

Capítulo IV. La coordinación intergubernamental en la planeación y el desarrollo regional del Estado de Hidalgo.

La disyuntiva entre la desconcentración del gasto sectorial federal o la coordinación estratégica.

Como ideal del federalismo subsidiario, el diseño y la implementación de políticas distributivas deben corresponder al orden de gobierno cuya escala geográfica se adecua al logro del bien común regional: el estatal. En la preferencia funcional descrita; la federación, los gobiernos municipales y otras estructuras sociales deberán colaborar al interior de las organizaciones que establezcan los gobiernos estatales.

Para el caso mexicano, se vive actualmente una coyuntura histórica en cuyo pasado el Presidente de la República constituía el único eje institucional para la implementación de proyectos de desarrollo regional. Posteriormente se pueden distinguir varias etapas, éstas van desde la difusión de los bienes públicos a solicitud de los gobiernos estatales durante el porfiriato (1876-1911), hasta el concesionamiento y la construcción reciente (2003-2009) del tren suburbano Buenavista Cuautitlán en un contexto intergubernamental coordinado. Destacan en una etapa intermedia todos aquellos proyectos industriales y turísticos, algunos exitosos y otros de viabilidad cuestionable, implementados en los años setentas bajo la visión de la *administración de la abundancia*.

Hacia el presente existe una creciente actividad de los gobiernos estatales dirigida hacia el proyecto e instalación de emplazamientos industriales y logísticos, para lo cual parten necesariamente de gestionar acciones conjuntas con la iniciativa privada y con otros niveles gubernamentales. Como reminiscencia porfirista renacida en 2005 a iniciativa de la *Conferencia Nacional de Gobernadores*, la Cámara de Diputados ha instaurado la reasignación anual de gasto sectorial federal hacia los estados, constituyendo así un mecanismo que atomiza el ejercicio presupuestal sin alcanzar a conformar una política conjunta de mayor objetividad. Las etapas recientes fueron ponderadas según su congruencia subsidiaria en la siguiente escala de evaluación.

Escala de evaluación de las políticas distributivas que gestionan los gobiernos estatales.

	Capacidad de asociación.	Restricción competencial.	Evaluación subsidiaria.	Avance competencial.
8	Los gobiernos estatales diseñan políticas distributivas que orientan eficientemente la acción gubernamental conjunta y la privada.	Existencia exclusiva de acuerdos estatales para la orientación eficiente de la acción gubernamental conjunta y la privada en las políticas distributivas.	Evaluación continua e integral de la acción gubernamental conjunta y la privada en las políticas distributivas estatales.	Liderazgo de los gobiernos estatales en el diseño de políticas distributivas con acciones gubernamentales y privadas conjuntas.
7	Los gobiernos federal y estatal diseñan políticas distributivas en paralelo, siendo necesario negociar las intervenciones mutuas.	Existencia de acuerdos federales y estatales para la orientación de las acciones en cuanto a sus intervenciones recíprocas de carácter distributivo.	Evaluación continua e integral de la intervención recíproca federal y estatal en cada una de sus políticas distributivas.	Participación de los gobiernos estatales en el diseño de políticas distributivas en paralelo a las estrategias regionales del gobierno federal.
6	El gobierno federal diseña políticas distributivas que delegan total o parcialmente a los gobiernos estatales.	Existencia exclusiva de acuerdos federales de delegación de políticas distributivas a los gobiernos estatales.	Evaluación continua e integral de la delegación de políticas distributivas a los gobiernos estatales.	Participación de los gobiernos estatales en las políticas distributivas que le delegue el gobierno federal.
5	El gobierno federal diseña políticas distributivas que involucran acciones de determinadas dependencias estatales.	Existencia exclusiva de acuerdos federales que involucren acciones estatales en las políticas distributivas.	Evaluación continua e integral de las acciones estatales en las políticas distributivas federales.	Participación mínima de los gobiernos estatales en las políticas distributivas del gobierno federal.
4	La gestión estatal de recursos PEF logra una coordinación intersectorial integral en el trámite y en la ejecución de los recursos PEF.	Celebración de cuatro convenios sectoriales para la descentralización de recursos PEF.	Evaluación continua de la coordinación intersectorial integral en el trámite y en la ejecución de los recursos PEF.	Ejercicio anual de los recursos PEF al 100%.

3	La gestión estatal de recursos PEF no cuenta con una coordinación intersectorial para el trámite y presenta una ejecución de acciones parcialmente coordinada.	Celebración de tres convenios sectoriales para la descentralización de recursos PEF.	Evaluación continua de la coordinación intersectorial en la ejecución de los recursos PEF.	Ejercicio anual de los recursos PEF al 75%.
2	La gestión estatal de recursos PEF no cuenta con una coordinación intersectorial para el trámite y presenta una ejecución de acciones centralizada en una dependencia.	Celebración de dos convenios sectoriales para la descentralización de recursos PEF.	Evaluación continua de la ejecución centralizada de los recursos PEF.	Ejercicio anual de los recursos PEF al 50%.
1	La gestión estatal de recursos PEF no cuenta con una coordinación intersectorial para el trámite y presenta precariedad en la ejecución de los recursos.	Celebración de un convenio sectorial para la descentralización de recursos PEF.	Evaluación continua del avance físico de los recursos PEF.	Ejercicio anual de los recursos PEF al 25%.
0	Las acciones distributivas estatales no son coordinadas.	Celebración de ningún convenio sectorial para la descentralización de recursos PEF.	La evaluación no es factor para la depuración de las políticas distributivas.	Ejercicio anual de los recursos PEF al 0%.

La escala anterior fue aplicada en el estudio que evaluó el desempeño de seis gobiernos estatales en función de sus políticas distributivas (Aguascalientes, Baja California, Guanajuato, Jalisco, Morelos y Querétaro), el promedio general fue de 3.08 y las capacidades encontradas fueron del siguiente orden⁷¹:

1. Según la *capacidad intergubernamental de asociación estratégica*. El enfoque subsidiario impulsa el reforzamiento preferentemente de la organización estratégico-distributiva que establezcan los estados, promoviendo así su autonomía en la construcción del bien común regional. No obstante, se encontró que cuatro de seis estados que

⁷¹ Los resultados de la investigación anterior pueden consultarse en: Mendoza Ruiz, Joel; *Op. Cit.*, pp. 140-141.

integran la muestra presentaban exclusivamente la reasignación de gasto sectorial federal, careciendo así de una organización de mayor trascendencia para coordinar el desarrollo regional. Los dos estados restantes, Baja California y Guanajuato, han implementado por iniciativa propia y en forma adicional a la reasignación del gasto sectorial federal, proyectos de desarrollo regional que han orientado la intervención del gobierno federal, la planeación urbana de los ayuntamientos y la inversión privada. El proyecto *Guanajuato puerto interior* (puerto seco logístico) es el que más se distingue hasta el momento por ser el más desarrollado y el que involucra la coordinación de un mayor número de entidades públicas y privadas.

2. Por la *restricción competencial de las formaciones sociales más complejas*. La esencia subsidiaria también consiste en evitar en lo razonable que el orden federal, como instancia superior, asuma directamente el diseño e implementación de políticas distributivas, debiéndose limitar a las intervenciones que soliciten los gobiernos estatales. En relación a lo anterior, los cuatro estados que presentaron exclusivamente el ejercicio de gasto sectorial reasignado suscribieron en 2008 de dos a tres convenios relativos, denotando, a juicio del gobierno federal, factibilidades diversas para la descentralización de ese rubro de gasto. Mientras que los dos estados que han implementado proyectos estratégicos propios, presentaron diferentes avances en la intervención de instancias públicas y privadas que habían sido capaces de convocar al momento de su estudio.
3. En atención a la *evaluación de las sociedades más simples para el ejercicio subsidiario*. La perspectiva subsidiaria incluye valorar por su naturaleza y circunstancias la eficiencia de los estados en cuanto a la planeación, coordinación e instrumentación directa del desarrollo regional. Sin embargo, no se detectaron evaluaciones oficiales sobre las capacidades subsidiarias de los estados.
4. Con relación al *avance competencial de las sociedades más simples*. El punto de vista subsidiario prescribe que los estados deberán procurar la ejecución directa del diseño e implementación de políticas distributivas, o bien, la federación podrá subsidiar tales funciones sólo por tiempo y circunstancias determinadas. Adicionalmente, para la iniciativa privada, la autoridad estatal deberá definir acciones económicas subsidiarias

para estimularla, regularla y complementarla sin remplazarla. La revisión del desempeño estatal permite determinar inicialmente una clasificación según el avance físico de las obras del gasto sectorial reasignado a fines del ejercicio 2008: Aguascalientes suscribió tres convenios y registró un avance del 77%, Jalisco y Guanajuato también suscribieron tres convenios pero el avance fue del 50%, Baja California registró el mismo avance pero sólo con dos convenios celebrados, Morelos contó con tres convenios y su avance fue del 33%, y Querétaro sólo celebró dos convenios para alcanzar un avance del 3%. Por su parte, como líderes en cuanto a su *avance competencial*, las diferencias de metas alcanzadas entre los proyectos estratégicos de Baja California y Guanajuato ha impedido determinar el mejor desempeño al respecto. La realidad fue que la crisis económica internacional del 2009 rezagó el proyecto bajacaliforniano del puerto marítimo logístico en *Punta Colonet*, una comparativa más precisa debe aguardar a que el proyecto se concrete, se adecúe o se cancele.

El gasto sectorial reasignado al gobierno del Estado de Hidalgo.

