

Reconfiguración territorial de la ciudad de Puerto Vallarta: destino turístico del Pacífico mexicano

Lilia Susana Padilla y Sotelo¹

Rosa Alejandrina De Sicilia Muñoz²

Resumen

La reconfiguración territorial es un proceso bidimensional, ocurre en un tiempo y territorio determinado, en un espacio de redes y diferencias, en el cual las actividades económicas representan un rol protagónico, en el caso de la ciudad de Puerto Vallarta principalmente orientadas al turismo, detonador de su desarrollo, las cuales han incidido en gran medida en su ámbito adaptativo social y económico y en la conformación de su morfología urbana.

Puerto Vallarta ubicada en el litoral del Pacífico mexicano, es la segunda ciudad en importancia del estado de Jalisco, fuera del área metropolitana de Guadalajara, recibe gran volumen de turistas, lo que le ha significado transformaciones y expansión en el espacio que deriva en una reconfiguración territorial, ello ha generado procesos de definición urbana acompañados de flujos de población migrante que la han venido a densificar, debido a la necesidad de infraestructura hotelera y creación de servicios conexos que requirieron de mano de obra que no era suficiente en la localidad; por lo que el lugar resultó atractivo para la inmigración, grupos de personas arribaron para solventar las necesidades en la construcción de hoteles y servicios. Sin embargo, todo este proceso creó severos problemas al conformarse la ciudad con una imagen en lo visual desordenada y en lo espacial un crecimiento caótico, que perdió elementos característicos de su arquitectura tradicional, propició espacios de segregación, con marginación, exclusión y desigualdad, así como movilidad deficiente y proliferación de asentamientos irregulares.

Se aborda la relación entre transformaciones espaciales urbanas para lograr el objetivo principal, que es dimensionar la reconfiguración territorial de la ciudad de Puerto Vallarta asociada a las actividades económicas, en este caso las turísticas, acorde al contexto histórico de su desarrollo y expansión urbana, a la vez que a su dinámica demográfica y evolución. A partir de las líneas orientativas que fundamentan la perspectiva de abordaje analítico, se pretende con los objetivos particulares: detectar elementos conflictivos en la población y el espacio, generadores de problemáticas sociodemográficas; y mostrar la irregularidad en el crecimiento espacial que caracterizan la actual estructura de la ciudad. Las reflexiones conclusivas resaltan las diferencias espaciotemporales que marcan la reconfiguración territorial y muestran severas conflictivas que se han ido acumulando.

La narrativa se aborda a través de una retrospectiva y tres fases que se relacionan con acontecimientos significativos; la discusión se centra en el turismo y sus efectos territoriales, se asocia con cartografía obtenida de imágenes de satélite, que se complementa con el crecimiento demográfico y de su superficie, en un periodo que va de 1985 a 2018, cuyo

¹ Dra. Lilia Susana Padilla y Sotelo, Instituto de Geografía, UNAM, padilla@geografia.unam.mx

² Mtra. Rosa Alejandrina De Sicilia Muñoz, Instituto de Geografía, UNAM, aledsm@geografia.unam.mx

proceso de urbanización ha sido intenso y sostenido en el tiempo que ha traído como resultado la diferenciación socioespacial que caracteriza a la ciudad de Puerto Vallarta.

Conceptos clave: Reconfiguración territorial, actividades turísticas, segregación

Introducción

La ciudad de Puerto Vallarta, ubicada hacia el litoral del Océano Pacífico de México, es uno de los destinos turísticos del país más reconocidos internacionalmente. Sin embargo, la industria turística al ser compleja y asumir procesos globales en la economía, generar mercados turísticos y enfrentar el poder de las transnacionales, incide en que las sociedades locales deben resolver retos para lograr competitividad económica y cubrir las necesidades del bienestar social en un marco de relaciones asimétricas y dependientes (Marín, 2009).

Chavoya, Muñoz y Rendón (2012) consideran que esta ciudad, de forma inesperada se transformó en escenario de un singular crecimiento turístico de sol y playa, que le confiere la categoría de principal destino turístico del Pacífico mexicano, configurando, en el último tercio del siglo pasado, un proceso de ocupación acelerado de su territorio y el posterior desbordamiento edificatorio de su núcleo urbano.

Puerto Vallarta pasó de pueblo minero y de pescadores a centro turístico. Proceso en el que han participado: instituciones gubernamentales, empresas particulares y habitantes; destaca la construcción de infraestructura urbana y su conexión internacional aeroportuaria y carretera que le conectan fuera y dentro del país. Relevante para su desarrollo fue la inmigración, ya que la población del lugar era insuficiente para sostener los proyectos económicos derivados del turismo, arribaron grupos que solventaron las necesidades de fuerza de trabajo para edificación de hoteles y servicios complementarios, quienes requerían de espacios habitacionales, que no se crearon con la rapidez necesaria. Antón (1998) considera que ello trajo incremento poblacional y urbano, cuyo desarrollo se considera “urbanización turística”, que se caracteriza por rápido crecimiento de habitantes y fuerza de trabajo; presencia de un sistema de producción y de trabajo flexible; cierta intervención pública que impulsa el desarrollo y una urbanización socio-espacialmente diferencial.

En México, hubo políticas oficiales anteriores a la década de 2010 que se encaminaron al fomento del desarrollo “sustentable” del turismo, diversificación de su oferta, y reorganización de centros turísticos. Esto propicio en Puerto Vallarta la existencia creciente de empresas transnacionales, que asignan pautas empresariales y de desarrollo local. Aleatoriamente emergieron rezago y marginación social y espacial, que no son privativos de esta ciudad, son resultado de un modelo de desarrollo que privilegia las utilidades económicas más que los requerimientos sociales (Marín, 2009).

Además, se convirtió en Zona Metropolitana (ZM) interestatal en los límites entre Jalisco y Nayarit, así como intermunicipal en las circunscripciones de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas correspondientemente, lo que ha permitido a estos dos municipios aprovechar en conjunto la infraestructura, como los accesos carreteros, el aeropuerto internacional y el puerto para cruceros. Sin embargo, esto conlleva dificultades de administración, coordinación y gobierno.

Desde hace 50 años la ciudad de Puerto Vallarta se posicionó en el mapa mundial como destino turístico, experimentando cambios en su composición socioeconómica, y socioespacial, arquitectura y estructura urbana. Los habitantes originales provenían de poblados serranos circunvecinos, al radicarse en la zona trajeron tradición constructiva, que definieron la fisonomía urbana original. Desde 1950 nuevos constructores, retomaron estos valores arquitectónicos para incorporar elementos y materiales novedosos, como cúpulas, azulejos, celosías de barro, etc. característicos del famoso “estilo Vallarta” (Chavoya, 2005); que caracterizan la imagen y paisaje de la ciudad que constituye uno de sus atractivos.

Se creó el diseño de casas para los selectos nuevos “habi-visi-tantes”, a la que se le llamó “arquitectura vallartense” decorativa y funcional de elementos típicos: paredes de adobe deslavado, techos inclinados cubiertos de tejas, muros de piedra, hierro fundido decorativo y nichos, representación de la clase social que emergió y se posesionó del lugar, y lo personifica a su imagen. Surgió la morfología de un pueblo mexicano, artificialmente típico que ha enmarcado su reconfiguración territorial, tanto en hoteles como en viviendas, así como su crecimiento espacial (González, 2010: 106).

El desarrollo turístico trajo tasa alta de inmigración, incremento de empleo mal remunerado, participación femenina en la economía, diferenciación entre el espacio turístico y el habitacional. Se originaron franjas de pobreza en la periferia y expansión del área urbana que dio paso a la formación de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía Banderas, que desde 1980, para el gobierno federal, ya constituía una conurbación (Pérez-Campuzano, 2010) una economía con desarrollo desigual y proceso acumulativo en la localidad central.

Sin embargo, como manifiestan Arnaiz y Virgen.

“Ha provocado tanto el espectacular crecimiento urbanístico, demográfico y económico, como la degradación del entorno natural; producidos entre otros factores por la proliferación de la infraestructura, el equipamiento turístico y la oferta complementaria, a los que tiene que agregarse los provocados por la población local” (Arnaiz y Virgen, 2008: 114).

