ACE 18

Electronic offprint Separata electrónica

# APROXIMACIÓN A LA DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN FUNCIONAL DEL SISTEMA POLICENTRICO DE LA REGIÓN PUERTO VALLARTA - BAHÍA DE BANDERAS, MÉXICO

ADRIANA I. OLIVARES GONZÁLEZ Y MARCO F. DE PAOLINI

ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]. 2011, Año 6, núm. 18, Febrero. P. 229-250

ISSN: 1886-4805

Website access: http://www-cpsv.upc.es/ace/Articles_n18/articles_PDF/ACE_18_SE_28.pdf

UPCommons Access: http://hdl.handle.net/2099/11688

ACE Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

Journal of the Centre of Land Policy and Valuations | Polytechnic University of Catalonia and of The Thematic Network Architecture, City and Environment

ACE 18

Electronic offprint Separata electrónica

# AN APPROACH TO THE DEFINITION AND FUNCTIONAL CHARACTERIZATION OF THE POLYCENTRIC SYSTEM OF THE REGION OF PUERTO VALLARTA - BAHÍA DE BANDERAS, MEXICO

**Key words:** urban región, policetricity, Puerto Vallarta - Bahía de Banderas.

**Abstract**

The aim of this paper is to define the polycentric structure of the tourist region of Puerto Vallarta-Bahia de Banderas, which is located between the Mexican States of Jalisco and Nayarit, as well as define the role of its urban areas with a focus on economic specialization and to the flows of people across the region.

We used different sources of statistical information, field observation and direct surveys in order to recognize the mobility flows induced by work, supply and leisure activities from each urban area of the region. The results were integrated in a Regional Geographic Information System. Some of the data source we used are from the National Statistic Directory of Economic Units (DENUE), from Economic Census 2009, from the General Census of Population and Housing 1990, 2000 and 2010 and the Counting of Population and Housing 1995 and 2005, all edited by the National Institute for Statistics and Geographic Information (INEGI).

The results show that the urban areas in the region of Puerto Vallarta – Bahía de Banderas can be classified into five different types, according to their function, and are organized as an interconnected network of people and economic flows.

ACE Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

Journal of the Centre of Land Policy and Valuations | Polytechnic University of Catalonia and of The Thematic Network Architecture, City and Environment

# APROXIMACIÓN A LA DEFINICIÓN Y CARACTERIZACIÓN FUNCIONAL DEL SISTEMA POLICENTRICO DE LA REGIÓN PUERTO VALLARTA - BAHÍA DE BANDERAS, MÉXICO.

**OLIVARES GONZÁLEZ, Adriana I.**[1]
**DE PAOLINI, Marco F.**

**Remisión inicial:** 18-11-2011 **Remisión definitiva:** 14-2-2012

**Palabras Clave:** región urbana, policentralidad, Puerto Vallarta - Bahía de Banderas.

**Resumen**

El objetivo del presente artículo es definir la conformación de la estructura policéntrica de la región turística Puerto Vallarta - Bahía de Banderas, ubicada en los Estados de Jalisco y Nayarit, México, respectivamente; así como definir el rol de sus localidades, con particular atención a su especialización en términos de las actividades económicas prevalentes y al papel jugado por los flujos de personas al interior de la región.

Para ello el presente artículo se auxilia en diferentes fuentes de información estadística, así como de observaciones directas de campo y encuestas directas a los residentes de cada localidad urbana de la región para reconocer los flujos de movilidad por actividades laborales, abasto y ocio, cuyos resultados han sido integrados en un Sistema de Información Geográfico Regional. Se han utilizado datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas basados en los Censos Económicos del año 2009, así como los datos de los Censos Generales de Población y Vivienda de 1990, 2000 y 2010 y los Conteos de Población y Vivienda de 1995 y 2005.

Los resultados del estudio muestran que las localidades de la Región Urbana Puerto Vallarta – Bahía de Banderas se pueden clasificar en cinco tipologías de acuerdo a su función, las cuales estructuran una red interconectada de flujos económicos y de personas.

[1] **Adriana I. Olivares González:** Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño, Universidad de Guadalajara. Calzada Independencia Norte No. 5075, Huentitán El Bajo S.H. C.P. 44250 Guadalajara, Jalisco, México. Email de contacto: olivares.adriana@gmail.com

## 1. Introducción

Desde los años 80 se ha observado en las principales ciudades de México el desarrollo de una nueva configuración espacial, la región urbana. Esta ha sido definida por diversos autores con base en el análisis de casos generalmente ubicados en los Estados Unidos de América, Europa y Asia (López, 1993; Borja y Castells, 1997; Castells, 1998; Friedmann, 1997; Olivares, 2000; Hall y Pain, 2009), a partir de la confluencia de un conjunto de procesos entre los cuales destacan los siguientes: 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 limites de los nodos urbanos principales de la red semejante al sprawl; decrecimiento poblacional de las ciudades principales de la red.