Para conocer las particularidades del gasto federal reasignado al gobierno del Estado de Hidalgo, se revisaron los instrumentos correspondientes al ejercicio 2008 de los sectores comunicaciones, salud y turismo. En el primero de los casos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, federal) transfirió cuatrocientos catorce millones de pesos al gobierno estatal para la ejecución de diecisiete obras, cinco de las cuales eran entronques carreteros y doce ampliaciones o modernizaciones de caminos⁷². Para formalizar la transferencia, el 28 de marzo del 2008 fue suscrito un convenio de reasignación de recursos entre la SCT y el gobierno estatal, el siguiente 21 de octubre cinco obras en lo específico recibieron una ampliación presupuestal, y el 3 de diciembre del mismo año fue celebrado un convenio modificatorio para ajustar en lo particular los montos de cada obra⁷³. Las obras consideraban una estructura presupuestal del 100% de recursos federales, en cuyo caso, según la secuencia de autorizaciones, la mayor parte del año fue ocupada en la realización de ajustes presupuestales. Con respecto al avance físico se señala que el gobierno estatal no permitió el acceso a los avances de obra, sin embargo, por lo prolongado de la etapa de planeación presupuestal, y al indicarse que las transferencias

⁷² Información proporcionada por la secretaria de comunicaciones y transportes, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0000900014611, 2 de marzo del 2011. Véase cuadro elaborado por el autor en los anexos.

⁷³ *Ibidem*.

aplican para *aquellas obras que con anterioridad se tenían en proceso por esta entidad*⁷⁴, puede deducirse que las obras se realizan generalmente con el financiamiento extemporáneo de varios ejercicios presupuestales. Al cierre del ejercicio 2008 acontecieron divergencias en la descentralización del gasto en comunicaciones, pues *en 2009 no se suscribió convenio de reasignación de recursos con el estado*⁷⁵.

La Secretaría de Salud (SSA, federal), por su parte, transfirió al gobierno hidalguense, mediante convenio de fecha 28 de marzo del 2008, noventa y cuatro millones cuatrocientos veintiséis mil ciento siete pesos, mismos que fueron aplicados a siete acciones relativas a la construcción o ampliación de clínicas y hospitales⁷⁶. La mayor parte de las obras consideraban una estructura presupuestal del 100% de recursos federales, sólo dos de ellas contaban con recursos estatales en un promedio del 27.12%⁷⁷. Las obras del sector salud fueron francamente planeadas para su ejecución en varios ejercicios presupuestales, de tal modo que la duración media de las siete fue de casi cuatro años, con una asignación promedio por ejercicio (aunque no constante) del 33.42% del total federal⁷⁸.

La Secretaría de Turismo (SECTUR, federal) también realizó transferencias al gobierno del Estado de Hidalgo en 2008, en este caso por noventa y nueve millones doscientos cuarenta y dos mil pesos para once acciones, diez de las cuales eran obras de rehabilitación de imagen urbana⁷⁹. En forma similar al ajuste presupuestal realizado en el convenio con la SCT, el 31 de marzo del 2008 fue suscrito un convenio de reasignación de recursos entre la SECTUR y el gobierno estatal, y el 24 de septiembre del mismo año fue celebrado un convenio modificadorio para ajustar en lo particular los montos de cada obra⁸⁰. Como diferencia significativa, las obras consideraron una estructura presupuestal cofinanciada por la federación y el gobierno estatal en proporción

⁷⁴ *Ibidem.*

⁷⁵ *Ibidem.*

⁷⁶ Información proporcionada por la secretaría de salud, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0001200018211, 28 de febrero del 2011. Véase cuadro elaborado por el autor en los anexos.

⁷⁷ *Ibidem.*

⁷⁸ *Ibidem.*

⁷⁹ Información proporcionada por la secretaría de turismo, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0002100001511, 31 de enero del 2011. Véase cuadro elaborado por el autor en los anexos.

⁸⁰ *Ibidem.*

50-50. Sobre los avances de obra, al 31 de diciembre del 2008, el adelanto físico promedio en las obras era del 47.86%, mientras que el financiero era del 50.73%⁸¹. En general, las obras alcanzaron el 100% de sus avances físicos y financieros hasta el 31 de mayo del 2010, esto es, diecisiete meses después de que concluyó el ejercicio presupuestal 2008. Adicionalmente, al igual que sucedió en los convenios SCT y SSA, las obras se realizan generalmente con el financiamiento extemporáneo de varios ejercicios presupuestales, ya que en el ejercicio 2008 dos obras estaban en su primera etapa, cuatro en su segunda, dos en su tercera, una en su quinta y una en su octava⁸².

La nueva refinería petrolera de Tula.

El origen de este proyecto obedece a la iniciativa sexenal (2006-2012) de la entidad paraestatal *Petróleos Mexicanos* (PEMEX), sobre la construcción de una nueva refinería para cubrir las necesidades nacionales de derivados petroleros. Como antecedente, algunos empleados de PEMEX afirman que desde el principio resultaba obvio construir una nueva refinería en Tula Hidalgo⁸³. Las razones eran la ubicación geográfica con respecto a la zona de mayor consumo nacional, la accesibilidad, la existencia de una refinería en la región (refinería Miguel Hidalgo, Tula), y el asentimiento del director de PEMEX⁸⁴. Sin embargo, por presiones de varios gobiernos estatales hacia la autoridad federal, durante el año 2009 se celebró un proceso de selección entre once propuestas estatales⁸⁵, y según algunos funcionarios hidalguenses el

⁸¹ *Ibidem.*

⁸² *Ibidem.*

⁸³ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con el subgerente de evaluación de la gestión del suministro (PEMEX corporativo), 15 de diciembre del 2010.

⁸⁴ Se dice: *el director de PEMEX estuvo de nuestro lado, eso le costó la chamba*. Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

⁸⁵ Deil S. Wright citó una situación similar acontecida durante la década de los ochentas en los Estados Unidos de Norteamérica: *"cortear a la armada a lo largo de la costa del Golfo: las ciudades están compitiendo por un puerto para acorazados"*. Para explicar el proceso previo Wright señaló: *el enfoque en la toma de decisiones de la armada sobre que puertos seleccionar era una interesante mezcla de subasta pública y negociación de las RIG (relaciones intergubernamentales). La armada envió propuestas a un gran número de ciudades, especificando la naturaleza, el alcance y los costos estimados de la inversión en puertos. Preguntó a cada ciudad interesada o zona urbana: ¿Qué pueden hacer ustedes por nosotros? La respuesta estatal-local fue sorprendente, si no es que abrumadora*. Wright, Deil S.; *para entender las relaciones intergubernamentales*, México, colegio nacional de ciencias políticas y administración pública, universidad autónoma de Colima, fondo de cultura económica, 1997, primera edición en español, p. 483.

orden final fue: primero, Salina Cruz Oaxaca; segundo, Tula Hidalgo; tercero, Tuxpan Veracruz; y cuarto, Lázaro Cárdenas Michoacán⁸⁶. Posteriormente, al ser desechada la propuesta de Salina Cruz Oaxaca por la virtual inestabilidad social de la región, la opción de Tula Hidalgo ascendió al primer lugar⁸⁷. Los funcionarios que integraron la propuesta hidalguense manifiestan que hicieron el mejor estudio estatal en función de los términos de referencia que entregó PEMEX: *les hicimos su chamba*⁸⁸.

En esa propuesta, aparentemente fueron solucionados la totalidad de factores: *la dispersión por vientos, el acceso carretero y ferroviario, la disposición de agua, la infraestructura existe en ductos, la paz social y la gobernabilidad, la existencia de reservas territoriales y el asociacionismo en la región*⁸⁹. En relación al contorno geográfico concreto, los funcionarios estatales involucrados relatan que, junto con empleados de PEMEX, sobrevolaron en varias ocasiones la región para señalarles varias reservas territoriales aptas para emplearse en la refinería⁹⁰.

Después de que oficialmente se le otorgó la sede a Tula Hidalgo el 14 de abril del 2009, PEMEX dio un plazo de cien días para que el gobierno estatal transfiriera en donación un terreno de setecientas hectáreas, bajo advertencia de que sería reasignada la sede al Estado de Guanajuato (Salamanca, en donde también existe una refinería) en caso de incumplimiento⁹¹. El periódico *El Universal* contabilizó la suma periódica de hectáreas a través de sus publicaciones, al final de esa etapa (12 de agosto del 2009) fueron integradas ochocientas siete parcelas de los ejidos de Atitalaquia, San Bartolomé Doxey, Tlaxcoapan y Tula de Allende; con una superficie conjunta de seiscientos cuarenta y siete hectáreas. Cabe señalar que para persuadir a los ejidatarios sobre la venta de su patrimonio, el gobierno estatal les ofreció incluirlos en proyectos productivos que sustituyeran su actividad económica. Adicionalmente, para completar la superficie requerida por PEMEX, se sumaron a las tierras de origen social

⁸⁶ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

⁸⁷ *Ibidem*.

⁸⁸ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con un funcionario estatal participante de la propuesta de nueva refinería en Tula Hidalgo, 13 de octubre del 2010.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

⁹¹ El Estado de Guanajuato es de la misma extracción política que el ejecutivo federal mexicano.

cuarenta y ocho hectáreas de infraestructura, cinco de camino real y veinte de propiedad privada⁹².

Pese a los esfuerzos del gobierno estatal, el terreno que se aportó no fue el más conveniente a juicio de PEMEX, pues para acondicionarlo era necesario ejecutar obras preliminares no consideradas a efecto de: 1) desviar zanjas y canales de riego, 2) reubicar torres de alta tensión eléctrica, 3) clausurar basureros a cielo abierto, y 4) atender la conservación de una zona arqueológica de la etnia chingu⁹³. Las nuevas condicionantes del proyecto tensaron la relación entre la federación y el gobierno estatal, pues éste último argumentó que con su rechazo a los terrenos adquiridos PEMEX estaba retrasando la ejecución del proyecto, en consecuencia, los medios de comunicación nacionales y estatales infundieron el escepticismo en la opinión pública con respecto al proyecto⁹⁴.

