

Regiones urbanas turísticas costeras: conceptualización y resultados preliminares para la construcción de un modelo de análisis.

Mesa temática 2: Desarrollo regional y sustentabilidad, búsqueda de estrategias de integración.

Adriana Inés Olivares González

Profesora Investigadora Titular - Coordinadora de la Maestría Procesos y Expresión Gráfica en la Proyección Arquitectónica – Urbana
Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Calzada Independencia Norte 5075, Colonia Huentitán el Bajo, Guadalajara, Jalisco, México.
E-mail: olivares.adriana@gmail.com
Teléfono: (52)(33)12023000 ext. 8683

Marco F. De Paolini

Profesor Asignatura - Asesor Tecnológico de la Maestría Procesos y Expresión Gráfica en la Proyección Arquitectónica – Urbana
Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Calzada Independencia Norte 5075, Colonia Huentitán el Bajo, Guadalajara, Jalisco, México.
E-mail: marco.depaolini@gmail.com
Teléfono: (52)(33)12023000 ext. 8683

1) ANTECEDENTES SIGNIFICATIVOS Y ESTUDIOS RECIENTES

El estudio del fenómeno caracterizado por la formación de un sistema regional de ciudades, con funciones y jerarquías diversas, que conforman una unidad funcional, no es nuevo. Sin embargo, la diversidad de criterios para su delimitación física y denominación, así como para su caracterización, son tan diversos como los casos de estudio que se han considerado como base para la reflexión. A continuación revisaremos algunos antecedentes importantes del análisis del fenómeno así como autores y estudios recientes reconocidos por sus aportaciones.

Los estudios pioneros se desarrollaron en el mundo anglosajón, donde se observó este fenómeno en los primeros decenios del siglo XX, por personajes destacados del planeamiento urbano y regional.

En 1947 el geógrafo Robert E. Dickinson, definía en Inglaterra a la *ciudad región* como el área funcionalmente dependiente entorno a una ciudad, bajo la premisa de que la ciudad, más allá de su delimitación administrativa, debía ser entendida como una parte orgánica de un grupo social y que para acercarse al análisis de sus cuatro funciones principales - habitar, trabajar, recreación, transportarse – había que considerar que la forma de la ciudad es integrante de una unidad geográfica, económica, social y cultural de la que depende su desarrollo (Dickinson, 1947).

El geógrafo Jean Gottmann publicó en 1961 un estudio pionero en su género sobre el crecimiento disperso del corredor Boston-Washington, la región urbana más extensa del mundo en ese momento, fenómeno al que denominó *megalópolis*. Para Gottmann la *megalópolis* representaba un nuevo modelo urbano caracterizado principalmente, por el crecimiento suburbano disperso, en el que las partes son dependientes desde el punto de vista económico y funcional, aunque desde el punto de vista físico se encuentren separadas. (Gottmann, 1990).

En 1965, John Friedmann y John Miller, en su artículo “The Urban Field”, propusieron el concepto de *campo-urbano* o *territorio urbano*, como una estructura en formación en la ciudad estadounidense, que unificaría las dos realidades físicas existentes hasta ese momento, la primera desarrollada a expensas de la segunda: el núcleo central de las áreas metropolitanas y las periferias inter-metropolitanas que incluían los núcleos urbanos de la región no integrados al área central. El artículo se

centraba en proponer una nueva forma de analizar, y por lo tanto gestionar, estas entidades urbanas (Friedmann & Miller, 1965, pp. 312-314).

La categoría *campo-urbano* fue sustentada en el criterio de *interdependencia*, es decir, sustituye la relación *dominación-dependencia* a partir de la fusión de los centros metropolitanos y de los espacios periféricos no metropolitanos. Los autores caracterizaron el fenómeno a partir de los siguientes procesos: formación de estructuras multipolares interdependientes; descentralización centrífuga de funciones, anteriormente características del área central hacia las periferias, con un radio de influencia que consideraba una distancia equivalente a dos horas de conducción desde el centro metropolitano; concentración de población de alrededor de 1 millón de habitantes en cuya ciudad central se consideraban alrededor de 300,000 habitantes; formación de una amplia oferta de formas de vida y paisajes. Todo ello perfilaba hacia el desdibujamiento de los límites entre campo y ciudad.

A finales de los años 60 y principios de los 70 se generaliza el concepto de *región urbana* (López de Lucio, 1993).

Los estudios recientes se enfocan fundamentalmente en el análisis del fenómeno como proceso y resultado espacial de la globalización, a partir de las interdependencias económicas y del posicionamiento en el mercado económico mundial (Friedmann, 1997; Knox & Taylor, 1995; Borja & Castells, 1997; Hall & Pain, 2009; Mignot, 2003). En esta tendencia cabe hacer mención de algunos autores latinoamericanos y mexicanos, que involucran procesos y variables inherentes a la problemática con casos de estudio que convergen en estas latitudes, como Carlos de Mattos (1998; 2004), Daniel Hiernaux (1998; 2003) y Adrián Aguilar (2004) entre los más reconocidos.

Dentro de la primera vertiente destaca John Friedmann que cuenta con una importante producción en la temática, enfocándose recientemente a los procesos en el contexto asiático. En el marco del "Taller Megaciudad", patrocinado por la UNESCO (1996), presentó un documento en el que podemos encontrar la línea de sus actuales reflexiones, algunas de ellas bastante disímolas de la presentadas en el artículo del año 1965.

La primera aportación consiste en que el autor contextualiza los procesos de la categoría traducida como *ciudad región*, en el marco de lo que denomina *jerarquía global de ciudades* o *sistema jerárquico de ciudades*, en sustitución del término *ciudad global* (Sassen, 1991), con la intención de considerar los diferentes niveles de ciudades incluidas en el sistema urbano global, y no solamente las de mayor jerarquía como lo proponía Sassen en su reconocida publicación "The Global City" (1991). Esta nueva categorización tiene como objetivo incluir los procesos de la globalización en la discusión del planeamiento y diseño de la política urbana y no dejarla solo en el campo de la economía.