Si bien este conjunto de procesos tienen importantes coincidencias con los que se observan en las principales áreas urbanas de México, las condiciones –económicas, sociales y políticas- en las que se han desarrollado han sido diferentes, así como sus consecuencias en términos de desarrollo económico, humano y ambiental; situación por la que consideramos necesario centrarnos en las condiciones y singularidades de su formación en el contexto nacional.

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 por su papel en dicha integración, delineando en términos espaciales lo que Sassen ha denominado *concentración difusa* (Sassen, 1991). Según Sassen, la *concentración difusa* es una condición estructural de los territorios globales a partir de dos circunstancias: por una lado la situación de *sobrecentralidad* de ciertas áreas urbanas, como nodos estratégicos de conexión con los flujos económicos globales; por otro lado, un proceso paralelo de *desconcentración* y *relocalización* de las actividades económicas de acuerdo a su rol en el desarrollo de la región.

El Gobierno Mexicano, a través de la Secretaría de Desarrollo Social, el Consejo Nacional de Población y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática; publicaron en el año 2007 un documento denominado *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México*, como parte de dicha estrategia bajo la consideración de estas, las zonas metropolitanas, como los territorios de mayor jerarquía del sistema urbano de México, tanto en términos de población y superficie como en términos económicos, ya que en éstas se generan el 75% del Producto Interior Bruto (en adelante, PIB) del país, de manera que son consideradas como áreas concentradoras de un significativo potencial que puede incidir favorablemente en el desarrollo económico y social de sus respectivas regiones. Según el citado documento, dicho potencial no se ha desarrollado por la falta de coordinación entre diferentes sectores y órdenes de gobierno para la toma de decisiones, por lo que “El acuerdo en la identificación y delimitación territorial de las zonas metropolitanas constituye un paso fundamental para avanzar en esta dirección.” (SEDESOL, 2007: 8).

“… la planeación, coordinación y administración metropolitana son instrumentos clave no sólo para incidir positivamente en el patrón de organización espacial, en el ordenamiento del territorio y en la sustentabilidad de estos centros difusores del desarrollo, sino para hacer de las zonas metropolitanas, ciudades económicamente competitivas.” (SEDESOL, 2007: 12).

En este documento "… se identificaron 56 zonas metropolitanas cuya población en el año 2005 ascendió a 57,9 millones de personas, mismas que representaban 56% de la población total del país." (SEDESOL, 2007: 12). De acuerdo a la metodología planteada en dicho documento, 45 zonas metropolitanas de las 56 tuvieron como fundamento la conurbación intermunicipal, de manera que la declaratoria como zona metropolitana era necesaria para su adecuada administración, en consideración de que en México, el municipio es autónomo en la gestión económica y espacial de su territorio de acuerdo al Articulo 115 de la Constitución Mexicana.

En particular, centraremos nuestro análisis a las regiones urbanas integradas a partir de su desarrollo turístico como destinos de sol y playa, entre las que destacan por su tamaño e importancia, de acuerdo al documento citado, la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, integrada por dos municipios de los estados de Jalisco y Nayarit; la Zona Metropolitana de Acapulco, integrada por dos municipios del estado de Guerrero; y la Zona Metropolitana de Cancún, integrada por dos municipios del estado de Quintana Roo. Cabe agregar que la definición de las Zonas Metropolitanas de Puerto Vallarta y Acapulco respondió a criterios de conurbación municipal, mientras que la de Cancún respondió a un criterio que denominaron de *política urbana*, muy posiblemente debido a que, desde 1990, ha mantenido tasas de crecimiento poblacional notablemente más altas que el resto de las zonas metropolitanas del país: 10% entre 1990-1995; 7,2% entre 1995-2000; y 5,6% en el periodo 2000-2005 (SEDESOL, 2007).

Cabe destacar que las zonas metropolitanas de Cancún y Puerto Vallarta fueron las que registraron las tasas de crecimiento poblacional más altas de las 56 áreas metropolitanas identificadas, en el periodo 1995-2000 con 7,2% y 5,2%, así como en el periodo 2000-2005 con 5,6% y 3,9%, respectivamente; rebasando tasas de crecimiento de ciudades de importante crecimiento en periodos anteriores como las ubicadas en la frontera norte y sur del país: Tijuana, Baja California; Ciudad Juárez, Chihuahua; Nuevo Laredo, Tamaulipas y Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; cuyas tasas de crecimiento bajaron sustancialmente (SEDESOL, 2007).

