desarrollo de ciudades sustentables y competitivas.

El término que plantea el Plan Nacional como estrategia para lograr proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna es la aplicación de un modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que alcance una integridad urbana-social digna para los mexicanos; dentro de esta configuración sus líneas de acción son:

- Fomentar ciudades más compactas, con mayor densidad de población y actividad económica, orientando el desarrollo mediante la política pública, el financiamiento y los apoyos a la vivienda.
- Inhibir el crecimiento de las manchas urbanas hacia zonas inadecuadas.
- Promover reformas a la legislación en materia de planeación urbana, uso eficiente del suelo y zonificación.
- Revertir el abandono e incidir positivamente en la plusvalía habitacional, por medio de intervenciones para rehabilitar el entorno y mejorar la calidad de vida en desarrollos y unidades habitacionales que así lo necesiten.
- Mejorar las condiciones habitacionales y su entorno, en coordinación con los gobiernos locales.
- Adecuar normas e impulsar acciones de renovación urbana, ampliación y mejoramiento de la vivienda del parque habitacional existente.
- Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado.
- Propiciar la modernización de catastros y de registros públicos de la propiedad, así como la incorporación y regularización de propiedades no registradas (Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, p. 72).

Por otra parte se señala también la necesidad de consolidar una política unificada y congruente de ordenamiento territorial, desarrollo regional urbano y vivienda; de fortalecer las instancias e instrumentos de coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y los sectores de la sociedad, con el fin de conjugar esfuerzos en materia de ordenamiento territorial y vivienda; y de promover la adecuación de la legislación en la materia para que responda a los objetivos propuestos en el Plan.

Al igual que el Plan Nacional del sexenio anterior, este reconoce al sector turístico como pieza indispensable para el país, principalmente como motor generador de ayuda al crecimiento económico en todas las escalas administrativas. Referente a esto el Plan menciona que *“es indispensable consolidar el modelo de desarrollo turístico sustentable, que compatibilice el crecimiento del turismo y los beneficios que éste genera, a través de la preservación y el mejoramiento de los recursos naturales y culturales”* (Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, p. 46), y con esto propiciar que los ingresos generados por el turismo sean fuente de bienestar social.

Verbos muy pasivos como “fomentar”, “mejorar”, “promover” abundan en la redacción del contenido de los planes nacionales, los cuales carecen de un carácter firme que garanticen actuaciones operativas y que el resultado de sus estrategias de acción puedan ser constatadas por toda la población.

Resulta difícil relacionar en este sentido, la conexión que pudiera existir entre lo planteado en los planes nacionales de desarrollo arriba revisados, con su posible aplicación en la zona de estudio, pues presentan acciones y estrategias generales y genéricas que parecieran quedarse en un nivel muy vago como para lograr emplearlos particularmente.

Planes Estatales de Desarrollo

A nivel estatal se estudian los Planes de Desarrollo de los años pertenecientes a los sexenios de 1999-2005, 2005-2011, 2011-2015 y 2016-2021; en el estado de Guerrero, que representan las tres últimas administraciones y la actual.

El ***Plan Estatal de Desarrollo 1999-2005*** se superpone en un momento determinante para el Estado donde la investigación científica y el desarrollo de nuevas tecnologías juegan un papel preponderante en las actividades de desarrollo económico y social especialmente.

La realización de este Plan se crea ante la aseveración de que Guerrero es uno de los estados con mayor marginación en el país y en su parte de diagnóstico lo reafirma. Ante esta situación el Plan propone fortalecer el poder facultativo de los municipios, desarrollar la infraestructura productiva, consolidar el turismo, por mencionar los más importantes.

Dentro de las estrategias para el desarrollo económico se considera al sector turístico una fuente generadora de empleo importante, y para ello pretende promover el uso racional del patrimonio turístico y contribuir al desarrollo regional mediante el aprovechamiento de los atractivos localizados en el interior del estado, con base al respeto de las prácticas ecológicas y culturales de las comunidades.

Las estrategias del Plan esbozadas en el ámbito del desarrollo urbano se limitan al mejoramiento, modernización y promoción de acciones ya mencionadas en el Plan Nacional correspondiente a ese sexenio; las tareas más específicas que se pueden rescatar son las de actualizar la Ley Estatal de Desarrollo Urbano, fomentar la ocupación de terrenos baldíos, ampliar el fondo legal de las ciudades, establecer fraccionamientos populares y emprender un programa de mejoramiento de acceso a las ciudades. Aunado al Plan, nacen los programas estatales que aspiran o estimulan concretar las metas que se proponen en el sexenio.

El subprograma “Planeación Municipal” que emana del Programa de Fortalecimiento Municipal, reconoce que *“los Planes de Desarrollo de los municipios, en su mayoría, se han formulado como requisito constitucional que consideran la demanda social parcialmente, conteniendo objetivos, estrategias y líneas de acción limitados, situación que dificulta su evaluación”* (Plan Estatal de Desarrollo 1999-2005, p. 145); ante esto se plantea retomar la planeación municipal como el eje rector del desarrollo socioeconómico.

En cuanto al desarrollo turístico el Plan promociona el Programa de turismo: “Hagamos de Guerrero a Potencia Turística del Nuevo Milenio” donde se presenta un diagnóstico del turismo en Guerrero, su estado actual, sus potencialidades, sus problemáticas y sus referentes estratégicos para elevar su impulso.

El plan reconoce a la zona de Pie de la Cuesta como uno de los tantos atractivos turísticos dentro del municipio de Acapulco, pero la mayoría de las propuestas de acción se basan solamente en la promoción del destino en general.

Del mismo modo, aunado al Plan Estatal se crea el Programa Sectorial de Desarrollo Urbano que tiene como finalidad regir el ordenamiento territorial en la entidad encaminándolo al mejoramiento de los centros urbanos de población sin menospreciar los rurales. El programa presenta también en su contenido el diagnóstico urbano estatal, la situación actual, problemática urbana, potencialidades, objetivos, estrategias y líneas de acción.

El ***Plan Estatal de Desarrollo 2005-2011*** en su parte introductoria hace una crítica sobre la metodología utilizada por las administraciones pasadas para la elaboración del Plan Estatal, reprobando el hecho de contratar consultores externos para su realización, pues menciona que el documento resultante sólo representaba atender un mandato jurídico para cumplir con las formas y así legitimar la labor gubernamental. Por eso este Plan expresa la importancia del diseño del documento y presume la instrucción de que fuese autoría de los funcionarios de las mismas dependencias de ese gobierno para que le imprimieran su propia identidad y reflejara una realidad más acertada.

Dentro de las acciones fundamentales del Plan resaltan en términos de desarrollo urbano, el desarrollo regional – microregional, el fortalecimiento del sector turismo como agente de desarrollo, el fortalecer las capacidades locales y el fomento a la inversión pública y privada para el desarrollo. El plan añade que *“se cuenta con toda una experiencia de Planes de Desarrollo local o “comunitarios”, que en su elaboración involucran la participación de campesinos y población indígena; además de las autoridades municipales, instituciones gubernamentales estatales y la Universidad Autónoma de Guerrero”* (Plan Estatal de Desarrollo 2005-201, p. 124).

Lo que el plan no menciona es que esa experiencia en elaboración de los planes no siempre ha tenido buenos resultados dentro del desarrollo local, por seguir con una metodología que no siempre corresponde a cada caso en particular, además de que en pocos casos se ha logrado una verdadera participación de la población.

Las estrategias y líneas de acción apuntadas hacia el desarrollo urbano siguen siendo en general tareas de modernización de la infraestructura y mejoramiento de los servicios públicos solamente. Plantea por ejemplo dotar y complementar la infraestructura básica, realizar obras regionales de alto desarrollo y bajo costo social y ecológico, impulsar el tratamiento, captación y cuidado integral del recurso agua; construir nuevos sistemas de agua potable y alcantarillado, fomentar la planeación territorial, elevar a norma jurídica el cumplimiento de los planes, y seguir una política de responsabilidad en la adquisición de suelo y reservas territoriales, siempre y cuando estas no afecten las reservas ecológicas ni la propiedad de uso comunal y ejidal.

El **Plan Estatal de Desarrollo 2011-2015** supone su creación en coordinación directa con el Plan Nacional correspondiente a ese sexenio administrativo, y con la participación de los municipios del Estado, lo que se traduce en congruencia con los planes municipales de desarrollo, según se expresa en la parte de su presentación. Incluso se pronuncia la intención también de orientar esfuerzos hacia la consecución de los objetivos del milenio, propuestos por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

A pesar de esto, el Plan reconoce que una de las principales limitantes para la ejecución de las estrategias para el desarrollo regional, es la falta de articulación entre los planes de desarrollo municipal y los que han generado el estado. También influye negativamente la falta de coordinación en la ejecución de obras o la temporalidad en la asignación de recursos.

En el ámbito puntual del desarrollo urbano y regional el plan establece que los programas de ordenamiento territorial son los instrumentos clave; para esto afirma que:

Éstos deben enfocarse en orientar la planeación del desarrollo a través de un conjunto de acciones concertadas que permiten dirigir la ocupación y el aprovechamiento de las capacidades productivas del territorio y sus habitantes. El ordenamiento del territorio debe ser visto en todo momento como un instrumento para el fomento del desarrollo de actividades productivas. La identificación de suelo apto para el desarrollo urbano, es uno de los principales instrumentos para la regulación del mercado del suelo, el combate a la especulación y el desarrollo irregular. (Plan Estatal de Desarrollo 2011-2015, p. 145)

Por otro lado, el Plan reconoce verdaderamente la falta de una política de planeación turística en el estado, *“que permita asegurar la inversión a largo plazo y facilitar la gestión de recursos federales y privados en nuevos territorios; por tanto, se procurará fortalecer los planes de mercadotecnia existentes, y generar nuevos esquemas de promoción del territorio con el fin de atraer más turistas nacionales e internacionales al estado”* (Plan Estatal de Desarrollo 2011-2015, p. 140).

Por ello la atención del Plan dirigida hacia el sector turístico recalca la necesidad también de explotar las potencialidades históricas, culturales, artesanales, gastronómicas y de paisaje de muchos municipios conocidos mundialmente por sus danzas, ritos y tradiciones, pero de igual manera se intenta descubrir otras para hacer corredores turísticos integrales aprovechando la nominación de “Pueblos Mágicos” que otorga la Secretaría de Turismo del gobierno federal como una estrategia más a la contribución del desarrollo regional. En Guerrero se encuentra solamente el poblado de Taxco de Alarcón dentro de esta denominación.

Las acciones específicas para el mejoramiento físico de los lugares turísticos ya consolidados del estado son: dotar a todos los sitios de interés con una señalización adecuada, con agencias de información y atención, la generación de paisajes libres de cableado, la creación de espacios verdes y jardinería adecuada, así como trabajar en la labor de limpieza e higiene de las instalaciones; acciones muy necesarias, pero que al menos en Pie de la Cuesta nunca han sido ejecutadas con formalidad.

El ***Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021*** que actualmente dirige el progreso del estado de Guerrero dice estar basado principalmente en el desarrollo estatal, regional y municipal, que son el eje rector de la actual Administración pública y es también la fuente de la que emana la gobernabilidad democrática referenciada bajo el lema “Guerrero nos necesita a todos”; llamada así por la necesidad de operar una planeación que contemple a todos en los ejercicios de gobierno.

El plan asegura que por primera vez en la historia de Guerrero se implementará la medición de indicadores para conocer el impacto real de las acciones de Gobierno que se propongan en cada uno de los rubros, utilizando una herramienta que aportará evidencia estadística sobre los avances logrados en las distintas materias.

Menciona también el compromiso por parte de la administración pública para hacer realidad las propuestas erigidas dentro del Plan, bajo la premisa de que “el Plan puede ser bueno, pero de nada sirve si los responsables de su realización no lo ponen en práctica”.

La parte del Plan donde se menciona el objetivo de impulsar el ordenamiento territorial urbano, esta cimentado bajo la estrategia de una coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y la corresponsabilidad de los tres órdenes de Gobierno; y está dirigido con líneas de acción muy parecidas a las propuestas en el Plan Estatal del sexenio anterior, con labores como implementar programas de regularización de la tenencia de la tierra, contemplar la compra de reserva territorial, orientar el crecimiento de las ciudades sin afectar suelos productivos, y por ultimo incluir a los tres niveles de Gobierno, el sector privado y la sociedad en la planeación del desarrollo urbano consolidando las áreas conurbadas y metropolitanas y promoviendo la sustentabilidad.

Así mismo, el objetivo de impulsar al sector turismo para generar una mayor derrama económica que se describe en el Plan, está supeditado esta vez bajo dos estrategias solamente; la primera es recuperar la importancia turística del Triángulo del Sol mediante inversión, rehabilitación y modernización de su infraestructura, y la segunda corresponde a explotación de las áreas de oportunidad del sector turístico para generar riqueza, beneficios y mejorar la calidad de vida de las personas.

Estas estrategias se proponen realizar bajo las siguientes líneas de acción más relevantes: la disminución de tarifas de la Autopista del Sol, la creación de un cuerpo policiaco especializado en la atención a turistas, Invertir en el Acapulco tradicional para mejorar su imagen, promover junto con el Gobierno Federal, el reconocimiento de pueblos mágicos en nuestra entidad, construir kioscos digitales para el acceso gratuito a Wi Fi.

Algo interesante y novedoso que se forja en este plan es alentar la investigación sobre el sector turístico mediante un concurso anual en el que se reconozca al mejor proyecto, promoviendo el financiamiento para su ejecución.

Los diferentes planes estatales que se mencionan han enfocado más sus actuaciones en rehabilitar y/o promover acciones dirigidas hacia las zonas tradicionales de las tres ciudades principales del estado, reprimiendo de esta manera la posibilidad de activar otros sectores como Pie de la Cuesta, que poseen gran potencial y que no han sido detonados por falta de atención y consideración especial en los planes.

Planes Municipales de Desarrollo

A nivel municipal se estudian los Planes de Desarrollo de los años pertenecientes a los trienios de 2005-2008, 2009-2012, 2012-2015 y 2015-2018; en el Municipio de Acapulco de Juárez, que de igual manera, representan las tres administraciones pasadas y la actual.

El ***Plan Municipal de Desarrollo 2005-2008*** es un documento muy resumido donde se enmarca de manera general los propósitos, fortalezas, retos y compromisos de la administración en turno para atañer a los requerimientos que la sociedad requiere en beneficio del desarrollo integral del municipio de Acapulco.

El Plan carece de toda explicación acerca de la instrumentación o las acciones que pretende utilizar para lograr los compromisos que propone. El documento sostiene sus tareas de mejoramiento y saneamiento del municipio bajo un desarrollo sustentable, mencionando que es indispensable que se trabaje en conjunto sociedad y gobierno para unir esfuerzos y cumplir con la ejecución de labores puntuales como la limpieza cabal de la Bahía de Santa Lucía, el Río de La Sabana y la Laguna de Tres Palos y de Coyuca. Sin embargo, no se propone algo específico para lograr estas actividades de saneamiento, y una vez más solo quedó establecido en el papel, pues en lo operativo muy poco se realizó.

El Plan habla acerca de lograr una igualdad de bienestar social en toda la superficie poblada del municipio, para ello recurre a un desarrollo regional viable para que logre el equilibrio de prosperidad, entre los habitantes de las zonas urbana y rural con atención especial a los rezagos sociales. Pues señala que los pobladores de la ciudad y del campo deben compartir los mismos derechos de aspirar y lograr una mejor calidad de vida. En cuanto al desarrollo urbano, el Plan menciona que los trabajos que se deben de realizar con táctica ante este asunto no es cuestión solo de imagen, *“la ciudad de Acapulco tiene como prioridad mejorar las vialidades y los servicios públicos básicos apoyados en políticas claras de planeación urbana, ordenamiento territorial y la constitución de reservas territoriales para el futuro crecimiento urbano”* (Plan Municipal de Desarrollo 2005-2008, p. 3).