En este contexto, el puerto homónimo ubicado en la ciudad de Puerto Vallarta, enclavado hacia el litoral de la Cuenca del Pacífico, ha desempeñado un papel protagónico en el Sistema Portuario Nacional con conexiones turísticas de cruceros de importancia,

Como ciudad, Puerto Vallarta, se consolida con el turismo que incide en su proceso de reconfiguración territorial, por la necesidad de infraestructura para esta actividad que origina crecimiento espacial, ofertas de trabajo e incremento de población, ésta al no encontrar suficientes propuestas laborales se ubicó en asentamientos irregulares; se le ha dado preferencia a la infraestructura para el turismo más que aquella para la población local.

De manera, que se ha registrado diferenciación socioespacial que es una característica de ciudades turísticas; estas disimilitudes se reflejan en la temática central de este trabajo, la reconfiguración territorial de la ciudad de Puerto Vallarta, en donde se aprecia vínculo entre el crecimiento urbano y demográfico con el desarrollo de la actividad turística, propiciando grandes desigualdades que han derivado en segregación urbano poblacional.

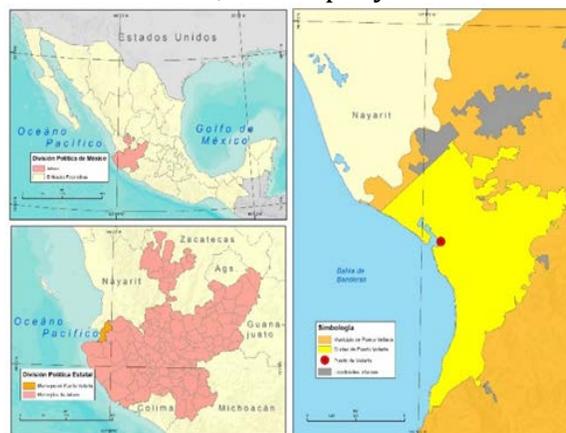
El interés de esta investigación estriba en que a pesar de múltiples trabajos del sector turismo, poco se estudia su incidencia en los espacios urbanos en el contexto de la expansión de su territorio, se han enfocado más en el análisis de los mercados turísticos, la relación entre turista y visitante y los efectos económicos en las zonas receptoras, pero pocos se han centrado en la diferenciación y características internas de las ciudades, los espacios tanto, de quienes habitan, como de los que lo visitan y la existencia de segregación.

A partir de lo expuesto el objetivo principal del artículo es dimensionar las transformaciones territoriales que han dado pauta a la reconfiguración territorial de la ciudad de Puerto Vallarta acorde al contexto histórico de su desarrollo y expansión urbana, asociados a la dinámica demográfica y a las variaciones de las actividades económicas de sus habitantes, enfocadas básicamente al turismo, que han marcado su actual morfología urbana; a través de las líneas orientativas y la lógica del abordaje analítico revelar elementos conflictivos en la población y el espacio, tales como, segregación, desigualdad y movilidad, generadores de conflictos sociodemográficos, así como resaltar que la irregularidad en el crecimiento espacial ha desempeñado un papel esencial en la estructura actual en la ciudad. Las reflexiones conclusivas muestran las diferencias espaciotemporales que marcan su reconfiguración territorial.

Contextualización geográfica de la ciudad de Puerto Vallarta

Puerto Vallarta, ciudad situada en el municipio de igual nombre en la costa norte de México en el estado de Jalisco, en la Bahía de Banderas hacia el litoral del Pacífico central mexicano, en la Región Costa - Sierra Occidental (Mapa 1) se prolonga en una angosta zona costera, que da paso a pendientes abruptas y cimas altas, porción hacia donde se ha expandido. Cuenta con una ubicación geográfica estratégica al formar parte de una franja que articula un corredor costero denominado Costa Alegre de más de 400 kilómetros, que abarca a los Estados de Nayarit, Jalisco y Colima, que integra al litoral a partir del desarrollo del turismo como actividad económica predominante. Tiene atractivos centrados en sus playas, clima, naturaleza, poblados típicos, gastronomía y artesanía (Quintero y Cabral, 2008).

Figura 1. Localización geográfica de la ciudad de Puerto Vallarta en los ámbitos nacional, estatal, municipal y local



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI, 2010

La ciudad data su fundación hacia 1851 con el nombre de Las Peñas de Santa María de Guadalupe, contaba con un pequeño puerto asociado a la economía minera, al entrar en crisis ésta, se desarrollaron agricultura y pesca durante la primera mitad del siglo XX. Para las décadas de los sesenta y setenta, empieza a desatacar internacionalmente como lugar turístico, visitado principalmente por turistas estadounidenses y canadienses (Marín, 2009).

Debe señalarse que la mayoría de las ciudades mexicanas fundadas durante la colonia cuentan con una plaza punto central de una zona conocida como centro histórico. Como Puerto Vallarta nació a mediados del siglo XIX, después de la Independencia de México, no tiene pasado virreinal, su núcleo de origen se encuentra en la colindancia del llamado Viejo Vallarta o Zona Romántica y la Zona Centro. Además, presenta complicadas condiciones geográficas para edificaciones, debido a que la montaña se encuentra muy cerca de la costa.

A partir de 2001 hubo proyectos de inversión para mantener el ritmo de crecimiento de la anterior década, como continuar el crecimiento turístico y hotelero posicionando a toda la región de Bahía de Banderas en función de Puerto Vallarta, que se enfoca a explotar su geografía de sol y playa como atractivo turístico que trajo consigo fuerte urbanización costera, de hoteles y residencias, pero ha restringido accesos libres a las playas, hecho que ha modificado costumbres de los habitantes, quienes compartían con su familia esas playas (Quintero y Cabral, 2008).

Líneas orientativas para el abordaje analítico

Se considera la teoría de la Organización Espacial con perspectiva territorial como base teórica, que propicia explicar procesos redefinidores de dinámicas materiales, con la conexión entre la expansión urbana con factores económicos y sociales, que registran transformaciones cuantitativas y cualitativas a diferentes escalas y ritmos que influyen en la organización espacial de los usos del suelo.

Según Escolano (2009) lo anterior se observa en la interacción variante entre agentes urbanos, contextos económicos, configuración espacial del espacio construido, formas de consumo, características demográficas, modos culturales, y combinación de políticas públicas. Lo cual permite concretizar la intensidad y formas de procesos de transformación de un espacio, aleatoriamente al incremento de población; ambos direccionan formas y orden que toma una ciudad en su evolución y propician una reconfiguración territorial; lo que accede al conocimiento de la estructura de una ciudad como Puerto Vallarta.

La Teoría de la Organización Espacial permite comprender procesos articuladores de dinámicas territoriales, de manera que se inserta en el campo de las investigaciones aplicadas, de tipo empírico por el enfoque que se adopta y, de corte cuantitativo (mixto) por el proceso de cuantificación del crecimiento espacial, así como por la naturaleza de las variables de análisis y el tratamiento según Hernández, Fernández y Baptista (2014). De lo anterior deriva el aporte de este trabajo en lo que concierne a analizar las transformaciones espaciales de la ciudad de Puerto Vallarta, las reconversiones que han propiciado la reconfiguración territorial resultante y, los diversos efectos en los ámbitos económico y social local, en donde el turismo ha desempeñado un papel protagónico en su evolución.

Kuklinski (1977) considera que las ciudades están regidas por un ámbito adaptativo de planeamiento regional que trasciende a otro desarrollista relacionado con políticas públicas del estado mexicano, que apuntan hacia la planificación y ordenamiento territorial. A lo que se puede agregar que, las ciudades puerto, constituyen totalidad socio-natural que involucran elementos y relaciones de diferente orden, ya que componen un binomio.

Pérez-Campuzano (2010) expresa que el crecimiento de Puerto Vallarta propició diferenciación espacial, centrándose en los espacios de los turistas y de los habitantes, originó una ciudad con disimilitudes en el aprovisionamiento de servicios públicos urbanos y en términos sociales.

Por otro lado, de manera intraurbana, la centralidad es relevante, según Radolph (2000) en las ciudades que son en sí mismas ciudades-red, se configuran bajo un mapa de centralidades y periferias urbanas, distinta a la producida por la sociedad industrial; espacios conectados a la malla vial y a redes de telecomunicaciones en la región, el país y el mundo. Las centralidades son las generadas en los contextos americano y europeo, que surgen a partir de lo que se conoce como el Distrito Central de Negocios, más conocido por sus siglas en inglés CBD (Central Business District). Estos espacios, afirman Livier y Escamilla (2014), al formar parte de la mancha urbana, son concentradores de funciones atractoras, antes localizadas en el centro fundacional, logran conformarse como nuevos oferentes de comercio y servicios, van de escala barrial a distrital, todos no logran circunscribirse dentro de la primera clasificación o tipología de centralidad principal, pero están vinculados al CBD.