El caso de Acapulco es particular, ya que puede definirse como el primer centro turístico del país, circunstancia que le convirtió en referente para impulsar la política del desarrollo turístico en los años 60, dando como resultado en 1968 el impulso de los proyectos denominados Centros Integralmente Planeados (en adelante, CIP): Los Cabos, Huatulco, Ixtapa y Cancún -el primero en desarrollarse-, a los que se integró mas tarde Loreto; así como la creación en 1969, de la institución que impulsaría dichos proyectos denominada Infraestructura Turística (en adelante, Infratur), antecedente del actual Fondo Nacional de Turismo (en adelante, Fonatur) (Dachary y Arnaiz, 2008). En los últimos 20 años Acapulco ha tenido tasas de crecimiento muy bajas e incluso negativas en el periodo 2000-2005, de manera que podemos definirlo como un centro turístico de sol y playa en declive, sin capacidad de competencia frente a los existentes, en particular los CIP.

Es importante mencionar que "La política inicial de Fonatur se enfocó a la promoción de centros turísticos apoyados en ciudades prexistentes" (Dachary y Arnaiz, 2008: 22), como es el caso de Puerto Vallarta. Sin embargo, la construcción de Cancún, el primer Centro Integralmente Planeado, cambio dicha premisa y replanteó la política del turismo de sol y playa hacia proyectos desarrollados en territorios vírgenes con grandes potenciales de intervención y desarrollo. Diversos autores coinciden en que la decisión de desarrollar Cancún tuvo como uno

de sus principales motivos el triunfo de la Revolución cubana y el crecimiento del conflicto guerrillero en Centroamérica, ante lo cual se convierto en prioridad del estado mexicano, aliado de los intereses estadounidenses, resguardar los territorios cercanos a la amenaza comunista (Dachary y Arnaiz, 2008).

El propósito de Fonatur, desde su origen y hasta la actualidad, ha sido apoyar a inversionistas y empresarios para fortalecer la oferta de servicios turísticos al mercado nacional e internacional (Dachary y Arnaiz, 2008). Puede considerarse, en este sentido, como una de las primeras estrategias de apertura global de la economía mexicana. Sus objetivos originales fueron impulsar el desarrollo de los primeros CIP, a partir del inversión en infraestructura y urbanización, financiamiento de la oferta turística e infraestructura de apoyo. (Dachary y Arnaiz, 2008)

Los CIP han materializado, desde finales de los años 60, la segunda colonización extranjera del territorio mexicano, teniendo como aliado fundamental el estado a través de Fonatur, que ha vendido desde entonces una buena parte de sus litorales, los cuales suman en México 11.000 kilómetros de costa (Dachary y Arnaiz, 2008).

Por otro lado, los CIP han reinventando los territorios colonizados a través de *arquitecturas simulacro*, entendidas como “la copia de un modelo imaginario, desconectado de la realidad, es un modelo proveniente de una *realidad* que no existió en el pasado ni existe ahora” (Méndez, 2009: 199), que desvirtúan el pasado prehispánico, indio, mestizo. También lo hacen a través de lenguajes arquitectónicos propios de las grandes empresas multinacionales del turismo, que se implantan sin reconocer la cualidades culturales de los territorios, materializando *paisajes arquitectónicos comunes* (Muñoz, 2008), enaltecidos con los exóticos paisajes naturales (selvas, desiertos, bosques) en donde se instalan. Una versión simplificada del modelo CIP se ha intentado implantar actualmente también en destinos que nacieron y se desarrollaron a partir de asentamientos preexistentes, como Puerto Vallarta, cuyos territorios cercanos han sido privatizados e intervenidos, reinventados de acuerdo a los imaginarios del turista que imaginan un México exótico.

Puerto Vallarta y Cancún se han desarrollado en periodos paralelos pero con premisas diferentes, sin embargo, es innegable que representan nodos desde donde ingresan al país una importante cantidad de divisas (4.950 y 24.190 millones de pesos respectivamente) (Asociación de Hoteles de Cancun, 2010; Secretaria de Turismo de Jalisco, 2011); constituyéndose, muy probablemente, en dos de los espacios de mayor inserción global del territorio mexicano. Puerto Vallarta recibió en el año 2010 más de 3,5 millones de turistas, de los cuales casi el 45% fueron extranjeros, lo que significó en términos de derrama económica mas de 11 mil millones de pesos, alrededor de 852,4 millones de dólares equivalente a un tercio del total generado en el Estado de Jalisco (Secretaria de Turismo de Jalisco, 2011). Cancún recibió en el año 2009 mas de 2,8 millones de turistas, de los cuales más del 62% fueron extranjeros, lo cual significó una derrama económica de 36.389 millones de pesos (2.658 millones de dólares) (Asociación de Hoteles de Cancun, 2010).

Estos territorios metropolitanos pueden ser caracterizados como *regiones urbanas policéntricas*, atendiendo a ciertos indicadores generales tomados para la definición de las zonas metropolitanas en el documento publicado en el año 2007 por la SEDESOL,

anteriormente citado. Es de esta premisa que parte la presente investigación sobre la *Regiones urbanas turísticas costeras* de México, la cual toma como caso especifico de estudio la región Puerto Vallarta-Bahía de Banderas y tiene el objetivo de analizar los procesos particulares de los núcleos urbanos y turísticos de la región, para definir la red de relaciones funcionales y las características del desarrollo de dichos núcleos urbanos.