Cada *ciudad global*, de acuerdo al autor, "integra una región mayor de la cual es su capital financiera" (Friedmann, 1997, p. 42) lo que denomina como *ciudad-región*. Las características principales de la *ciudades-región globales* destacan: altas tasas de inmigración de origen diverso de acuerdo al caso de estudio particular -en el caso de Asia proviene principalmente del medio rural, mientras que en Estados Unidos de América es internacional-; y estrecha integración de los hogares rurales con la economía urbana, en general basada en manufacturas y servicios financieros. A manera de hipótesis establece que "el poder económico de una ciudad global está en directa relación con la productividad de la región con la cual se articula".

En una de sus más recientes producciones *The Policentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe* (2006), Peter Hall junto con Kathy Pain desarrollaron, como resultado del estudio denominado Polynet, financiado por la Comisión Europea, una de las aportaciones más significativas para este trabajo. El proyecto Polynet tuvo como objetivo analizar y comparar el funcionamiento de 8 regiones del Noroeste de Europa bajo la dirección de Hall y Pain, quienes coordinaron 8 grupos de investigación.

La primera aportación es la categoría *mega-ciudad región policéntrica*, como un fenómeno emergente, caracterizado por la existencia de una estructura urbana policéntrica, organizada como una unidad funcional, y por la descentralización de personas y funciones desde una ciudad central hacia nodos urbanos - nuevos y viejos - adyacentes.

Los autores hacen uso de la categoría *regiones urbanas funcionales* (FUR por su siglas en inglés), que tomaron como criterio inicial de delimitación, para hacer referencia al área donde se observaban los flujos de personas e información más densos.

El estudio se sustenta en cuatro fundamentos básicos: 1) la noción de *jerarquía global de ciudades* (Friedmann, 1997) o *ciudad global* (Sassen, 1991), 2) la noción de *red global de ciudades* (Taylor 2001, 2004^a citado en Hall & Pain, 2006), 3) el reconocimiento de las *ciudades región globales*, 4) el espacio e los flujos de Manuel Castells (1996; 1997).

Borja y Castells (1997), parten rotundamente de que resulta insustancial seguir hablando de ciudades, dado que actualmente “las áreas rurales forman parte del sistema de relaciones económicas, políticas, culturales y de comunicación organizado a partir de los centros urbanos” (1997, pág. 11). Castells en particular, hace una distinción entre la existencia de una *estructura global de ciudades* jerarquizada, altamente inestable, y la *megaciudad* como el espacio propiamente urbanizado basado en los flujos, al que considera *nodo* de la economía global con un fuerte impacto en su territorio circundante (Castells, 1996). Explica la *estructura global de ciudades* a partir de concentración de funciones relativas al poder, el conocimiento y la información; y coincide con Friedmann (1997) en que las *ciudades globales* corresponden a la cúspide de una compleja *red* en la se entrelazan otros centros urbanos, incluyendo los de menor desarrollo donde se generan mercados emergentes. En la misma línea establece que al interior de cada país “...la arquitectura de redes se reproduce en los centros regionales y locales, de tal modo que el conjunto del sistema queda interconectado a escala global”. (1996, p. 414)

López de Lucio en su libro *Ciudad y Urbanismo a finales del Siglo XX* (1993), propuso un interesante análisis sobre el desarrollo de la ciudad occidental, particularmente la europea, desde de los años 70 y 80, en la que hace una caracterización del modelo espacial de los años 90, retomando el concepto de *región urbana*, en el que destaca dos elementos esenciales: el policentrismo y el crecimiento generalizado de las ciudades.

Según este autor, la sociedad urbano-industrial suburbanizada, que surge del modelo anglosajón, se exporta al resto de las sociedades del mundo occidental, modificando el modelo espacial del *área metropolitana*¹, en su concepción tradicional, a la de *región urbana*, que ejemplifica con casos europeos en la Ruhr alemán, el Randstadt holandés y la Lombardía italiana. A diferencia de otros autores López de Lucio no plantea la existencia de una ciudad principal como *ciudad global*, sino que expone la existencia de diversas ciudades, con sus periferias, entre los cuales existen relaciones jerárquicas.

“...La región urbana es esencialmente policéntrica: incluye diversas ciudades con sus periferias respectivas y sus núcleos centrales de mayor o menor relevancia, pero siempre caracterizados por la acumulación de una serie de funciones que antes estaban reservadas al centro metropolitano único; evidentemente subsisten relaciones jerárquicas, pero la complejidad de la estructura locacional y de los flujos es considerablemente mayor que en los esquemas estrictamente focalizados y especializados” (López de Lucio, 1993, pp. 154-155).

¹ Según López de Lucio el área metropolitana “se basaba en un centro único, que aglomeraba puestos de trabajo, equipamientos y servicios rodeados de un espacio dependiente, suburbios residenciales, industrias descentralizadas, pequeños núcleos urbanos de origen rural, absorbidos por el crecimiento, etc”. (López de Lucio, 1993, págs. 153-154)

François Ascher propuso el concepto de *metápolis* para identificar el doble proceso de *metropolización* y de formación de los nuevos *territorios urbanos* que según este autor definen la Tercera Revolución Urbana. La *metropolización*, es definida a partir de la concentración de riquezas humanas y materiales como resultado de la globalización y de la profundización de la división del trabajo a escala mundial. En síntesis establece la nueva realidad espacial como "...grandes conurbaciones, extensas y discontinuas, heterogéneas y multipolarizadas"(Ascher, 2004, p. 57). Quizá la aportación mas interesante de Ascher es el análisis multidimensional de esta entidad espacial, que no solo se centra en aspectos de orden económico, sino que relaciona procesos como: la transformación del sistema de movilidad urbana; la recomposición social de las ciudades en términos de los modos de vida; la redefinición de las relaciones entre intereses individuales y colectivos generales; y la ciudad de los riesgos - físicos y morales -.

A partir del análisis del caso de Paris, Dominique Mignot define como *metropolización* el modelo actual de urbanización de las ciudades, resultado de los fenómenos de concentración y de expansión urbana. La *metrópoli* es entendida por Mignot como el nodo integrado a alguna de las tres escalas de red que propone Camagni, (1993): red de ciudades mundiales; red de ciudades nacionales; red de ciudades regionales especializadas. Establece los siguientes procesos:

- la jerarquía urbana ya no esta vinculada a las condiciones del territorio, sino por la red de relaciones económicas;
- se acentúan los desequilibrios entre territorios y al interior de los mismos;
- se desarrolla un doble fenómeno de concentración – expansión urbana;
- se impulsa la formación de una estructura multipolar basada en la accesibilidad (Lacour, 1996 en Mignot, 2003, p. 26);
- se genera segregación espacial y social;
- la distribución de las actividades está vinculada a la *conectividad* en vez de la *proximidad*, así como a la valoración de los recursos de la localidad;
- las ciudades industriales disminuyen su dependencia con el territorio y lo amplían con la red de ciudades globales accesibilidad (Boneville en Mignot, 2003, p. 19).