Sobre esa etapa de gestión existen opiniones divididas: mientras algunos representantes de PEMEX afirman que la relación con sus homólogos estatales *no fue mala*⁹⁵, éstos últimos señalan que los primeros fueron cambiados para que los sustitutos retomaran *de inicio los asuntos* y que así las mesas de negociación no tuvieran continuidad, además de aceptar que *se incumplió de ambas partes*⁹⁶. En esas circunstancias ambos grupos debían coordinarse para obtener financiamiento a efecto de acondicionar del terreno, labor que además debía realizarse bajo el *ruido político* ocasionado por la *guerra de declaraciones* de los altos directivos federales y estatales. Bajo el discurso reiterado de que los gobiernos estatales carecen de financiamiento suficiente para obra pública, se gestionó que el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 2011 provisionara un monto para realizar el acondicionamiento del terreno que nos ocupa⁹⁷.

Sin embargo, la solución del financiamiento para obras preliminares no representó el final de las tensiones, ahora surgió el apremio del gobierno estatal con relación al cumplimiento de los compromisos sobre proyectos productivos

⁹² Secretaría de la reforma agraria; *proyecto refinera, avances en expedición de títulos de propiedad, RAN*; México, presentación *power point*, 12 de agosto de 2009, diapositivas 2 y 4.

⁹³ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con el subgerente de evaluación de la gestión del suministro (PEMEX corporativo), 15 de diciembre del 2010.

⁹⁴ *Ibidem*.

⁹⁵ *Ibidem*.

⁹⁶ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

⁹⁷ *Ibidem*.

para ejidatarios. En ese sentido, hacia finales del año 2010, funcionarios federales y estatales celebraron una reunión convocada por los últimos para que la obra relativa a la barda del terreno se constituyera como programa de empleo temporal para los habitantes de la región⁹⁸. En este caso, los funcionarios de PEMEX expresaron su negativa argumentando restricciones sindicales, proponiendo en cambio un plan de desarrollo económico más amplio: *es necesario que la mesa trabaje de manera urgente en el diseño de dos planes estratégicos. El primero un plan de proveeduría consistente en la identificación de las empresas ubicadas en el estado que puedan participar como subcontratistas o proveedores dentro de las etapas de construcción del proyecto; el segundo un plan de capacitación y certificación de mano de obra, consistente en formar recursos humanos calificados y certificados en labores específicas con la finalidad de ponerlos a disposición de las empresas constructoras*⁹⁹.

Por lo expuesto, se definieron los funcionarios estatales que trabajarían en cada plan, el primero fue encomendado a la Secretaría de Economía del Estado, el segundo fue asignado conjuntamente al Instituto de Capacitación para el Trabajo del Estado de Hidalgo (ICATHI) y a la Secretaría de Desarrollo Social (área estatal de desarrollo sustentable)¹⁰⁰. En este nuevo incidente, los medios de comunicación locales contribuyeron a la continuidad del ambiente tensionado: *el gobierno federal no libera los recursos para construir la barda de la refinería*. Para el año 2012, PEMEX había concluido los trabajos de la barda perimetral de la nueva refinería.

El relevo sexenal de la gubernatura estatal ocasionó que las reuniones de coordinación entre funcionarios federales y estatales dejaran de celebrarse. El equipo de transición del gobernador electo 2011-2017 participó en las reuniones de coordinación hacia finales del sexenio 2005-2011, los funcionarios de PEMEX consideraban que el relevo podría beneficiar en cuanto a que los nuevos funcionarios estatales tendrían una *visión diferente*¹⁰¹. Al inicio del nuevo sexenio el gobierno estatal ha buscado formalizar un convenio de coordinación según cuatro mesas de trabajo: desarrollo regional-ambiental,

⁹⁸ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con personal de la secretaría de desarrollo social del estado, 1° de julio del 2011.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰¹ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con el subgerente de evaluación de la gestión del suministro (PEMEX corporativo), 15 de diciembre del 2010.

infraestructura, desarrollo social y acciones municipales; de tal modo que sean considerados los impactos social, político y económico de la región¹⁰². Pese a los retrasos, aún puede considerarse que la nueva refinería petrolera de Tula Hidalgo iniciará operaciones en el primer trimestre del 2016¹⁰³. No obstante, todavía queda pendiente que el gobierno federal, no exclusivamente PEMEX, demuestre capacidad para negociar con mayor exactitud (o bien seriedad) las intervenciones estatales y para mediar los intereses políticos locales. Asimismo, más allá de centrarse en la gestión de reasignaciones presupuestales federales, está también pendiente la definición e implementación de estrategias estatales de distribución del desarrollo económico en aprovechamiento de la nueva infraestructura industrial, advirtiendo entre otras cosas que, de once municipios impactados en la región¹⁰⁴, sólo Tula tiene plan de desarrollo urbano¹⁰⁵.

El proyecto plataforma logística de Tizayuca (PLATAH).

El proyecto plataforma logística de Tizayuca (PLATAH) es una adaptación franca de un modelo de industrialización implementado con relativo éxito por algunos gobiernos estatales, el gobierno del Estado de Hidalgo lo expresó de esta forma: *en México diversas entidades federativas están impulsando plataformas logísticas, como las de San Luis Potosí, Guanajuato, Puebla, Tlaxcala, Sinaloa, Altamira, Monterrey, Estado de México y Yucatán, entre otras*¹⁰⁶. Para focalizar ese modelo de industrialización en el territorio hidalguense, el gobierno estatal ha buscado aprovechar la planeación e inversión pública tradicionalmente privilegiada de la zona metropolitana del Valle de México, dentro de la cual se incluyó al municipio de Tizayuca al

¹⁰² Información proporcionada para esta investigación en entrevista con personal de la secretaría de desarrollo social del estado, 1° de julio del 2011.

¹⁰³ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con el subgerente de evaluación de la gestión del suministro (PEMEX corporativo), 15 de diciembre del 2010.

¹⁰⁴ Se considera que los municipios impactados en la región son: Tlaxcoapan, Atitalaquia, Tula de Allende, Atotonilco de Tula, Tepeji del Río, Tepetitlán, Tezontepec de Aldama, Tetepango, Ajacuba, Mixquiahuala de Juárez y Progreso de Obregón; todos ellos del Estado de Hidalgo.

¹⁰⁵ Al respecto, se asegura que la subsecretaría de desarrollo metropolitano de la secretaria de planeación del estado iniciará próximamente labores de planeación urbana. Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

¹⁰⁶ Gobierno del Estado de Hidalgo, *plataforma logística de Tizayuca, presentación de gabinete PLATAH 190607*; México, presentación power point, diapositiva 2.

ser publicado el programa de reordenación urbana de dicha zona en 1997¹⁰⁷. En estas condiciones, la justificación del proyecto PLATAH se ha expresado con sigue: *en los próximos 20 años la ZMVM incrementará su población en 5 millones de habitantes y requerirá de 36 mil hectáreas para los nuevos asentamientos... se estima que el Valle de Tizayuca recibirá a alrededor de 1.2 millones de personas en ese período... la demanda de empleo, hacen necesario planear y ejecutar proyectos de desarrollo regional sustentables*¹⁰⁸. No obstante, cabe aclarar que los terrenos destinados al proyecto PLATAH se ubican en el municipio de Villa de Tezontepec, el cual se encuentra muy cercano al municipio de Tizayuca pero oficialmente fuera del perímetro geográfico declarado como zona metropolitana del Valle de México.

Hacia el año 2007, el proyecto PLATAH estaba constituido por los siguientes elementos:

1. Un aeropuerto, programado en una poligonal de novecientos cuarenta y cinco hectáreas¹⁰⁹. La consideración de esta infraestructura hace pensar que el modelo a seguir es el proyecto *Guanajuato puerto interior*, el cual adjuntó un recinto fiscalizado y un parque industrial al aeropuerto internacional del Bajío.
2. La línea del ferrocarril constituye el límite entre la poligonal del aeropuerto y las áreas relacionadas en los siguientes numerales, ésta representa conexiones ferroviarias potenciales con los puertos del Golfo de México (Altamira y Veracruz), aunque a la fecha prácticamente no existe en ella locomoción.
3. Puerto seco, área de dos millones novecientos noventa y cinco mil quinientos sesenta metros cuadrados de servicios y depósitos¹¹⁰, los

¹⁰⁷ El municipio de Tizayuca fue incluido en el quinto contorno de la zona metropolitana del Valle de México, al ser el único municipio hidalguense en esa zona su ubicación es prácticamente periférica. Gobierno del Distrito Federal, gobierno del Estado de México, secretaria de desarrollo social; *programa de reordenación de la zona metropolitana del Valle de México*; México, 1997, p. 33.

¹⁰⁸ Gobierno del Estado de Hidalgo, *plataforma logística de Tizayuca, presentación de gabinete PLATAH 190607*; México, presentación power point, diapositiva 3.

¹⁰⁹ Gobierno del Estado de Hidalgo, *PLATAH, plataforma logística de Tizayuca, plan maestro*; México, presentación power point, septiembre de 2007, diapositivas 28, 31 y 32.

¹¹⁰ *Ibidem*.

cuales fueron diseñados para la recepción e intercambio de contenedores y otras cargas entre los diversos modos de transporte¹¹¹.

4. Zona de actividad logística e industrial, superficie de un millón setecientos cuarenta y ocho mil setecientos sesenta y tres metros cuadrados con naves de finalidad logística, naves de finalidad industrial, zona de muelles de carga, patio de maniobras y recinto fiscal estratégico¹¹². Según el diseñador, operará recibiendo insumos de diversos países o regiones para su procesamiento industrial y su posterior distribución en cadenas comerciales del área metropolitana, Estados Unidos y Canadá¹¹³.
5. Área habitacional para trescientas mil viviendas que beneficiarán a la población inmigrante de los próximos veinte años¹¹⁴.
6. Ciudad del transporte, extensión de un millón trescientos cincuenta y seis mil setecientos cincuenta y nueve metros cuadrados que incluía área comercial, servicios para transportistas, servicios vehiculares y estacionamiento¹¹⁵; todo ello para impulsar el mercado del transporte de mercancías en contenedores.