Las regiones urbanas, al considerarse nodos estratégicos y portales del país hacia el mundo globalizado en la teoría de la convergencia económica, deberían considerarse como espacios ganadores. Sin embargo, se han identificado ciertos indicadores que muestran que los beneficios económicos de la integración se han centrado en las empresas multinacionales vinculadas al turismo, mientras que los residentes locales reciben beneficios marginales.

Asimismo, el modelo de construcción de la materialidad edificada de la región, su proceso de urbanización, ha centrado sus beneficios en las áreas urbanas proyectadas para el turista mientras que la población local sigue habitando en condiciones espaciales paupérrimas, con fuertes impactos en los recursos ambientales del territorio, afectando el activo que ha dado sustento al desarrollo de la región.

## 2. 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 procesos a partir de las relaciones funcionales y las jerarquías de múltiples centros urbanos organizados en sistemas regionales (Dickinson, 1947; Gottmann, 1961; Friedmann & Miller, 1965) hasta que, a principios de los años 70, se vuelve de uso generalizado en la literatura especializada el concepto de *región urbana* (López, 1993).

Estudios más actuales se han enfocado a analizar el desarrollo e interacción entre ciudades en ámbitos regionales a partir de las interdependencias económicas generadas en el marco de la globalización de los mercados (Friedmann, 1997; Knox y Taylor, 1995; Borja y Castells, 1997; Hall y Pain, 2009; Mignot, 2003). Otros trabajos han analizado el desarrollo de estructuras policentrales en sistemas metropolitanos con objetivos vinculados a su planificación y gestión, a la construcción de metodologías para localización de subcentros, entre otros. (Gordon y Richardson, 1996; Roca, 2004; Roca y Moix, 2005; Marmolejo *et al*., 2011).

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 tratado la problemática en ciudades latinoamericanas (De Mattos, 1998; Hiernaux y Carmona, 2003; Aguilar y Alvarado, 2004; Greizbord y Alvarado, 2004), a partir de la observación de casos relativos a grandes aglomeraciones urbanas como las ciudades capitales de Chile y México.

## 3. Definición del sistema policéntrico de la región urbana Puerto Vallarta – Bahía de Banderas

Para la definición del sistema de núcleos urbanos integrados a la conurbación Puerto Vallarta – Bahía de Banderas, fue necesario hacer una primera hipótesis de delimitación para realizar el levantamiento de datos que permitiese acotar con mayor certidumbre dicha delimitación.

### *3.1 Delimitación del área de estudio*

En la revisión de literatura acerca de la metodologías empleadas para la delimitación de las regiones urbanas, encontramos que se han utilizado dos tipos de principios: criterios fundamentados en el tiempo máximo de recorrido desde el centro urbano principal de la región (Friedmann, 1997; Friedmann y Miller, 1965); e indicadores estadísticos de los movimientos de trabajadores pendulares entre los centros urbanos de la región (ESPON, 2005; Hall y Pain, 2009). Cabe además mencionar que la mayoría de los estudios consultados utilizan el municipio como unidad geográfica base para la conformación de las regiones urbanas. En consideración de la extensión y conformación de los municipios en México y la relativa distancia entre localidades se consideró más apropiado para los presentes casos de estudio conducir un análisis que utilizara las localidades o centros de población como unidad geoestadística básica.

Debido a que no existen datos estadísticos puntuales, inmediatamente disponibles, sobre el desplazamiento de trabajadores pendulares en el área, para el presente análisis se decidieron aplicar una encuesta que nos permitiese conocer de manera indicativa las frecuencias y destinos de desplazamiento de los residentes en las diferentes localidades que potencialmente podrían conformar la Región Urbana. Para definir el área de estudio y de aplicación de la encuesta preliminar, se adoptan como criterios la distancia y el tiempo de recorrido desde el núcleo central de la región -la cabecera municipal de Puerto Vallarta- a las diferentes localidades cercanas.

Con el auxilio de un software especializado se genero un Sistema de Información Geográfico (en adelante, SIG) de red de rutas de comunicación y transporte, utilizando como fuentes de información: el Atlas de Caminos y Carreteras del Estado de Jalisco (IITJ, 2009), el Conjunto de Datos Vectoriales de la Cartografía topográfica a escala 1:50.000 del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (en adelante, INEGI) (INEGI, 2007), fotointerpretación de imágenes satelitales, y observaciones directas 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.