Cabe agregar que el grupo de autores antes analizados parten de realidades que no necesariamente corresponden con los procesos observados en nuestro país, por lo que les tomaremos como referencia para la aproximación inicial a la construcción de un marco analítico para el estudio de la *región urbana turística*, con necesarias modificaciones futuras, de acuerdo a las coyunturas que vaya planteando la investigación.

Respecto de los estudiosos del tema en los ámbitos latinoamericano y mexicano, a semejanza de lo que sucede en el mundo, hay ciertos aspectos en los que confluyen y otros en los que hay diferencias sustanciales, sin embargo, dada la afinidad de nuestras realidades tanto en el plano económico, como en lo social y cultural, sus métodos y resultados han sido considerados fundamentales en este trabajo.

Carlos A. de Mattos es uno de los autores latinoamericanos más prolíficos en el tratamiento de las implicaciones de la globalización en el territorio latinoamericano, en específico en el Área Metropolitana de Santiago en Chile (AMS), cuyo discurso se sustenta en procesos de orden sobre todo económico. Sitúa la globalización de Chile la sitúa desde mediados de los años 70, a partir de cuatro planos principales: modernización, diversificación y crecimiento del sector financiero; apertura comercial con un marcado incremento en la importación de bienes y servicios globales; transnacionalización empresarial, y; desarrollo de las comunicaciones para ampliar de las interconexiones con la sociedad global (De Mattos, 1998, pp. 46-47).

Las tendencias generales que De Mattos observa sobre la dinámica y estructura del territorio destacan los siguientes aspectos: a) la ganancia como variable principal para la ubicación sectorial y

territorial de las inversiones significativas; b) pérdida de raíces sectoriales y/o territoriales (regionales o locales); c) por lo tanto, pérdida de las atribuciones regionales, provinciales y locales para el manejo endógeno de su procesos de acumulación y crecimiento. En conclusión y como consecuencia de esto plantea que “la producción del territorio ha quedado en manos del capital privado, actuando según las indicaciones de un mercado escasamente regulado”(De Mattos, 1998, p. 59).

De Mattos retoma la categoría *ciudad-región* para definir el modelo espacial derivado de la expansión masiva de la metrópoli heredada del periodo desarrollista caracterizado por el desdibujamiento de sus fronteras(De Mattos, 1998, p. 67), dando lugar a la agudización de ciertos problemas urbanos como la congestión, contaminación, segregación social, delincuencia, entre otros.

Daniel Hiernaux tiene aportaciones en el mismo sentido de Mattos, es decir, la relación entre globalización y territorio a partir de la cual propone una regionalización de México, producida según el autor, a partir del proceso de descentralización –mas que descomposición- de la región central del país liderado por la ciudad de México, conformando los nuevos territorios de neoliberalismo(Hiernaux, Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995, 1998).

Dentro de las dinámicas regionales hasta el 2003 expone las siguientes, retomando la premisa de centralización con desconcentración:

- reestructuración del territorio basado en el modelo post-fordista a partir de la transformación de las tipologías y capacidades productivas de las concentraciones industriales (traslado del centro industrial a la frontera norte; consolidación de enclaves turísticos en territorios poco desarrollados;
- concentración económica en torno a la Ciudad de México, sobre todo en sector terciario (comercio y servicios);
- recentralización funcional en torno a la Ciudad de México (Concentración de oficinas centrales de las empresas con inversión extranjera directa y de las empresas más importantes del país).

Retoma el concepto de *metápoli* de Ascher(2004) para definir el sistema funcional de la región central de México comprendida por el Distrito Federal y los estados de México, Morelos, Hidalgo Tlaxcala, Puebla y Querétaro.

“una metápoli es conjunto de espacios, dentro de los cuales todos o una parte de los habitantes, de las actividades económicas y de los territorios, están integrados en el funcionamiento cotidiano (ordinario) de una metrópoli. Una metápoli constituye generalmente, una sola cuenca de empleo, de residencia y de actividades. Los espacios que la componen son profundamente heterogéneos y no son forzosamente contiguos. Una metápoli comprende por lo menos unos cientos de miles de habitantes” (Hiernaux & Carmona, 2003, p. 61)

Asimismo De Mattos y Hiernaux coinciden respecto de la vinculación entre los procesos del neoliberalismo con una especie de *laissez faire* territorial (Hiernaux, 1998, p. 102; Hiernaux & Carmona, 2003, p. 60), bajo la premisa de que se observa una falta de interés de los estados nacionales para seguir controlando el territorio, no solo en su dinámica espacial, sino en términos sociales, económicos y políticos, situación que en el caso de México impulsó el crecimiento de las ciudades medias a la vez que frenó el de la Ciudad de México en particular. Respecto de las actividades económicas Hiernaux y Carmona se centran en tres aspectos:

- servicios financieros - la ciudad de México pasó de ser centro financiero nacional a centro de enlace financiero con el sistema mundial -;
- comercio - las grandes superficies financieras se encuentran en manos de capital extranjero con control desde la ciudad de México -;

- servicios a la producción - concentración en la ciudad de México, donde están presentes capitales extranjeros y locales -.

Respecto de las dinámicas demográficas y modos de vida; basados en el censo del 2000, estos autores afirman que hay una mayor redistribución de la población en la región que repercute en la movilidad con un incremento de los viajes diarios; así mismo, las ciudades de la región han reproducido el modelo urbano de baja densidad periférica con fraccionamientos cerrados que se desarrollan alrededor de centros comerciales. Concluyen con la propuesta de analizar los flujos intrarregionales y extrarregionales de personas mercancías e información.

Aguilar y Alvarado, denominan *región urbana policéntrica* a la “región que contiene un número de ciudades ninguna de las cuales es dominante” (Aguilar & Alvarado, 2004), para cuya definición emplean como variables: a) el patrón espacial de empleo y servicios; b) número y tamaño de los centros; c) la geografía de los precios del suelo; d) la tipología e la imagen vinculados a la accesibilidad.