Para ejecutar el proyecto PLATAH, el gobierno del Estado de Hidalgo ha optado por realizar gestiones independientes con el gobierno federal y con la iniciativa privada, evidenciando así que el proyecto de obra civil y arquitectónica existe pero no así un plan de negocios estratégicamente efectivo. Como trámite más antiguo, se encontró que en el año 2000 el gobernador del estado (1999-2005) solicitó a la SCT la concesión para instalar en los terrenos del proyecto PLATAH un aeropuerto de carga con posibilidad de ampliación, o bien, para trasladar el aeropuerto de la ciudad de Pachuca (capital del estado)¹¹⁶. El trámite coincidió con el proyecto federal de construir

¹¹¹ Gobierno del Estado de Hidalgo, *plataforma logística de Tizayuca, presentación de gabinete PLATAH 190607*; México, presentación power point, diapositiva 9.

¹¹² Gobierno del Estado de Hidalgo, *PLATAH, plataforma logística de Tizayuca, plan maestro*; México, presentación power point, septiembre de 2007, diapositivas 28, 31 y 32.

¹¹³ Gobierno del Estado de Hidalgo, *plataforma logística de Tizayuca, presentación de gabinete PLATAH 190607*; México, presentación power point, diapositiva 10.

¹¹⁴ *Ibidem*, diapositiva 3.

¹¹⁵ Gobierno del Estado de Hidalgo, *PLATAH, plataforma logística de Tizayuca, plan maestro*; México, presentación power point, septiembre de 2007, diapositivas 28, 31 y 32.

¹¹⁶ Otras versiones al respecto aseguran que las gestiones del aeropuerto se iniciaron desde el sexenio estatal 1993-1999, y que la base fue la planeación urbanística que se realizó durante el sexenio 1981-1987. Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

un aeropuerto alternativo a la Ciudad de México en el año 2001, proceso en el cual compitieron los estados de México, Puebla, Querétaro e Hidalgo. La propuesta hidalguense esgrimió las bondades de la zona geográfica: (se trata de un) *valle despejado, carente de contaminación, con clima que va de seco a semiseco... las precipitaciones anuales alcanzan en promedio 350 mm, –alrededor de la mitad de las del aeropuerto internacional de la ciudad de México (AICM) y menos del 50 por ciento de las de Texcoco, que alcanzan 810 mm– . Esto significa que prácticamente no hay niebla. Adicionalmente, no existen elevaciones importantes en un perímetro de 18 kilómetros*¹¹⁷.

Sin embargo, la distancia con respecto a la ciudad central era la determinante en contra de la propuesta, pese a ello, el gobierno estatal argumentaba lo siguiente: *el recorrido desde la estación de trenes en Buenavista podrá realizarse en sólo 32 minutos*¹¹⁸. (El) *acceso por carretera (se optimizará por) la ampliación y mejoramiento de la salida a Indios Verdes, lo cual permitirá que se reduzca la duración del recorrido que actualmente es de 55 minutos, a menos de 40*¹¹⁹. (La ubicación del aeropuerto permitirá el) *vínculo Golfo-Pacífico por la autopista Manzanillo Tuxpan*¹²⁰.

En el año 2001, el gobierno federal falló a favor de la propuesta del gobierno del Estado de México sobre establecer un aeropuerto en Texcoco. El ejecutivo federal decretó la expropiación de terrenos ejidales en San Salvador Atenco y el gobierno mexiquense se dispuso a cubrir las indemnizaciones, no obstante, el núcleo ejidal protagonizó una sólida resistencia al proyecto hasta lograr, *a filo de machete*, la cancelación. La resolución obligada fue la construcción de la terminal dos del aeropuerto internacional de la Ciudad de México en 2001, así como la remodelación de la terminal uno en 2004, por lo que las opciones de los estados de Querétaro, Puebla e Hidalgo fueron desechadas.

Con tales antecedentes, el trámite del gobierno hidalguense sobre la terminal aérea del proyecto PLATAH está aún pendiente según las mismas dos opciones

¹¹⁷ Gobierno del Estado de Hidalgo, *aeropuerto Tizayuca*, México, folio 069548, biblioteca central del Estado de Hidalgo, p. 5.

¹¹⁸ Se recalca que a la fecha prácticamente no hay tránsito férreo en esa vía, mucho menos de pasajeros.

¹¹⁹ *Ibidem*, p. 9.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 21. Se aclara que la autopista Manzanillo Tuxpan a la fecha no existe, sólo se han abierto a la circulación algunos tramos que representan un porcentaje mínimo de la longitud total prevista.

iniciales: un aeropuerto de carga o el traslado del aeropuerto de Pachuca¹²¹. Durante el desarrollo inicial de la presente investigación, la SCT manifestaba que el trámite respectivo se encontraba en la etapa de *acreditación de capacidades jurídica, técnica, financiera y administrativa para la integración del expediente que comprende la documentación que presenta el solicitante, conforme a la ley de aeropuertos y su reglamento. El solicitante de una concesión para construir, explotar, administrar y operar un aeropuerto en el Estado de Hidalgo (mismo que nos ocupa en el presente), se encuentra en esa etapa, ya que ha presentado algunos documentos, más no la totalidad de ellos*¹²². Para ese momento, las etapas de análisis de la información presentada y de resolución estaban condicionadas a que el gobierno del Estado de Hidalgo complementara el expediente de su solicitud, para lo cual la SCT estimaba que el trámite completo sería efectuado en tres años¹²³.

En contraparte, los funcionarios estatales tenían la seguridad de que la demora obedecía a la falta de afinidad política entre los ejecutivos estatal y federal, agregando al respecto que el argumento oficial de la SCT era que el proyecto aeroportuario PLATAH (interfería) *con la zona de influencia aérea de la base militar de Santa Lucia (Zumpango Estado de México)*¹²⁴. Posteriormente, el 28 de junio de 2012, el gobierno del Estado de Hidalgo declaró a los medios locales que durante el mes de abril anterior la SCT había negado la concesión del aeropuerto que nos ocupa bajo los argumentos expuestos¹²⁵.

Otras gestiones han tenido un desenlace diferente, tal fue el resultado del trámite de instalaciones aduaneras. En ese trámite, mediante oficio del 19 de mayo del 2004, el gobernador del estado manifestó al Secretario de Hacienda y Crédito Público *la falta de servicios aduanales en el estado, en particular en el corredor Tizayuca-Pachuca... estamos listos para presentar a quien Usted nos indique el proyecto en donde se considera podría prestarse el servicio aduanal a que hago referencia en este escrito, contando con el*

¹²¹ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con un funcionario estatal participante del proyecto PLATAH, 13 de octubre del 2010.

¹²² Información proporcionada por el instituto federal de acceso a la información y protección de datos, según solicitud 0000900079911 del sistema INFOMEX gobierno federal, y según recurso con número de expediente 2578/116 resuelto el 13 de julio de 2011, p. 9.

¹²³ *Ibidem*, p. 14.

¹²⁴ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

¹²⁵ Neria, Gerardo; *Busca Hidalgo asesoría internacional para validar aeropuerto en Tizayuca*. En El Independiente de Hidalgo, 28 de junio del 2012, año 4, número 1153.

*apoyo financiero del gobierno estatal, los gobiernos municipales, así como los propios empresarios de la terminal intermodal*¹²⁶. Ante la anuencia de la autoridad federal, el 22 de noviembre del 2004 la empresa distribución y servicios logísticos S. A. (DISELO), cuya ubicación es muy cercana a los terrenos del proyecto PLATAH, propuso habilitar una bodega para recibir carga bajo el régimen aduanero de depósito y recinto fiscal, relacionando además empresas de la región como usuarios potenciales.

En la secuencia de las promociones, para marzo del 2005 las partes acordaron celebrar un contrato de comodato e iniciar así el funcionamiento de las instalaciones aduaneras¹²⁷. Otro aliciente para el proyecto PLATAH fue la apertura total del arco norte de la Ciudad de México a partir del 25 de agosto de 2009, se trata de una autopista de cuota concéntrica a la metrópoli central para ligar las radiales provenientes de Querétaro, Pachuca y Puebla. A su vez, se asegura que las gestiones del servicio de agua potable, del suministro eléctrico y de la liberación de derechos de vía presentan avances significativos¹²⁸.

Sobre las gestiones que el gobierno estatal ha realizado con la iniciativa privada, para 2007 existía lo siguiente: a) una alianza estratégica con la empresa consultora española *PROINTEC* para la planeación, vinculación y participación del proyecto; b) una sociedad mercantil denominada “*Plataforma Logística de Tizayuca PLATAH, S.A. de C.V.*”; y c) capital social integrado con aportaciones públicas y privadas: gobierno del estado, empresarios hidalguenses, empresarios nacionales y empresas internacionales especializadas en logística¹²⁹.

Con esa organización, el proyecto fue presentado en el país y en el extranjero a fin de integrar un mayor número de inversionistas, sin embargo, a partir de 2009 la crisis financiera internacional provocó desinterés en el proyecto y varios promovidos se retiraron¹³⁰. Para el año 2012, el terreno del proyecto

¹²⁶ Información proporcionada por la unidad de enlace del servicio de administración tributaria (SAT), según solicitud con el número de expediente 0610100061311 del sistema INFOMEX gobierno federal, 24 de mayo de 2011.

¹²⁷ *Ibidem*.

¹²⁸ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

¹²⁹ Gobierno del Estado de Hidalgo, *PLATAH, plataforma logística de Tizayuca, presentación de gabinete PLATAH 190607*; México, presentación power point, junio de 2007, diapositiva 15.

¹³⁰ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con un funcionario estatal participante del proyecto PLATAH, 13 de octubre del 2010.

plataforma logística de Tizayuca (PLATAH) sigue siendo baldío tal como lo muestra la fotografía “*Terreno del proyecto plataforma logística de Tizayuca (PLATAH)*” en los “*Anexos del Capítulo IV*”. Como avance relativo, durante la campaña presidencial del 2012 el aeropuerto del proyecto PLATAH pasó a formar parte de los compromisos del candidato del Partido Revolucionario Institucional (candidato ganador de la elección).