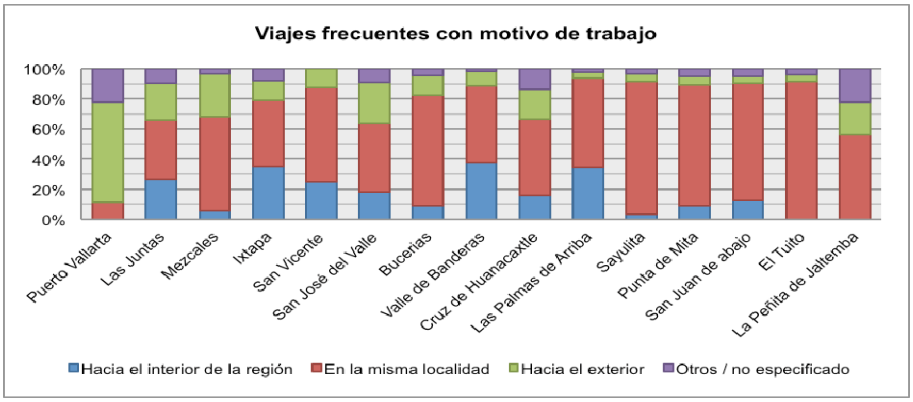
En un primer acercamiento, se fijó un criterio inicial de 100km de distancia desde el núcleo central de la región a lo largo de la red de carreteras y rutas de navegación. El área delimitada con este criterio incluye un total de 228 localidades habitadas por un total de más de 363.000 habitantes. La región se extiende a todos los municipios de Puerto Vallarta, Bahía de Banderas y Cabo Corrientes, y abarca parcialmente los municipios de Compostela y Nayarit. al Norte, San Sebastián al Oeste, Mascota y Talpa de Allende al Este, y Tomatlán al Sur.

En un análisis sucesivo, se añadio al modelo anterior información acerca de la velocidad de recorrido promedio según el tipo de carretera o vía de comunicación. Finalmente, se elaboró una delimitación tentativa basada en los tiempos de recorrido en automóvil o en barco, según sea el caso, desde la cabecera municipal de Puerto Vallarta, escogiendo como tiempos límites 120 minutos de acuerdo al criterio propuesto por Friedmann (1997). El resultado obtenido es una ampliación de la delimitación anterior que alcanza a comprender una población total de casi 380.000 habitantes 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 Bucerías) con una población entre 10.000 y 24.000 residentes.

Por la configuración geográfica y la conectividad de la red de carreteras, Puerto Vallarta se comunica con las localidades de la región principalmente a través de tres arterias de comunicación: hacia el Norte a través de la carretera a Tepic, hacia el Sur por medio de la carretera a Manzanillo, y hacia el interior (Oeste) con la carretera a Mascota. Las encuestas preliminares fueron aplicadas a una selección de localidades urbanas y rurales a lo largo de estos tres ejes de comunicación, en dirección centrifuga respecto de la cabecera municipal de Puerto Vallarta, hasta que las respuestas encontradas mostraban una significativa disminución de las frecuencias de desplazamientos hacia el núcleo principal de la región. La encuesta fue diseñada para proporcionar información sobre la frecuencia y destinos habituales de los movimientos entre diferentes localidades, considerando cuatro diferentes motivos de desplazamiento: trabajo, estudio, abastecimiento del hogar y esparcimiento.

Los resultados obtenidos, si bien solamente de carácter indicativo, permitieron una primera delimitación de la Región Urbana de Puerto Vallarta, basada en los movimientos recurrentes de personas entre diferentes localidades. Sucesivamente, se diseñó una segunda aplicación de la encuesta a las localidades que resultaron incluidas en la primera delimitación, esta vez con criterios de confiabilidad estadística más estrictos.

Figura 1. **Porcentaje de destinos frecuentes en viajes con motivo de trabajo de los residentes en algunas de las principales localidades del área de estudio**




Nota: Las localidades están ordenadas según el tiempo de recorrido desde la cabecera municipal de Puerto Vallarta, de menor a mayor.

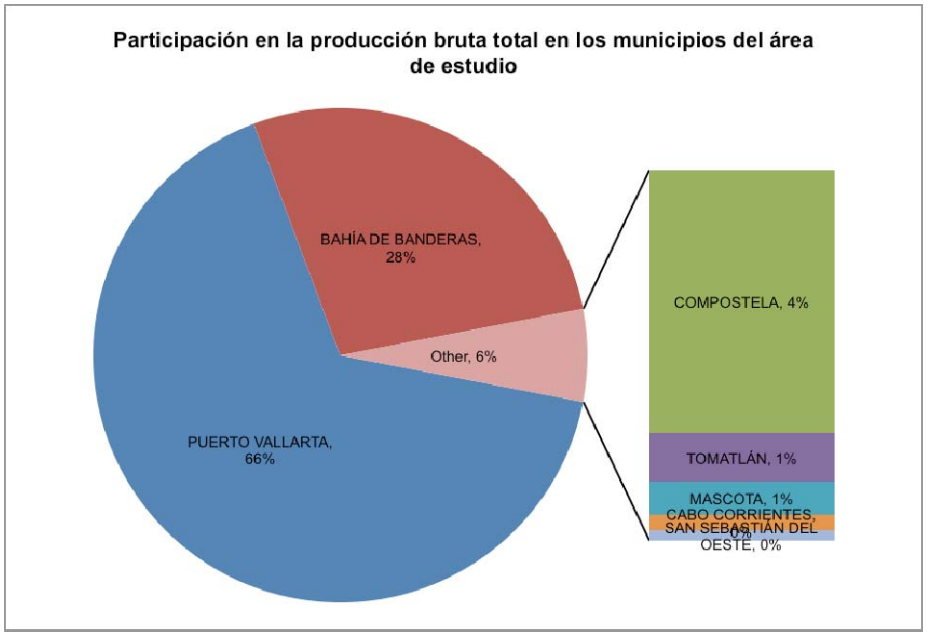
Fuente: .Encuesta levantada en campo. Mayo 2011.