En este escenario se desarrolla la ciudad de Puerto Vallarta con un caos urbano con dos aristas: una, la zona turística compuesta por el área centro del poblado, La Marina Vallarta y la franja hotelera (la sur y norte); y la otra, las colonias populares (Gómez, 2003), las primeras ubicadas en la porción costera y las segundas más hacia la montaña.

Por último, cabe citar a Hiernaux (2005) quien manifiesta que el incremento de población y en especial en algunas ciudades litorales se debe a la importancia de las actividades portuarias derivadas de las transformaciones productivas y el rol del comercio internacional, la evolución de la pesca, así como la promoción del turismo de “sol y playa”, que explica adecuadamente lo que ocurre en la ciudad de Puerto Vallarta.

Método y materiales

Se aplica una metodología de orden mixto, desde la perspectiva dialéctica y sistémica, que viabiliza el análisis contextual de las transformaciones espaciales en el área de estudio, así como el proceso expansivo de la ciudad a partir de 1980 hasta el 2018, que marcan su morfología actual. El empleo de métodos teóricos, empíricos y geográficos, permiten el abordaje del tema de estudio, con significación en los concernientes al análisis-síntesis, el de inducción-deducción, el histórico-lógico, observación, análisis de documentos teóricos y de tipo cartográfico y estadístico, entrevistas y trabajo de campo, como proceder articulador y de contrastación de la información y los resultados que se pretenden.

La cartografía presentada para observar el proceso de expansión que ha dado pauta a una reconfiguración territorial, que muestra la secuencia de las transformaciones espaciales, se obtuvo con la aplicación de la metodología de orden mixto con los siguientes pasos:

- Paso 1. Indagatoria de imágenes satelitales históricas en la plataforma de Google Earth, de los años 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018, fechas que aparecen en la leyenda. Con los años ya establecidos se continuó la creación y edición de los polígonos de crecimiento en los diferentes periodos, se completó con el Mapa Digital de INEGI para conseguir los datos de 1980 y 2018.
- Paso 2. Los polígonos creados en Google Earth se almacenaron en formato kml para ser trasladados a otro software, una vez georreferenciados se efectuó una primera aproximación de la mancha urbana en cada lapso considerado. Se logró así tener polígonos que presentaban la superficie de la ciudad puerto en los diferentes periodos considerados, así se obtuvo el mapa de las transformaciones espaciales.
- Paso 3. Al contar con los polígonos en formato kml, a través del software ArcGIS, en su componente de ArcMap 10.2 se trazó el mapa, con los polígonos georreferenciados abiertos junto con shapes del INEGI-Iter (2010 y 2020). Aleatoriamente con un mapa base de ArcMap, se dio contexto con rasgos geográficos complementarios, relieve, corrientes y cuerpos de agua. Se generó así el mapa con características geográficas que proporcionó una perspectiva completa del entorno referente a las transformaciones de la superficie de la ciudad Puerto Vallarta y detectar cambios de intensidad y contenidos espaciales.
- Paso 4. La población de los lapsos seleccionados se obtuvo de la Serie Histórica Censal e Intercensal 1980-2020 de INEGI para los censos de 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020 lo que permitió la determinación de procesos y dinámicas poblacionales, contextualizados dentro de estas décadas.

Con esta batería de parámetros numéricos se elaboró el mapa general de las transformaciones territoriales que dan pauta a la reconfiguración territorial de la ciudad de Puerto Vallarta, que va de 1985 a 2018; con ello se explica su proceso de crecimiento que propicio la cartografía fuente primaria de esta investigación.

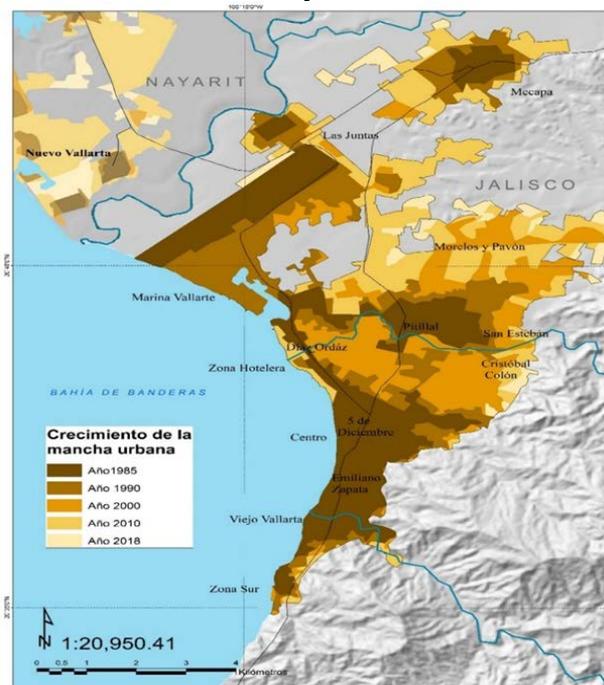
Para el análisis del proceso evolutivo de los cambios en el espacio de la ciudad de Puerto Vallarta, ya como destino turístico, que inciden en su reconfiguración territorial; a manera de recorte metodológico, se analiza a partir de fases que se especifican en cortes de tiempo con base a la propuesta de Gauna y Oliveros (2021) acerca de la dinámica evolutiva de Puerto Vallarta, con adecuaciones para la presente investigación, de cada una se especifican acontecimientos significativos causales de las transformaciones espaciales.

Como punto de partida se considera una retrospectiva anterior a 1973 de preformación, se presentan acontecimientos preliminares que impulsan el comienzo del destino turístico por la importancia que revisten para su desarrollo; adentrándose en el tema central, la primera fase de conformación va de 1973 a 1985 ya como destino turístico, resaltan algunos proyectos nacionales que inciden en el impulso del turismo; a continuación se considera la fase de consolidación de 1985 a 2004 del desarrollo del destino turístico, destaca la creación de la Marina Vallarta, en cuyo curso se implementan actividades complementarias al turismo y se crean zonas de hospedaje en condominios para segunda residencia; por último, se presenta la fase de estabilización de 2004 a 2018, un acontecimiento relevante es la crisis global de 2008, que tuvo influencia en el sector inmobiliario. aunque ya desde el año 2000, incluso anteriormente hacia 1980, se reconocía

la conexión física-natural que los conforma, que permitió sentar los antecedentes de lo que es hoy la ZM de Puerto Vallarta.

Estas fases se asocian con la cartografía obtenida que se presentan en la Figura 2 en donde se muestran las transformaciones en el territorio de la ciudad de Puerto Vallarta elaborada con imágenes satelitales de Google Earth de 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018; para complementar se presenta el Cuadro 1 en el cual se puede apreciar, tanto el crecimiento poblacional que a manera de recorte metodológico se presenta con los datos de los censos de INEGI correspondientes a 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020 a efecto de contextualizar los cambios registrados en las décadas correspondientes a cada lapso; aparece también, la superficie que ha ido ocupando la expansión de la localidad, obtenida de las mismas imágenes que permite visualizar la reconfiguración territorial de la zona de estudio.

Figura 2. Transformaciones espaciales de la ciudad de Puerto Vallarta 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018



Fuente: Elaborado sobre la base de imágenes satelitales de la plataforma Google Earth 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018.

Cuadro 1. Población y superficie de Puerto Vallarta escalas municipal y local

Población/año	Municipio	Localidad	Superficie km2/año	Municipio	Localidad
1980	57,028	38,000	1985	1,107	10.24
1990	111,457	93,503	1990	1,107	19.79
2000	184,728	151,432	2000	1,107	29.91
2010	255,681	204,616	2010	1,107	38.44
2020	291,839	224,166	2018	1,107	39.97

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, censos 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020 e imágenes de satélite Google Earth.