En resumen, la falta de inversión privada se suma a la demora en la concesión del aeropuerto y a la carencia real del servicio ferroviario, inclinando negativamente la balanza con respecto a logros concretados como la disposición de servicios básicos, aduaneros y carreteros. Sin una mesa de coordinación intergubernamental instalada, el proyecto PLATAH mantiene cierta exclusividad y ningún apresuramiento; imitando la conducta especulativa del sector inmobiliario. En ese sentido, la proyección de áreas habitacionales resulta ser un uso discordante con la industria y de justificación funcional cuestionable.

Por todo lo anterior, la realidad tangible es que, a once años de su inicio, el proyecto PLATAH se compone por: 1) un terreno patrimonial del gobierno del Estado de Hidalgo; 2) un proyecto de obra civil y arquitectónica; y 3) una agenda de gestión, pausada y no concurrente, de trámites sobre el proyecto referido. El gobierno estatal actual parece tener conciencia de las inconsistencias acumuladas al percibir el proyecto PLATAH como *piezas de ajedrez dispersas*, en cuyo contexto, *se quiere vender algo que sólo se tiene en el papel*, por lo que en la actualidad se percibe cierta apertura hacia el replanteamiento: *se deben cerrar carpetas y no seguir empeñado*¹³¹.

El proyecto puerto interior de carga Tepeji del Río (Hudchinson Port Holdings).

El puerto interior de carga Tepeji del Río constituye una segunda adaptación del modelo de industrialización que ha resultado relativamente exitoso en otros estados. Su ubicación obedece al aprovechamiento de las prerrogativas de la zona metropolitana del Valle de México, guardando así analogía con el proyecto PLATAH, asimismo, se prevé la posible vinculación funcional con éste último emplazamiento. En ese sentido, la estación logística de Tepeji del Río operará con medios de transporte que arriben por la autopista México

¹³¹ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

Querétaro (considerada el eje carretero panamericano: 57 NAFTA Highway), por las vías férreas concesionadas a Ferrosur y a Kansas City Southern México (KCSM), y por el arco norte (cuya importancia estratégica se describe en el apartado anterior). Se considera que en Tepeji del Río se instalará el puerto seco más grande de Latinoamérica, el cual estará a cargo de la iniciativa privada y contará con cuarenta mil viviendas adjuntas¹³². Estará compuesto por dos fracciones, la zona de actividades logísticas y la terminal intermodal, ésta última incluirá una plataforma de carga, un patio de almacén de autos y la aduana¹³³. La primera fase incluirá el desarrollo de doscientas hectáreas de un total de quinientas cuarenta y una¹³⁴.

La gestión de la estación logística de Tepeji del Río *inició en lo empresarial, se jugó al revés que en el proyecto PLATAH*¹³⁵, por lo cual, la gestión organizacional entre el gobierno estatal y la iniciativa privada se percibe sostenible y muy bien definida. En el año 2009 se constituyó un fideicomiso cuyo patrimonio se compuso por los terrenos que el gobierno estatal había aportado para el desarrollo del proyecto y sus reservas, por las obras y construcciones permanentes que en su caso se realizaran sobre los terrenos fideicomitidos, y por las sumas de dinero provenientes de la venta de los lotes¹³⁶.

Adicionalmente, existe un plan de negocios en donde se ha convenido las obligaciones del gobierno estatal: a) conseguir el establecimiento de la aduana; b) construir la vialidad de acceso a la zona de actividad logística y a la terminal intermodal, incluyendo la gaza de incorporación a la carretera federal Jorobas-Tula; c) construir el puente de cruce sobre las vías férreas concesionadas a la empresa Kansas City Southern de México; d) construir las espuelas de entrada y salida ferroviarias que interconectarán las vías de Ferrosur y de Kansas City Southern México (KCSM); e) construir la línea de transmisión eléctrica desde la nueva subestación principal *Ciudad Bicentenario* a los límites de la zona de

¹³² *Ibidem*.

¹³³ Gobierno del Estado de Hidalgo, Hudchinson Port Holdings, Corporativo UNNE, zona de actividades logísticas Hidalgo; *presentación proyecto*; México, presentación power point, diapositiva 2.

¹³⁴ Gobierno del Estado de Hidalgo, secretaría de desarrollo económico, Mondragón; *Hidalgo*; México, presentación power point, diapositiva 21.

¹³⁵ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

¹³⁶ Gobierno del Estado de Hidalgo, *elementos y compromisos básicos a ser incluidos en el contrato de fideicomiso*; México, mayo de 2009, p. 6.

actividad logística y de la terminal intermodal; f) ejecutar el movimiento de tierras y la construcción de plataformas a nivel de subrasante y ducterías en la terminal intermodal; g) obtener la factibilidad del acuífero y los permisos para perforación de pozos profundos; h) conseguir la factibilidad de descarga de aguas residuales y pluviales; i) construir los pozos y la infraestructura necesaria para las descargas de aguas pluviales y residuales; j) construir la línea de abastecimiento de agua potable para la zona de actividad logística y la terminal intermodal; y k) obtener el dictamen de manifestación ambiental y los permisos del instituto nacional de antropología e historia¹³⁷.

La iniciativa privada, en lo general, adquirió el compromiso de elaborar todos los proyectos ejecutivos, de coadyuvar en todas las acciones anteriormente relacionadas, y de comprar para desarrollar o vender los lotes industriales resultantes del proyecto¹³⁸. Es importante señalar que la mayor parte de las obras o acciones relacionadas en los incisos del párrafo anterior han rebasado ya las fechas comprometidas para su término (2009 y 2010). Por su parte, los trámites realizados ante instancias federales observan avances similares a los acontecidos en el marco del proyecto PLATAH, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, durante el desarrollo de la presente investigación, *no (contaba) con expediente o documento que detalle una autorización vigente otorgada por la dirección de transporte ferroviario y multimodal a favor de Hutchinson Port Holding en el municipio de Tepeji del Río*¹³⁹. Mientras que el servicio de administración tributaria, respondiendo a la solicitud del Secretario General de Gobierno en el año 2010, consideró viable prestar el servicio aduanero que al efecto se requiera¹⁴⁰.

Sobre esos avances, los funcionarios estatales relacionados con el proyecto determinaron renegociar los compromisos (se intuye que de términos en las acciones) para que la obra fuera concretada antes que el PLATAH. En febrero del 2012, el secretario estatal de desarrollo económico declaró a los medios: *“este mes entrará en operaciones la Terminal Intermodal Logística de Hidalgo de Hutchison Port Holding (HPH), el cual tendrán una capacidad para operar más de 1 millón de contenedores al año y será el gran distribuidor*

¹³⁷ *Ibidem*, pp. 7-11.

¹³⁸ *Ibidem*, pp. 11-14.

¹³⁹ Información proporcionada por la unidad de enlace de la secretaría de comunicaciones y transportes, según solicitud con el número de expediente 0000900105711 del sistema INFOMEX gobierno federal, 7 de abril de 2011.

¹⁴⁰ Servicio de administración tributaria (SAT), *oficio 800-08-00-00-00-2010-091*, 16 de agosto de 2010.

de carga en la zona centro del país”¹⁴¹. Para agosto del 2012, los campesinos del núcleo ejidal Melchor Ocampo habían bloqueado las entradas del puerto seco para exigir, “entre otras cosas, el reconocimiento de que el predio donde se construye la obra pertenece al municipio de Tepeji del Río y no a Atotonilco de Tula, así como trabajo para los ejidatarios, sus familias y los colonos de El Salto”¹⁴².

Para finalizar la revisión de este caso, se enfatizan los aspectos diferentes y similares con respecto al proyecto PLATAH. Como diferencia, la intervención de la iniciativa privada ha logrado ser determinante en cuanto a la promoción de la inversión privada, así como en la resolución de los proyectos ejecutivos y del plan de negocios. Se considera también que las dimensiones y alcances de este proyecto se han adecuado a la capacidad de la organización público-privada, pues la estación logística de Tepeji del Río representa el 88.86% de las áreas equivalentes del PLATAH, además de que en un inicio se ha planteado desarrollar sólo el 36.96% de la superficie total del proyecto.

Como aspecto similar, para el proyecto Tepeji del Río existe también una agenda de gestión de autorizaciones federales pausada y no concurrente, lo cual resulta apremiante resolver en virtud de todos los asuntos que se deben tramitar en dependencias como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la comisión federal de electricidad, la Comisión Nacional del Agua, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y el Instituto Nacional de Antropología e Historia. A todo lo anterior se suma la necesidad de financiamiento para la ejecución de las obras que ha comprometido el gobierno estatal, para lo cual, ahora con proyectos y presupuestos más profesionales, la opción seguramente serán las reasignaciones o las transferencias compensatorias que también provienen del orden federal.

La intención de proyectar un tren suburbano México-Pachuca.

De manera similar a los dos casos anteriores, el intento de proyectar un tren suburbano México-Pachuca representa la adaptación potencial de un modelo exitoso que funciona a partir del 2008 entre el Distrito Federal

¹⁴¹ Castillo, Edith; *Este mes comenzará a operar el Puerto Seco en Tepeji del Río*. En Milenio, 3 de febrero de 2012, <http://hidalgo.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/be7341d7057366fef84c4f28fec06fd>.

¹⁴² La policiaca, *Continúa bloqueo en la obra del puerto seco*. En La policiaca, la nota roja de México, 8 de agosto del 2012, <http://www.lapoliaca.com/nota-roja/continua-bloqueo-en-la-obra-del-puerto-seco/>.

y el Estado de México. También es un bosquejo que busca insertarse en el contexto metropolitano del Valle de México para aprovechar las ventajas de ser incluido en un sistema estratégico de planeación, contando así con financiamiento específico. Esto último se hizo patente con las declaraciones del coordinador metropolitano de la entidad desde el año 2009: *yo pensaría que este 2010 estaríamos integrando de manera formal los montos del Fondo de infraestructura federal porque hay coincidencia de las tres entidades, DF, Edomex e Hidalgo en que es un proyecto viable... se está pidiendo una cantidad para el mismo efecto pero para sus estudios de obras de infraestructura*¹⁴³.