2) DEFINICIÓN CONCEPTUAL E HIPOTESIS

La categoría que en principio hemos tomado para denominar el fenómeno espacial contemporáneo observado en las regiones turísticas es la de *región urbana* ya que el objetivo es hacer énfasis en las relaciones de interdependencia funcional entre diversos núcleos urbanos y no solo en su agregación. Además, pretendemos evidenciar la importancias de las relaciones entre el territorio propiamente urbanizado y el espacio rural y natural que forma parte de la región.

Asimismo se pretenden analizar las características peculiares de una región en un contexto particular relativo a las áreas urbanizadas turísticas costeras de México, es decir, intentamos tropicalizar el fenómeno, por lo tanto es conveniente hacer uso de un término más amplio en sus posibilidades de caracterización.

HIPÓTESIS

- Los procesos inducidos por la inserción global y la actividad turística de la ciudad de Puerto Vallarta, han impulsado en la Bahía de Banderas el desarrollo de una compleja red de relaciones funcionales entre núcleos urbanos integrados en una estructura territorial policéntrica que la define actualmente como región urbana.
- Las condiciones especiales de la Región Urbana Puerto Vallarta, vinculadas a su situación geográfica y su vocación turística, han dado lugar a la generación de procesos particulares como la acentuación de las consecuencias negativas en términos de desgaste ambiental e inequidad social y su verificación en la segregación espacial.

3) APROXIMACIÓN A LA DEFINICIÓN DE LOS LÍMITES ESPACIALES DE LA REGIÓN URBANA

El criterio principal con el que Friedmann y Miller definen en 1965 los límites físicos del *campesinato urbano* es la intensidad de las relaciones de intercambio entre las diferentes áreas de la región a lo largo de un periodo de observación de un año (Friedmann & Miller, 1965, p. 315), con la intención de considerar no solamente los flujos y desplazamientos que prevalecen en los periodos laborales sino también aquellos relacionados con las temporadas festivas o vacacionales.

En su producción más reciente, Friedmann plantea que la delimitación de esta realidad espacial es muy compleja ya que se encuentra determinada por una amplia tipología de flujos de relación - la mayoría de los cuales económicos - que pueden ser globales o locales. De manera que, retomando el mismo criterio planteado en su artículo de 1965, propone una delimitación definida por el territorio “que

se extiende fuera de los centros urbanos, hasta una distancia que puede ser representada por un radio aproximado de viaje de una a dos horas como máximo” (Friedmann, 1997).

Hall y Pain retoman la categoría *Región Urbana Funcional* para delimitar lo que denominan *megaciudad región policéntrica*. Las FUR consideran los flujos de personas e información más densos, retomando la categoría de espacio de flujos de Castells(1996; 1997).

De acuerdo a Hall y Pain, “esta nueva forma urbana comprende entre 10 y 50 ciudades y pueblos físicamente separados pero funcionalmente conectados, agrupados alrededor de una o más grandes ciudades centrales y dibujando una enorme fuerza económica, desde una nueva divisional funcional del trabajo”(2009, p. 3). A partir de esta caracterización los autores establecen que la *megaciudad región policéntrica global* estará definida por sus conexiones internas, tal y como en el sentido contrario las *ciudades globales* están definidas a partir de intercambios externos de información.

La metodología utilizada para la delimitación espacial de las Regiones Funcionales Urbanas tiene sus antecedentes en el proyecto ESPON 1.1.1: Potentials for polycentric development in Europe(ESPN Monitoring Committee, 2005), en el cual se utiliza la denominación Área Funcional Urbana (FUA por sus siglas en inglés). Del punto de vista conceptual, la FUA se refiere a un conjunto de asentamientos urbanos agrupados de acuerdo a su orientación funcional para reflejar las condiciones de operación diaria de las personas, empresas y organizaciones y su uso como nivel de análisis permite distinguir las condiciones de desarrollo internas a la región urbana de las dinámicas de desarrollo a nivel interregional, nacional e internacional (Antikainen y Vartiainen, 2002 en ESOPN, 2005). Los criterios empíricos para la delimitación de las FUR han sido generalmente estadísticos y se basan en indicadores como el porcentaje de trabajadores de cada municipio empleados en el área o el tiempo de recorrido desde e núcleo central de la misma.

Algunos ejemplos incluidos en el estudio mencionado son:

- En Francia se identifica un *Polo Urbano* o grupo de municipios con más de 5,000 puesto de trabajo en su conjunto y todos los asentamientos atraídos por el *polo urbano*, es decir aquellos en los cuales más del 40% de la población activa trabaja en el polo o en otro asentamiento del área.
- En Suecia y Finlandia se define un *mercado laboral central* todo aquel municipio en el que menos del 20% de los residentes trabajan fuera del municipio y no hay otro municipio que atraiga más del 7.5% de sus trabajadores. Sucesivamente se asignan los restantes municipios a las *Áreas Funcionales Urbanas* en función de la mayor cantidad de trabajadores pendulares que trabaja en cada una de ellas.
- En Noruega se asignan a un *mercado laboral central* los asentamientos que distan menos de 30 minutos del núcleo y todos aquellos que distan menos de 75 minutos en los cuales por lo menos el 10% de los trabajadores residentes se traslada diariamente al núcleo central.
- En Dinamarca se utiliza el concepto de *Commuting Area*, en la que el número de residentes que trabajan internamente es por lo menos el doble de los trabajadores pendulares de la misma área.

Dominique Mignot establece la dificultad para identificar los polos de relación interurbana, y después de analizar tres métodos - gradientes de densidad empresarial (Berroir, 1996), curva de valores hipotecarios y fiscales en función de la distancia hasta el centro (Lacour, 1996) y la estructura de la renta del suelo (Sazaki 1990) - proponen como método de delimitación, la dinámica de implantación de nuevas actividades con el uso de variables como la distribución de actividades, la accesibilidad, jerarquía del nodo en vinculación con sus relaciones económicas y distribución socio-espacial urbana

Tratando de aplicar algunos de estos principios al contexto específico de la Región Urbana de Puerto Vallarta, notamos que el núcleo central de la región, puede considerarse a todas luces la cabecera del Municipio de Puerto Vallarta que, por su importancia histórica, el desarrollo de la industria turística y el número de habitantes, supera con creces las otras localidades del área. Puerto Vallarta,

conjuntamente con los poblados conurbados de Las Juntas e Ixtapa cuenta con más de 200 mil habitantes (INEGI, 2006) y las actividades económicas directamente relacionadas con la industria turística emplean a más de 16 mil trabajadores formales (INEGI, 2005). En el año 2009 recibió cerca de 3 millones y medio de turistas con una derrama económica de más de 11 mil MDP (Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, 2010).