El **Plan Municipal de Desarrollo 2009-2012** estructura su método de trabajo en cinco ejes rectores y diez políticas generales, todos estos tópicos con nombres basados en un juego de palabras que denotan la intención objetiva de cada apartado, así el lema que representa a la administración de ese Plan es “Acapulco te quiero de diez”; o por ejemplo el eje rector del Plan donde se definen las estrategias para lograr un desarrollo urbano bien regulado es llamado “Acapulco te quiero ordenado”; otro eje rector donde se precisan las acciones referentes al desarrollo turístico y económico del municipio es llamado “Acapulco te quiero prospero”.

En el primer eje rector mencionado, la estrategia principal establecida se trata de actualizar los instrumentos normativos en materia de desarrollo urbano; y sus líneas de acción mantienen en su mayoría una somnolencia en su impacto, pues son tareas como revisar, promover, modernizar, conducir, procurar, etc.

Entre las más concretas se encuentran las de desarrollar un Sistema de Información Geográfica actualizado, crear una base de datos que contenga la información histórica del desarrollo urbano en Acapulco, digitalizar los planos lotificados por colonias, fraccionamientos y barrios, desarrollar programas de remodelación integral de los barrios históricos y de las unidades habitacionales, y aplicar un plan integral de embellecimiento y ordenamiento de las zonas turísticas, accesos de playa y comercios establecidos.

Existe en la actualidad un problema referente a lo planteado en el plan acerca de la digitalización de los planos, pues aunque estuvo activo un tiempo una plataforma para consulta pública de los datos catastrales del municipio, hoy en día resulta difícil acceder a esa información además de no estar actualizada.

El segundo eje rector arriba mencionado está fundamentado en la estrategia de diseñar e impulsar un programa integral de desarrollo turístico sustentable, esto con líneas de acción como implantar el programa federal Agenda 21 localmente para los municipios turísticos, instalar señalizaciones viales en sitios turísticos, implementar el Sistema de Gestión de Calidad Moderniza, implementar un programa de rescate y promoción de la ruta Palma Sola.

También se propone promover eventos deportivos de potencial turístico dentro del puerto en Pie de la Cuesta y Barra Vieja, implementar la instalación de Comités Municipales de Desarrollo Turístico, trabajar sobre la reglamentación de la Costera, y diseñar el primer mapa interactivo eco turístico y de turismo cultural, que servirá en gran medida para aumentar la estadía de los turistas en el municipio. Nada de esto fue realizado con formalidad.

El ***Plan Municipal de Desarrollo 2012-2015*** es un documento más elaborado e interactivo por su presentación dinámica y colorida, con muchas imágenes, fotografías, mapas, etc. en su primera fase de diagnóstico, el Plan admite las grandes problemáticas urbanas del puerto, reconociendo primeramente la inexistencia de una entidad administrativa que dé seguimiento a la planeación urbana en el municipio, y que los planes urbanos existentes están rebasados en tiempo y territorio.

El diagnóstico del municipio en cuanto al tema de la planeación, según el Plan no están alentador, pues es ya sabido que *“la información para la toma de decisiones se encuentra dispersa y es insuficiente, se destina poco recurso para estudios de investigación, y aunado a todo esto la improvisación y discrecionalidad de la inversión en obra pública”* (Plan Municipal de Desarrollo 2012-2015, p. 3) son prácticas que han provocado un rezago en el progreso del municipio.

Ante estas problemáticas reconocidas, el Plan propone primeramente en su segundo eje rector y en temas de desarrollo económico, promoviendo el turismo como sector estratégico, la inversión orientada a la construcción de parques temáticos; el estudio de estadísticas turísticas del municipio; la instalación del Comité Técnico para el Observatorio Turístico, entre otros.

De la misma manera, en el cuarto eje rector del documento se plantea como objetivo conseguir una Planeación del Desarrollo Urbano sustentable, que responda a las necesidades de crecimiento de la ciudad; para ello se propone líneas de acción muy parecidas a los propuestos por los Planes pasados como gestionar para que Acapulco cuente con un Instituto de Planeación Municipal.

Por otra parte plantea la actualización del Plan Parcial del Sector Diamante y elaboración de los Planes Parciales de los sectores: Anfiteatro, Valle de la Sabana, Pie de la Cuesta – Coyuca; la implementación de cursos para los profesionistas que intervienen en el ramo de la construcción y en el desarrollo urbano; la elaboración del Reglamento de Imagen Urbana para el Municipio de Acapulco; la elaboración del catálogo de edificios, monumentos y sitios que cuenten con valor histórico y arquitectónico en la ciudad; por mencionar los más relevantes.

Aunque se planteó como un objetivo dentro de este plan, nunca se ha realizado un plan parcial para el sector de Pie de la Cuesta – Coyuca.

El ***Plan Municipal de Desarrollo 2015-2018*** es el instrumento que actualmente orienta el desarrollo sistémico del municipio y promete la idea de conseguir un Acapulco “nuevo” proponiendo ideas y acciones novedosas que permitan redirigir el rumbo de su lanzamiento como destino y municipio de altura.

El planteamiento para la planeación apuntado en este Plan ya es basado ahora bajo la acepción de que Acapulco pertenece a una zona metropolitana y que se requieren soluciones pensadas en el largo plazo; entonces se habla de labores de reordenamiento y dotación de infraestructura de primera calidad. En este sentido se propone fortalecer un área de planeación encargada de los estudios y proyectos que cuente con personal capacitado, que tenga la experiencia y el perfil.

La búsqueda del cambio social requiere de la transformación técnica e institucional del sistema de planeación urbana. Técnicamente, la planeación se concibe como un proceso continuo, flexible, dinámico y cambiante, como única opción para el cambio y desarrollo. Este proceso requiere tanto de la reflexión continua para la toma de decisiones de mediano y largo plazo, como de la adopción de acciones inmediatas; de aquí que se distinga por su flexibilidad y continuidad dinámica; las transformaciones esencialmente deben consistir en un carácter participativo e incluyente, a diferencia del enfoque tradicional, estático y normativo.

Las acciones prioritarias para encaminar un buen desarrollo urbano son profesionalizar los servicios públicos municipales; crear un “Fondo de Restauración Urbana”, que habrá de constituirse de la recaudación por concepto de multas; elaborar un plan de reordenamiento y regularización del comercio ambulante; entre otros.

Para relanzar y volver a posicionar a Acapulco como opción turística nacional e internacional se propone crear la Dirección de Servicios Públicos Integrales para la Franja Turística; desarrollo de nuevos productos turísticos que diversifiquen la oferta turística municipal; mejorar la conectividad aérea creando un puente aéreo Acapulco-México, “Aero Acapulco”; conseguir los distintivos internacionales de destino inteligente, ciudad marca y continuar con la certificación de playas bandera azul.

Para concluir esta parte de la investigación se puntualiza que en general las propuestas de los planes de desarrollo siguen siendo muy ambiguas y muchas veces hasta utópicas. En ocasiones las “estrategias” que los planes proponen no son en sí acciones concretas para mitigar la problemática que se plantea, más bien son ideas que forman parte del diagnóstico de una realidad que ya se conoce. La tendencia de los Planes para proponer estrategias genéricas ha sido un estigma que la planeación urbana no merece sobrellevar.

Todos los planes presumen su elaboración basada en consultas nacionales y en base a la participación ciudadana pero la realidad es que no ha existido un verdadero o eficiente mecanismo de consulta a la población; la práctica de la planeación se ha justificado con la actuación de una consulta pública que en realidad resulta ser restringida, y la aprobación de los planes se realizan bajo ejercicios ficticios, pues la ciudadanía nunca conoce los planes hasta después de publicarse oficialmente.

Lo ideal es que hubiera mecanismos para poder evaluar y medir los resultados que propone cada Plan, pues aunque se diga en los Planes de Desarrollo de las recientes administrativas pasadas y las actuales que ya hay instrumentos para su evaluación, lo cierto es que solo es una manera de imprimirle credibilidad a los planes, pues al término de cada administración pública se va con ella toda planeación y se presenta un nuevo proyecto de ejercicios.

--- CAPÍTULO V ---

Efectos de la planeación urbana de Acapulco en la franja turística de Pie de la Cuesta

El tema de la planeación urbana en Acapulco ha sido como en la mayoría de las ciudades de México y toda latinoamericana, un reflejo absoluto de la omisión y deficiencia en la realización de actos urbanos convincentes. En el puerto de Acapulco en particular se ha apostado mayoritariamente por la inversión prioritaria al mercado del turismo y por esta razón se ha limitado a un posible cambio progresivo pues ha adoptado y dependido de esta actividad como base económica única; esto ha generado grandes problemáticas urbanas como la marginación y exclusión de ciertos sectores principalmente. *“El balance de la experiencia de Acapulco refuerza tres principios básicos en la actividad turística: la planeación preventiva, el manejo adecuado de los recursos naturales y la necesidad de un modelo turístico alternativo”* (Hiernaux, 1989, p. 162).

La franja de Pie de la Cuesta, perteneciente a la cuarta zona turística de la ciudad, es un sector desamparado con muy pocas acciones de mejoras o inversión, en comparación con otros donde las intervenciones de gobierno van dirigidas con mayor frecuencia y seguimiento gracias a los intereses inmobiliarios, personales o privados que conlleva la mediación. Esto se ve reflejado en la poca participación y consideración de Pie de la Cuesta en los planes existentes.

Es por eso que en este capítulo de la presente investigación se estudia si lo que se ha planeado hasta ahora en documentos oficiales para la zona de estudio, se han realizado en verdad o no, y/o los efectos que pudieran estos generar; se analiza también el contexto urbano actual, su situación de enlace de conurbación entre el centro del puerto de Acapulco y el poblado de Coyuca de Benítez; así como el potencial de desarrollo que posee la zona de estudio. Todo esto bajo una visión de valoración propia, tomando en cuenta los antecedentes y tendencias que desde el único del trabajo se han planteado.

5.1 Efectos positivos, negativos y nulos de las políticas urbanas

El polémico antecedente de la planeación en México generaliza su actuación en todos los niveles territoriales y la zona de estudio no ha sido la excepción pues, *“la historia urbana de Acapulco está llena de procesos especulativos, de usos de suelo de manera ilegal, de despojos y desalojos, de planes urbanos sin cumplirse y de ejercicios de gobierno fracasados en las políticas urbanas”* (Hernández, 2006, p. 135). Su principal actividad como fuente económica, que es el turismo ha influenciado el crecimiento espacial de la ciudad principalmente por que ha condicionado de manera significativa la canalización de las acciones de planeación.

En Acapulco, gran parte de los esfuerzos del gobierno han estado dirigidos al equipamiento de la zona turística, en detrimento de la zona urbana, donde vive la población. El primer cinturón de la ciudad, que son los frentes de playa, es la zona más urbanizada del puerto y la que cuenta con todos los servicios públicos, en contraste con los cinturones de miseria, donde vive la población local, que ha sido relegada a las faldas de los cerros (Bringas, 1999, p.42).

El sector de Pie de la Cuesta, como ya se ha explicado es una zona alejada del centro y pertenece a las menos urbanizadas; a pesar de eso ha habido interés de planear y explotar su desarrollo, pero en su mayoría quedan solamente como propuestas y no siempre se realiza lo que se hace oficial. Los primeros indicios de contemplar a Pie de la Cuesta dentro de los planes del puerto fue en los Planos Reguladores de Acapulco, de los años cincuenta y sesenta, donde nada de lo poco planteado para Pie de la Cuesta se realizó, pues nunca pasaron de ser solamente propuestas.

Durante los años setentas se construyen más hoteles pequeños que en los años anteriores, pero esto ocurre por la espontaneidad de la demanda que se iba dando según la expansión de la ciudad y la interrelación que existía con el municipio de Coyuca de Benítez, y no bajo direcciones de algún plan; lo que sí se planea y se realiza en la década siguiente es la comunicación entre el centro del puerto y Pie de la Cuesta mediante la construcción de una vialidad contemplada dentro del Plan de Acciones Básicas; carretera que en la actualidad se ha ampliado a cuatro carriles dirigida bajo la SCT, dentro del Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018.

Dentro de los años ochenta el ayuntamiento de Acapulco expide el Plan Director Urbano de Acapulco de 1982, el cual proponía estrategias de desarrollo a largo plazo, dividido en tres etapas hasta el año 2000; con acciones principalmente de mejoramiento, restructuración, densificación y apertura de nuevas áreas para la ciudad.

Pie de la Cuesta se encontraba considerada dentro del plan como un sector en pleno desarrollo, pues se le proponía una zonificación muy específica y una dotación de equipamiento e infraestructura variada de acuerdo a las necesidades y aptitudes del lugar en ese momento. El análisis a nivel estratégico para esta zona planteaba buenas intenciones para su desarrollo, pero desafortunadamente para Pie de la Cuesta casi nada se realizó como se propuso.

Para su zonificación se proponía el uso habitacional, turístico restringido y preservación ecológica en áreas específicas del sector, pero los asentamientos rebasaron esas áreas y gran parte de las zonas de preservación no fueron respetadas como tal. El uso turístico restringido se proponía desde la Barra de Coyuca y a lo largo de todo el litoral del sector entre la vialidad principal y el océano pacífico para preservar el paisaje natural, pero gran parte de este litoral se convirtió en propiedad privada al lado de la vialidad y solamente quedó el uso turístico a partir de la franja de Pie de la Cuesta.

En cuanto al equipamiento e infraestructura que se proponía para el sector, no se construyó el parque urbano, la unidad deportiva, el basurero, la unidad de salud, ni el tanque de almacenamiento; el cementerio y la planta de tratamiento aparecieron en un futuro, pero no en el lugar propuesto por este plan. Se presenta también un área de recreación en la franja de Pie de la Cuesta, pero sin actividades específicas para su ocupación.

También el plan dictaminaba que la zona donde se encuentra la Base Aérea Militar de Pie de la Cuesta, quedaba considerada para las directrices de un Plan Parcial de Zonas Federales.

En los años noventa dentro del Plan Director Urbano: Acapulco de Juárez 1993 se promueve el desarrollo hacia Pie de la Cuesta, pero no se propone un proyecto concreto y solo se crea una red hidrosanitaria hacia ese sector, que en la actualidad resulta muy deficiente.

De las actividades más específicas presentadas en el Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003, algunas se han ejecutado pero la gran mayoría no se han realizado en Pie de la Cuesta a un nivel satisfactorio; dentro de la idea de la observación de aves por ejemplo, las acciones que se han efectuado son la habilitación de un embarcadero especial para la salida de los botes donde se inician los recorridos, que más bien fue la remodelación del lugar conocido por los lugareños como “el faro”.

Actualmente se realizan recorridos en la Laguna sobre lancha para apreciar el paisaje y la fauna de las islas ahí ubicadas, pero la actividad se realiza bajo un sentido de informalidad y no se la da atención y promoción necesaria.

Para las actividades de kayak y esquí acuático de la zona según intenciones del Plan también se han quedado cortas las acciones, pues aunque existen un par de establecimientos o clubes para realizar estas actividades deportivas en la Laguna, se encuentran en malas condiciones y faltos de servicios sanitarios, de alimentos y de monitoreo como lo postula el plan; esto es a causa de que en general son negocios familiares y en ocasiones solo se acondicionan temporalmente para los días escasos de alta afluencia turística.