La Figura 1 muestra para algunas de las localidades encuestadas el porcentaje de viajes frecuentes con motivo de trabajo realizados por los residentes hacia las localidades más próximas a Puerto Vallarta, hacia las más lejanas, y hacia los desplazamientos locales al interior de la misma localidad. Las localidades más alejadas (La Peñita de Jaltemba y El Tuito), presentan escasas conexiones con motivo laboral hacia el interior de la región. A pesar de la similitud en los porcentajes de las respuestas obtenidas en las encuestas preliminares para estas dos localidades, con base en las entrevistas realizadas durante las visitas de campo y por la falta de equipamiento y servicios de salud y educación superior en el municipio de Cabo Corrientes, se decidió incluir El Tuito en la delimitación preliminar de la Región Urbana, que por lo tanto queda definida en sus extremos Norte, Oeste y Sur, respectivamente, por las localidades de Sayulita, Las Palmas de Arriba y El Tuito.

## *3.2 Definición de la región urbana policéntrica*

Como se puede apreciar en la Figura 2, de los siete municipios que contribuyen a formar la Región Urbana con base en la delimitación descrita anteriormente, el de Puerto Vallarta (Jalisco) y, en menor medida, el de Bahía de Banderas (Nayarit), son los que predominan por actividad económica. Según los Censos Económicos de 2009 (INEGI, 2010), en conjunto los municipios del área de estudio tienen una producción total bruta de más de 24.100 millones de pesos/año. Puerto Vallarta y Bahía de Banderas se reparten respectivamente el 66% y el 28% de esta riqueza.

Figura 2. **Porcentaje de participación de los municipios en la producción bruta total del área de estudio**




Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Censos Económicos 2009 (INEGI, 2010).

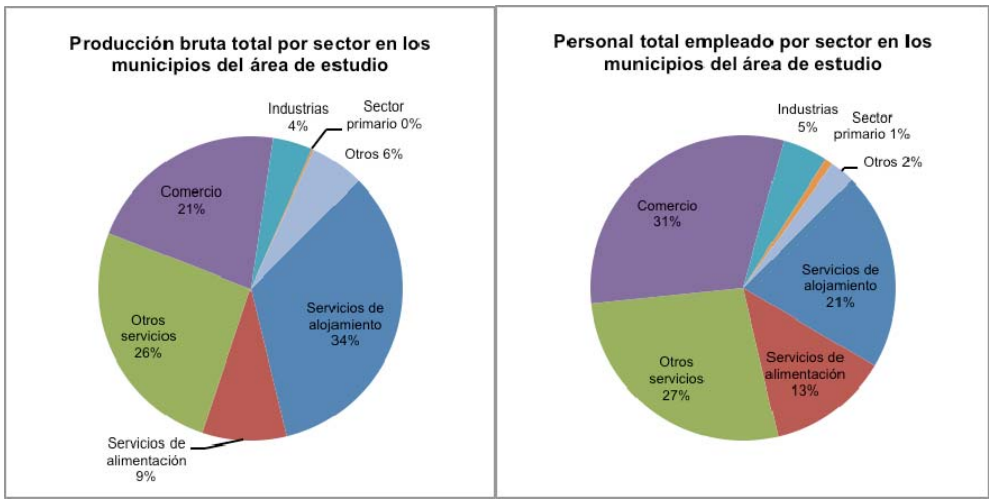
El sector turístico es dominante en la economía de los dos municipios más importantes. En Puerto Vallarta, los servicios de alojamiento temporal y de preparación de bebidas y alimentos contribuyen con el 33% a la producción del municipio, y en Bahía de Banderas este sector alcanza el 68% de su economía total. Si se consideran todos los municipios del área de estudio, estos sectores aportan en conjunto el 43% de la producción total bruta (Figura 3).

También la ocupación en este sector económico es determinante en la región, ya que el 34% de los empleos del área se refieren a empresas de servicios de alojamiento o preparación de alimentos y bebidas (ver Figura 4).