Resultados

Las actividades productivas de una ciudad hacen reflexionar acerca de las dimensiones de su morfología urbana, resultado de la economía, técnica, cultura y cuestiones sociales, observables a través del paisaje urbano que caracteriza su estructura territorial (Capel, 2002). Perspectiva que resulta idónea para comprender las transformaciones espaciales que ha registrado la ciudad de Puerto Vallarta y la configuración actual de su territorio, así como la concentración de población que alberga.

En otro orden de ideas, pero en estrecha relación con la expansión urbana y las transformaciones espaciales que de la misma se derivan, destacan los procesos de migración en las ciudades turísticas, en específico en las del litoral, que se significan por la multiplicidad de grupos sociales que llegan a asentarse permanente o temporalmente a la ciudad, atraídos por oportunidades de trabajo, donde elementos identitarios de cada grupo se someten a fuertes presiones, por una parte por el contacto con nuevos grupos y sus costumbres, y por otra por el contacto con los turistas y su cultura, esto produce lo que se plantea como identidades fragmentadas, debido los rasgos multiculturales de su conformación y sus procesos arduos de integración (Chavoya, Muñoz y Rendón, 2014). Con todo ello se han ido estructurando barrios y colonias, espacios de segregación junto a espacios de mejor nivel.

El desarrollo evolutivo de las transformaciones espaciales de la ciudad de Puerto Vallarta se desarrolla con la secuencia mencionada en el apartado de método, inicia con una retrospectiva y continua por fases, se asocian con hechos significativos que han incidido en la reconfiguración territorial de la localidad.

Retrospectiva: preformación como destino turístico antes de 1973

Puerto Vallarta es una ciudad relativamente nueva, en donde se desarrollaba comercio para abastecer a trabajadores de las minas de las inmediaciones de la cercana Sierra Occidental, además de agricultura de autoconsumo y un pequeño puerto. En 1918 la zona se convierte en municipio con igual nombre, así como la cabecera municipal también es homónima.

Como antecedente de la traza de la ciudad de Puerto Vallarta, según Cárdenas y Rodríguez (2012) quienes hacen un análisis de planos de la localidad, aluden a la existencia de un plano realizado en 1913 con datos del Gobierno de Jalisco de su Archivo Histórico, se menciona que en la parte baja había cinco o seis calles mal empedradas y solamente dos tenían acera, existían 90 manzanas. La empresa Unión ubicada en el vecino poblado de Cuale era la encargada de vender terrenos dentro de ciertos límites, los cuales medían 12.5 x 25 metros; el costo era de 2.50 pesos por metro cuadrado, coincide con la Zona del Viejo Vallarta.

Para 1920, se realiza un nuevo plano proporcionado por la Universidad de Guadalajara, se aprecia que aparentemente hubo una disminución de manzanas respecto al plano anterior, ya que de 90 se reducen a 24, debido a que son regularizadas, hubo reagrupación de algunas de ellas Cárdenas y Rodríguez, 2012). Muestra que la parte plana que se encuentra al sur de la localidad es la indicada para que se extienda la urbanización.

En 1930 se expropiaron tierras que se entregan a campesinos lugareños y nuevos pobladores atraídos por la posibilidad de recibir una propiedad ejidal, incrementando la población de la región; en esta misma década en el gobierno del presidente de México Lázaro

Cárdenas se presenta el Primer Plan Sexenal, con apoyo al desarrollo basado en el liderazgo del Estado, que a través del gasto público pretendía que detonaran las acciones de crecimiento económico entre ellas el turismo (Gauna y Oliveros, 2021).

En el proceso de colonización de la costa de Jalisco hacia la década de 1940 el Gobierno del Estado en una convención en Autlán de Navarro, en la costa sur del mismo, las autoridades se comprometen a ampliar el reparto agrario e impulsar el poblamiento de la costa (Murià, 1982), la ciudad de Puerto Vallarta se beneficia de esta medida, y registra crecimiento espacial por las construcciones de las casas para albergar a los inmigrantes. Entre 1940 y 1943 en otro plano de la ciudad con datos de la Compañía Montgomery, subsidiaria de United Fruit Company, empresa importante en el desarrollo de la localidad, dedicada al cultivo de plátano roatán, requirió modificaciones para traslado del producto, se muestra entre las obras que se hicieron: el tendido de una vía férrea, canales de irrigación y colocación de un enorme puente de fierro que atravesaba el caudaloso río Mascota y un puente colgante para cruzar el río Cuale. En este lapso a la cabecera municipal de Puerto Vallarta se le dotó de más servicios y se instalaron varios comercios como: el sistema de agua potable, construcción de hoteles, establecimientos comerciales, gasolineras, bares, escuelas, laboratorio de análisis clínicos, cine, rastro municipal, red telefónica, pista regular de aterrizaje, oficinas para la capitanía del puerto, sucursales de bancos, entre otros (Montes de Oca, 2001). Se señala existencia de 86 manzanas en la localidad.

A partir de la segunda mitad del siglo XX, la ciudad de Puerto Vallarta se caracteriza ya por el inicio de un desarrollo turístico formalizado, se construye el aeropuerto; inicia un turismo moderado. En la década de 1950 con el proyecto “La Marcha al Mar” con visión geopolítica, por la preocupación de infiltraciones comunistas, porque las zonas costeras estaban escasamente pobladas a diferencia del altiplano del país, acontecimiento enmarcado en el inicio de la Guerra Fría, influye en llegada de pobladores. En 1953 Jalisco desarrolló el proyecto “Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco” (CPCJ), para impulsar proyectos de infraestructura, productivos y por primera vez turísticos entre otros en Puerto Vallarta. En 1954, la aerolínea Mexicana de Aviación inauguró su vuelo Guadalajara-Puerto Vallarta. primer vuelo comercial de la empresa. En 1955 se creó el “Plano Regulador de Puerto Vallarta”, primer intento de planeación urbana en la localidad (Gauna y Oliveros, 2021).

En 1962 acudió a la ciudad el Lic. Miguel Alemán expresidente de México y responsable del Consejo Nacional de Turismo, se le presentaron las potencialidades que tenía la región y la importancia de la conclusión de las carreteras de Guadalajara vía el estado de Nayarit y la costera en Jalisco (Gauna y Oliveros, 2021) que más adelante se concretaron y tuvieron influencia en la ampliación de la ciudad. En 1963 se filmó en locaciones de Puerto Vallarta la película “La noche de la iguana”, que dio conocer a la ciudad como destino turístico. Se impulsó a la construcción de un nuevo aeropuerto internacional y el puerto marítimo. Se construyeron los primeros grandes hoteles: Posada Vallarta (1964) y Camino Real (1969). En 1968, Puerto Vallarta es elevado a la categoría de ciudad.

Entre los años 1950 y 1963 se detecta el arribo de numerosos extranjeros para vivir de manera parcial o permanente en la ciudad, la mayoría pensionados norteamericanos; se ubicaron principalmente en la Zona Centro, otros construyeron casas a lo largo de la ribera norte del río Cuale, hacia el este de la localidad. La ciudad ya despuntaba como un centro

turístico y recibió un gran afluente de turistas, al igual que de inmigrantes que vieron en este municipio un lugar propicio para encontrar empleo (Cárdenas y Rodríguez, 2012).

Entre 1965 y 1970, las demarcaciones existentes en el núcleo central de población eran el Fundo Legal (Zona Centro) porciones de la colonia Emiliano Zapata, 5 de diciembre, Lázaro Cárdenas, López Mateos y Olímpica, adicionalmente se advierten algunas primeras edificaciones en la colonia Versailles. La colonia El Pitillal se convirtió en lugar de segregación masiva y destino habitacional de la base trabajadora, así como en sus alrededores.

A inicios de 1970 se firmó un decreto declarando el desarrollo residencial y turístico en las tierras circundantes de Bahía de Banderas en los estados de Nayarit y Jalisco, así como las existentes comunidades de conveniencia pública; con el objeto de regularizar la tierra y dar certidumbre a los inversionistas (González, 2010). El gobierno federal concretó la ampliación del aeropuerto para darle categoría internacional, en el puerto marítimo se concluyeron los dos primeros muelles de atraque para cruceros y se finalizó la construcción de la carretera de la costa (Puerto Vallarta a Manzanillo).