Los talleres gastronómicos que propone este plan nunca se han llevado a cabo, ni tampoco los recursos planteados para desarrollar el circuito turístico en la zona, tales como servicios médicos de salvamento y primeros auxilios en las comunidades laguneras, servicio de guías e instructores especializados, servicios sanitarios, patrullaje policial acuático, desarrollo de eco-balnearios y el mejoramiento de infraestructura como la de alumbrado público; que es precisamente lo que más exigen los lugareños.

En cuanto a la estrategia que el plan maneja para la transformación de la localidad de Pie de la Cuesta en un Subcentro Urbano, las acciones a parte de ser muy imprecisas, han fracasado o no son aceptadas por los locales, como el proyecto de la terminal de autobuses foraneos; y en ocasiones son solo actividades de mejoramiento de equipamiento e infraestructura que, como se sabe, su ejecución ha sido muy deficiente como en todo el puerto.

Lo rescatable de todo lo propuesto en este Plan y que ha tenido buenos resultados en la actualidad es la implementación de la primera propuesta de proyectos detonadores para el desarrollo turístico, específicamente el desarrollo de villas y/u hoteles de baja densidad, que aunque son muy pocos los que han tenido aceptación por los visitantes, cada vez se nota más la conceptualización en la configuración de estos recintos para ofrecer a los visitantes algo diferente al resto de la ciudad y darle una identidad propia a la franja turística de Pie de la Cuesta.

Con planteamientos parecidos al esquema del Plan anterior, pero con propuestas mucho más tangibles, el Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco –Zihuatanejo de la Costa Grande del Estado de Guerrero enmarca sus acciones dentro de Pie de la Cuesta en tres rubros: el desarrollo turístico recreativo, la revitalización del equipamiento turístico y la implementación de desarrollos inmobiliarios habitacionales; de los cuales prácticamente nada se ha realizado hasta la fecha (ver imagen 15), a pesar de proponer muy buenas labores que en realidad impactarían de manera positiva en la zona de estudio.

Cabe destacar que tal vez no bajo las directrices de este Programa, pero cubriendo la necesidad en la zona sobre el desarrollo inmobiliario habitacional regulado, en este sector de la ciudad se ha realizado recientemente un proyecto que ha sido reconocido y premiado por su configuración de vivienda sustentable; se trata del proyecto Pedregal de Cantaluna, ubicado en la colonia del Pedregoso, muy cerca de la Laguna y la franja turística de Pie de la Cuesta; el cual fue acreedor del premio Nacional de Vivienda 2014 otorgado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), dentro de la categoría por innovación tecnológica y desarrollo sustentable.

También fue reconocido con la obtención del Premio INFONAVIT de Vivienda Sustentable 2015 (ver fotografía 8) para conjuntos habitacionales que ofrezcan mejor calidad de vida y valor patrimonial a sus habitantes. Queda abierta la invitación a través de este trabajo de analizar el proyecto arriba mencionado para estudiar sus características, medir su nivel de función sustentable que presume, evaluar, determinar y/o congratular el porqué de sus reconocimientos y premios.



Fotografía 8. Vivienda sustentable en Pedregal de Cantaluna. Fuente: Propia

Por otra parte, las propuestas expuestas para Pie de la Cuesta dentro del Estudio de Competitividad Turística del Destino Acapulco de Juárez Gro., para la reactivación de su playa y la Laguna de Coyuca, y para fomentar un corredor turístico de conservación en el lugar, son todas muy bien planeadas y específicas pero lamentablemente tampoco se ha realizado ninguna acción planteada.

Los proyectos que alguna vez se proponían construir cerca de la Laguna de Coyuca nunca fueron realizados por proponer dentro de ellos grandes campos de golf, que en la actualidad están reprobados en el aspecto de la sustentabilidad, principalmente por el alto costo en su mantenimiento.

Las causas principales que limitan la realización de las acciones planeadas para esta zona, y prácticamente para todo el puerto de Acapulco, se basan principalmente en la falta de continuidad de los planes o programas, la falta de cumplimiento y propuestas a largo plazo, la casi nula voluntad política para alcanzar un bien común y la desviación de recursos por causas de trasfondos por parte de la administración pública.

Es importante mencionar que han existido cierto número de proyectos destinados hacia el sector de Pie de la Cuesta con una visión más especializada que pudieran resultar positivos para el desarrollo de la zona, pero por cuestiones de intereses o falta de voluntad, no se validan y quedan solamente en propuesta, y la mayoría de ellos ni siquiera el registro queda.

Muchas veces, y me atrevo a decir que este es el caso, no es necesario hacer más leyes o cambiar la legislación existente; más trascendental es hacer cumplir la que ya está vigente. El crecimiento arbitrario se origina más por la violación a las leyes que por la inexistencia de ella.

5.2 Situación y problemáticas actuales de la zona

Pie de Cuesta siempre ha sido considerado dentro del concepto de “pueblo pasajero”, por su ubicación de paso para llegar al centro urbano de Acapulco; o bien como un atractivo turístico natural por su flora y fauna regional y su peculiar Laguna que también pertenece al municipio de Coyuca; y como todo sector de Acapulco cuenta con sus propias problemáticas reconocidas.

Un fenómeno a considerar en Pie de la Cuesta, es el contraste del paisaje entre la franja turística y las colonias adyacentes; esto ocurre por la dirección específica de esfuerzos solamente para dignificar la franja durante temporada vacacional y mantenerla atractiva a la visita turística, pues significa una derrama económica importante para los lugareños. Por otro lado, la dotación de servicios es el principal problema de la zona, como se explica en capítulos anteriores de esta investigación, y esto determina la realidad de la zona.

Aunado a esto, según el plan sectorial mencionado en el capítulo anterior:

En materia urbana y de saneamiento, las condiciones no son favorables; por un lado, el servicio de recolección de basura es deficiente y provoca el desarrollo de tiraderos clandestinos; por otra parte, la imagen urbana y el acceso carretero no se encuentran en buenas condiciones y provocan insatisfacción al turista que visita la zona (Plan sectorial de desarrollo turístico de la zona metropolitana de Acapulco, 2003).

Según la Agenda de Competitividad de los Destinos Turísticos, en la parte de diagnóstico de Acapulco, se detectan serias problemáticas para la zona turística de Pie de la Cuesta; principalmente el ambulante y ocupaciones irregulares a lo largo de la ZOFEMAT y la vía marítima; deficiencia en la promoción y comunicación del lugar; y la falta de diversificación de productos al interior de la zona turística principalmente.

Otro grave problema a analizar es la situación de la propiedad y uso del suelo en el sector de Pie de la Cuesta, pues gran parte de su territorio es superficie ejidal; lo que ha causado un sin número de contrariedades en los trámites legales de los terrenos del lugar. No se puede proponer un plan de acción urbano o turístico si no se tiene el control del espacio; pues como lo detalla Castro (1999):

Una de las tareas prioritarias para el desarrollo de ciudades competitivas es la integración de las reservas territoriales suficientes y oportunas, con lo cual se favorezca el crecimiento sobre las áreas previstas en los planes de desarrollo urbano con la participación de la sociedad pero, sobre todo, con la de los grupos agrarios que en un ambiente de equidad se beneficien de la comercialización de las superficies incorporadas a los procesos de planeación (p. 42).

Las áreas que ha previsto el Plan Director para su incorporación como reserva urbana para Acapulco, son de propiedad ejidal y se ubican solamente en Pie de la Cuesta y el Valle de la Sabana. Según palabras del catedrático Manuel Ruz, investigador con gran experiencia en el tema, Pie de la Cuesta es sin duda la mayor reserva territorial con la que cuenta actualmente Acapulco, pues en temas de metropolización la tendencia de crecimiento de la ciudad y sus periferias es hacia el municipio de San Marcos, al otro lado del puerto.

La prueba está en que el desarrollo habitacional Luis Donald Colosio ubicado en la zona diamante del puerto, en la contraparte de Acapulco con respecto a Pie de la Cuesta, estaba pensado realizarse precisamente en la zona poniente, pero por cuestiones del uso de suelo avalado por SEMARNAT fue negado el manifiesto de impacto ambiental; es por eso que a partir de ahí las inversiones privadas han fijado su atención hacia el sector diamante y ha sido motivo de muchos planeamientos urbanos por parte del gobierno debido a su crecimiento, donde muchas acciones y propuestas han creado ciertas especulaciones relacionadas a intereses personales y/o cambios de uso de suelo. En Pie de la Cuesta, el proyecto del Parador del Sol pretendía ser el detonante para generar a partir de su creación proyectos de bajo impacto y un desarrollo de la zona bajo las condiciones y aptitudes del entorno. Se realiza el proyecto, pero la inversión falla y hoy en día el parador del sol se encuentra abandonado y en condiciones de deterioro.

Con respecto a lo arriba mencionado, el estudio de FONATUR detalla en su parte de diagnóstico del suelo dentro del plan sectorial de desarrollo turístico, que el principal freno a una reordenación urbana de Acapulco lo representa la tenencia de la tierra, debido principalmente a la continua ocupación del suelo agrícola y de reserva ecológica que se incorporan a la ciudad, bajo diversos mecanismos: la ocupación irregular, en proceso de regularización y la ejidal irregular.

Para el sector turismo, no se podrá concebir ningún desarrollo o inversión sin que se tenga la condición irremplazable de la seguridad en la tenencia de la tierra. La falta de este elemental aspecto desactivará cualquier intención de realizar inversiones en el ramo turístico, además de que imposibilita cualquier participación reguladora y de fomento económico por parte del sector gubernamental en áreas con vocación turística potencial... La problemática principal se refiere a que las únicas áreas disponibles para la constitución de reserva territorial para el crecimiento urbano se encuentran en terrenos ejidales contiguos a las áreas urbanas actuales, además de que los mecanismos de incorporación legal a usos urbanos y turísticos se tornan lentos, con excesiva regulación burocrática y con poca iniciativa oficial para la constitución legal de la reserva, por lo que se prevén serias dificultades en el corto plazo para la oportuna dotación de suelo para usos urbanos (Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco, 2003).

Situación palpable especialmente en el sector de Pie de la Cuesta, por ser considerada ya como una zona turística, pero con gran potencial de crecimiento que puede impactar positivamente para el reconocimiento de todo el puerto y redirigirlo otra vez como un exponente turístico de calidad mediante actuaciones profesionalizantes e intervenciones reguladas con apego a la reglamentación establecida. Es importante para ello, conseguir el control de la tenencia y propiedad de la tierra para desactivar la arbitrariedad y lograr el manejo adecuado del desarrollo e inversiones concernientes especialmente en zonas turísticas con marcada problemática del suelo como esta.

“La distancia entre la ciudad de Acapulco y la de Coyuca es de 30 km y a pesar de esta pequeña distancia existe una notoria diferencia observable a simple vista entre ambos municipios, sobre todo en las características de su estructura de servicios en general” (Rivas, 2014, p. 2). Aunque la relación de ambos municipios es muy estrecha en cuanto a la cantidad de traslados de sus habitantes y la prácticamente conurbación física existente, la ciudad de Acapulco impone mayor relevancia en los factores políticos, económicos y sociales con respecto a la cabecera municipal de Coyuca de Benítez. Pie de la Cuesta representa en distancia y situación urbana la mediación entre Acapulco y Coyuca, por considerarse periferia con respecto a la urbe de Acapulco, y por ser también la conexión inmediata al municipio de Coyuca con Acapulco.

Estos dos municipios pertenecen actualmente a una zona metropolitana reconocida y determinada en sus inicios por las dependencias federales correspondientes SEDESOL, INEGI y CONAPO. Se trata del Área Metropolitana de Acapulco y es la única existente en el estado de Guerrero, donde Acapulco de Juárez es señalado como municipio central y Coyuca de Benítez como municipio exterior. Ambos están dentro de los criterios de incorporación de municipio como Política urbana y se consideran un total de diez localidades, incluyendo las ciudades cabeceras: Acapulco de Juárez, Xaltianguis, Kilómetro 30, Tres palos, San Pedro las playas, Amatillo, Coyuca de Benítez, Bajos del ejido, Tepetitla y Tixtlancingo (Wikipedia). *“A pesar de que ambos municipios pertenecen a la Zona Metropolitana, es notoria la diferencia que existe entre ellos en términos de desarrollo, como se muestra con la información oficial de ambos municipios y los estudios federales en la materia”* (Iracheta, 2010, p. 26).

La zona metropolitana de la ciudad de Acapulco *“fue promovida como tal desde 1987, fecha en la que se actualizó el Plan Director Urbano de Acapulco y tomó la figura de Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Metropolitana de Acapulco* (Iracheta, 2010, p. 26); pero es a partir del 2009 cuando año con año ha sido beneficiada por el fondo metropolitano, que es un recurso de carácter federal destinado a fines específicos para las zonas metropolitanas reconocidas a nivel nacional. Actualmente la zona metropolitana de Acapulco está compuesta por los dos municipios arriba mencionados, aunque en un futuro cercano se anexará el municipio de San Marcos ampliando la metrópoli.

El tema de la metropolización es hoy una determinante para regir la nueva forma de hacer y entender la planeación, principalmente en ciudades dentro de municipios conurbados como Acapulco y Coyuca, donde la intervención de estrategias y propuestas con esta visión encajarían perfectamente en el escenario actual.

El crecimiento poblacional y la expansión de las metrópolis refuerza la concentración de actividades económicas, empleo, mercados y la consecuente consolidación de economías de escala y de urbanización que convierten a las zonas metropolitanas en motores productivos fundamentales para el desarrollo, este proceso viene acompañado de un incremento del carácter urbano y la integración funcional de los municipios exteriores con los centrales (CONAPO, 2010).

Es importante considerar las nuevas acciones que se propongan para Pie de la Cuesta y toda la ciudad, bajo una visión metropolitana para direccionar el camino de la planeación local hacia una visión con carácter macro que obedezca a las necesidades contemporáneas y futuro inmediato. *“Las zonas metropolitanas desempeñan un papel importante y plantean un gran desafío porque son ciudades conformadas por ciudades; ello implica que lo que sucede en una tiene repercusiones en las otras. Además, no se puede separar la ciudad metropolitana de su región de influencia”* (Moreno, 2010, p. 6). Es por ello, que es necesario también contemplar a Coyuca en todo intento de planeación por ser el municipio adyacente a Acapulco y no desmeritarlo por su situación en contraste con la de Acapulco; precisamente con el propósito de lograr una visión más amplia territorialmente y estratégicamente hablando.

En este sentido, existen dos consideraciones especiales referentes a las posibilidades presupuestarias de inversión, de las cuales la zona de estudio podría verse beneficiada para su desarrollo en colaboración con las autoridades correspondientes para su gestión, se trata en primera instancia del Fondo Nacional de Turismo y el Fondo Metropolitano por otra parte. Ambos con antecedentes importantes reflejados en el impulso y consolidación del puerto como destino turístico.

Para profundizar en el asunto del primer fondo federal, Castellanos (2012) explica que:

En México es el Fondo Nacional de Turismo (FONATUR) el encargado de fomentar el desarrollo y fortalecimiento de la industria turística nacional, brindando apoyo crediticio a proyectos turísticos ubicados en la República Mexicana. Los tipos de proyecto que promueve son de hospedaje, alimentos y bebidas, campos de golf, marinas, campamentos de casas rodantes, agencias de viajes, arrendadoras de vehículos, spas o cualquier otro proyecto relacionado a la actividad turística. El destino del crédito es para la construcción, ampliación, remodelación, equipamiento y adquisición de inmuebles con fines turísticos. Tiene como programa prioritario proyectos estratégicos ubicados en los centros integralmente planeados, en zonas de influencia o en otros desarrollos autorizados por FONATUR, proyectos que el fondo haya financiado o en los que tenga participación de capital y otros proyectos o programas que apruebe. Como programa complementario otorga apoyo financiero a proyectos turísticos con un alto grado de avance o que busquen detonar, consolidar o complementar servicios turísticos en los centros y regiones que establece la alianza para el turismo p. 98).