El discurso del funcionario señalado ha sido contradictorio según la gestión que esté desarrollando, pues después de que en 2009 afirmó la viabilidad del proyecto y solicitó recursos metropolitanos para estudios de su infraestructura, en 2010 señaló: *esta primera fase consiste en que la empresa ganadora efectúe los estudios necesarios para saber si este sistema de transporte público puede ser viable en las tres entidades y, en su caso, desarrollar la obra*¹⁴⁴. En el año 2011, cuando el funcionario referido fue designado secretario de planeación del estado, él mismo anticipó la justificación de la demora: *tendrá que ser en el mediano plazo cuando por fin se concrete el proyecto del tren suburbano México-Pachuca*¹⁴⁵. En esas circunstancias, el tren suburbano México-Pachuca tiene una franca orientación político-electoral: *hace varios meses hablaba sobre la propuesta de Viggiano (diputada federal por el PRI) de crear el suburbano de Pachuca a México, cosa que Xóchitl Gálvez (candidata a gobernadora en 2010 por la alianza PAN-PRD) retomó en su campaña*¹⁴⁶. Para perfeccionar la viabilidad del proyecto desde una orientación más seria, los siguientes párrafos se ocupan del ejercicio de revisar el proceso de gestión intergubernamental del sistema tren suburbano Buenavista-Cuautitlán, el modelo a adaptar.

El proyecto reciente de trenes suburbanos fue tomado del *plan maestro del metro y trenes ligeros* (1996), corresponde a una iniciativa del Presidente de la República (2000-2006) para concretar una etapa rezagada mediante el uso

¹⁴³ González, Eduardo; *estudios del tren suburbano para 2010*. En Milenio On Line, 13 de noviembre de 2009, <http://impreso.milenio.com/node/8672716>.

¹⁴⁴ Miranda, Antonio; *pasaría tren suburbano entre Hidalgo y Edomex*. En El Universal, 30 de julio de 2010, <http://www.eluniversal.com.mx/notas/698671.html>.

¹⁴⁵ Rico, José Luis; *tren suburbano, a mediano plazo en Hidalgo*. En El Sol de Hidalgo, 1° de mayo de 2011, <http://www.oem.com.mx/elsoldemexico/notas/n2060918.htm>.

¹⁴⁶ Kikeleash; *Del tren suburbano de Pachuca a México*. En UN Hidalgo, 28 de julio de 2010, <http://unhidalgo.com/2010/07/del-suburbano-de-pachuca-a-mexico/>.

de la infraestructura federal instalada. En su etapa de planeación, se consideró que se propiciaría la salida definitiva de la ciudad central de los servicios tradicionales de transporte que comunicaban el área norte del Distrito Federal con la región adyacente del Estado de México, los cuales serían integrados como alimentadores. Consecuentemente, se afectarían los intereses transportistas al reducir las rutas que históricamente han defendido. El proyecto original está integrado por tres sistemas de ferrocarriles suburbanos dispuestos en forma radial: Buenavista-Cuautitlán, Naucalpan-Ecatepec y Aragón-Los Reyes. El primer tramo mencionado, ubicado en una región de alta y creciente densidad demográfica y actividad económica, fue concesionado al grupo español Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S. A. (CAF) el 24 de agosto de 2005¹⁴⁷. La anuencia y colaboración de las autoridades del Distrito Federal y del Estado de México fue concretada en un convenio suscrito por el Presidente de la República y los respectivos gobernadores el 11 de junio de 2003 en la estación Buenavista (Distrito Federal).

El estudio de viabilidad del ferrocarril suburbano Buenavista-Cuautitlán estableció una demanda potencial redituable. Por ello, la sustitución de los modos tradicionales de transporte por el sistema que nos ocupa se consideró adecuada en virtud de sus características: a) su desarrollo factible sobre una vía exclusiva y confinada, b) el emplazamiento de dos terminales y cinco estaciones intermedias en veintisiete kilómetros de recorrido con posibilidad de expansión a setenta y nueve kilómetros, c) la probable conexión con dos líneas de la red del metro de la Ciudad de México, d) el intervalo de recorrido en sólo veinticinco minutos de terminal a terminal, y e) una frecuencia de seis minutos entre trenes en hora pico.

Para la instalación del sistema tren suburbano Buenavista-Cuautitlán se requirieron dos tipos de obras. Las obras propias del sistema estuvieron a cargo de la empresa concesionaria, la cual se centró en resolver el diseño de dos estaciones en el desarrollo del sistema dentro del Distrito Federal (Buenavista y Fortuna) y cinco en el Estado de México (Tlalnepantla, San Rafael, Lechería, Tultitlán y Cuautitlán), además de adecuar las vías de modo que pudieran operar los nuevos trenes de pasajeros y siguieran funcionando los trenes de carga (se incluyó el confinamiento de la vía). Las obras relativas a modificaciones de carácter vial por el impacto que generó la vía confinada

¹⁴⁷ El concesionario resultó ser el grupo español Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S. A. (CAF), el cual se auto describe como *uno de los líderes internacionales en el diseño, fabricación, mantenimiento y suministro de equipos y componentes para sistemas ferroviarios*. Información publicada en <http://www.caf.es/caste/compania/index.php>.

estuvieron a cargo de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, en el ejercicio de recursos federales. En términos generales, las obras localizadas en el Distrito Federal fueron cuatro intersecciones viales con la vía confinada: Flores Magón, Eulalia Guzman, Circuito Interior y Eje Norte 4. Por su parte, en el Estado de México se proyectaron seis de estas intersecciones: 11 de Julio, Independencia, San Antonio, Venustiano Carranza, Morelos y Fresnos.

Todas las acciones descritas fueron motivo de coordinación entre los tres órdenes de gobierno, por esta razón se firmaron convenios entre la SCT y los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México para la realización coordinada de: a) proyectos ejecutivos de intersecciones viales y peatonales, b) estudios de impactos vial y ambiental, c) ordenamiento de rutas de transporte, d) permisos y licencias, y e) atención vecinal. Para los dos primeros instrumentos relacionados intervinieron además asesores contratados, cuya coordinación estuvo a cargo de la empresa *Felipe Ochoa y Asociados*.

Por su parte, los ayuntamientos intervinieron en cuanto a las autorizaciones que les correspondió expedir, en la liberación de derechos de vía invadidos, así como en la atención vecinal. Para coordinar la participación de las entidades públicas y privadas en función de las obras a realizar, en el año 2006 se acordó la celebración de reuniones los días martes de cada semana a las 17:00 horas en una delegación de la secretaría general del gobierno mexiquense, ubicada en el municipio de Tlalnepantla. De la reunión semanal se derivaban mesas temáticas o reuniones especiales para tratar asuntos específicos.

El 7 de mayo del 2008 fue puesto en servicio el tramo Buenavista-Lechería, mientras que el tramo Tultitlán-Cuautitlán fue inaugurado hasta el 5 de enero del 2009. Fue criticable el hecho de que al iniciar su funcionamiento existían muchas obras inconclusas como los centros comerciales adjuntos a las estaciones, los puentes peatonales de acceso, los cruces peatonales sobre las vías, y las bahías para intercambio de medios de transporte. Más allá de los pendientes en infraestructura física, el gobierno del Estado de México dejó pendiente la reubicación de las rutas existentes de transporte para concretar el ideal de que éstas fueran reubicadas como alimentadoras en los paraderos de las nuevas estaciones del tren suburbano. Por lo anterior, el actual funcionamiento en paralelo del suburbano y las tradicionales rutas que confluyen a las estaciones del metro *Politécnico*, *El Rosario* y *Cuatro Caminos*; duplica irracionalmente los servicios y genera competencia por el

pasaje. Ello explica que algunas estaciones del sistema tren suburbano, como Tultitlán, se caractericen por el fracaso comercial.

Durante el desarrollo inicial de la presente investigación, la intención de proyectar un tren suburbano México-Pachuca enfrentaba un sinnúmero de decisiones a resolver. La anuencia y coordinación intergubernamental bajo convenio entre el gobierno federal y los tres gobernadores potencialmente involucrados no existía, algunos funcionarios estatales expresan: *no es aún tema metropolitano, sólo una empresa constructora hidalguense vendió la idea*¹⁴⁸. A su vez, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como dependencia normativa federal, *no (contaba) con información relacionada con el proyecto de suburbano México Pachuca*¹⁴⁹.

El gobierno hidalguense no había revelado a la opinión pública las características de diseño, sin embargo, la comparativa entre los veintisiete kilómetros de desarrollo sobre estructura urbana consolidada del tramo Buenavista-Cuautitlán, con respecto a los noventa y cinco kilómetros de desarrollo sobre estructura urbana intermitente del tramo México-Pachuca, de inicio infundía ciertas reservas. Por ello, se consideraba que debía estudiarse a detalle la demanda potencial, la posibilidad de confinamiento de vías, la ubicación de las terminales, las posibles conexiones, el intervalo de terminal a terminal y la frecuencia entre trenes; además de establecerse escenarios factibles de reordenamiento para las actuales rutas del transporte tradicional.

En cuanto a la posible distribución de obra civil entre el futuro concesionario y los gobiernos estatales, en el caso de que el proyecto se declarara viable, el primero de ellos deberá necesariamente construir una segunda vía paralela a la única existente en la actualidad, lo cual de inicio puede resultar poco atractivo porque esto acrecentaría el ciclo de recuperación de la inversión. Los gobiernos estatales, por su parte, deberán construir un mínimo de siete puentes en los puntos donde la vía confinada cruza con carreteras y caminos fuera de las áreas urbanas.

¹⁴⁸ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con un funcionario estatal involucrado en la intención de proyectar un tren suburbano México-Pachuca, 13 de octubre del 2010.

¹⁴⁹ Información proporcionada por la unidad de enlace de la secretaría de comunicaciones y transportes, según solicitud con el número de expediente 0000900118111 del sistema INFOMEX gobierno federal, 19 de abril del 2011.