La demanda de personal de este sector constituye una característica peculiar de la Región Urbana Puerto Vallarta – Bahía de Banderas, ya que por un lado atrae una importante cantidad de inmigrantes nacionales e internacionales que buscan establecerse en el área contribuyendo a su crecimiento demográfico y urbano; y por otro lado, la estacionalidad y volatilidad de los puesto de trabajos, típica del sector turístico, genera una dinámica de flujos internos de trabajadores entre las localidades de residencia y los lugares de trabajo ubicados cerca de la costa.

Utilizando los datos proporcionados por el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (en adelante, DENUE) (INEGI, 2011a), actualizado al último levantamiento del 2011, se ha estimado la cantidad de personal total empleado en las diferentes localidades de la región en cada sector económico.

Figuras 3 y 4. **Importancia relativa por producción bruta total y número de personas empleadas de los diferentes sectores en la economía de los municipios que forman el área de estudio**

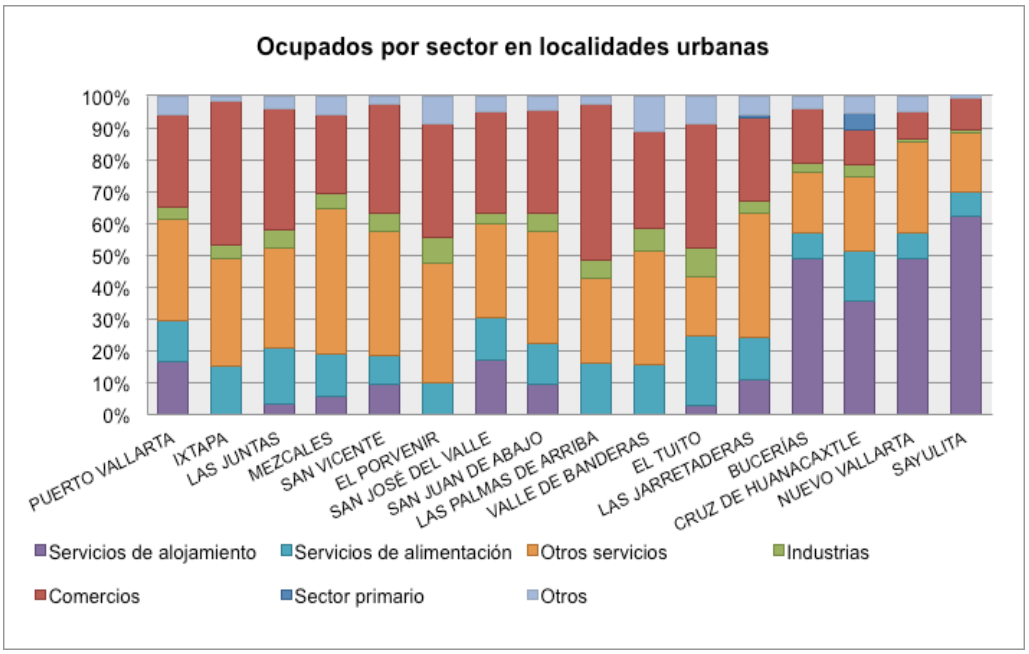



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los Censos Económicos 2009 (INEGI, 2010).

El perfil de cada localidad se resume en la siguiente Figura 5, donde se puede notar una clara diferenciación entre las localidades de playa, con una importante componente en el sector de

alojamiento temporal, como Bucerías, Cruz de Huanacaxtle, Nuevo Vallarta y Sayulita, y aquellas localidades del interior que se benefician solo de manera parcial e indirecta del desarrollo de la actividad turística.

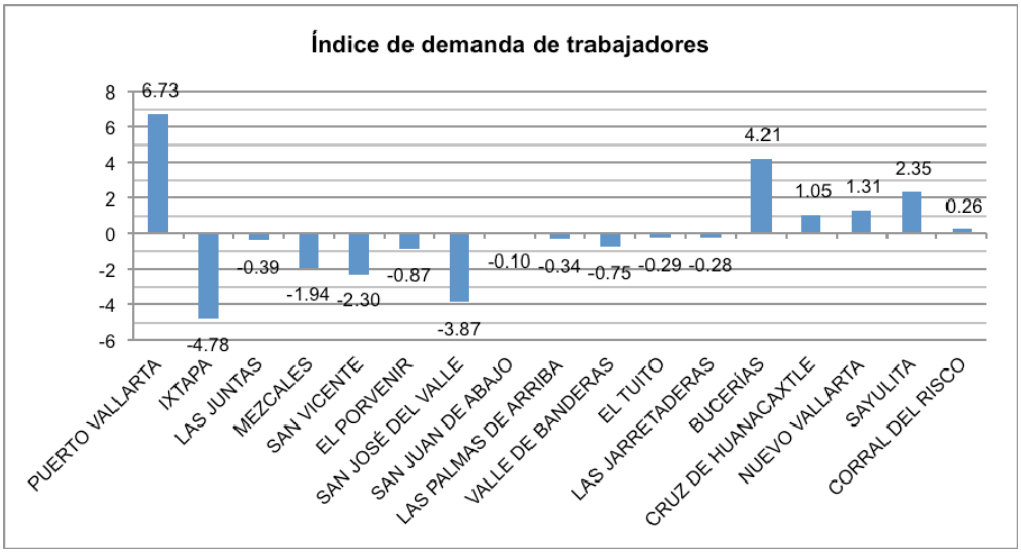
Figura 5. **Porcentaje de personal ocupado en los diferentes sectores económicos en las principales localidades de la región Puerto Vallarta – Bahía de Banderas.**




Fuente: Elaboración propia, estimaciones a partir de los datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), INEGI, 2011.

