

Regiones urbanas turísticas costeras

Caracterización funcional de los polos urbanos de la región Puerto Vallarta - Bahía de Banderas, México

Adriana I. Olivares GONZÁLEZ¹; Marco F. De PAOLINI²

¹⁻²Universidad de Guadalajara - Centro de Inv. del Medio Ambiente y Ordenación Territorial
Calzada Independencia Norte N° 5075, Huentitán el Bajo, Guadalajara, Jal., 44250, México
(33)12023000 ext. 38683, ¹olivares.adriana@gmail.com, ²marco.depaolini@gmail.com

Keywords: región urbana, caracterización funcional, turismo, Puerto Vallarta

Introducción

Desde los años 80 se ha observado en México, el desarrollo de una nueva configuración espacial urbana, la *región urbana*. Esta ha sido definida por diversos autores [1] [2] [3] [4], por la confluencia de los siguientes de procesos: desarrollo de una *red de relaciones funcionales interurbanas*; formación de una *estructura territorial policéntrica* con roles y jerarquías diversas; *crecimiento extensivo* y *difusión de los límites* de los nodos urbanos principales de la red semejante al *sprawl*; decrecimiento poblacional de las ciudades principales.

En México la formación de las regiones urbanas se ha detonado a partir del conjunto de estrategias implementadas desde el estado para integrar al país a la economía neoliberal globalizada, impulsando la reestructuración de ciertos territorios y ciudades definidos como nodos estratégicos.

Destacan las ciudades turísticas de sol y playa como puntos de ingreso de divisas extranjeras, constituyéndose, en los espacios de mayor inserción global del territorio. Aparentemente las regiones urbanas al considerarse nodos estratégicos y portales del país hacia el mundo globalizado deberían considerarse como *espacios ganadores*, sin embargo algunos indicadores muestran que los beneficios económicos de la integración se han centrado en las empresas multinacionales, mientras que los residentes locales los reciben de manera marginal. Otros indicadores evidencian que este modelo de urbanización ha centrado sus beneficios en los sectores urbanos proyectados para el turista mientras que la población local sigue habitando en condiciones paupérrimas. Este proceso ha impactado negativamente las condiciones ambientales del territorio afectando el activo que da sustento al desarrollo de la región.

Como resultado de estas reflexiones se está desarrollando el proyecto de investigación “Regiones urbanas turísticas: estudio de la transformaciones de las ciudades costeras a partir de la influencia de la dinámica del turismo en la formación de una estructura territorial policéntrica” financiado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, tomando como caso de estudio la región Puerto Vallarta-Bahía de Banderas.

La hipótesis general se centra en que los espacios de mayor inserción global del territorio mexicano se han configurado como *regiones urbanas*, en las cuales se observa un sobredimensionamiento de las contradicciones del desarrollo del

capitalismo neoliberal en México, en los ámbitos social, urbano y ambiental. La hipótesis aplicada al caso particular es que *Los procesos inducidos por la inserción global y la actividad turística de la ciudad de Puerto Vallarta, han impulsado en la región Puerto Vallarta-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*; en la cual se observan inequidades en la distribución de los beneficios socio espaciales y un imponente deterioro de sus recursos ambientales.

Marco de referencia

A partir de la mitad del Siglo XX el fenómeno urbano a nivel regional ha sido objeto de estudios científicos que han intentado caracterizar su desarrollo y sus dinámicas a partir de las relaciones funcionales y las jerarquías de múltiples centros urbanos organizados en sistemas regionales [5] [6] [7] hasta que, a principios de los 70, se vuelve de uso generalizado en la literatura especializada el concepto de *región urbana* [1].

Estudios más actuales se han enfocado a analizar el desarrollo e interacción entre ciudades en ámbito regional a partir de las interdependencias económicas generadas en el marco de la globalización del mercado [3] [8] [2] [4] [9].

La mayoría de las investigaciones en la materia han avanzado sus hipótesis y establecido los criterios para la definición espacial y funcional de los sistemas urbanos regionales a partir de la realidad observada en los continentes más desarrollados del planeta, con particular atención a Europa y Norteamérica. Cabe mencionar como excepciones los trabajos de algunos autores latinoamericanos que han intentado tropicalizar la problemática [10], a partir de la observación de casos relativo a las grandes conglomeraciones urbanas como las ciudades capitales de Chile y México respectivamente.

Delimitación de la región urbana

En una primera etapa de la investigación delimitamos espacialmente la Región Urbana de Puerto Vallarta. Las metodologías empleadas en literaturas para este fin utilizan dos principios básicos: 1) criterios fundamentados en el tiempo máximo de recorrido desde el centro urbano principal [7] [11]; 2) indicadores estadísticos de los movimientos de trabajadores pendulares entre los nudos de la región [11], [4].