Fase de conformación del destino turístico de 1973 a 1985

En 1973 se constituye el “Fideicomiso Puerto Vallarta” para promover el desarrollo, construcción y fraccionamiento de terrenos afectados por anteriores expropiaciones, de unas 1,026 ha, de acuerdo con el decreto arriba citado, además para vender lotes urbanizados, constituir empresas turísticas y negocios conexos y, dar certidumbre jurídica seguridad legal a la propiedad de la tierra. Esto dio origen a la Zona Hotelera Norte de Puerto Vallarta y con ello al despegue como centro de gran atractivo turístico, con la construcción de grandes hoteles como Las Glorias, Sheraton, Holiday Inn, Los Tules y Fiesta Americana, por citar algunos, que inician su operación a través de importantes cadenas internacionales. El fideicomiso regularizó propiedades en zonas de la ciudad ya mencionadas anteriormente (Centro, Emiliano Zapata, 5 de diciembre, López Mateos, entre otras). Se construyó infraestructura básica, se renovaron espacios turísticos como el malecón y la isla del Río Cuale, se construyeron áreas de vivienda y residencial en las colonias Versailles las primeras y Conchas Chinas (al sur de la de Emiliano Zapata las segundas (Baños, 2017).

Este fideicomiso puede considerarse como punto de inflexión en la conformación del destino turístico de la ciudad, fue factor político impulsado desde el Gobierno del Estado y la iniciativa local, que invirtió en la construcción de la infraestructura hotelera más importante, con alianzas estratégicas con grupos de operadores internacionales de turismo, que derivó en la rápida expansión de la ciudad, en la oferta turística y la diversificación económica, que llevó al destino a ser un polo de desarrollo regional con alcances interestatales; será el referente para el crecimiento de la costa de Jalisco y su estado vecino de Nayarit (Gauna y Oliveros, 2021). Deriva en marcada incidencia en el crecimiento espacial.

Estos autores agregan que en el año 1975 se elaboró por la Junta General de Planeación y Urbanización de Jalisco el “Plan General Urbano de Puerto Vallarta” -primer antecedente de planeación urbana local- para prever y controlar el excesivo crecimiento demográfico (cercano al 13% anual) que incidía en el crecimiento espacial de la ciudad. Se reconocía la relevancia de la actividad turística y de los desafíos por enfrentar, como eran rápido crecimiento demográfico, expansión urbana y la población flotante; de extenderse el

ritmo de crecimiento, se asumirían graves problemas naturales y urbanos. Ante la llegada de inmigrantes. Ya se aprecia multiplicación de colonias, por toda la ciudad.

Al inicio de los años setenta cabe mencionar un aspecto relevante que puede considerarse como un punto de cambio, con un dinamismo diferente hasta entonces, que es el abandono paulatino de las actividades económicas primaria y secundaria, al concentrar el 24.79% y el 21.66%, en tanto que el sector terciario captaba el 47.67%, y continuo creciendo en los siguientes años, como manifiesta Virgen (2009), que marca el despegue del cambio de Puerto Vallarta en cuanto a actividades económicas, con gran influencia del turismo.

Para la década de 1980 ocurre un impulso sin precedente para la construcción de hoteles y fraccionamientos en la hoy Zona de la Marina Vallarta, al norte de la ciudad, aleatoriamente se llevaban a cabo proyectos de inversión en rehabilitación de barrios periféricos y del centro tradicional que contemplaba la pavimentación y la reposición de infraestructura de agua potable y drenaje; pero no se previno la consecuente ola de inmigrantes que desembocaría en la posterior ocupación territorial y el desbordamiento edificatorio de la ciudad, afectando las dinámicas de movilidad hacia el centro tradicional (Gauna y Oliveros, 2021).

Un punto para resaltar es que la edificación de vivienda de interés social se da hasta 1984, cuando se ponen a la venta 3,500 casas con esta categoría, especialmente hacia el norte de la ciudad. Para 1985 el flujo de turismo e inmigrantes requirió la edificación de nuevos hoteles, así como de opciones habitacionales para sus empleados y ejecutivos, y los trabajadores de la construcción. El centro de la ciudad de Puerto Vallarta no era suficiente para la expansión, cabe mencionar que todavía no construían edificios altos en esta porción (González, 2010). Asimismo, ocurrió un hecho sin precedentes, el arribo al puerto de 220 embarcaciones crucero que movieron a doscientos cinco mil pasajeros, cifra récord en la ciudad de Puerto Vallarta (Gauna y Oliveros, 2021).

El desarrollo del modelo turístico de Puerto Vallarta, se dará a finales de la década de 1980 con la construcción de la Marina Vallarta, de hoteles como el Marriott, Casa Magna, Westin Regina, Club Regina, Condominiums, Vidafel, Velas, Meliá Puerto Vallarta, Villas Pacifico, Embarcadero Pacífico y Nautilus, que reportaron 2,380 unidades de hospedaje; así como los condominios residenciales, Puesta del Sol, Marina las Palmas, Embarcadero y Nima Bay, suministrando una nueva dimensión al turismo; además con la construcción de una marina para yates privados que impulsaría un nuevo segmento de turismo, todavía poco desarrollado en la región (Gauna y Oliveros, 2021).

En este decenio se observa la conurbación derivada de la consolidación del proyecto Nuevo Vallarta que incluyó la creación del complejo hotelero de Bahía de Banderas (Nayarit), la expropiación de tierras, así como el impulso de actividades turísticas “no tradicionales”, como el golf, la observación de ballenas y aves, el turismo ecológico y el de aventura, entre otras. (Pérez-Campuzano, 2010). Es una transición hacia la siguiente fase.

De acuerdo con cifras proporcionadas por la Secretaría de Turismo de Jalisco (Secturjal, 2019). En 1977 Puerto Vallarta registró 39 establecimientos hoteleros con 2,865 unidades y 13 establecimientos no hoteleros con 660 unidades, para 1985 ya se contaba con 56 hoteles con 6,489 unidades y 75 establecimientos no hoteleros con 2,662 habitaciones. Con respecto al número de turistas, en 1977 se tenía más de trescientos cincuenta mil (35 %

nacionales y 65 %extranjeros), para 1985 se tendrían un millón cuatrocientos mil (44 % nacionales y 56 % extranjeros), lo que equivale a un incremento de crecimiento de más del 200 % en el periodo.

Fase de consolidación del destino turístico de 1985 a 2004

En la ciudad de Puerto Vallarta la combinación de paisaje serrano y costero favoreció la práctica del turismo durante el siglo XX, forjando un polo de desarrollo regional que incidió en el incremento demográfico con tasas superiores a la media nacional. La construcción de la infraestructura para el turismo desempeñó papel importante en el crecimiento de la ciudad, con sistemas de transporte para la llegada y salida de personas y productos, condición necesaria para el arranque económico; en este contexto destaca el aeropuerto “Gustavo Díaz Ordaz”, para el traslado de turistas, pues al hacer accesible un lugar, las transformaciones de todo tipo se vuelven más rápidas, incluyendo la espacial; pero esta requirió de mano de obra, la cual era escasa en el municipio, por lo que hubo necesidad de traerla de otros estados del país. Sin embargo, esto trajo consigo la irregularidad en asentamientos urbanos.

En 1986 se construyó la Marina Vallarta, allí se ubicaron, condominios, un sitio residencial exclusivo, un centro comercial y hoteles de gran tamaño. Para 1988, se sumaron las colonias 1º de mayo, Ramblases, Agua Azul, Altavista y Amapas, años más tarde surgieron las colonias resultantes de asentamientos irregulares como Bobadilla, El Coapinole, Lomas de Coapinole, Villa de Guadalupe y del Toro, la urbanización de La Aurora y El Palmar de Aramara; y se crearon al sur Mismaloya y Boca de Tomatlán. Surgieron nuevas colonias como San Esteban, Morelos y Pavón y Lomas del Calvario al noreste de la ciudad. En la zona centro-este, aparecen las colonias Fovissste 100, Infonavit, Cristóbal Colón y Díaz Ordaz.

A finales de la década de los ochenta, se fortalece el surgimiento de nuevas formas de hacer turismo como los tiempos compartidos, sistema de gestión del hospedaje, basado en la compra de plazas a futuro, que complementará y a la vez competirá con la gestión tradicional hotelera (Gauna y Oliveros, 2021) creando nuevas construcciones en la ciudad y nuevamente derivando en su expansión urbana.