En una caracterización de las localidades más próximas a Puerto Vallarta, podemos observar que, Ixtapa es la segunda localidad más poblada del Municipio de Puerto Vallarta con aproximadamente 24,000 habitantes. Se trata de una localidad urbana ubicada al Norte de la cabecera municipal y junto con Las Juntas (7,590 hab.) se encuentra conurbada con Puerto Vallarta por lo que forma parte del núcleo central de la región.

A lo largo de la costa, en dirección Norte, encontramos una serie de localidades cuyo desarrollo económico está ligado prevalentemente a la actividad turística, como Nuevo Vallarta, Bucerías, Cruz de Huanacaxtle, Punta de Mita, Sayulita, San Francisco, Lo de Marcos, Rincón de Guayabitos y La Peñita de Jaltemba. Estas poblaciones se han desarrollado del punto de vista turístico aprovechando la cercanía de Puerto Vallarta, pero siguiendo diferentes patrones. Nuevo Vallarta ha sido planeado como sede de hoteles de alto nivel, destinados prevalentemente al turismo extranjero, Bucerías es el más poblados de estos asentamientos (11,000 hab. aprox.) y, al igual que el Rincón de Guayabitos y Sayulita, ha diversificado su funciones ofreciendo tanto viviendas turísticas como hoteles de menor categoría destinados tanto al turismo nacional como internacional. Lo de Marcos, Cruz de Huanacaxtle y Punta de Mita se han desarrollado hacia una oferta de vivienda turística, destinada a un nivel económico medio en el primer caso y alto en los últimos dos. Una mención aparte merece La Peñita de Jaltemba en donde la oferta turística es reducida.

Los asentamientos ubicados en el municipio de Bahía de Banderas, a lo largo del curso del río Ameca, se han caracterizados prevalentemente por relacionarse con las actividades agrícolas. Los más importantes son Valle de Banderas (6,700 hab. aprox.), cabecera municipal del Municipio, San Jaun de Abajo (9,160 hab. aprox.), San José del Valle (7,160 hab.), El Porvenir (4,270 hab.), San Vicente (7,850 hab.). Estos centros de población serán objeto de estudios más específicos a lo largo de la investigación para analizar sus relaciones a nivel regional y las consecuencia del fenómeno turísticos.

En un primer acercamiento a la definición de los límites de la región urbana turística de Puerto Vallarta, nos hemos propuesto como objetivo la delimitación de un área de estudio inicial que incluya el territorio efectivamente ocupado por la región funcional, con la intención de integrar sucesivamente, a lo largo de la investigación, algunos elementos de análisis más puntual que nos permitan afinar la delimitación inicial.

Debido a la indisponibilidad de datos estadísticos puntuales sobre el desplazamiento de trabajadores pendulares en el área, para este análisis preliminar hemos considerado en principio la distancia y el tiempo de recorrido desde el núcleo central como los indicadores para la definición del área de estudio.

Para el análisis preliminar se generó un modelo de red de rutas de comunicación y transporte a partir del Atlas de Caminos y Carreteras del Estado de Jalisco (IITJ, 2009), el Conjunto de Datos Vectoriales de la Cartografía topográfica escala 1:50,000 del INEGI, fotointerpretación de imágenes satelitales y observaciones directa de campo. Tratándose de una región turística costera se incluyeron las principales rutas marítimas utilizadas en excursiones turísticas a partir de la cabecera municipal de Puerto Vallarta.

Como se muestra en la Figura 1, se estableció un criterio inicial de 100km de distancia a lo largo de la red de carreteras y rutas de navegación. El área de estudio así definida comprende, además de Puerto Vallarta, un total de 228 localidades habitadas, de las cuales 197 cuentan con menos de 1,000

residentes, 14 tienen entre 1,000 y 2,500 habitantes, 13 entre 2,500 y 10,000 habitantes y solo 3 con una población entre 10,000 y 24,000 habitantes, alcanzando un total de más de 363mil habitantes en la región. El territorio así delimitado abarca completamente los municipios de Puerto Vallarta, Bahía de Banderas y Cabo Corrientes y parcialmente los municipios de Compostela, Nay. al Norte, San Sebastián del Oeste, Mascota y Talpa de Allende al Este y Tomatlán al Sur. Además de las localidades mencionadas anteriormente, en la región así definida se encuentran incluidos centros de población importantes como Las Varas (12,400 hab. aprox.), ubicado en el municipio de Compostela al entronque entre la carretera Federal MEX200 y la carretera estatal que lleva a San Blas. El pueblo histórico de San Sebastián del Oeste (520 hab. aprox.), cabecera del municipio homónimo y de creciente interés turístico se encuentra también en los límites de la región, así como Talpa de Allende (8,200 hab.), cabecera municipal ubicada en la Sierra Madre Occidental y de importancia nacional para el turismo religioso, El Tuito (2,830 hab. aprox.), cabecera municipal de Cabo Corrientes y Tomatlán (7,900 hab.), prevalentemente dedicado al sector primario. Juntos a estos centros de población más importantes existe una vasta constelación de pequeños asentamientos rurales, a veces de más difícil acceso. Una mención especial merecen las localidades balnearias costeras de Yelapa, Qumixto y Las Ánimas, metas de excursiones turísticas, generalmente de un solo día, en barco desde Puerto Vallarta y Boca de Tomatlán.