El turismo en México se ubica como la tercera actividad económica generadora de divisas, por lo que su planificación adquiere suma relevancia (Castellanos, 2012). Sin embargo, es una realidad que *“la inversión federal en turismo ha sido muy baja y en ningún momento ha alcanzado el 1% del presupuesto total”* (Bringas, 1999, p.7).

La intervención de FONATUR en Acapulco, sin embargo ha sido incipiente, principalmente con recursos justificados bajo programas con intenciones de desarrollo turístico, en partes estratégicas de la ciudad. Cabe mencionar que dentro de este fondo nunca se ha realizado un programa destinado específicamente hacia la zona de Pie de la Cuesta.

Los programas de apoyo al sector turístico específicos más recientes de los que se ha visto beneficiado Acapulco bajo directrices de FONATUR son el Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco en 2004, el Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco - Zihuatanejo en la Costa Grande de Guerrero en 2006, el Programa de Desarrollo Turístico de la Zona Tradicional de Acapulco en 2013 y el Programa de Desarrollo Turístico de la Zona Dorada de Acapulco en 2014; además de las innumerables inversiones en otros proyectos separados; de los cuales ninguno incide directamente en la zona de Pie de la Cuesta.

Por otro lado y para esclarecer el tema del segundo fondo al que se hace mención, en el Presupuesto de Egresos de la Federación (2015) dentro del documento donde se detallan los Recursos Identificados para el Estado de Guerrero, se define que:

Los recursos del Fondo Metropolitano se destinan prioritariamente a estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones, obras de infraestructura y su equipamiento, en cualquiera de sus componentes, ya sean nuevos, en proceso, o para completar el financiamiento de aquéllos que no hubiesen contado con los recursos necesarios para su ejecución; los cuales demuestren ser viables y sustentables, orientados a promover la adecuada planeación del desarrollo regional, urbano y del ordenamiento del territorio para impulsar la competitividad económica, la sustentabilidad y las capacidades productivas de las zonas metropolitanas, coadyuvar a su viabilidad y a mitigar su vulnerabilidad o riesgos por fenómenos naturales, ambientales y los propiciados por la dinámica demográfica y económica. (p. 18).

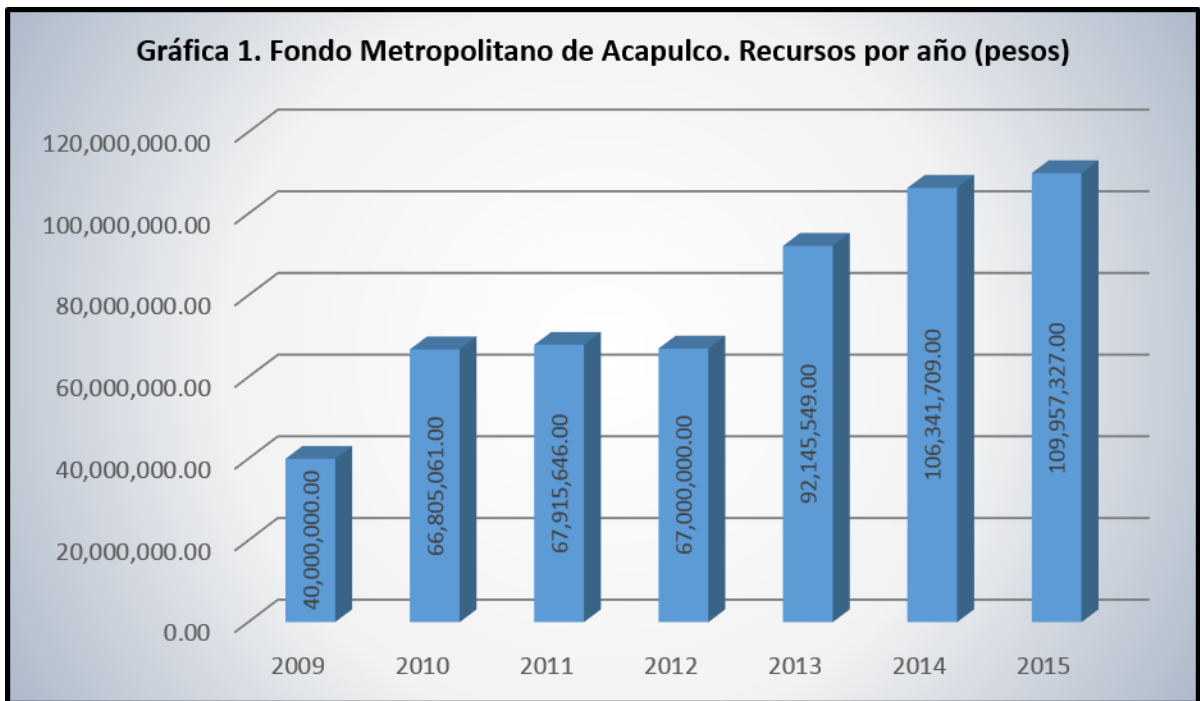
Adicional a esto, las Reglas de Operación del Fondo Metropolitano publicadas en el Diario Oficial de la Federación con fecha del 29 de enero del 2016, señalan en su primer apartado que:

Los estudios, planes, evaluaciones, programas, proyectos, acciones y obras de infraestructura y su equipamiento a los que se destinen los recursos federales del Fondo Metropolitano deberán estar relacionados directamente o ser resultado de la planeación del desarrollo regional, metropolitano y urbano... por lo que guardarán congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018... además de estar alineados con los planes estatales y municipales de desarrollo urbano comprendidos en la respectiva zona metropolitana.

En este sentido queda claro que existen razones suficientes como para que se destine parte de ese recurso en al menos un estudio, plan o programa que opere el crecimiento adecuado de la zona de estudio, pues cubre cabalmente con todos requisitos prioritarios para ser acreedor de este; de igual manera, es una zona en la periferia apta para el desarrollo turístico sustentable, tema que proponen con mucho énfasis el plan municipal y estatal de desarrollo.

El primer año en que el fondo metropolitano fue autorizado para la zona metropolitana de la ciudad de Acapulco fue en el 2009, con un monto de cuarenta millones de pesos, después en los siguientes tres años se mantuvo alrededor de sesenta y siete millones de pesos, para después seguir en ascenso durante los últimos años hasta llegar a un monto de ciento nueve millones de pesos en el 2015 (ver gráfica 1).

Se espera que para el año 2016 el presupuesto siga en aumento, rebasando la última cantidad autorizada. Desde su primer monto concedido, Acapulco ha recibido por medio de este fondo una cantidad por encima de los 547 millones de pesos.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos del Presupuesto De Egresos De La Federación para los Ejercicios Fiscales 2009 al 2015 en el Diario Oficial de la Federación.

Ahora bien, con la intención de identificar el uso que se le ha dado a este fondo en la zona metropolitana de ciudad de Acapulco, se realizó una consulta pública presupuestaria donde se detallan los proyectos a los que se destina el recurso de los últimos dos años (ver tabla 7).

Tabla 7. Destinos de los recursos del Fondo Metropolitano de Acapulco 2014-2015			
Año	Ciudad	Proyecto	Monto
2014	Acapulco de Juárez	Terminación del Centro de Atención Ciudadana (CEDAC)	\$70,000,000.00
	Acapulco de Juárez	Rehabilitación del Mercado Siglo XXI en la Colonia Vacacional	\$30,000,000.00
	Coyuca de Benítez	Construcción del Boulevard de Acceso a la localidad de Coyuca de Benítez	\$6,341,709.00
TOTAL (año 2014)			\$106,341,709.00
2015	Acapulco de Juárez	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán (tramo calle Francia a acceso a playa "La playita")	\$4,593,787.64
	Acapulco de Juárez	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán (tramo calle María bonita a calle los deportes)	\$4,465,366.66
	Acapulco de Juárez	2ª Etapa de la remodelación del rastro en la cabecera municipal	\$46,000,000.00
	Acapulco de Juárez	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán (tramo calle los deportes a calle piedra picuda)	\$5,435,311.96
	Acapulco de Juárez	Rehabilitación integral de la Av. Costera Miguel Alemán (tramo acceso a playa "La playita" a acceso a playa "Condesa")	\$5,662,728.27
	Acapulco de Juárez	Rehabilitación con pavimento asfáltico de la calle Urdaneta (par vial)	\$30,000,000.00
	Coyuca de Benítez	Construcción de la 2ª etapa del boulevard de acceso a la localidad de Coyuca de Benítez	\$13,800,132.47
TOTAL (año 2015)			\$109,957,327.00

Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de la consulta de transparencia presupuestaria, SHCP.

El resultado de la consulta arroja datos claves a analizar como la cantidad de proyectos realizados por año, donde en el 2014 se visualizan solamente tres contra siete de ellos en el 2015; así como la cantidad del total de los proyectos destinados en su mayoría a la ciudad de Acapulco, y solamente dos ellos para el municipio adyacente de Coyuca de Benítez, y eso por tratarse del seguimiento del mismo proyecto aplicado para el año 2014 y continuado en su segunda etapa en el 2015.

El recurso total de los dos últimos años consultados destinado para la cabecera municipal de Coyuca no representa ni el 10% del total del recurso destinado para toda la zona metropolitana. Es evidente que la gran parte del recurso de ese fondo se ha canalizado hacia el puerto de Acapulco por su relevancia general ante el estado de Guerrero. Esta situación de “discriminación urbana” es recurrente especialmente en temas de conurbación y en de la dirección de los fondos metropolitanos, además de lo explicado por Bazant (2010):

Y como sabemos las ZM están sujetas a diferentes normas urbanas lo que hace aún más difícil el intentar la regulación del desarrollo urbano a través de un mecanismo como la planeación urbana – ya que simplemente cada entidad municipal tiene sus propia problemática/dinámica urbana y demandas sociales; además de que cada una tiene su propio gobernante, con su propio presupuesto y su aparato administrativo independiente. Bajo estas condiciones el intentar conciliar intereses entre dos entidades municipales, hace más compleja la tarea de la planeación urbana y regulación del suelo urbano – que ello presupondría que ambos municipios deberían tener normas urbanas iguales (o similares) y ambos comprometerse a acatar lo estipulado en el plan de desarrollo urbano – a lo largo de las futuras administraciones. Algo que es muy difícil de concretar, pues se sale del ámbito de la planeación urbana y se torna en un asunto político-administrativo (p. 485).

En general el recurso para toda la zona metropolitana de la ciudad de Acapulco no ha sido destinado en realidad para proyectos prioritarios de carácter competitivo y que promuevan una adecuada planeación del desarrollo como lo estipula el Diario Oficial de la Federación; además la mayoría de los proyectos del fondo se han canalizado hacia una zona específica de la ciudad, la Av. Costera Migue Alemán, que aunque representa una vialidad muy importante para la atracción del turismo en el puerto, esas acciones pueden ser cubiertas con recurso del municipio y aprovechar el recurso del fondo metropolitano para el estudio e implementación de planes, programas y/o proyectos más apegados a lo planteado para su uso.

En ambos casos sobre los fondos económicos de carácter federal se justifica perfectamente la necesidad de canalizar el concepto financiero hacia Pie de la Cuesta, por ser un sector de la ciudad de Acapulco que cumple con los lineamientos que los fondos argumentan para la ejecución y uso del recurso que proporcionan.

Pero como se ha venido estudiando dentro de la investigación, hace falta voluntad política y actuaciones responsables para reconocer las acciones adecuadas en las zonas más apropiadas de la ciudad.

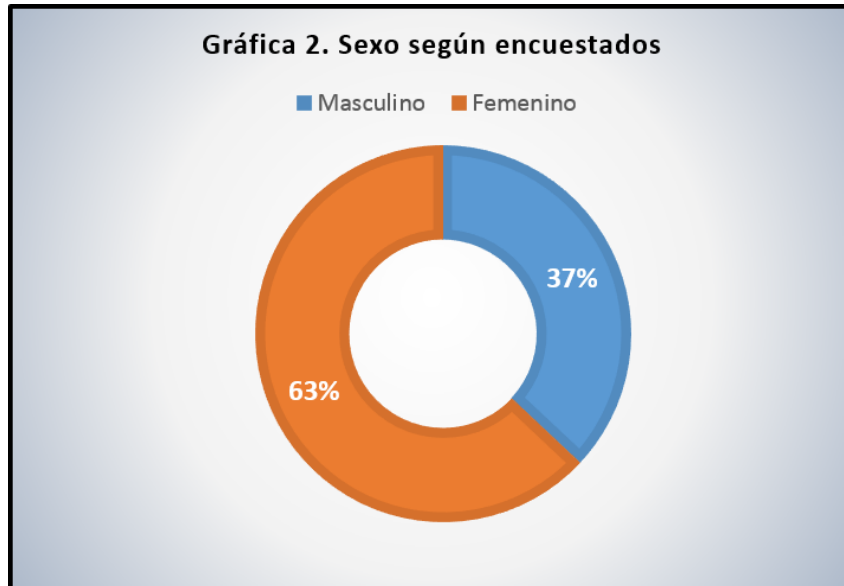
5.3 Opinión de turistas y residentes sobre la zona de estudio

Para averiguar la opinión objetiva acerca de la zona de estudio, tanto de residentes como de turistas, fue necesaria la aplicación de encuestas en diferentes días y horarios, con la finalidad de lograr obtener información más completa; considerando para esto que dentro de las temporadas vacacionales, los meses que más sobresalen son diciembre, semana santa (abril) y verano (junio, julio y agosto). Los encuestados considerados como residentes pueden ser locatarios, prestadores de servicios, promotores o personas que viven en el mismo sector; en cuanto al considerado como turista predomina el de procedencia nacional y estatal.

Para obtener el tamaño de la muestra o la cantidad adecuada de encuestados, se consideró un universo de cinco mil habitantes (incluyendo la población flotante), así como una cantidad estándar para el nivel de confianza y el margen de error; la resultante fue una cantidad de encuestados necesaria de alrededor de cien personas. El formato de la encuesta se ha añadido en la parte de anexos de esta investigación y los resultados sintetizados de tal actividad se reflejan a continuación.

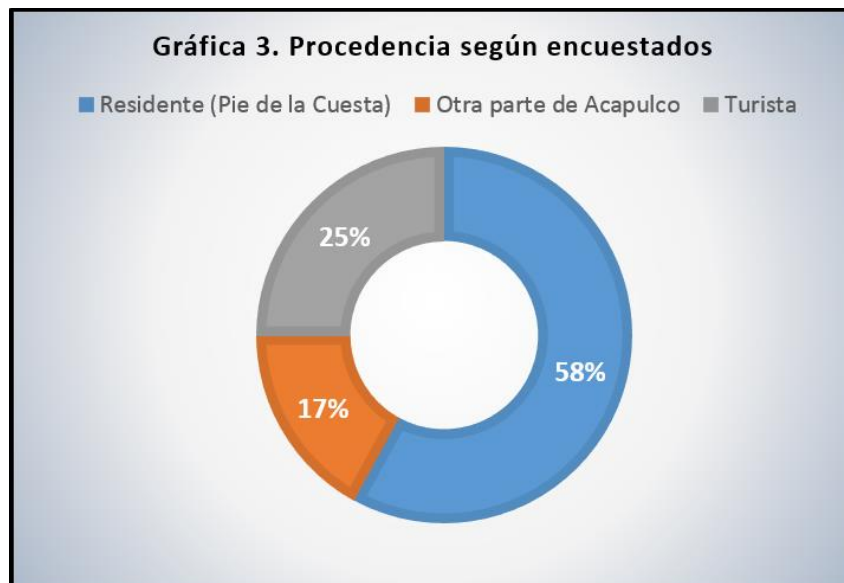
La encuesta consta de nueve preguntas, y está dividida en cuatro partes; en la primera se solicitan los datos (no personales) del encuestado; en la segunda parte se exponen algunas preguntas con posibles respuestas de opción múltiple; en la siguiente se pide calificar doce aspectos de la zona dentro de una ponderación del 1 al 10, donde esta a su vez, se clasificó en dos partes; y en la última parte se presentan cuatro preguntas abiertas para ser respondidas según palabras propias del encuestado.