En 1996 se creó el “Fondo Mixto de Turismo de Puerto Vallarta”, que se ha encargado subsecuentemente del manejo de los fondos recolectados por medio de impuesto del dos por ciento en la ocupación de habitación de hoteles y en gran medida para aminorar las afectaciones ambientales, ya que obras como la Marina y el aeropuerto internacional devastaron una gran porción del estero El Salado, que en conjunto tuvieron serias consecuencias negativas al ambiente ecológico de la ciudad (González, 2010).

Un acontecimiento importante es que en 1994 se constituye la Administración Portuaria Integral (API) de Puerto Vallarta, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), encargada de la operación del puerto marítimo. En ese año dejaron de operar los transbordadores nacionales que operaban entre Puerto Vallarta y ciudad de La Paz del estado peninsular de Baja California Sur, pasando a operación exclusiva de cruceros internacionales. La vocación natural del puerto es turística, para la que cuenta con infraestructura portuaria y servicios especializados, directamente relacionados con el transporte de pasajeros vía marítima y con la industria turística; aunque originalmente fue construido con una posición de atraque para cruceros y una terminal para transbordadores

(Gobierno de México, Asipona PV, Acerca del Puerto s/f). En 1995 se registraron 100 arribos de cruceros, con 128 mil visitantes

En 1997 como herramienta para la planeación del crecimiento urbano en Puerto Vallarta y para registrarse en el programa “Cien Ciudades” de la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), se aprobó el “Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Puerto Vallarta” (Pladecep) (González, 2010). Instrumento normativo de planeación, que no había sido motivo de actualizaciones, hubo intentos de hacerlo subsecuentemente en 2003, 2005 y 2009, pero resultaron fallidas, originalmente se instituyó para aplicar medidas de acción urbanística para regular y controlar las actividades de conservación, mejoramiento y crecimiento urbano. Prevalció por más de quince años y contribuyó en el ordenamiento del territorio vallartense, sus metas fueron rebasadas por la fuerte expansión urbana dificultando la promoción de un desarrollo territorial (Baños, 2015).

Para el 2000, se hizo la carta topográfica de Puerto Vallarta por el INEGI a una escala de 1 a 50 000, resalta el crecimiento urbano que tuvo el municipio, rebasando sus límites, en la misma se aprecia el aumento de escuelas, cementerios, plazas e iglesias, para atender las necesidades de los habitantes que seguían en aumento. Destaca la edificación de viviendas para residentes temporales en el espacio turístico, conocidas también como viviendas secundarias. Este proceso se inscribe en las tendencias mundiales de especulación de la burbuja inmobiliaria. No obstante, en los conjuntos bajo el régimen de condominio rebasaron en muchas ocasiones las normativas urbanas y de construcción (como el Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población o Planes Parciales vigentes (Gauna y Oliveros, 2021).

En el primer quinquenio del nuevo milenio el desarrollo económico proyectado no se produjo como se pretendía, resultó insostenible, lo que produjo descontento en la sociedad local. Se registro un deterioro medioambiental y paisajístico por la masificación y modernización del espacio turístico. Para tratar de reducir afectaciones se creó la estrategia del “Proyecto de Revitalización Urbana del Centro Tradicional de Puerto Vallarta”, encaminado al mejoramiento de imagen visual, conservar las características arquitectónicas originales en la Zona Centro, se ocultaron instalaciones y se intervino en las fachadas generando una imagen más homogénea; se remodeló el malecón y se hizo marketing de promoción del destino turístico (Chavoya, Muñoz y Rendon, 2012).

Sin embargo, se generó un caos urbano con marcada diferencia espacial: una, zona turística compuesta por el área centro del poblado, La Marina Vallarta y la franja hotelera (la sur y norte); y la otra, las colonias populares, al este de la ciudad (Cárdenas y Rodríguez, 2012).

Puerto Vallarta continúa, como indican las cifras, con crecimiento moderado en establecimiento hoteleros, de 58 con 6,862 unidades en 1986, pasan a 87 establecimientos con 10,297 unidades en 2004. En lo referente a establecimientos no hoteleros pasaron de 70 con 3,360 unidades en 1986 a 113 establecimientos con 7,552 unidades en 2004. La demanda turística, creció de novecientos quince mil turistas en 1986 (46 % nacionales y 54 % extranjeros) creció a más de un millón de visitantes en 1996 (50 %) para cada segmento, nacionales y extranjeros), para 2004 se tuvieron casi 500.000 visitantes solamente provenientes de cruceros (Secturjal, 2019).

Fase de estabilización del destino turístico de 2004 - 2018

El destino turístico de Puerto Vallarta continuaba siendo un atractivo junto con otros del país como los Cabos, Cancún y Cozumel, se continuaba con la edificación de masivos conjuntos habitacionales para residentes temporales con disponibilidad de créditos.

En 2004 se declara la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta - Bahía de Banderas, es el primer reconocimiento como tal, cuando precisamente la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) y el Consejo Nacional de Población (CONAPO) formularon la delimitación de las zonas metropolitanas del país.

La administración municipal 2004-2006 propició la construcción de desarrollos destinados, a la vivienda secundaria, aunque varios de ellos serían polémicos como Punta Península y Gran Venetian (Zona Centro), en ambos casos se modificó el uso de suelo, para aumentar al doble la superficie de edificación, tanto en desplante como en volumen total construido. Puerto Vallarta se convirtió en líder en la inversión inmobiliaria de vivienda secundaria en destinos de litoral en México hasta el año 2008, lo que significó la construcción de numerosas unidades habitacionales. Sin embargo, para este último año por la crisis económica global, hubo contracción en la demanda de turismo internacional en este destino turístico.

A partir de 2010 se dio un nuevo impulso en la construcción de desarrollos inmobiliarios en algunas colonias ya existentes como la de Emiliano Zapata (ubicada en la Zona Romántica) y Versailles (construida en el periodo de conformación del destino) y en otros sitios como Marina Vallarta, Amapas, Altavista y Conchas Chinas. modificando su fisonomía urbana de vivienda horizontal y unifamiliar a una zona de vivienda vertical y multifamiliar, de forma particular de segunda residencia (Gauna y Oliveros, 2021). La montaña cubierta de vegetación cedió lugar, a nuevas torres departamentales básicamente para residentes temporales (Baños y Huízar, 2016).

En 2011 se le dio validez jurídica al PDU ordenando su cumplimiento y observancia en el centro de población. De esta manera, el plan rige actualmente la zonificación primaria en el centro de población de Puerto Vallarta (Baños 2019).

En 2011, a través de un acuerdo del Ayuntamiento, el municipio fue dividido en 10 distritos urbanos, delimitados a partir del centro de población, desde entonces el “Plan de Desarrollo Urbano del Centro de Población”, comenzó a actualizarse de forma parcial en cada uno de sus 10 Distritos urbanos, por el impulso que se le dio a este procedimiento. No obstante, en la realidad no se ha respetado originando especulación del sector inmobiliario, en especial en el espacio turístico (Baños, 2019). Debe señalarse que entre 2010-2011, se registraron numerosas irregularidades legales como la aprobación masiva de licencias de construcción el último día de la gestión de la Dirección de Planeación Urbana, para la Zona Sur y la Zona del Viejo Vallarta conocida como Romántica, esta última originalmente, establecida con uso habitacional, con el tiempo se ha ido convirtiendo en una de las más rentables, pero entonces se presentaron muchas estafas urbanísticas (Olivares 2014).

Destaca la falta de relación entre los planes de desarrollo urbano y las demandas de transformación de la ciudad, que no ha podido conectar los intereses del sector privado, vinculado al desarrollo del turismo, con los de la población residente, lo que generó conflicto

social verificado a mediados de 2012, al final del periodo de gobierno municipal, por la intención de urbanizar la montaña para realizar el “Proyecto Turístico Alternativo Ameyalco” (hacia el sureste de la ciudad), cuyo territorio pertenece al Ejido Puerto Vallarta, los ejidatarios exteriorizaron su interés por vender 300 hectáreas para su construcción (Olivares 2014). Cabe recordar que la montaña forma parte del paisaje tradicional de la ciudad de Puerto Vallarta y es de las pocas zonas que restan por urbanizar.