El gobierno del Estado de Hidalgo particularmente debe destinar un terreno en la periferia del área urbana de Pachuca para construir la terminal ferroviaria de esa ciudad, ya que la antigua estación se convirtió en un museo patrimonial del gremio ferrocarrilero. De conservar la terminal hacia el centro, se necesitaría construir seis puentes más dentro del área urbana de Pachuca para que el nuevo tren suburbano accediera hasta ese punto, específicamente sobre las vialidades Maestranza (acceso a la estación), Constituyentes, Felipe Ángeles, Rojo Gómez, Colosio y Las Torres. Con todo esto, existía entre la clase gobernante estatal otras proyecciones más sensatas que la del mismo secretario de planeación: *en el actual sexenio el tren suburbano sólo llegará a Tecamac Estado de México, la expansión del servicio hacia territorio hidalguense dependerá del desarrollo del proyecto PLATAH*¹⁵⁰. Finalmente, el 8 de junio de 2012 los principales diarios que circulan en el Estado de Hidalgo publicaron encabezados similares: *“descartan proyecto de Tren Suburbano... el plan original de una ruta de Pachuca al Estado de México es inviable, dice Alberto Meléndez”* (Godínez, 2012:8)¹⁵¹.

Conclusiones del Capítulo IV.

La evaluación de las políticas distributivas que gestiona el gobierno del Estado de Hidalgo, según la escala correspondiente del federalismo subsidiario, arroja un valor numérico de 4.25, lo cual posiciona a la entidad por encima de la media nacional lograda en estudios antecedentes (3.08). De manera más desglosada, el balance entre debilidades y fortalezas es el siguiente:

1. Para la *capacidad intergubernamental de asociación estratégica*. Tres esquemas de interacción coinciden en inconcurrencias formales o inducidas. Sobre el gasto federal reasignado, la lógica de la instrumentación jurídica es el aplazamiento invariable de las acciones programadas con eventuales rompimientos de relaciones sectoriales determinadas, siendo evidente que en la verticalidad de las relaciones intergubernamentales ambas partes evaden cualquier colaboración político-estratégica. Cuando el gobierno federal diseña acciones que involucran la intervención del gobierno estatal, la implementación va del encono al aplazamiento, esto es, sin importar que las acciones sean unánimemente factibles, la implementación inicia en tensiones por la

¹⁵⁰ Información proporcionada para esta investigación en entrevista con ex funcionarios estatales participantes en los proyectos estratégicos del estado, 8 de julio del 2011.

¹⁵¹ Godínez, Gustavo; *Descartan proyecto del Tren Suburbano*. En Milenio, 8 de junio de 2012, p. 8.

lucha de intereses de las partes para pasar al aplazamiento sistemático de acciones coordinadas por parte del gobierno federal.

Para el esquema deseable en el marco del federalismo subsidiario, la intervención coyuntural de sectores federales en los proyectos estratégicos del estado, la implementación va del aplazamiento a eventuales situaciones de encono, en otras palabras, el gobierno estatal no genera espacios de concurrencia y negociación intergubernamental, manteniendo así los proyectos estratégicos en la exclusividad y sin apresuramiento, de modo que al gestionar autorizaciones ante el gobierno federal éste responde aplazando algunas respuestas (las torales) pese al encono de la clase gobernante estatal.

Como relativo aliciente, la relación entre el gobierno estatal y la iniciativa privada, según dos proyectos similares de desarrollo, ha evolucionado desde la imposición de relaciones verticales hasta una implementación estratégica coordinada, lo cual representa un proceso de aprendizaje de altos costos y consecuencias. En todo lo anterior, los ayuntamientos del estado no juegan papel alguno. Según lo expuesto, un proceso de aprendizaje para la correcta coordinación estratégica entre los gobiernos estatal y federal no se vislumbra todavía, si este llega sus costos y consecuencias serán altísimos. La realidad es una sola: las diferencias de filiación política es un prejuicio determinante en las relaciones intergubernamentales entre los gobiernos federal y estatal. Sin árbitro competente alguno, la situación es extrema pues las partes se distraen en exceso de su función como órdenes federales que deben coordinarse para implementar el desarrollo regional.

2. Sobre la *restricción competencial de las formaciones sociales más complejas*. El contexto es el retiro histórico del gobierno federal en materia de política distributiva, tendencia que trascendió en la era de los gobiernos neoliberales. Para el caso que nos ocupa, en lo particular, se ha generalizado además una intervención federal titubeante y evasiva cuando el gobierno del Estado de Hidalgo le realiza promociones al respecto.
3. En cuanto a la *evaluación de las sociedades más simples para el ejercicio subsidiario*. Se hace evidente, por todos los rasgos descritos

con anterioridad, que la evaluación de las capacidades subsidiarias no se practica formalmente.

4. Con relación al *avance competencial de las sociedades más simples*. De acuerdo a la participación del gobierno estatal en tres esquemas paralelos de desarrollo regional, su desempeño continuamente rezagado en las obras derivadas del gasto federal reasignado evidencia deficiencias técnicas de planeación y presupuestación. En segundo término, respecto a las acciones del gobierno federal con participación del gobierno estatal, el gasto federal actúa como elemento distractor afectando la atención del gobierno estatal hacia los impactos que generará la nueva refinería petrolera de tula. En tercer lugar, en cuanto a la implementación de proyectos estratégicos propios, las constantes universales son: a) la adaptación de modelos exitosos identificados en otros estados, b) el intento de implementación anticipada de proyectos sin considerar la incidencia de variables socio-económicas y de obras inducidas, c) la incapacidad demostrada en el diseño e implementación de acciones relacionadas con el sector comunicaciones y transportes, d) la focalización de todos los proyectos en el sur del estado por el intento de aprovechar las ventajas propias de la zona metropolitana de la Ciudad de México y, e) como consecuencia de lo anterior, el abandono del norte del estado con respecto a proyectos considerables de desarrollo regional.

Como fortaleza contenida que abonaría a la filosofía subsidiaria, algunos funcionarios estatales parecen estar consientes ya de las deficiencias cometidas, por lo que manifiestan que el desempeño técnico-estratégico debe destinarse a convencer (con más técnica que política) tanto en sus relaciones con la iniciativa privada como en las intergubernamentales, asimismo, se debe aprender a negociar con ventaja lo que el estado posee: tierras baratas y agua subterránea en relativa abundancia.

En concreto, al ser el desarrollo regional el rubro más trascendente de la gestión pública estatal, una propuesta sobre los antecedentes expuestos es compleja y esa condición se magnifica al considerar la actualización histórica. Por los antecedentes, la propuesta de asociación estratégica intergubernamental se orientaba a sortear el prejuicio existente en relación a las diferencias de filiación política de los gobiernos estatal y federal, de tal modo que se apresurara un proceso de conciliación y aprendizaje mutuo para la correcta

coordinación en un contexto post-burocrático. Sin embargo, considerando que a partir del 1° de diciembre del 2012 los gobiernos estatal y federal vuelven a coincidir en lo referente a su extracción política, la propuesta se reorienta hacia evitar la abstracción total del gobierno federal del ámbito estratégico regional, pero en un contexto intergubernamental que contenga el dominio de criterios políticos y sus intereses inherentes, sentando así un equilibrio racional con respecto a la ética social. Para el logro de lo último, la asociación estratégica intergubernamental debe contar con un examen permanente de subsidiariedad a cargo de eficientes guardianes subsidiarios. En la oportunidad del nuevo sexenio de gobierno federal el logro práctico de metas en los proyectos de desarrollo es relativo, lo realmente trascendental es que la base de la gestión intergubernamental deje de darse sobre identidades políticas, a veces contrarias y otras afines, para enmarcarse en una cultura que proyecte resultados de verdadero valor social.

En ese sentido, no queda duda de que la refinería de Tula será concretada, es también previsible que, en cumplimiento del compromiso político respectivo, el aeropuerto del proyecto PLATAH sea autorizado. Sin embargo, el principal cuestionamiento debe ser *¿contribuirán esas acciones a la distribución social de los beneficios del desarrollo regional?*, y considerando el desempeño potencial de las futuras mesas de coordinación intergubernamental *¿serán ellas agencias que traduzcan la inversión público-privada en desarrollo económico individualizado como criterio supremo y antes de atender intereses de clase?*, y si para realizar el examen permanente de subsidiariedad se integran representantes sociales *¿favorecerán ellos al equilibrio de intereses o sólo dificultarán la coordinación intergubernamental?* Si se logra que los ideales del *federalismo subsidiario* coincidan con los objetivos del desarrollo regional hidalguense, las estrategias que se diseñen deben ser eminentemente de carácter incremental (paso a paso y con ajustes sucesivos). En paralelo a la solución de los aspectos anteriores, es indispensable solventar las carencias del gobierno estatal sobre varios aspectos técnico-administrativos que menguan considerablemente su éxito como rector del desarrollo regional, entre ellas: la planeación integral del desarrollo regional del estado, la adaptación racional de modelos de desarrollo, la mitigación de impactos urbanos, la negociación de intervenciones sectoriales y sociales en los proyectos de desarrollo, la planeación y presupuestación de obras con énfasis en las relativas al sector comunicaciones y transportes, así como la evaluación de proyectos y, en pro de nuestra causa, aquella valoración de orientación subsidiaria.

ANEXOS DEL CAPITULO IV

Obras y transferencias derivadas del convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos del año 2008, entre el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y el gobierno del Estado de Hidalgo.