En la parte inicial de la encuesta, el trabajo de campo arrojó una mayoría de encuestados del sexo femenino, pues del total corresponde un 63%, contra un 37% del sexo masculino (ver gráfica 2).



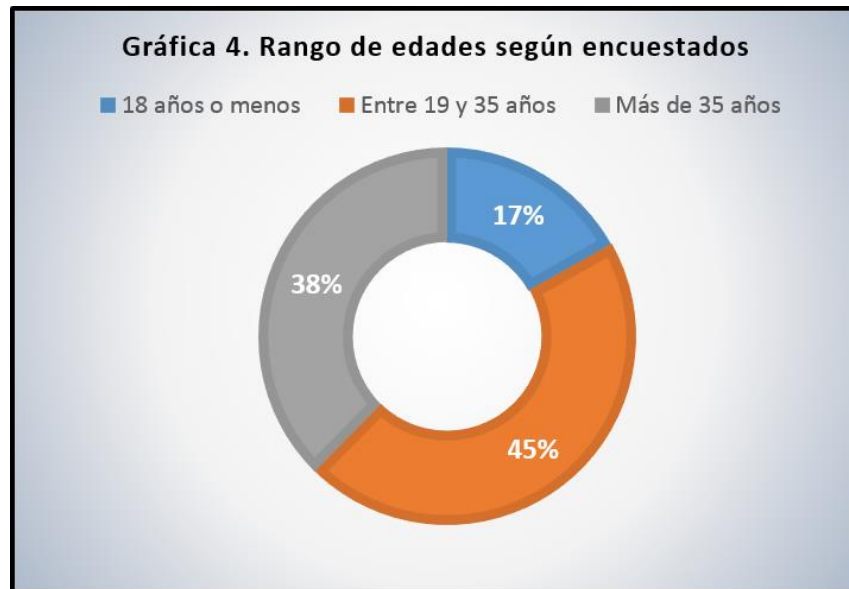
Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.

En la sección de la encuesta donde se requiere que el encuestado indique su lugar de procedencia se propusieron tres opciones de respuesta: residente de la zona específica de estudio, turista (local, nacional o internacional), y locatario de Acapulco pero de otra zona de la ciudad diferente a Pie de la Cuesta. El resultado de esta parte arrojó que una cuarta parte de los encuestados fueron turistas; la mayoría fueron residentes de la zona, y una minoría del total era locales pero de otra parte de Acapulco (ver gráfica 3).



Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.

Del total de ese 25% de turistas encuestados, dos terceras partes provenían de la Ciudad de México; los demás de otras partes parte de la Republica y ningún turista internacional en ésta encuesta. En cuanto a la parte de las edades de los encuestados, los resultados se agruparon en tres rangos (ver gráfica 4); esto con la finalidad de detectar el tipo de visitante de la zona, ya sea turismo joven, familiar o de tercera edad. El rango con mayor porcentaje de encuestados fue el de 19 a 35 con un 45% del total.

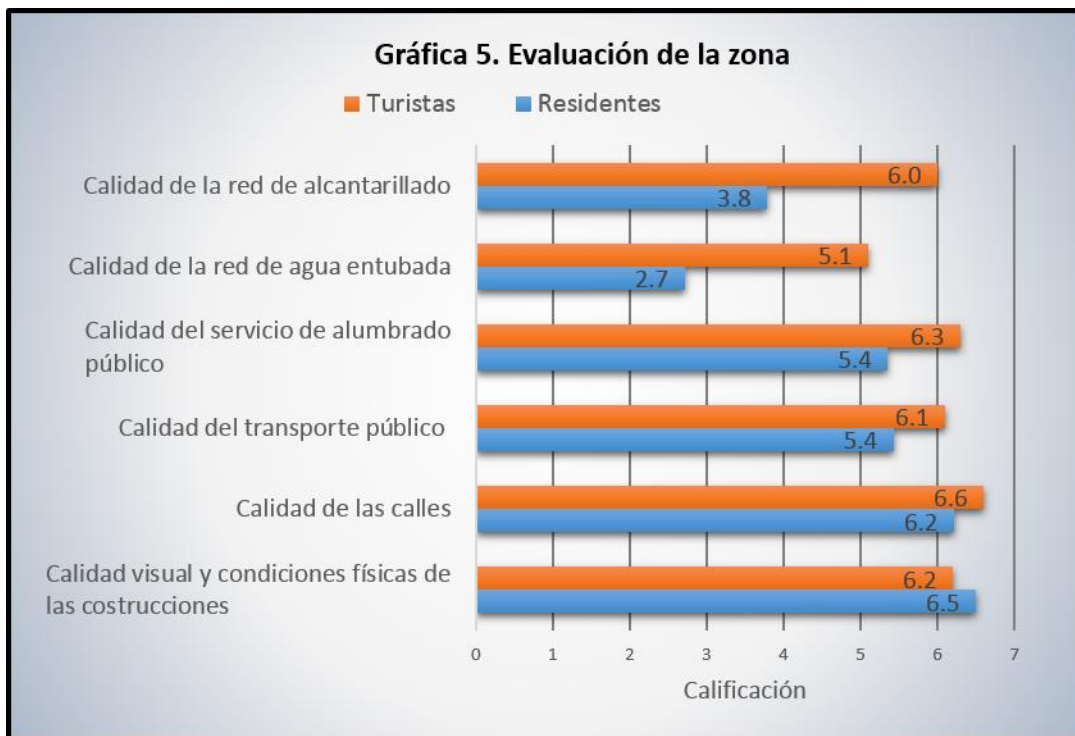


Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.

Los encuestados que eran procedentes de otra parte de Acapulco mencionaron visitar muy frecuentemente la zona de Pie de la Cuesta, al menos cada fin de semana; mientras que los turistas que venían de fuera del estado, en su mayoría contestaron visitarla cada fecha de vacaciones. En cuanto a las actividades para las que se utiliza la zona predominan las de visita, paseo, ocio, descanso y residencia obviamente por parte de los locales; en un rango menor las de hospedaje y trabajo; en su minoría se detectó las actividades de comida en restaurantes y actividades turísticas.

En la siguiente etapa de la encuesta se trata de evaluar algunos aspectos de la zona de estudio; en una primera parte se plantea que el encuestado manifieste una calificación, ya sea alta o baja en un rango del 1 al 10, según su apreciación acerca de la calidad visual y condiciones físicas de las construcciones, la calidad de las calles, del transporte y de los servicios públicos, como alumbrado público, agua entubada y la red de alcantarillado.

Los resultados se agruparon en residentes y turistas, para hacer una comparativa de la opinión que tiene el turismo acerca del lugar con respecto a lo que opinan los locales. Según la gráfica obtenida es interesante observar que en general los residentes evalúan el lugar con una baja puntuación, en especial la calidad de los servicios públicos; únicamente el aspecto de la calidad visual y condiciones físicas de las construcciones resultó ligeramente mejor calificado por los residentes que por los visitantes (ver gráfica 5).



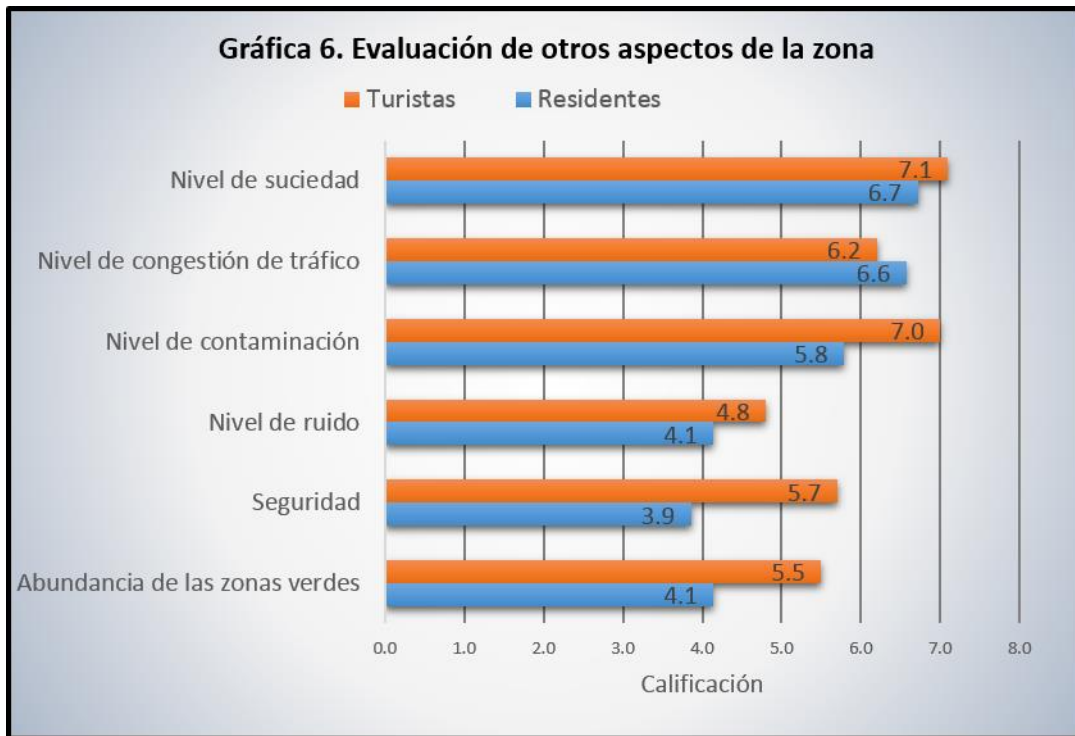
Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.

En este sentido, es más acertada la calificación que los residentes dan a las cuestiones de equipamientos y servicios públicos, en comparación con los turistas, por el hecho de constatar en el día a día las deficiencias que podrían tener, y no solo en los lapsos de temporada de vacaciones cuando arriban los visitantes.

En la segunda parte de la evaluación se plantea que el encuestado manifieste una calificación del 1 al 10, donde 1 signifique muy bajo y 10 muy alto, según su apreciación acerca de la abundancia de las zonas verdes, la seguridad, el nivel de ruido, de contaminación, de congestión de tráfico y de suciedad.

Al igual que en la primera parte los resultados de ésta se agruparon en residentes y turistas, para hacer una comparativa de la opinión que tiene el turismo acerca del lugar con respecto a lo que opinan los locales.

Los resultados en esta parte fueron más semejantes, pero los residentes siguen puntuando bajos aspectos de la zona como la seguridad principalmente; por otra parte, los visitantes o turistas perciben un nivel más alto en la contaminación y suciedad comparado con la opinión de los residentes (ver gráfica 6).



Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.

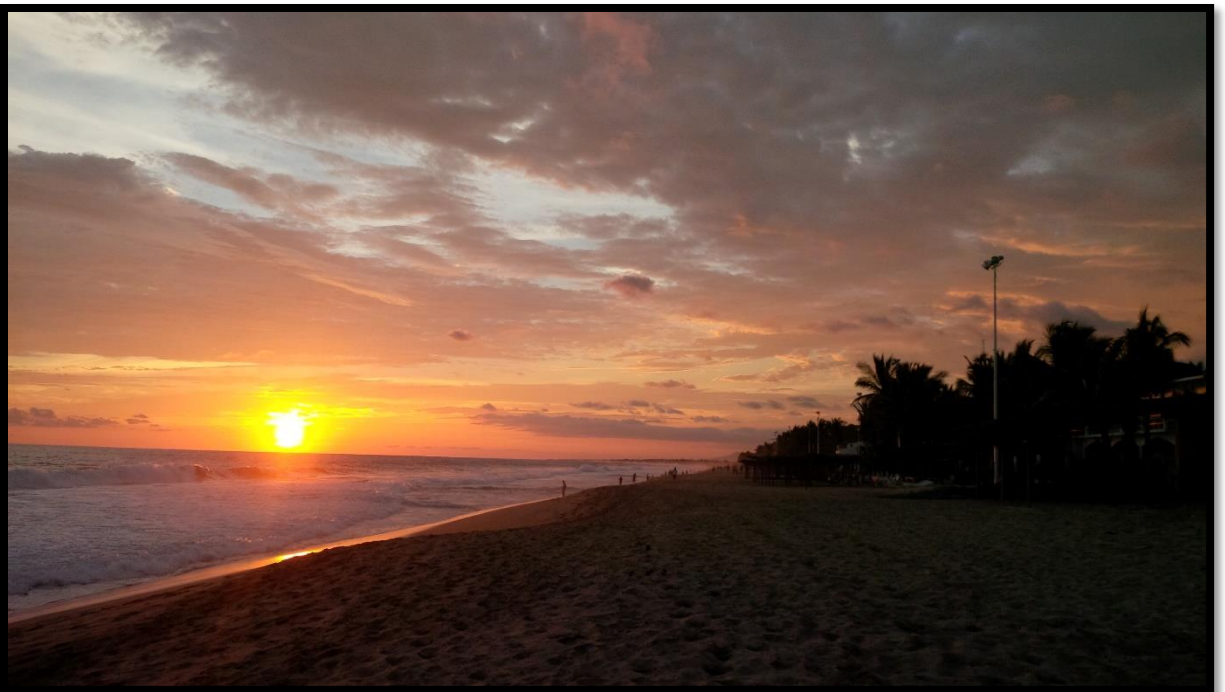
Es alarmante que en esta parte el aspecto más bajo calificado sea el de la seguridad y el más alto sea el del nivel de contaminación de la zona de estudio. Esto nos da un panorama nada alentador para el lugar, pues son aspectos que influyen en la afluencia de visitantes cada temporada de vacaciones, y que impacta en la economía y desarrollo de la franja por depender en gran medida del turismo. En la última sección de la encuesta se plantean preguntas abiertas para que el encuestado exprese su opinión acerca de tres cosas diferentes, a continuación se presentan las respuestas más frecuentes y en orden de mayor a menor repetición (ver cuadro 1).