En los últimos años desde el 2015 la ciudad de Puerto Vallarta ha crecido espacialmente debido a las oportunidades de desarrollo, siendo el turismo la principal fuente de ingreso, pero es por eso por lo que en diferentes sectores “colonias” de la ciudad presenta un crecimiento acelerado, crece caótica y mal ordenada, manifiestan Bustos y Chavoya (2019). En trabajo de campo se apreció que aproximadamente el 50 por ciento de las calles no cuentan con pavimento, el esquema urbano se enfrenta a una crisis socioambiental acumulada.

En la segunda década del siglo XXI, la ciudad de Puerto Vallarta continua con problemas, como, el acceso a las playas, ya que se han reducido por los hoteles edificados en la costa, la falta de servicios en las zonas periféricas, la segregación y desigualdad. Las autoridades reconocen la diferencia entre la calidad de la zona localizada a lo largo de línea de playa cuyos usos están destinados al turismo y la zona oriente, hacia la montaña, donde habitan los residentes de menores ingresos (Olivares 2014). Destaca que solo en la Zona Romántica, se han edificado 20 desarrollos en los últimos 7 años que suman más de 11 hectáreas construidas; ésta masiva urbanización representa el 56.54% de todo lo que se construyó en su historia, con el fin de obtener máxima rentabilidad de las unidades residenciales turísticas, se han edificado conjuntos con fuerte verticalidad, que han modificado el paisaje tradicional urbano y natural, todo por obtener mayor utilidad económica (Baños 2019).

La ciudad de Puerto Vallarta se identifica por los espacios para el uso de los turistas en cuanto a lo urbano, sin embargo, lo que queda detrás de esta imagen es una situación de desigualdad, marginación y segregación de grandes sectores de población, en especial hacia la periferia, hacia donde ha crecido la localidad.

Como corolario puede decirse que en la ciudad de Puerto Vallarta la estructura urbana se conforma a lo largo del litoral costero y se expande en las zonas planas, mientras que, por el sur, se limita la urbanización por las condiciones topográficas de sierra, combinándose una estructura lineal con otra poli-nuclear. Con ello, se generan tres espacios: Centro, con el núcleo original que alberga los servicios principales; Periferia, donde se concentran los mayores núcleos de población y perduran profundas contradicciones; y, Turístico, en la costa y recientemente una porción de montaña que alberga la infraestructura hotelera y de residencias (Gómez, 2005). Actualmente, está integrada a una compleja y extensa región turística costera, cuyas localidades han desarrollado relaciones funcionales interdependientes, en una red interconectada de flujos económicos y de personas. La ciudad de 1985 con 10.2 km² paso a ocupar 39.9km² en 2018, de acuerdo con las mediciones realizadas con la serie de imágenes de Google Earth para realizar la cartografía del crecimiento espacial (ver Cuadro 1).

Con respecto al crecimiento poblacional, se mantienen las altas tasas de crecimiento, se aprecia una saturación poblacional y laboral, que la actividad turística no puede absorber,

porque los crecimientos de establecimientos hoteleros no se dieron en el mismo ritmo y los nuevos establecimientos no hoteleros no ocupan tanta mano de obra (calificada y no calificada), la mayoría de la población llega al destino para trabajar en la industria de la construcción, que ha estado en permanente crecimiento. Así paso de registrar en 1980 una cifra 38,000 habitantes a 224,166 en 2020, según cifras oficiales de INEGI (ver Cuadro 1).

Hacia 2006 se advierte aumento establecimientos hoteleros, pero como consecuencia de modificación en la clasificación de los hoteles; lo cual se observa con cambios entre 2008 y 2009, en lo que concierne a establecimientos y unidades no hoteleras, con un aumento significativo, derivado por un *el boom* inmobiliario de segunda residencia en 2019 se evidencia otro incremento en el número de establecimientos (de ambos tipos) (Sectorjal, 2019)

Puerto Vallarta, sobrepasa el millón de visitantes en 2008, sin embargo, decrece a 850.000 en 2009, mejora sustancialmente hasta 2018, al alcanzar novecientos ochenta mil turistas extranjeros. En contraste los visitantes nacionales mostraron constante crecimiento, de al llegar a un millón de turistas en 2005, llega hasta un millón quinientos mil en 2016 y a dos millones cuatrocientos mil en 2019 (Sectorjal, 2019).

Con el fin de estar acorde con los requerimientos modernos de la globalización, actualmente la ciudad de Puerto Vallarta registra el arrendamiento de viviendas turísticas en sitios electrónicos de hospedaje como AirBnB, Coach Surfing o Booking. Ahora los propietarios pueden ofertar sus propiedades por internet y obtener ingresos extras que permitan financiar la adquisición de sus unidades (Baños, 2017).

Asimismo, cabe mencionar el hospedaje no regulado que tiene cada vez mayor importancia en el destino turístico. El monitoreo del hospedaje no regulado, durante el 2017, permitió identificar una oferta superior a las 3 000 unidades entre casas, departamentos, villas y habitaciones (solos y compartidos), a los que mes con mes se suman nuevas opciones como loft, estudios y yates (Huizar, 2020).

Resultado de esta reconfiguración espacial de la ciudad de Puerto Vallarta que refleja los cambios en las actividades económicas se tiene que para 2018 se aprecian cifras significativas, ya que, en términos de empleo, la ocupación de la Población Económicamente Activa (PEA) se concentra en el sector comercio y servicios (81.3%), seguida del sector industrial (15.2%). El sector primario tiene presencia con solo 1.3 % de acuerdo al informe de ONU-HABITAT (2018), lo que da muestra del impacto del turismo en todos los sectores económicos locales;

Informe en el cual le dan gran peso a la vivienda debido a la crítica situación de abandono y deterioro del hábitat en grandes porciones, así como a las obras públicas, componentes esenciales en la reconfiguración espacial, necesarias para el desarrollo del turismo y de la población local, transformación que ha rebasado al propio municipio de Puerto Vallarta conformando la citada aglomeración con el de Bahía de Banderas, con las siguientes cifras: el índice de urbanización del municipio fue de 95.6 %; su densidad urbana fue de 5556 hab/km², superior al promedio de la aglomeración (4564 hab/km²); su densidad total fue de 422 hab/km², superior a la aglomeración (315 hab/km²), pero la densidad de vivienda fue de 1616 viv/km², superior al promedio de la aglomeración de 1374 hab/km²; valores en los cuales se aprecia el papel protagónico de Puerto Vallarta.

Conclusiones

El turismo ha sido el detonador del desarrollo económico de la ciudad de Puerto Vallarta, el modelo de sol y playa es su característica turística más atractiva, pero es una de las actividades económicas más perjudiciales para el medio ambiente urbano. El incremento del turismo propició la creación de nuevos complejos turísticos y asentamientos irregulares.

Las fases presentadas para el abordaje analítico muestran una transformación periódica de su territorio, con elementos significativos en cada una, en las cuales destaca el incremento poblacional y el crecimiento espacial irregular.

La inmigración ha sido un acontecimiento que requirió personas para trabajar en la construcción y servicios, pero no se previó la necesidad de crear espacios adecuados y dignos para su estancia, se ubicaron en espacios de riesgo y carentes o deficientes servicios.

La estructura urbana de Puerto Vallarta se presenta a lo largo de la porción costera, ha crecido a las zonas planas del norte y hacia el sur se ha expandido a cierta parte de la montaña, ambas forman parte de su paisaje particular que alberga a la población con mayor poder económico, en contraste los grupos precarios se asientan en la periferia hacia donde ha crecido la ciudad vinculada a conflictivas sociales. De manera que se aprecia una dualidad en Puerto Vallarta, la ciudad del turismo y la de los habitantes locales. Los componentes de su morfología urbana muestran una expansión caótica que se refleja en la heterogeneidad marcada y polarización.

El proceso de modernización espacial se ha visto con problemas, en parte por inadecuadas políticas nacionales encaminadas a la industria turística, que han venido aparejadas a graves problemas sociales y económicos en este destino turístico internacional.

La inversión de transnacionales ha propiciado el desarrollo del turismo, pero ha afectado notoriamente la segregación y la desigualdad social y espacial, que se aprecian de manera marcada en esta ciudad.

Se le ha dado prioridad a la cuestión económica derivada del turismo y no a la social de sus pobladores, situación que se aprecia en todos los destinos turístico-portuarios del país, en los que los beneficios económicos de los puertos no se reflejan en el bienestar de la población y servicios para la localidad.