Obras.	Transferencias al gobierno del Estado de Hidalgo en 2008.
Paso a desnivel en la carretera federal Actopan – Ixmiquilpan, entronque con la carretera estatal Actopan – Tula.	\$ 20 000 000.00
Carretera federal Pachuca-Ciudad Valles, tramo Ixmiquilpan – Portezuelo.	\$ 15 000 000.00
Actopan - Atotonilco (10+000 – 15+000).	\$ 50 000 000. Asignación adicional 21 de octubre de 2008 \$ 20 000 000.
Progreso – El Tephe.	\$ 20 000 000. Asignación adicional 21 de octubre de 2008 \$ 10 000 000.
Zacualtipan – Zoyatla.	\$ 10 000 000.00
Maravillas – San Sebastián de Juárez.	\$ 14 000 000.00
Paso a desnivel de la carretera estatal Pachuca – Tulancingo, entronque carretero Pachuca – Real del Monte.	\$ 20 000 000. El 3 de diciembre de 2008 fue reconvenida a \$ 40 000 000.00
Juárez Hidalgo – Tlahuelilpa, tramo Acatitla – Iztlacoyotla	\$ 20 000 000.00
Libramiento Tizayuca.	\$ 15 000 000.00 Asignación adicional 21 de octubre de 2008 \$ 2 500 000.00
Entronque carretero federal México – Tuxpan con carretera estatal Huapancalco en Tulancingo (acceso a universidad politécnica).	\$ 25 000 000.00
Huapancalco – El Acocul – Estación de Apulco.	\$ 15 000 000.00
Boulevard de acceso a universidad politécnica, entronque carretero federal (México – Tuxpan).	\$ 25 000 000.00
Distribuidor vial Cubitos – La Paz, entronque carretero federal Pachuca – Ciudad Sahagún.	\$ 20 000 000.00 El 3 de diciembre de 2008 fue reconvenida a \$ 45 000 000.00 al fusionarse con la obra distribuidor vial panorámica entronque antigua carretera estatal La Paz – Boulevard Everardo Márquez, que contaba con una asignación de \$ 25 000 000.00

Distribuidor vial Tepeji del Río.	\$ 25 000 000.00
Carretera federal México – Tampico, acceso a Huejutla.	\$ 20 000 000.00 El 3 de diciembre de 2008 fue cancelada y su monto se le transfirió a la obra paso a desnivel de la carretera estatal Pachuca – Tulancingo, entronque carretero Pachuca – Real del Monte.
Huichapan – Tecozautla.	\$ 20 000 000.00 Asignación adicional 21 de octubre de 2008 \$ 5 000 000.00
Modernización de la carretera Tula – Tepeji, tramo Jalpa.	15 000 000.00 Asignación adicional 21 de octubre de 2008 \$ 2 500 000.00

Cuadro elaborado por el autor con información proporcionada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0000900014611, 2 de marzo del 2011.

Obras y transferencias derivadas del convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos del año 2008, entre el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Salud, y el gobierno del Estado de Hidalgo.

Obras.	Transferencias al gobierno del Estado de Hidalgo en 2008 y, en su caso, aportaciones estatales.	Periodo de ejecución.
Sustitución por obra nueva del hospital general de Tulancingo (proyecto ejecutivo y primera etapa), municipio de Tulancingo de Bravo	\$ 32 730 969.00 16.16% de la inversión total.	Inició en 2008. Concluyó en 2011.
Segunda etapa del hospital infantil de Pachuca, 60 camas, municipio de Pachuca de Soto.	\$ 32 000 948.00 8.98% de las transferencias federales totales. Aportación estatal de \$ 115 673 529.00, 24.50% del costo total de la obra.	Inició en 2005. Concluyó en 2010.
Centro estatal de transfusión sanguínea, municipio de Pachuca de Soto.	\$ 12 600 373.00 40.98% de la inversión total.	Inició en 2008. Concluyó en 2011.
Obra nueva hospital de especialidades, 60 camas, municipio de Pachuca de Soto.	\$ 10 000 000.00 4.95% de la inversión total.	Inició en 2008. Concluyó en 2011.
Obra nueva de salud de Santa Ana Hueytlalpan, municipio de Tulancingo de Bravo.	\$ 3 001 273.00 45.24% de la inversión total.	Inició en 2008. Concluyó en 2010.
Hospital Huehuetla, municipio de Huehuetla.	\$ 1 500 044.00 17.64% de las transferencias federales totales. Aportación estatal de \$ 3 600 000.00, 29.75% del costo total de la obra.	Inició en 2005. Concluida en 2008.
Construcción y equipamiento de la unidad de especialidades médicas (UNEME) en su modalidad de síndrome de obesidad, riesgo cardiovascular y diabetes mellitus (SoRID); municipio de Tula de Allende	\$ 2 592 500.00 100% de la inversión total.	Inició y concluyó en 2010.

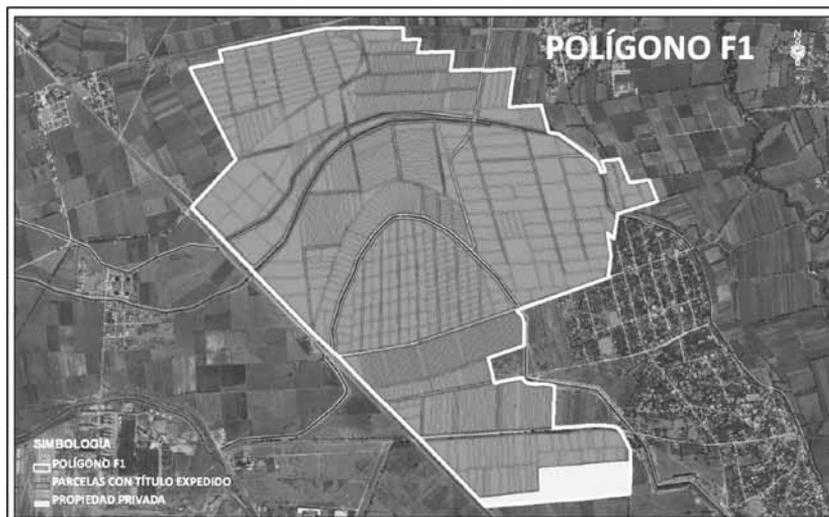
Cuadro elaborado por el autor con información proporcionada por la Secretaría de Salud, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0001200018211, 28 de febrero del 2011.

Obras y transferencias derivadas del convenio de coordinación en materia de reasignación de recursos del año 2008, entre el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Turismo, y el gobierno del Estado de Hidalgo.

Obras y montos transferidos en 2008 desde el sector federal.	Avances al 31 de diciembre de 2008.	Avances al 31 de diciembre de 2009.
3ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Huejutla de Reyes. \$ 23 797 935.00	Físico 42% Financiero 48%	Físico 71.99% Financiero 71.99%
2ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Tula de Allende. \$ 32 659 043.63	Físico 64.82% Financiero 66.64%	Físico 99.74% Financiero 99.74%
2ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Metztlán. \$ 10 792 000.00	Físico 25% Financiero 47.92%	Físico 100% Financiero 100%
3ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento del centro histórico de Pachuca. \$ 3 850 000.00	Físico 77% Financiero 42.36%	Físico 91.70% Financiero 91.59%
2ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Huichapan. \$ 2 535 055.96	Físico 50% Financiero 42.35%	Físico 94.59% Financiero 84.32%
2ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico en el centro histórico de Tecozautla. \$ 5 802 286.87	Físico 25% Financiero 38.12%	Físico 69.47% Financiero 69.47%
1ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Nopala de Villagrán. \$ 4 277 248.92	Físico 35.45% Financiero 41.87%	Físico 95% Financiero 96.01%
5ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico en el pueblo mágico Real del Monte. \$ 2 723 808.00	Físico 25.42% Financiero 45.96%	Físico 90.82% Financiero 90.82%
8ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico en el pueblo mágico de Huasca de Ocampo. \$ 6 304 621.38	Físico 25.56% Financiero 49.23%	Físico 96.60% Financiero 98.60%
1ª etapa. Rehabilitación de imagen urbana y equipamiento turístico de Cuauhtepéc. \$ 6 000 000.00	Físico 56.26% Financiero 65.59%	Físico 79.63% Financiero 79.58%

Apoyo mercadológico al programa regional "en el corazón de México". \$ 500 000.00	Físico 100% Financiero 70%	Físico 100% Financiero 70%
--	-------------------------------	-------------------------------

Cuadro elaborado por el autor con información proporcionada por la Secretaría de Turismo, según solicitud al sistema INFOMEX gobierno federal con número de folio 0002100001511, 31 de enero del 2011.



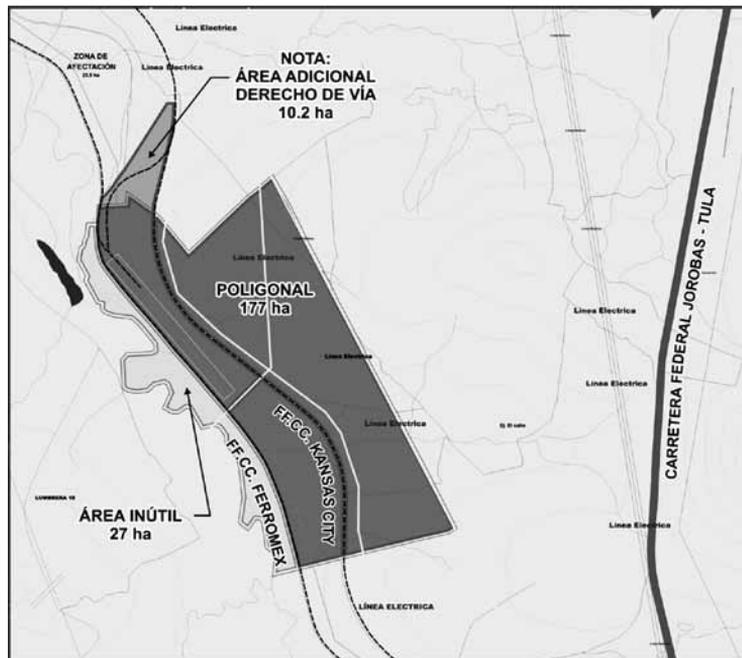
Terreno de la nueva refinería petrolera de Tula.



Terreno del proyecto plataforma logística de Tizayuca (PLATAH).



Terreno del proyecto plataforma logística de Tizayuca (PLATAH).



Terreno del proyecto puerto interior de carga Tepeji del Río (HPH).



Terreno del proyecto puerto interior de carga Tepeji del Río (HPH).



Construcción del tren suburbano Buenavista-Cuautitlán.



Vía para desarrollar el proyecto del tren suburbano México-Pachuca.