Cuadro 1. Opinión general de encuestados sobre la zona de estudio		
Lo que más gusta de la zona	Lo que menos gusta de la zona	Lo que recomiendan para mejorar la zona
<p>La playa: a pesar de ser una playa con “mar abierto” los visitantes acuden al lugar para meterse al agua cuando la marea lo permite, además es muy visitada por contar con una gran superficie de arena fina antes del mar, donde se practican actividades de recreación. Las enramadas con hamacas y sillas en la arena son una característica que gusta a los visitantes (ver fotografía 9).</p>	<p>La Inseguridad: a pesar de encontrarse una caseta de vigilancia en el sitio, se han detectado múltiples atracos, por mostrarse en ocasiones sola y mal iluminada durante las noches.</p>	<p>Vigilancia: por el tema de la inseguridad de la zona, los visitantes proponen la implementación permanente de vigilancia.</p>
<p>La puesta de sol: la zona es mundialmente reconocida por sus majestuosas puestas de sol, donde cada tarde el sol se pierde en el horizonte del mar, generando un espectáculo de colores que hacen juego con las nubes y el cielo (ver fotografía 10).</p>	<p>La suciedad: a pesar del esfuerzo por mantener un saneamiento en toda la ciudad por parte de las autoridades, Pie de la Cuesta siempre ha sufrido de una mala reputación en cuanto a la limpieza del lugar.</p>	<p>Limpieza y mantenimiento: se recomiendan estrategias de mantenimiento y limpieza que realmente funcionen en el lugar, pues de nada sirve doblar esfuerzos para mejorar la limpieza si siempre habrá la manera de ensuciar fácilmente.</p>
<p>La tranquilidad: Pie de la Cuesta es considerado un lugar de relajación, donde muchos de los visitantes lo visitan para olvidarse del bullicio y estrés de la ciudad.</p>	<p>La insuficiencia de servicios públicos: por considerarse parte de las periferias de la ciudad, los servicios públicos es una de las principales problemáticas de la zona.</p>	<p>Promoción de la zona: existen mecanismo y maneras tecnológicas para darle una promoción estratégica a Pie de la Cuesta, pero hasta ahora ha sido muy etérea esta tarea.</p>
<p>El paisaje: la zona posee abundante vegetación del lado de la Laguna y palmeras comunes del lado de la playa, que adornan el paisaje, junto con las diferentes aves de la región.</p>	<p>La deficiencia en el transporte público: el transporte público actual para acceder a la zona de la playa de Pie de la Cuesta es escaso, y se encuentra en muy malas condiciones.</p>	<p>Mayor equipamiento turístico: la inversión no ha sido suficiente en la zona hasta ahora, como para notar un equipamiento de calidad, que pueda deslumbrar a los visitantes.</p>

Fuente: Elaboración propia con datos resultantes de las encuestas realizadas.



Fotografía 9. Área de playa en Pie de la Cuesta. Fuente: Propia



Fotografía 10. Puesta de sol en Pie de la Cuesta. Fuente: Propia

Concluyendo esta parte, se precisa que el desarrollo urbano espontáneo y no planeado que ha vivido Acapulco a lo largo de su historia ha traído consigo una mezcla caótica de actividades urbanas, generando con ello conflictos serios a los habitantes en términos de tránsito, contaminación, inseguridad, caos, desigualdad, solo por mencionar algunos; todo ello se traduce respectivamente en graves costos sociales y económicos, por la pérdida de horas-hombre destinadas a la transportación, deterioro de la salud pública y poca identificación con los lugares en que se reside o se trabaja.

La suma de factores, como una incipiente planeación, poco interés de aplicación de los instrumentos de regulación y planeación urbana por parte de las autoridades y un acelerado crecimiento de la actividad turística, motivaron una expansión urbana arbitraria y con ello un cúmulo de problemas en la zona de estudio y toda la ciudad, en términos sociales, de planeación, dotación de equipamiento, infraestructura, económicos, servicios públicos, sin olvidar los problemas ambientales.

--- CAPÍTULO VI ---**Perspectivas de desarrollo**

En este último capítulo, se realiza el resultado de la síntesis de la información procesada hasta ahora, se postulan principalmente propuestas generales a nivel de recomendaciones por parte del autor. Se inicia pues esta parte del trabajo con la presentación del análisis FODA de la zona de estudio, esto con la finalidad de prescribir los escenarios posibles y/o detectar algunas acciones prudentes que surjan a partir de todo el seguimiento planteado en la investigación.

Tabla 8. Análisis FODA de Pie de la Cuesta	
Fortalezas	Oportunidades
Posicionamiento del concepto “bello atardecer” Clubes de esquí acuático La belleza natural de la laguna Gastronomía típica de la zona (restaurantes) Los recorridos a la laguna Isla de Pájaros	Inversiones hoteleras y villas Desarrollo de actividades ecoturísticas en la Laguna y turismo rural Pesca deportiva Definición de una imagen característica de la zona Balnearios y Spa´s Integración de un circuito turístico con las comunidades que rodean la laguna
Debilidades	Amenazas
Deficiente acceso carretero Asentamientos irregulares Falta de recolección de basura Contaminación ambiental (tiraderos clandestinos de basura) Los turistas no pernoctan en la zona Falta de capacitación de los prestadores de servicios No existen instalaciones adecuadas para orientar a los turistas (casetas de información) Los muelles no están adaptados para el turismo	Invasión de predios en la Barra Contaminación de la Laguna en diferentes asentamientos urbanos Falta de proyectos de inversión en la zona Deterioro urbano en Coyuca, la Barra, el Embarcadero, entre otras congregaciones aledañas. Contaminación en los asentamientos humanos y en la Riviera de la Laguna El abuso a los turistas por el pago de los prestadores de servicios

Fuente: Plan Sectorial de Desarrollo Turístico de la Zona Metropolitana de Acapulco 2003.

A la parte de las oportunidades indicadas en la tabla 8 se le pueden añadir las diferentes acciones o proyectos que han surgido para la zona en base a estudios verdaderos, pero que solo quedan en propuestas y no se formaliza ninguna estrategia de apoyo o ejecución. Además de todo lo ya propuesto y que no se ha realizado por razones ya estudiadas.

En resumen, el recuadro del análisis FODA pretende explicar que:

La zona de la Laguna de Coyuca cuenta con gran belleza natural, flora y fauna características de la zona, que permiten el desarrollo de ecoturismo y turismo de aventura. En la actualidad existen recorridos por la laguna para apreciar las aves migratorias que anidan en la zona, pero los guías no cuentan con los conocimientos suficientes para orientar a los turistas y despertar un mayor interés en el tema. La zona es considerada de baja densidad, condición indispensable para preservar la naturaleza; es posible que esta zona cuente con elementos necesarios para atraer turistas que buscan relajarse, desarrollo de villas ecológicas y Spa's (Plan sectorial de desarrollo turístico de la zona metropolitana de Acapulco, 2003).

El escenario tendencial a corto o mediano plazo, en el ámbito turístico para el segmento de Pie de la Cuesta junto con la colindancia de Coyuca – Acapulco en la parte de la Laguna, según fuentes tomadas de estudios en “Consultores Internacionales S.C.”, apunta hacia un alto grado de desarrollo en cuanto al turismo de sol y playa, y ecoturismo; en media medida hacia el turismo de aventura, paquetes temáticos, turismo rural y turismo de lunamieleros; de igual manera, pero de bajo grado en cuanto a deportes extremos, eventos deportivos y turismo de bodas.

En cuanto hacia una visión al 2025 los mismos estudios plantean escenarios para Pie de la Cuesta no tan alentadores, pues solamente sobresalen el ecoturismo, turismo de aventura y deportes extremos con media relevancia; y el turismo de sol y playa decae en baja relevancia; nada con alta relevancia en cuanto a oferta turística en Pie de la Cuesta.

La tendencia para ese año revela una disminución de la ocupación y estadía promedio, el turista sólo visita la zona por unas horas (no pernocta); el desarrollo del turismo ecológico; el interés comunitario por el mantenimiento y conservación de la laguna y la saturación del acceso carretero; así como el desarrollo de spas a manera de alternativa más fiable de atracción para la zona.

Ahora bien, en un escenario pesimista los estudios de “Consultores Internacionales S.C.” diagnostican para Pie de la Cuesta solamente un desarrollo del ecoturismo, turismo de sol y playa y turismo de aventura pero en una categoría de baja relevancia.

Se visualiza ante este escenario, una disminución de la ocupación y estadía promedio, el turista sólo visita la zona por unas horas (no pernocta); que el desarrollo del turismo ecológico es incipiente, que el acceso no ha tenido ampliación y se satura continuamente, y que la zona es invadida por asentamientos humanos irregulares.

Por otro lado, en un estudio reciente realizado por Agatón y Cruz (2015), para identificar los espacios del turismo en la zona poniente del Puerto de Acapulco mediante la caracterización de su cualidad, se determinan a partir del modelo de desarrollo turístico alternativo las potencialidades turísticas para generar nuevos productos en la Zona de Pie de la Cuesta (incluyendo Laguna de Coyuca), tales como:

- Turismo rural: vivencias místicas, inclusión social y corredor gastronómico.
- Ecoturismo: senderismo interpretativo, tirolesa, recorrido a caballo, avistamiento de aves; por mencionar algunas actividades a realizar.
- Turismo de aventura: actividades acuáticas como el kayak, el esquí y correr olas en la playa (surf), entre otras (p. 17).

Tal estudio presenta resultados de las posibles y más viables actividades turísticas que por sus características ofrece la zona para con ello lograr una autosuficiencia turística y una estable economía local en base a lo generado en la zona; pero se limita en la inclusión de esas actividades con el funcionamiento urbano del sector.

En otro estudio muy significativo, Rivas (2014) analiza la posibilidad de integrar las localidades ribereñas de la laguna de Coyuca para crear una microrregión y que complementen y diversifiquen el producto turístico estatal; su metodología está basada en una calificación otorgada a diferentes referentes de la zona de estudio para determinar según su puntuación la potencialidad de esta. El estudio está focalizado principalmente en la Barra de Coyuca, y en las localidades aledañas, del cual, después de un detallado diagnóstico y un correcto análisis, *“se puede decir que es una región que cuenta con potencialidad turística así como características y elementos para desarrollar actividades de turismo... pero carece de condiciones adecuadas para que el turista llegue de manera específica al sitio”* (Rivas, 2014, p. 137).

El producto específico que propone la investigación mencionada, va encaminado a cuatro líneas potenciales de negocios; según resultados de la vocación de la región definida por el paisaje, su flora y fauna endémicos: el turismo de aventura, el ecoturismo, el turismo cinegético y el etnoturismo. *“Mención especial merece la pesca que es la actividad más practicada... y que puede también ser aprovechada tanto para el abastecimiento de las empresas prestadoras de servicios de alimentos desde granjas acuícolas, así como para efectos de recreación para los turistas como la pesca deportiva”* (Rivas, 2014, p. 141).

Es importante entender la conceptualización de las propuestas resultantes de los estudios relevantes existentes, como los arriba mencionados, y no confundir los esfuerzos con ejercicios de gobierno que resultan, en la mayoría de las ocasiones, con la ejecución de proyectos urbanos poco pensados y/o acciones rápidas que no trascienden. Esto servirá para hacer realidad la postura que mucho se maneja para esta zona turística de Pie de la Cuesta, de la ejecución y buen funcionamiento de verdaderos desarrollos ecoturísticos por ejemplo, según se proponga justificadamente.

En otros temas que se relacionan con las perspectivas de desarrollo de la zona de estudio, es de relevancia destacar un proyecto que actualmente se encuentra en proceso de creación cerca de la zona y que representa para Pie de la Cuesta un significativo estímulo, se trata del libramiento poniente de Acapulco.

Con fecha del 24 de julio del 2014, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la convocatoria a cargo de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para la licitación de la supervisión, control y seguimiento de obra realizada por terceros para los trabajos de construcción del libramiento poniente de Acapulco tramo la venta-bajos del ejido en sus dos etapas de realización.

El libramiento contempla una longitud de 42.7 kilómetros que inicia en la caseta La Venta de la autopista del Sol hasta llegar a la puerta de la Costa Grande, Coyuca de Benítez; se conecta con la carretera federal 200 Acapulco-Zihuatanejo a la altura del poblado de bajos del ejido, siendo una vía alterna hacia la zona poniente de la ciudad de Acapulco.

Este proyecto beneficia en cierta medida a Pie de la Cuesta pues representa una oportunidad de mejoramiento para su acceso, a pesar de que el libramiento esté pensado para dar una circulación más rápida desde la caseta de la venta (en la entrada de Acapulco por el norte) hacia la Costa grande del Estado (en el oeste), sin la necesidad de cruzar la ciudad de Acapulco; es también un libramiento directo hacia Pie de la Cuesta, pues es el sector más alejado de Acapulco hacia el poniente y se encuentra relativamente cerca de donde termina el libramiento. Es entonces además, una obra que pretende eficientar y desahogar el traslado terrestre, de esta zona periférica al crecimiento continuo por la cercanía de los desarrollos turísticos y urbanos ligados al Puerto de Acapulco.

En este sentido, es interesante aprovechar la situación para realizar un plan especial de vialidad para la franja turística de Pie de la Cuesta, donde solamente se considere un acceso artificial desde la parte conexas a la carretera nacional 200 en el poblado de San Isidro hasta donde inicia la Base Aérea Militar, cruzando por la parte más estrecha de la Laguna; pues la franja de Pie de la Cuesta y toda la Barra de Coyuca cuentan con una única entrada vehicular, por poseer una estructura urbana lineal.

Con esto se lograría darle una identidad propia a la franja turística de Pie de la Cuesta, manteniéndola más desahogada y como zona tradicional de recurrencia turística y no solamente del tipo sol y playa, sino también rescatando actividades recreativas que involucren a la laguna de Coyuca, y los paisajes que se encuentran del lado opuesto a la playa. Para esto es necesario un plan de rescate que libere accesos a la laguna, con intervenciones reguladas; pues actualmente es difícil el libre acceso a ella y la mayoría de las construcciones colindantes con la laguna entran en el ejercicio de la ilegalidad.

Aunado a ello, la renovación estratégica de la imagen urbana de la zona lograría ese reconocimiento por parte de los visitantes; en primera instancia sería de gran ayuda para una buena imagen, conseguir modificar el tendido actual de la red eléctrica que es a base de postes de concreto y a veces de madera, a un cableado subterráneo, para enfatizar y no opacar la representación visual que genera la vegetación abundante en la zona.

Además, es pertinente reconocer que se debe recurrir en casos como estos, a la disciplina del paisajismo como estrategia complementaria de atracción turística, comisionándole la realización de un proyecto especializado y de carácter profesional, que proponga solamente realzar mediante efectos de carácter estético, el potencial que ya posee la zona de estudio; pues el lugar pos si solo ostenta gran nivel atractivo, pero no está por demás la inclusión de estas disciplinas que se especializan precisamente en esto.

Pensando también en la población local y no solo en acciones que repercutan en la afluencia turística, es imprescindible la ejecución de intervenciones que generen una interacción entre las zonas desarticuladas dentro del mismo sector de Pie de la Cuesta; como propuesta para esto, se sugiere el establecimiento de espacios públicos de gran impacto, como parques temáticos o parques urbanos que alcancen concebir una conexión social y reconfiguren de la misma manera la función urbana del lugar.

Es entendido que el talento que posee la zona de estudio, turísticamente hablando, está constituido en su totalidad por la configuración natural del espacio, y por las actividades que se pueden realizar de forma especial y diferente en esta parte de la ciudad. Esto no quiere decir que la intervención arquitectónica, en cuanto a edificación se refiere, sea una idea enemiga para la zona; al contrario, la introducción de una arquitectura icónica en Pie de la Cuesta ayudaría a su nuevo despliegue turístico, siempre y cuando sean obras de carácter representativo, con un nivel conceptual muy bien justificado, paralelo a la reglamentación del lugar, y regidos bajo métodos constructivos novedosos acorde al entorno, y construidos a base de material de la región.

Bajo este concepto, es válido también considerar la inserción de algún tipo de arquitectura efímera como estrategia de publicidad de la zona. Esto incluido en un plan de promoción turística para Pie de la Cuesta, que considere su divulgación principalmente en redes sociales, a sabiendas que es hoy en día un medio que ha ganado gran peso como difusor de elementos de cualquier índole en el mundo, por encima de muchos otros medios de comunicación.

Otra idea detonadora para Pie de la Cuesta un tanto diferente a solo considerar la explotación de la actividad turística, y que desataría una activación económica para toda la zona, es la erección de un puerto de altura en sus costas; esto con la finalidad de crear otro medio de llegada al lugar, además de influir en el funcionamiento del comercio de Acapulco a nivel internacional.

En cuestiones de traslados de mercancía por ejemplo, funcionaría mejor la ubicación del puerto propuesta en esta zona periférica poniente de la ciudad, a diferencia del puerto ya existente que se encuentra dentro de la mancha poblacional, muy cerca del centro urbano de Acapulco.