De lo expuesto se considera necesario en la ciudad de Puerto Vallarta un ordenamiento del territorio que coadyuve a solucionar las conflictivas sociales y la expansión hacia áreas de riesgo, resultado de reconfiguración territorial inadecuada que se traduce en segregación.

Referencias

Antón, S. (1998) La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística en *Documents d' Análisi' Geogràfica*, núm. 32, Barcelona, Universidad Autònoma de Barcelona, p.p. 17-43.

Arnaiz, S. y Virgen C. (2008) La competitividad de un destino maduro: el caso de Puerto Vallarta, Jalisco en *Desarrollo turístico y sustentabilidad social*. Coordinadores:

Orozco Javier, Nuñez, Patricia y Virgen, Carlos Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. P.p.100-116.

Baños, A. y Huízar, M. (2016) Territorios turísticos de la diversidad en Ciudades, No. 112, Turismo urbano y su papel en la planeación de las ciudades, pp. 39-47.

Baños, A. (2015) Planeación y políticas urbanas en Puerto Vallarta en Estudios Jaliscienses 101, pp. 30-41.

Baños, A. (2017) Segregación residencial en el espacio turístico de Puerto Vallarta. Universidad de Guadalajara.

Baños A. (2019) Territorio, turismo y transformaciones urbanas. apuntes para una gestión alternativa en puerto Vallarta, México en Topofilia, Revista de Arquitectura, Urbanismo y Territorios Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades "Alfonso Vélaz Pliego" BUAP Año XI, No. 17 octubre 2018 – marzo 2019.

Bustos D. y Chavoya J. (2019) La Verticalidad en la vivienda turística. El proceso de transformación de Puerto Vallarta, Jalisco, México en XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city": UPC, Barcelona, octubre 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8763.

Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Cárdenas, E.; Rodríguez, J. (2012) La transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco en Espacios Públicos, vol. 15, núm. 34, mayo-agosto, 2012, pp. 208-230, Universidad Autónoma del Estado de México, México.

Chavoya, J. (2005) El Centro Tradicional de Puerto Vallarta, Rescate y Reposicionamiento Turístico, Universidad de Guadalajara, tesis de Maestría, México.

Chavoya, J.; Muñoz, H.; Rendon, H. (2012) De la tradición a la revitalización urbana, una apuesta de estrategia para el reposicionamiento turístico: el centro tradicional de Puerto Vallarta, Jal. México en: International Conference Virtual City and Territory. "8º Congreso Internacional Ciudad y Territorio Virtual, Río de Janeiro, 10, 11 y 12 octubre 2012". Rio de Janeiro: UFRJ, 2012.

Chavoya J.; Muñoz, H.; Rendon, H. (2014) Identidades fragmentadas y espacio público; la construcción social de los barrios en una ciudad turística de litoral, Puerto Vallarta Jal. en International Conference Virtual City and Territory. "9º Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 ottobre 2013". Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2014, p. 1554-1558. Identidades fragmentadas y espacio público; la construcción social de los barrios en una ciudad turística de litoral, Puerto Vallarta Jal. (upc.edu).

Escolano, S. (2009) Tendencias recientes de la organización espacial de los usos del suelo en las grandes ciudades latinoamericanas: el caso del gran Santiago de Chile en Estudios Geográficos, v. 70, n. 266, p. 97-124. Mayo 2009.

- Gauna C. y Oliveros-Ocampo C.** (2021) Dinámica evolutiva de Puerto Vallarta a partir de la teoría de la dependencia de la trayectoria (path dependence). En el Desarrollo Turístico en México: revisión general y casos de estudio. Coordinadores Carlos Gauna Ruíz de León y Maribel Osorio García. Por Universidad de Guadalajara Capítulo 13 p.p.405-430.
- Gobierno de México,** Asipona PV, Acerca del Puerto s/f Disponible en: <https://www.puertodevallarta.com.mx/acerca-del-puerto> (Consultado 15-01-2021).
- Gómez, S.** (2003) El turismo y los cambios en los modos de vida de la población residente de Puerto Vallarta, Tesis doctoral, Guadalajara, Universidad de Guadalajara / CIESAS.
- Gómez, S.** (2005) El desarrollo turístico imaginado. México: Universidad de Guadalajara.
- González, D.** (2010) Ciudad virtual, turismo, imaginario y realidad social en Puerto Vallarta, México: luces, sombras, abordajes, motines y naufragios en ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]. 2010, Año 4, núm. 12 febrero. p. 101-113.
- Google Earth.** (s/f) Imágenes Satelitales 1985, 1990, 2000, 2010 y 2018. Disponible en: <https://earth.google.com/web/data=CiQSiHgOGQ2YmFjYjU2ZDIzMTFlOTThiNTM2YjMzNGRiYmRhYTA?hl=es> (Consultado 12-05-2021).
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P.** (2014) Metodología de investigación. México: McGraw Hill/ Interamericana Editores.
- Hiernaux, D.** (2005). Competitividad de las ciudades turísticas de México en el contexto global. Ciudades del siglo XXI: ¿competitividad o cooperación?, editado por C. Arce, Enrique Cabrero y Alicia Ziccardi. México: Cámara de Diputados-Centro de Investigación y Docencia Económicas-Miguel Ángel Porrúa.
- Huizar, Ma., Baños, J y López, J.** (2020). Economía colaborativa y hospedaje no regulado en los destinos turísticos: Una aproximación a Puerto Vallarta en El Periplo Sustentable. Universidad Autónoma del Estado de México, núm. 39, julio-diciembre 2020.
- Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)** (2010). Mapa Digital de México. Proyecto Básico de Información. Disponible en: <http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?v=bGF00jIyLjM4NTA2LGxvbjotMTAxLjUwMDAwLHo6MSxsOmMxMTFzZXJ2aWNpb3M=> (Consultado 05-05-2021).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI-Iter)** (2000-2020). Principales resultados por Localidad, Puerto Vallarta. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/app/descarga/ficha.html?tit=81675&ag=0&f=csv> (Consultado 15-05-2021)
- Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)** Censos de 1980, 1990, 2000, 2010 y 2020. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/> (Consultado 15-05-2021).
- Kuklinski, A.** (1977). Desagregación regional de políticas y planes nacionales. Buenos Aires: SIAP

- Livier, V. y Escamilla, L.** (2014) Las nuevas centralidades como factores de desarrollo intraurbano. caso de estudio, Puerto Vallarta, Jalisco International en Conference Virtual City and Territory. "9° Congresso Città e Territorio Virtuale, Roma, 2, 3 e 4 ottobre 2013". Roma: Università degli Studi Roma Tre, 2014, p. 373-380.
- Marín, G.** (2009). Turismo, globalización y desarrollo local: Puerto Vallarta y los retos del porvenir en Estudios demográficos y urbanos vol.24 no.1 Ciudad de México ene./abr. 2009
- Montes de Oca, C.** (2001), Puerto Vallarta en mis recuerdos, Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- Murià, M.** (1982). Historia de Jalisco (vol. 4). EUMED.
- Olivares, A.** (2014) Habitar las regiones urbanas turísticas. Seis formas de domesticar el espacio en la Región Puerto Vallarta - Bahía de Banderas en México en: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 9 (25): 525-549,2014
- Organización de las Naciones Unidas (ONU-Habitat)** (2018) Índice Básico de las ciudades prósperas, Puerto Vallarta.
- Pérez-Campuzano, E.** (2010) Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México en Región y sociedad / vol. XXII / no. 49. 2010 El Colegio de Sonora.
- Quintero L. y Cabral, F.** (2008) Turismo y desarrollo local: análisis socioeconómico y cultural de la Región 09 Costa Norte del Estado de Jalisco, México en Anales del Museo de América 16 pp. 229-239.
- Radolph, R.** (2000). Las mutaciones de lo urbano: de la red de ciudades a la ciudad red. Buenos Aires: La Crujía.
- Secretaría de Turismo de Gobierno del Estado de Jalisco (Sectorial)** (2019). Anuario Estadístico 2019. Disponible en: <https://secturjal.jalisco.gob.mx/invierte-en-jalisco/estadisticas>. Consultado 26-09 2022.
- Virgen, Carlos** (2009). El ciclo de vida de un destino turístico: Puerto Vallarta, Jalisco, México en Cultur Revista de Cultura y Turismo, año 3, num.1, jan/2009, pp.2 a 24.