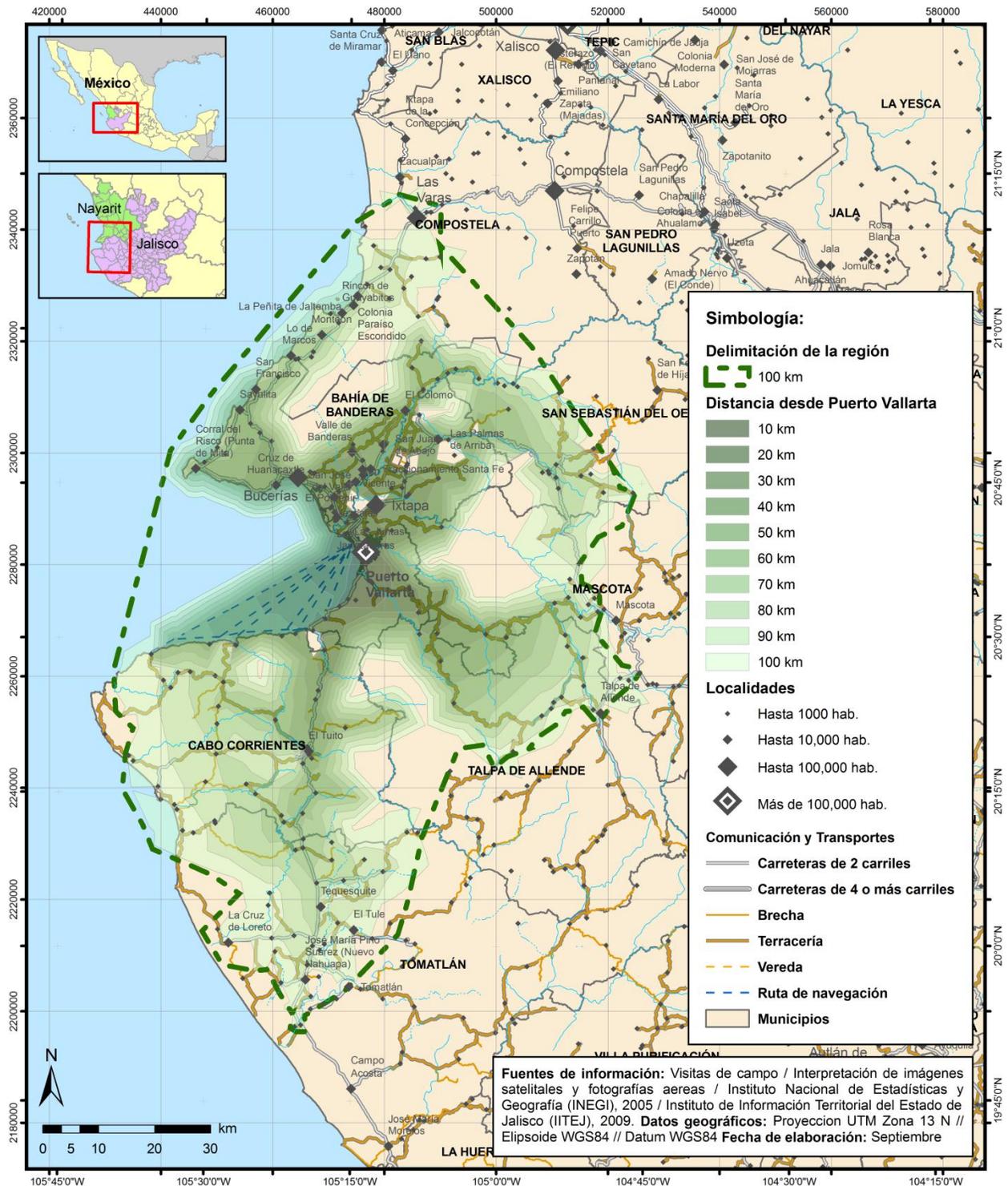


Ilustración 1 – Análisis de distancias en la red de vialidad y transportes del la Región Urbana de Puerto Vallarta

En un segundo nivel de análisis, se añadieron al modelo de red anteriormente descrito las velocidades promedio según el tipo de carreteras o vía de comunicación, para elaborar un mapa de tiempos de recorrido en automóvil o en barco, según sea el caso, desde la cabecera municipal de Puerto Vallarta, escogiendo como tiempos límites 60 y 120 minutos, de acuerdo al criterio propuesto por Friedmann.

La Ilustración 2 muestra el resultado preliminar con la delimitación de la región según los dos criterios mencionados. Utilizando el criterio de 2 horas de recorrido, se obtiene una delimitación ligeramente más amplia de la descrita anteriormente, con una población total de casi 380mil habitantes en la región, y un total de 232 localidades habitadas, además de Puerto Vallarta, de las cuales 199 cuentan con menos de 1,000 habitantes, 15 entre 1,000 y 2,500, 15 entre 2,500 y 10,000 y 3 (Ixtapa, Las Varas y Bucería) con una población entre 10,000 y 24,000 residentes. La diferencia más notable respecto de la delimitación anterior es la inclusión del centro de población de Mascota (8,215 hab.) dentro de los límites de la región, gracias a la existencia de la carretera estatal Las Palmas – Mascota, de reciente construcción, que ha permitido reducir los tiempos de acceso desde Puerto Vallarta a localidades de la Sierra Madre Occidental como San Sebastián del Oeste y Talpa. Estudios más puntuales a lo largo de la investigación deberán verificar la naturaleza y la intensidad de las relaciones y los flujos entre estas localidades y Puerto Vallarta.

Utilizando el criterio más restrictivo de un periodo máximo de recorrido de 60 min, la delimitación de la región resulta más reducida, abarcando 89 localidades además de Puerto Vallarta, de las cuales 69 de menos de 1,000 habitantes, 7 entre 1,000 y 2,500, 11 entre 2,500 y 10,000 y 2 (Ixtapa, y Bucería) con una población entre 10,000 y 24,000 habitantes, alcanzando un total de alrededor de 301mil habitantes. Con este criterio la región de Puerto Vallarta ocuparía el territorio de los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas e interesaría solo parcialmente el municipio de Cabo Corrientes y de manera marginal los municipios de San Sebastián del Oeste, Mascota y Talpa de Allende. Quedarían excluidos de esta delimitación los centros de población de Las Varas, San Sebastián del Oeste, Mascota, Talpa de Allende y Tomatlán.