Para concretar alguna propuesta de cualquier índole sobre la zona de estudio, es prudente considerarle antes un Plan Parcial especial como se ha hecho para otros sectores de la ciudad. Los planes parciales elaborados hasta ahora relativos al desarrollo urbano de Acapulco y reconocidos por el Plan Director actual son:

- Plan Parcial del Veladero, sin fecha
- Plan Parcial del Anfiteatro, de 1982
- Plan Parcial Sabana - Puerto Marqués, de 1986
- Plan Parcial Bajos del Ejido, de 1988
- Plan Parcial del Acapulco Dorado, de 1988
- Plan Parcial del Acapulco Diamante, de 1990
- Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Punta Diamante, de 1991
- Plan Parcial del Veladero, de 1991
- Plan Parcial Acapulco Diamante, del 2000, 2005, 2006 y 2007
- Plan Parcial de los Órganos Municipio de Acapulco, del 2002
- Plan Parcial Urbano del Poblado de Llano Largo, del 2003

Nunca ninguno ejercido formalmente para la zona poniente del puerto, principalmente por su reciente inclusión al repertorio turístico de Acapulco como zona de atracción al turismo, pero la presente investigación demuestra que en la actualidad la zona turística de Pie de la Cuesta esta lista y tiene el potencial para concebir este tipo de consideración para su planeamiento.

De igual manera, a partir de esta aseveración emana la necesidad de implementar un plan de litorales pero a nivel más bien nacional, que abarque en este caso todo el frente del país hacia el Océano Pacífico, donde se plantee un control específico en cuanto a los procesos con fines turísticos a desarrollar sobre las costas del país. De gran relevancia es este tema hoy en día principalmente porque:

La atracción que ejercen las zonas litorales para el turismo, representa en sí misma un arma de dos filos. De una parte, existen grandes intereses económicos que pugnan por un rápido y progresivo desarrollo urbano del litoral bajo un enfoque de turismo tradicional -construcciones hoteleras verticales y edificios de inmuebles para segundas residencias en los frentes de playa-, donde el aspecto ambiental y la armonía del paisaje son poco considerados y, por otra parte, existen intereses, de menor cuantía, que luchan porque se lleve a cabo un desarrollo turístico respetuoso de la naturaleza (Bringas, 1999, p. 4).

La tendencia moderna global del turismo en cuanto a descanso y aventura se refiere, apunta hacia un contexto de integración con la naturaleza, donde el desarrollo de estos lugares sea de bajo impacto al medio ambiente y la interacción del usuario con el entorno sea directo y amigable; por eso no basta con la reglamentación establecida en el país para estas zonas costeras, o más bien, no han logrado ser estrictamente específicas, al menos en lo que respecta a este punto de la dinámica espacial para la ocupación del espacio dentro del tema del desarrollo turístico sustentable.

Aunado a esto y como muestra de lo antes descrito, Bringas (1999) asegura que:

En México, no ha existido una política clara sobre el tipo de desarrollo que debe prevalecer en las zonas costeras. Si bien se ha reconocido la importancia que reviste el litoral para el desarrollo de algunas actividades como las industriales, comerciales y turísticas, al menos explícitamente, esta importancia no se ha traducido en acciones concretas para protegerlas, salvo las declaratorias del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), que comprende algunas zonas costeras, pero dado el tamaño de los litorales mexicanos, son mínimas (p. 14).

Por otro lado, las experiencias enmarcadas bajo ejercicios referentes al tema dentro de un panorama nacional, demuestran que esta situación trae consigo distintos conflictos antagónicos que demeritan la intención de un posible desarrollo positivo, como lo establece Bringas (1999):

El espacio litoral constituye un escenario en el que se presentan intereses diferenciados y antagónicos y se establecen relaciones de poder. La importancia económica y social hace de las zonas costeras un campo sumamente moldeable por la dinámica internacional y los convierte en sitios propicios para que se lleven a cabo procesos de rápido crecimiento y expansión. Estos procesos alteran de manera radical la organización del territorio y determinan, en gran medida, los caminos que sigue la ocupación del espacio destinada a los usos turísticos (p. 14).

Es por eso que el ejercicio de una buena planeación debe ser aliado del desarrollo regional o local, y no con actividades regidas bajo intereses que moldeen la dirección del impulso turístico hacia conveniencia solamente de unos. Ahora bien, regresando a hablar en términos del desarrollo local, como se ha venido narrando de la zona de estudio, Rivas (2014) puntualiza que:

La planeación depende del potencial turístico de cada lugar para diseñar políticas, planes, estrategias y los elementos necesarios para asegurar el desarrollo del turismo, por lo que la identificación del potencial turístico de una región o de un municipio es la base en la toma de decisiones para continuar en la planeación y conformación del producto turístico (p. 87).

En este sentido, Pie de la Cuesta ha logrado tener bien en claro su potencial turístico, y gran parte de ello se expone en el presente trabajo bajo investigaciones propias y también con base en referencias de otros estudios realizados sobre la zona. Con esta identificación de su capacidad turística y bajo aptitudes del suelo, se puede proceder a un planeamiento espacial, que determine un seguimiento de acciones visibles en la zona, pero *“al realizar la planeación física del espacio es necesario tomar en cuenta el irridex de la comunidad anfitriona, ya que es determinante para el desarrollo turístico del sitio en cuestión”* (Castellanos, 2012, p. 15). Esto es de relevancia pues, aparte de solo planear un desarrollo medido y bien argumentado, la participación e intervención de muchos actores en escena si en verdad se desea llegar a los objetivos planteados, como lo expresa Rivas (2014):

Para su desarrollo las localidades necesitan el acompañamiento de autoridades, gestores, instructores, especialistas o el nombre más conveniente de acuerdo al trabajo que se desarrollara, para llegar con éxito al logro de sus objetivos, de otra manera los esfuerzos y presupuestos de los programas de apoyos federales, estatales o municipales se pierden, no hay continuidad y en las localidades no se observan los cambios (p. 143).

Así mismo, las prácticas de la planeación a nivel local deben de servir como un referente para las nuevas intervenciones urbanas, pues claro está ahora que los resultados al pasar de los años no han sido los esperados desde un principio, principalmente en las zonas periféricas, hacia donde crece la ciudad.

“Es necesaria la reactivación de las localidades rurales buscando mejorar las condiciones de vida de su población... sin desplazar a la población local... inyectar capitales externos en esas localidades para aprovechar al máximo sus recursos sería tanto como replicar el modelo que ya hemos visto en Acapulco...” (Rivas, 2014, p. 144). Tener en cuenta esto, ha de servir para dejar de lado la costumbre de trabajar en el crecimiento inapropiado de Acapulco *“cuya planeación gira en torno a satisfacer las necesidades de los turistas, anteponiéndolas a las de los residentes locales”* (Ruz, 2014, p. 48). Las proyecciones que se planteen para Pie de la Cuesta en la actualidad se encuentran dentro de la posibilidad de ser realizadas bajo una visión renovada y responsable, solamente si se trabaja con verdadera intención política.

Para concluir el capítulo resulta de relevancia exponer, ante el contexto analizado, lo que Juan Freire (2008) resume como los principios para un urbanismo más consciente y participativo:

- La necesidad es la madre de la invención.
- No se necesita reinventar de nuevo la rueda.
- No se entiende realmente el problema hasta que no se empiezan a implementar las acciones.
- Con la actitud correcta, surgirán cuestiones interesantes (e inesperadas) que mejorarán nuestros planes y el proceso de desarrollo urbano.
- Los residentes deberían ser co-planificadores y co-desarrolladores.
- El plan debería ser público y accesible tanto en internet como localmente en el área que se esté planeando.
- Si tenemos a suficiente gente inspeccionando diferentes aspectos del plan, los problemas se reconocerán y resolverán rápidamente.
- Encontrar un modo eficiente para que la gente pueda aportar ideas es más importante que las aportaciones por sí mismas.
- Si los residentes se tratan como el recurso más valioso del plan, se convertirán de hecho en el recurso más valioso del plan.

- Ser capaz de reconocer las buenas ideas de otros es (casi) mejor que tener buenas ideas por uno mismo.
- Entender que nuestros conceptos son erróneos puede dar lugar a las soluciones más innovadoras y sorprendentes (citado por Viñán, 2008, p. 119).

La situación de Pie de la Cuesta en la cuestión de la inclusión de la población local dentro de su planeación, apunta hacia un panorama igualitario al pasado de la ciudad de Acapulco, donde se excusa el supuesto bienestar de la población local, bajo acciones que en realidad apuntan hacia intereses personales; esto si no se redirige la manera de hacer planeación en esencia.

Por ello la planeación en zonas como esta, donde se tiene la oportunidad de emprender desde un principio un desarrollo integral y viable en lo local y hasta en lo regional, debe ser regida bajo una configuración diseñada por especialistas externos a la administración pública, donde se logre no solamente el funcionamiento urbano-turístico adecuado, sino también la dirección viable en el manejo económico-social de la zona y la responsabilidad en la integración de las intervenciones con el entorno ambiental.

Las aptitudes turísticas que posee la zona de Pie de la Cuesta le dan el perfil necesario para lograr tener cabida en toda consideración de índole turístico que se mencione en cualquier plan de desarrollo local, estatal o nacional. De ahí que la tarea de atraer la inversión pública se justifica cabalmente y por consiguiente, la privada también.

Por último, cabe mencionar que las aportaciones científicas como investigaciones de temas urbanos y turísticos, en este caso, deben ser consideradas como actividades que refuercen y justifiquen la labor de la planeación. Reconocer estos ejercicios complementarios, así como la inserción de una verdadera participación ciudadana, dan credibilidad y respaldo a la labor de un buen planeamiento.

CONCLUSIONES

En Acapulco se le ha dado más importancia al desarrollo de estrategias que reactiven el turismo y se ha dejado a un lado el trabajo fundamental en toda ciudad que es el ordenamiento territorial. La ciudad está acompañada de diferentes problemáticas, fruto de la práctica instintiva de la planeación urbana especialmente, y que repercute a nivel urbano y turístico tanto que en la actualidad se le ha catalogado como un destino inseguro para vacacionar, por ejemplo.

Mucho se ha trabajado para tratar de enmendar la situación decadente de Acapulco, experimentando con actuaciones pasajeras o con diferentes intervenciones urbanas no bien pensadas; pero claro está que no es necesario hacer más leyes o cambiar las políticas urbanas de la ciudad, más bien, colaborar y tener la intención para hacer cumplir la ya existente sería de mayor impacto.

Un tema que no puede ir desligado a esto, es la voluntad política para respetar y dar continuidad a los planes que ya están definidos y respaldados previamente; habiendo voluntad política se desarrollan los planes, no es necesario replantear el rumbo de una ciudad cada vez que ingrese una nueva administración si ya hay un plan existente aprobado principalmente, se supone, por la ciudadanía.

Pues como dice Ramos (2005) “...es muy importante contar con una legislación y una normatividad en materia de planeación del desarrollo urbano, pero resulta más interesante lograr que los responsables de su aplicación se comprometan en su observancia y aplicación, convencidos de que solo de esta manera lograremos que nuestras ciudades se desarrollen y no simplemente crezcan” (p.187).

Claro está también, que los planes no pueden ser rígidos en todo momento, se tienen que ir ajustando a través de los tiempos y a los requerimientos de las diferentes situaciones por las que toda ciudad experimenta circunstancialmente, pero siempre sin perder los objetivos básicos.

El tiempo dentro del estudio de la planeación es el elemento que denota jerarquía y repercute en gran medida en el entorno urbano según qué tanto se le estipule en los planes. Es importante esta consideración pues toda intención de planeación está pensada a futuro, por lo que la visión de los planeadores debe ser de muy amplio criterio para determinar el plazo adecuado de los planes según la realidad del entorno.

Por otra parte, el proceso de transformación territorial de usos rurales a urbanos ocurre en todas las periferias de las ciudades del país; mientras no haya una evolución o una nueva dinámica de entendimiento entre las leyes correspondientes a estos asuntos, la intención de la planeación urbana seguirá viéndose entorpecida por la falta de una práctica correcta de la legislación urbana y una buena coordinación clara entre la Ley General de Asentamientos Humanos, la Ley Agraria y la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. La zona de estudio de la presente investigación representa un claro ejemplo de este fenómeno, y más cuando en el mismo sector existe actualmente suelo ejidal, urbano y de reserva ecológica.

Mención especial merece también, la consideración de los nuevos temas en el ámbito del urbanismo, que representan actualmente la manera ver y ejercer el planeamiento y desarrollo urbano de las ciudades principalmente, como los son el derecho a la ciudad, la tendencia de las ciudades compactas y la visión urbana a magnitudes metropolitanas.

Esto fortalecido con la nueva agenda urbana de “*Hábitat III*” que es el título de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, que como cada veinte años, a partir de 1976, se establecen nuevos compromisos y se renuevan las estrategias de acción en torno a la urbanización en cuanto a la situación actual; y que en esta ocasión se desarrollará en Quito, Ecuador del 17 al 20 de octubre de 2016. Este encuentro mundial cambiará la manera de practicar el urbanismo en México, y dará un giro importante en temas como la legislación urbana existente.

En este sentido, es necesaria una planeación con visión netamente metropolitana para la zona de estudio junto con todo el municipio; pues no existe actualmente en el país una legislación urbana que vaya acorde a la tendencia de crecimiento de las ciudades, una legislación que pueda regir el fenómeno de metropolización que atañe varias partes ya bien identificadas y definidas en México.

En Pie de la Cuesta, la mayoría de las acciones que se han realizado bajo directrices de planes o programas gubernamentales principalmente, no impactan o no llevan dentro de sus alcances la visión de otorgarle al lugar un cambio significativo que trascienda más allá de solo proponer señalamientos de metal, pintura en áreas públicas o ejercicios que resultan efímeros e inútiles.

El potencial turístico de la zona de estudio es dinámico y esta fortalecido por sus características geográficas y naturales que requieren de intervenciones profesionales para su planeamiento, bajo acotaciones plenas del desarrollo turístico sustentable; para ello es necesaria la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, asociaciones y demás actores turísticos, para que los esfuerzos tengan el impacto esperado y que los recursos sean suficientes.

El aporte que arroja el presente trabajo sobre temas de planeación y análisis del desarrollo urbano y turístico en una zona específica de Acapulco, representa una contribución más al conocimiento y estudio científico especialmente de la franja turística de Pie de la Cuesta, de la cual muy poco acervo de información existe actualmente, y por ello se pretende que sea utilizado como referente para futuros trabajos e intervenciones de gobierno principalmente.

ANEXO 1. Formato de encuesta



Fecha: _____ Hora: _____ Sitio: _____

Sexo: Masculino Femenino Edad: _____

Se trata de un estudio de la *Universidad Autónoma de Guerrero* que consiste en evaluar algunos aspectos urbanos de la franja turística de Pie de la cuesta.