En consideración de que no existen datos estadísticos puntuales sobre el desplazamiento de trabajadores en el área, hemos adoptado el segundo criterio para la definición del área de estudio.

Generamos un SIG de las 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 (INEGI), así como de imágenes satelitales y observaciones de campo. Incluimos además la velocidad de recorrido promedio según el tipo de carretera para elaborar una delimitación basada en los tiempos de recorrido, desde la cabecera municipal de Puerto Vallarta, escogiendo como tiempos límites 120 minutos. La región así obtenida se extiende a

los municipios de Puerto Vallarta, Bahía de Banderas y Cabo Corrientes y abarca parcialmente los municipios de Compostela, San Sebastián del Oeste, Mascota, Talpa de Allende y Tomatlán, alcanzando a comprender una población total de casi 380mil habitantes y un total de 232 localidades habitadas, además de Puerto Vallarta.

Caracterización funcional de los polos urbanos

En una segunda etapa de la investigación, nos enfocamos en la caracterización funcional de los centros urbanos que conforman la estructura urbana policéntrica de la región, con particular atención a su especialización en términos de actividades económicas prevalentes y al papel jugado en los flujos de personas.

En un primer nivel análisis, se utilizaron los datos de los Censos Económicos 2009 (INEGI, 2010), desglosados espacialmente por Áreas Estadísticas Geográficas Básicas (AGEB) o centro de población, según la disponibilidad de los mismos. Se generaron mapas temáticos de la importancia relativa en términos de facturación y número de trabajadores de los diferentes sectores económicos en el territorio regional.

Un análisis más puntual se hizo por medio del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), que permite una localización puntual de las actividades económicas, con la intención de evidenciar posibles polos funcionales al interior de los centros urbanos de mayores dimensiones.

Finalmente, se contrastó la información anterior acerca de las principales fuentes de empleo, con la densidad de la población económicamente activa elaborada a partir de los microdatos del Censo General de Población y Vivienda 2010 (INEGI, 2011) para construir un modelo de dinámica de tipo *source-sink* en relación a la demanda y oferta de empleo a nivel regional.

La realización de encuestas y observaciones cualitativas directas en campo nos permitieron verificar los análisis anteriores.

Los resultados del estudio muestran que los centros de población de la Región Urbana Puerto Vallarta – Bahía de Banderas se estructuran de forma jerárquica en una red interconectada de flujos económicos y de personas. Los principales nudos de la red concentran sus actividades alrededor del sector turístico o en sectores afines. Otros centros de menor jerarquía se conforman como fuentes de trabajadores pendulares para los nudos principales de la red. Finalmente, existen pequeños centros de población en los cuales la actividad agrícola es prevalente y que requieren ulteriores análisis para determinar el grado de integración en la red regional urbana.

Referencias

- [1] **López de Lucio, R.** (1993). Ciudad y urbanismo al finales del siglo XX, Instituto Juan Herrera, Madrid.
- [2] **Borja, J., & Castells, M.** (1997). Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información, Santillana, Madrid.
- [3] **Friedmann, J.** (1997). Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico, EURE.

- [4] **Hall, P., & Pain, K.** (2009). *The Policentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*, Vol. 1, Earthscan Publishes, Londres.
- [5] **Dickinson, R. E.** (1947). *City Region and Regionalism. A Geographical Contribution to Human Ecology*, Routledge, Londres.
- [6] **Gottmann, J.** (1961). *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, MIT Press, New York.
- [7] **Friedmann, J., & Miller, J.** (1965). The Urban Field. *Jornal of the American Planning Association* , 31, pp. 312-320.
- [8] **Knox, P., & Taylor, P.** (1995). *World Cities in a World Sistem*, Vol. 1, University of Cambridge, Cambridge.
- [9] **Mignot, D.** (2003). *Metropolización. El crecimiento fragmentado de las ciudades*. En *Dinamicas Metropolitanas y Estructuración Territorial*, Vol. 1, Porrúa, Mexico D. F, pp. 17-37.
- [10] **De Mattos, C., Hiernaux, D., & Restrepo, D.** (1998). *Globalización y Territorio. Impactos y perspectivas*, Vol. 1, Fondo de Cultura Economica, Santiago.
- [11] **ESPON Monitoring Committee** (2005). *ESPON 1.1.1: Potenciales for polycentric development in Europe*. ESPON, Luxemburgo.