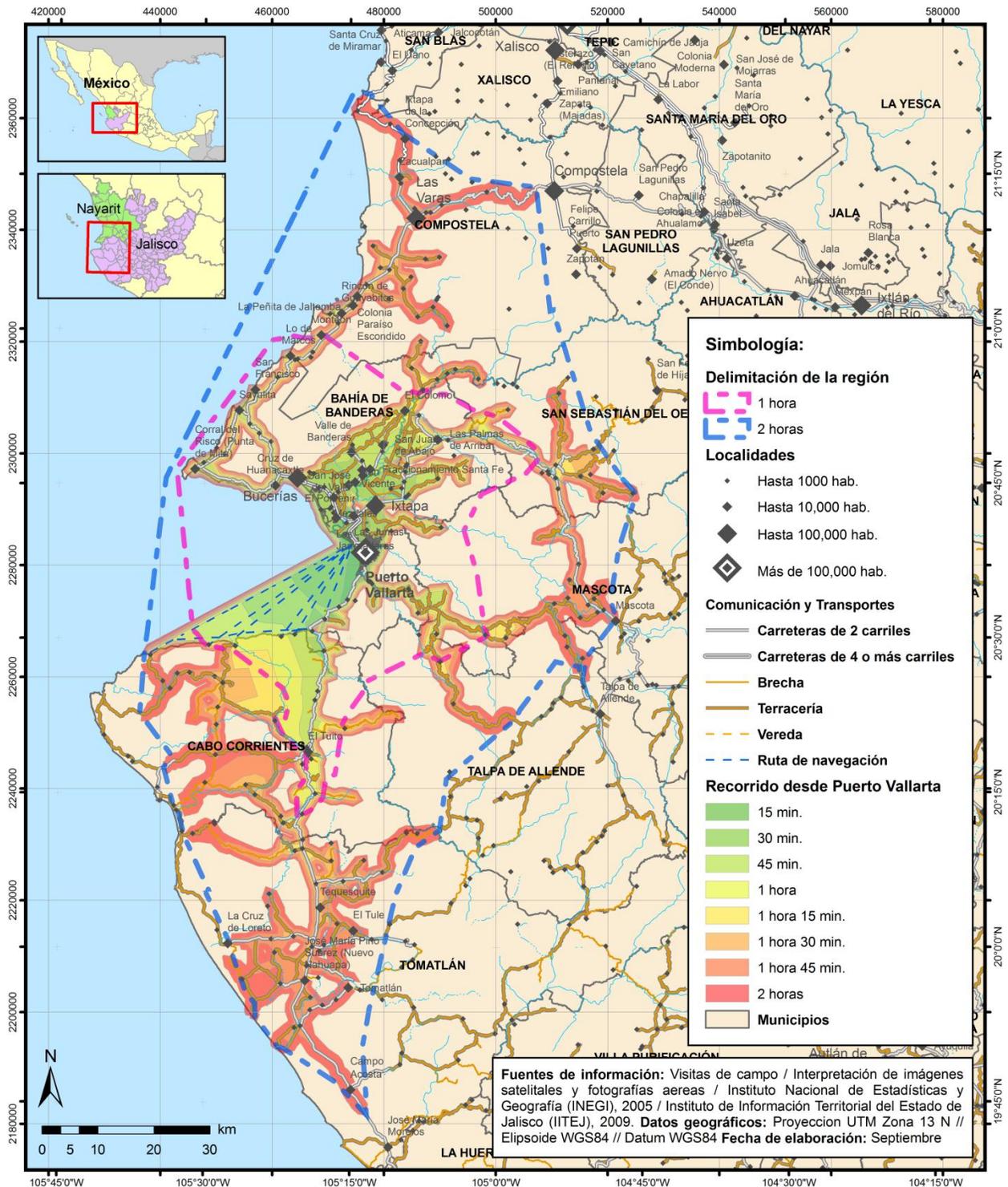


Ilustración 2 - Análisis de tiempos de recorrido a lo largo de la red de vialidad y transportes del la Región Urbana de Puerto Vallarta

4) DEFINICIÓN DE LOS PROCESOS Y VARIABLES CLAVE

Como hemos visto, en las últimas décadas este modelo ha sido observado, definido y analizado por diversos autores, sin embargo, ninguno de ellos ha hecho referencia a casos de regiones turísticas o de ciudades costeras, como se identifica nuestro caso de estudio. En consideración de lo anterior, hemos planteado, a manera de hipótesis, un conjunto de procesos y de variables que nos ayudaran a definir a las regiones urbanas turísticas costeras, cuya pertinencia deberá ser evaluada a lo largo de la investigación. Para ello llevamos a cabo una revisión de los autores antes citados en el análisis de la temática, para reconocer los casos y procesos en los que la circunscriben. Cabe agregar que este listado no es limitativo ya que estamos abiertos a descubrir y, en su caso, incorporar nuevos procesos o variables no contemplados previamente.

Procesos	Variables
Desarrollo de una compleja red de relaciones funcionales entre núcleos urbanos especializados (interurbanas)	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades económicas predominantes • Actividades de la administración pública • Equipamientos de nivel regional
Inmigración	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento poblacional • Población inmigrante
Disminución de la tasa de crecimiento de la (s) ciudad(es) principal(es) en favor de otros centros de población	<ul style="list-style-type: none"> • Población total • Crecimiento poblacional
Descentralización de funciones antes características del núcleo central original en favor de otros núcleos	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades económicas predominantes • Actividades de la administración pública • Equipamientos de nivel regional
Fragmentación socio-espacial	<ul style="list-style-type: none"> • Índice de marginación •
Concentración de una amplia diversidad de servicios avanzados y equipamientos	<ul style="list-style-type: none"> • Actividades económicas predominantes • Actividades de la administración pública • Equipamientos de nivel regional
Concentración de modernas infraestructuras de comunicaciones y transportes	<ul style="list-style-type: none"> • Red de carreteras • Aeropuertos y Puertos • Infraestructuras de telecomunicaciones
Formación de una estructura territorial policéntrica con jerarquías diversas;	<ul style="list-style-type: none"> • Núcleos de concentración poblacional • Núcleos de concentración de unidades económicas • Red de comunicaciones y transporte
Crecimiento extensivo y difusión de los límites de las ciudades principales de la red;	<ul style="list-style-type: none"> • Superficie urbanizada • Densidad de población
Deterioro de las condiciones ecológicas del paisaje	<ul style="list-style-type: none"> • Riesgos ecológicos • Contaminación
Aumento de la demanda de los servicios ecosistémicos	<ul style="list-style-type: none"> • Manejo de residuos sólidos • Gestión de las aguas residuales • Demanda de agua potable

5) CONSIDERACIONES FINALES

En México, se ha empezado a formar un corpus teórico sobre el análisis de la resultante espacial *región urbana*, que si bien ha hecho interesantes contribuciones al análisis del fenómeno, mismas que hemos tomado como antecedente de este trabajo, estas se han centrado fundamentalmente en el caso de la ciudad de México y la región centro del país, y recientemente en alguna otra ciudad que ha despuntado particularmente como Monterrey. En este sentido consideramos que es necesario empezar a analizar otras realidades urbanas no menos complejas, ya que determinados procesos, en otra escala y consecuencias, han empezado a tomar ciertos patrones anteriormente exclusivos de las grandes ciudades.