1. Con respecto a esta zona, usted es: Residente Turista Otra parte de Acapulco

2. ¿En qué lugar vive usted? (En caso de ser turista mencione el estado o país de procedencia):

3. ¿Con qué regularidad visita esta zona?: _____

4. ¿Para cuáles actividades utiliza usted asiduamente esta zona?:

Residencia Trabajo Comida en restaurantes Hospedaje

Actividades turísticas Visitar / Pasear Ocio / descanso Otro: _____

5. ¿Cómo evaluaría usted los siguientes aspectos de la zona? (1= muy bajo, 10= muy alto)

La calidad visual y condiciones físicas de las construcciones de la zona..... _____

La calidad de las calles..... _____

La calidad del transporte público..... _____

La calidad del servicio de alumbrado público..... _____

La calidad de la red de agua entubada..... _____

La calidad de la red de alcantarillado..... _____

La abundancia de las zonas verdes (plazas y jardines)..... _____

La seguridad de la zona..... _____

El nivel de ruido..... _____

El nivel de contaminación..... _____

El nivel de congestión de tráfico..... _____

El nivel de suciedad..... _____

6. ¿Por qué o para qué visita usted esta zona?: _____

7. ¿Qué es lo que más le gusta de la zona?: _____

8. ¿Qué es lo que menos le gusta de la zona?: _____

9. ¿Qué recomendaciones propondría para mejorar el entorno de esta zona?: _____

BIBLIOGRAFÍA

Libros

- Alcaraz Morales, Osbelia. (2009). *Evolución de la Arquitectura Hotelera en Acapulco, Guerrero*. Universidad Autónoma de Guerrero, México.
- Bass Zavala, Sonia. (2011). *Estructura social y planeación urbana*. Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, Chihuahua, México.
- Camacho Cardona, Mario. (1998). *Diccionario de Arquitectura y Urbanismo*. Editorial Trillas, México.
- Castellanos Hernández, Eulogio. (2012). *Planeación del espacio turístico*. Editorial Trillas, México.
- Castells, Manuel. (1999). *La Cuestión Urbana*. Siglo XXI Editores, México.
- Chávez de Ortega, Estefanía. (1998). *Urbanismo en ciudades medias y pequeñas. Un método de planeación operativa para la elaboración y revisión de planes y programas*. Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad, D.F. México.
- Ducci, María Elena. (1989). *Introducción al urbanismo: conceptos básicos*. Editorial Trillas, D.F. México.
- Hernández Torres, Jesús. (2006). *Organización del espacio urbano en las ciudades del estado de Guerrero (México)*. Universidad Autónoma de Guerrero, México.
- Higueras, Ester. (2006). *Urbanismo Bioclimático*. Editorial Gustavo Gili, SL. España.
- Lacomba, R., Marroquín, J. L., Martínez, R., Navarro, R. B., Ponce de León, V. M., Santillán, E., Rodríguez, B. (2004). *La ciudad sustentable. Creación y rehabilitación de ciudades sustentables*. Editorial Trillas, D.F. México.
- Landa, Horacio. (1976). *Terminología de Urbanismo*. CIDIV - INDECO. México:
- Larousse. (2014). *Diccionario Larousse*. México.
- Lazo Margái, Lorenzo. (1985). *Glosario de Planificación Vial*. Editorial Miguel Ángel Porrúa, México.
- López Núñez, Luis Gabirel. (2012). *Gobernanza en la planeación urbana*. Universidad Nacional Autónoma de México, D.F. México.
- Massiah, Gustave y Tribillon, Jean Francois. (1993). *Ciudades en desarrollo*. Siglo XXI Editores, D.F. México.
- Molina, Sergio. (2011). *Turismo: metodología para su planificación*. Editorial Trillas, México.
- Munizaga Vigil, Gustavo. (2000). *Diseño Urbano: teoría y método*. Editorial Alfaomega, D.F. México.
- Muñoz, Francesc. (2008). *URBANALIZACION: Paisajes comunes, lugares globales*. Editorial Gustavo Gili, España.
- RAE. (2001). *Diccionario de la Lengua Española*. ESPASA, España.
- Saarinen, Eliel. (1967). *LA CIUDAD: su crecimiento, su declinación y su futuro*. Editorial Limusa Wiley, México.
- Salgado Galarza, Agustín Carlos. (2007). *Políticas Urbanas de Acapulco*. Universidad Autónoma de Guerrero, México.
- Valenzuela Aguilera, Alfonso. (2014). *Urbanistas y Visionarios*. MAPorrúa. México.

Artículos

- Agatón Lorenzo, Darbelio y Cruz Vicente, Miguel Ángel. (2015). *Identificación y evaluación del espacio turístico potencial de la zona poniente de Acapulco y su repercusión en el desarrollo local*. 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. AMECIDER – CRIM, UNAM, México.
- Alcaraz Morales, Osbelia. (2012). *Turismo y desarrollo urbano de Acapulco*. Revista Altamirano No. 42. Editorial Laguna, México. Enero – marzo (págs. 15 - 35).
- Arredondo Vega, Jorge Augusto. (2009). *Planeación Urbana, entre la teoría y la práctica*. DADU, (págs. 338 - 351).
- Bazant S., Jan. (2010). *Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana*. Espacio Abierto, vol. 19, No. 3, Universidad del Zulia, Venezuela. Julio – septiembre (págs. 475 - 503).
- Bringas Rábago, Nora Leticia. (1999). *Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano*. Región y Sociedad, vol. XI, No. 17, El Colegio de Sonora, México. Enero-junio (págs. 3 - 51).
- Cardona, Omar Darío. (1993). *Evaluación de la Amenaza, la Vulnerabilidad y el Riesgo: elementos para el ordenamiento y la planeación del desarrollo*. En Maskrey, A. Los desastres no son naturales. LA RED. Tercer Mundo Editores, Colombia. (págs. 45 - 65).
- Castro Castro, Luis Javier. (1999). *Prácticas negativas en la planeación*. Revista CIUDADES No. 42, Red Nacional de Investigación Urbana, México. Abril - junio (págs. 39 – 44).
- Contreras, Carlos. (1927). *Editorial*. Revista Planificación. México.
- Costa Lobos, Manuel. (2008). *Una orientación profesional para el pasaje de la segunda mitad del siglo XX a la primera mitad del siglo XXI*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 47 - 58).
- Davis Arzac, Craig. (2008). *Suelo, Infraestructura y Desarrollo Urbano*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 91 - 96).
- Falcón Vega, Jorge Octavio. (2008). *Planeación operativa: la experiencia y práctica de FONATUR*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 159 - 160).
- Friedmann, John. (1999). *El reto de la planeación en un mundo sin fronteras*. Revista CIUDADES No. 42, Red Nacional de Investigación Urbana, México. Abril - junio (págs. 3 – 6).
- Gomezjara, Francisco. (1974). *Acapulco: despojo y turismo*. Problemas del desarrollo No.19, México. Agosto – octubre (págs.126-147).
- González García de Alba, Ligia. (1995). *Planeación urbana. Planeación económico - espacial*. Gobierno y administración metropolitana. México. (págs. 99 – 108).
- Gutiérrez Chaparro, Juna José. (2005). *Planeación urbana: reflexiones desde la teoría de planeación*. CIUDADES No. 66, Red Nacional de Investigación Urbana, México. Abril - junio (págs. 10 - 14).
- Gutiérrez Chaparro, Juan José. (1999). *Planeación estratégica en ciudades*. Revista CIUDADES No. 42, Red Nacional de Investigación Urbana, México. Abril - junio (págs. 7 - 11).

- Hiernaux Nicolás, Daniel. (1978). *Desarrollo y Planeación de los Asentamientos Humanos*. Fideicomiso Lázaro Cárdenas, México.
- Hiernaux Nicolás, Daniel. (1989). *La dimensión territorial de las actividades turísticas*. Teoría y praxis del espacio turístico. UAM-Xochimilco. (págs. 51 - 71).
- Iracheta Cenecorta, Alfonso Xavier. (2010). *Evaluación del Fondo Metropolitano 2006-2009*. El Colegio Mexiquense. México.
- Moreno Pérez, Salvador. (2010). *Los resultados de los fondos metropolitanos en México*. Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública No. 87. México.
- Pradilla Cobos, Emilio. (2005). *La extinción de la planeación urbana*. Revista CIUDADES No. 66. Red Nacional de Investigación Urbana, México. (págs. 15 – 22).
- Ramírez Favela, Eduardo. (2008). *Reformas a la legislación urbana*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 109 - 118).
- Ramírez Navarro, Víctor. (2008). *A más de 30 años de legislación urbana. Elementos para el balance de una política desarticulada*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 169 - 172).
- Ramírez Saiz, Juan Manuel. (1989). *Turismo y medio ambiente: el caso de Acapulco*. Teoría y praxis del espacio turístico. UAM-Xochimilco. México. (págs. 135 - 171).
- Ramos y Bolaños, Alberto. (2008). *Notas sobre la planeación normativa y la administración urbana*. En F. Greene Castillo, URBANISMO Y VIVIENDA DOS. UNAM, México. (págs. 161 - 168).
- Rowland, Alison M. (1999). *Planeación y gestión de pequeñas ciudades: ¿diferencias de grado o diferencias cualitativas?* Revista CIUDADES No. 42, Red Nacional de Investigación Urbana, México. Abril - junio (págs. 34 – 38).
- Vásquez Santamaría, Jorge Eduardo. (2012). *Propiedad y Ordenamiento Territorial como antecedentes constitucionales en la Política Pública de Planeación Urbana*. Revista VIA IURIS, No. 12, Fundación Universitaria Los Libertadores, Bogotá, Colombia. Enero-junio (págs. 31-47).

Tesis

- Ramos Herrera, Santiago. (2005). *La planeación urbana local y los conflictos en su administración*. Tesis de maestría. Universidad de Colima, México.
- Rivas Pérez, Teresa de Jesús. (2014). *Propuesta de microrregionalización turística de localidades del municipio de Coyuca de Benítez*. Tesis de Doctorado en Desarrollo Regional. Universidad Autónoma de Guerrero, México.
- Ruz Vargas, Manuel Ignacio. (2014). *La vulnerabilidad del paraíso*. Tesis de Doctorado en Desarrollo Regional. Universidad Autónoma de Guerrero, México.
- Viñán Ludueña, Silvia Alexandra. (2008). *Arquitectura y planeación urbana. Entre lo visible y lo invisible*. Tesis de Maestría. Universidad Nacional Autónoma de México, México.

Documentos oficiales

Agenda de competitividad de los destinos turísticos de México 2013 – 2018, Estudio de competitividad turística del destino Acapulco de Juárez, Gro. México.

Censo de población y vivienda 2010. INEGI.

Estudio de Impacto Ambiental Proyecto Libramiento Acapulco, Tramo: La Venta-Paso Texca, Acapulco de Juárez, Guerrero. COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURA CARRETERA Y AEROPORTUARIA DEL ESTADO DE GUERRERO.

Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Guerrero No. 211.

Ley de Planeación.

Plan Sectorial De Desarrollo Turístico De La Zona Metropolitana De Acapulco 2003.

Planes Nacionales de Desarrollo (México) 1995-2000, 2001-2006, 2007-2012 y 2013-2018.

Planes Estatales de Desarrollo (Guerrero) 1999-2005, 2005-2011, 2011-2015 y 2016-2021.

Planes Municipales de Desarrollo (Acapulco) 2005-2008, 2009-2012, 2012-2015 y 2015-2018.

Presupuesto de Egresos de la Federación 2015: Recursos Identificados para el Estado de Guerrero.

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas.

Presupuesto de Egresos de la Federación para los Ejercicios Fiscales 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 Y 2015. Diario Oficial de la Federación.

Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Zamora.

Programa Regional de Desarrollo Turístico del Corredor Acapulco –Zihuatanejo en la Costa Grande del Estado de Guerrero.

Secretaría de Programación y Presupuesto. (1985). Glosario para el proceso de planeación. México.

Páginas de Internet

Acapulco y el padre Morelos. (Consultado en diciembre de 2015). Obtenido de <http://2006-2012.semar.gob.mx/unidad-de-historia-y-cultura-naval/independencia/morelos.html>

Base Aérea Militar No. 7. (Consultado en agosto de 2015). Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Base_A%C3%A9rea_Militar_n.%C2%BA_7

Carretera Federal 200. (Consultado en febrero de 2016). Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera_Federal_200

Concluye SCT trabajos de modernización en carreteras de Acapulco. (Consultado en noviembre de 2015). Obtenido de <http://www.excelsior.com.mx/nacional/2015/03/02/1011197>

Construirá SCT un libramiento de La Venta a Coyuca de Benítez. (Consultado en Julio de 2016).

Obtenido de

<http://www.lajornadaguerrero.com.mx/2014/05/25/index.php?section=sociedad&article=006n2s0c>

Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010 - Análisis de resultados. (Consultado en Junio de 2016). Obtenido de

http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Delimitacion_de_las_zonas_metropolitanas_de_Mexico_2010_-_Analisis_de_resultados

Diccionario de Arquitectura y Construcción. (Consultado en noviembre de 2014). Obtenido de

<http://www.parro.com.ar/definicion-de-planificaci%F3n+urbana>

El insurgente Morelos *toma* Acapulco. (Consultado en noviembre de 2015). Obtenido de

<http://www.lajornadaguerrero.com.mx/2008/04/06/index.php?section=opinion&article=002a1so>
c

Pie de la Cuesta. (Consultado en febrero de 2016). Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Pie_de_la_Cuesta

Pie de la Cuesta. (Consultado en febrero de 2016). Obtenido de

<http://www.visitacapulco.travel/directorios/lugares/atractivos/laguna-de-coyuca-o-pie-de-la-cuesta/>

Pie de la Cuesta Guerrero México. (Consultado en febrero de 2016). Obtenido de

http://www.playasmexico.com.mx/playa_mexico_ficha.php?id_rubrique=182

Planeamiento urbanístico. (Consultado en noviembre de 2014). Obtenido de

http://es.wikipedia.org/wiki/Planeamiento_urban%C3%ADstico

Reglas De Operación Del Fondo Metropolitano. Diario Oficial de la Federación. (Consultado en Julio de 2016). Obtenido de

http://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5423972&fecha=29/01/2016

Transparencia presupuestaria. Seguimiento de recursos, recursos del Ramo 23 para entidades

federativas y municipios, fondo metropolitano. (Consultado en Julio de 2016). Obtenido de

<http://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/es/PTP/EntidadesFederativas#tabMunicipios>

Urbanismo. (Consultado en noviembre de 2014). Obtenido de

<http://urbanismounlar.blogspot.mx/2010/07/la-planificacion-urbana.html>

Zona Metropolitana de Acapulco. (Consultado en Julio de 2016). Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_Metropolitana_de_Acapulco

Imágenes de Internet

http://acapulcocasablanca.net/images/61312_pie.jpg

<https://www.facebook.com/Acapulcotoforever/photos/pb.351020864956719.-2207520000.1454455825.732375516821250/?type=3&theater>

<https://www.facebook.com/PlayaPiedelaCuestaAcapulco/photos/pb.474165525971039.-2207520000.1454456577.560189954035262/?type=3&theater>

<https://www.facebook.com/Acapulcotoforever/photos/pb.351020864956719.-2207520000.1454455615.865758390149628/?type=3&theater>

<http://www.casaspaquime.com.mx/wp-content/uploads/2016/03/seguridad24.jpg>

Entrevistas o pláticas de investigación

Castro de la Cruz, Francisco. (Consultado en septiembre de 2015). Presidente del Colegio de Ingenieros Arquitectos del Estado de Guerrero, A.C.

Galicia Hurtado, Benjamín. (Consultado en febrero de 2015). Doctor en Antropología. Director fundador del Centro de Investigación e Información Histórica de Acapulco A.C. XX.

Hernández Torres, Jesús. (Consultado en agosto de 2015). Doctor en Urbanismo. Ex Secretario de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del Estado de Guerrero. Profesor Investigador en la Unidad Académica de Arquitectura y Urbanismo (UAAU) de la Universidad.

Ruz Vargas, Manuel Ignacio. (Consultado en junio de 2016). Doctor en Desarrollo Regional. Profesor Investigador en la Unidad Académica de Arquitectura y Urbanismo (UAAU) de la Universidad Autónoma de Guerrero (UAGro).

Villalba Bravo, Ignacio. (Consultado en noviembre de 2015). Secretario de Desarrollo Urbano y Obras Públicas del municipio de Acapulco de Juárez.