En cuanto a la delimitación de la Región Urbana de Puerto Vallarta, consideramos oportuno utilizar un primer criterio amplio para la definición de un área de estudio inicial y sucesivamente una redefinición de los límites a partir de estudios puntuales que deberán determinar la inclusión o exclusión de los nodos de la red regional en función de la intensidad de los flujos y relaciones descritos a través de las variables mencionadas en el apartado 4. Particular atención deberá ponerse en considerar algunas localidades importantes ubicadas en el límite del área de estudio, como Las Varas, Mascotas, Talpa de Allende y Tomatlán. Igual atención deberá ponerse en determinar si las pequeñas localidades rurales incluidas en el área de estudio están efectivamente vinculadas a los nodos de la red regional o si al contrario constituyen discontinuidades internas a la misma.

6) TRABAJOS CITADOS

- Aguilar, A., & Alvarado, C. (2004). La reestructuración del espacio urbano de la ciudad de México. ¿Hacia la Metrópoli multinodal? In A. Aguilar (Ed.), *Procesos Metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. (Vol. 1, pp. 265-307). México D. F., México: H Cámara de Diputados, Universidad Nacional Autónoma de México, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, Miguel Ángel Porrúa, librero-editor.
- Ascher, F. (2004). *Los Nuevos Principios del Urbanismo* (Vol. 1). (M. Hernández, Trans.) Madrid, España: Alianza Editorial S. A.
- Borja, J., & Castells, M. (1997). *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información* (4ª marzo 1999 ed.). Madrid, España: Grupo Santillana de Ediciones S.A de C.V.
- Castells, M. (1996). *La Era de la Información* (Vol. 1). Madrid, España: Alianza Editorial.
- Castells, M. (1996). *La Era de la Información. Economía, Sociedad y Cultura*. (2 reimpression 1998 ed., Vol. 1). Madrid, España: Alianza Editorial.
- De Mattos, C. A. (1998). Reestructuración, Globalización, Nuevo Poder Económico y Territorio en el Chile de los Noventa. In C. A. de Mattos, D. Hiernaux, & D. Restrepo (Eds.), *Globalización y Territorio* (p. 563). Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile-Fondo de Cultura Económica Chile S.A.
- De Mattos, C. A. (2004). Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad? In A. G. Aguilar (Ed.), *Procesos Metropolitanos y Grandes Ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. (Vol. 1, pp. 19-52). México D.F., México: H. Cámara de Diputados-Universidad Nacional Autónoma de México-Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología-Miguel Ángel Porrúa, librero-editor.

- Dickinson, R. E. (1947). *City Region and Regionalism. A Geographical Contribution to Human Ecology*. Londres, Inglaterra: Routledge & Kegan Paul.
- ESPON Monitoring Committee. (2005). *ESPON 1.1.1: Potenciales for polycentric development in Europe*. ESPON. Luxemburgo: ESPON.
- Friedmann, J. (Dic. de 1997). *Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. (D. y. Facultad de Arquitectura, Ed.) Retrieved 15 de agosto de 2010 from EURE (Santiago) [online]: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso. ISSN 0250-7161. doi: 10.4067/S0250-71611997007000003.
- Friedmann, J., & Miller, J. (1965). The Urban Field. *Journal of the American Planning Association* , 31, 312-320.
- Gottmann, J. (1990). *Since Megalopolis*. Baltimore, Estados Unidos: The Johns Hopkins University Press.
- Hall, P., & Pain, K. (2009). *The Policentric Metropolis. Learning from mega-city regions en Europe* (Segunda ed., Vol. 1). (E. P. Development, Ed.) Londres, Inglaterra: Earthscan.
- Hiernaux, D. (1998). Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995. In C. A. De Mattos, D. Hiernaux, & D. Restrepo, *Globalización y Territorio. Impactos y Perspectivas*. (pp. 92-119). Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile-Fondo de Cultura Económica.
- Hiernaux, D., & Carmona, M. T. (2003). Dinámicas metropolitanas y reestructuración de la región centro de Mexico: ¿hacia la metápoli? In D. R. Villarreal, D. Mignot, & D. Hiernaux, *Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial* (Vol. 1, pp. 57-80). México D.F., México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- INEGI. (2006). *II Censo de Población y Vivienda 2005*. Retrieved 07 de 09 de 2010 from Instituto Nacional de Geografía y Estadística: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2005/Default.aspx>
- INEGI. (2005). *Sistema de Consulta de los Censos Económicos 2004*. Retrieved 07 de 09 de 2010 from Instituto Nacional de Geografía y Estadística: <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce1999/saic/default.asp?modelo=SCIAN&censo=2004&s=est&c=11734>
- Knox, P., & Taylor, P. (1995). *World Cities in a World System* (Vol. 1). Cambridge, Reino Unido: Press Syndicate of the University of Cambridge.
- López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo al finales del siglo XX*. Madrid: Instituto Juan Herrera.
- Mignot, D. (2003). Metropolización. El crecimiento fragmentado de las ciudades. In *Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial* (Vol. 1, pp. 17-37). Mexico D. F., Mexico: Universidad Autónoma Metropolitana - Miguel Angel Porrúa .
- Sassen, S. (1991). *The Global City. New York, London, Tokio*. Princeton, New Jersey, Estados Unidos de America: Princeton University Press.
- Secretaria de Turismo del Estado de Jalisco. (2010). *Anuario 2009*. Guadalajara.