Confrontando los datos sobre la población empleada (INEGI, 2010) residente en cada localidad, con las estimaciones de personal ocupado obtenidas del DENUE, ha sido posible calcular un indicador que proporciona información sobre la demanda de trabajadores de las localidades con mayor desarrollo económico y, de manera simétrica, sobre la cantidad de trabajadores que tienen que salir de su localidad de residencia para desplazarse a su lugar de trabajo. Cabe mencionar que este índice utiliza datos provenientes de fuentes de información estadística diferente y que el DENUE no registra la totalidad de los empleos informales, por lo que los valores han sido corregidos respecto de la relación del total de población empleada en la región con el total de personal ocupado en las mismas localidades. Su valor, por lo tanto, debe considerarse relativo y con valor indicativo solamente.

Gráfico 6. **Índice de Demanda de Trabajadores en las principales localidades de la región Puerto Vallarta – Bahía de Banderas**




Fuente: Elaboración propia, estimaciones a partir de los datos del Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), Censos Económicos 2009 y Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI.

Los valores del Índice de Demanda de Trabajadores muestran claramente como al margen del polo constituido por la cabecera municipal de Puerto Vallarta, que sigue representando una importante fuente de trabajo para la población de la región en diferentes sectores, se han identificado una serie de nodos regionales importantes para el empleo en el sector prevalentemente turístico en las localidades costeras del municipio de Bahía de Banderas, que en su conjunto superan el propio Puerto Vallarta en cuanto a demanda de trabajadores.

Según Sassen, la concentración difusa es una condición estructural de los territorios globales a partir de dos circunstancias: por una lado, la situación de sobrecentralidad de ciertas áreas urbanas, como nodos estratégicos de conexión con los flujos económicos globales; por otro lado, un proceso paralelo de desconcentración y relocalización de las actividades económicas de acuerdo a su rol en el desarrollo de la región (Sassen, 1991).

Es importante, sin embargo, reconocer que Puerto Vallarta sigue representando un polo importante por la infraestructura, equipamientos y el nivel, tamaño y cantidad de actividades no directamente relacionadas al turismo que concentra.

“A pesar de los fenómenos de desconcentración metropolitana, se puede constatar como la dispersión territorial de las actividades económicas que comenzó hace treinta años, no ha significado una ruptura absoluta con el modelo concentracionista que había caracterizado históricamente el sistema fordista. De hecho, los atributos de la centralidad no solo no han desaparecido, sino que se han visto reforzados … la misma localización de infraestructuras que posibilita la dispersión favorece igualmente la centralidad” (Muñoz, 2008: 17).

## 4. Caracterización funcional de los núcleos urbanos de la región policéntrica

Una vez definida la Región Urbana Puerto Vallarta - Bahía de Banderas, se ha realizado una caracterización funcional de las localidades urbanas que conforman la estructura policéntrica de la región. Esta caracterización funcional ha sido resultado del análisis de las siguientes variables: función que desempeña cada localidad en la región, la cual fue determinada por las actividades económicas dominantes; flujos regionales internos de personas de acuerdo a los motivos de viaje: trabajo, estudio, abasto y recreación; la población económicamente ocupada de cada localidad, misma que fue contrastada con las primeras dos variables.

Para ello se utilizaron diferentes fuentes de información estadística, así como levantamientos directos en campo y encuestas a los residentes de algunos centros de población elegidos como muestra, información que fue integrada en un SIG Regional.

En un primer nivel análisis, se utilizaron los datos de los Censos Económicos 2009 (INEGI, 2010), desglosados espacialmente por Centro de Población. Se generaron diferentes mapas temáticos representando visualmente la importancia relativa en términos de facturado y de número de trabajadores empleados de los diferentes sectores y ramas económicas en el territorio regional.

Un segundo análisis más puntual se hizo para las localidades definidas como *urbanas* por el INEGI, para las cuales se encuentra disponible el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas, también basado en los Censos Económicos del año 2009 y que permitó una localización puntual de las actividades económicas al interior de los centros urbanos. Este tipo de análisis tuvo la intención de evidenciar posibles especializaciones 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 recabada del Censo General de Población y Vivienda 2010 (INEGI, 2011b), desglosados espacialmente por localidad. Esto nos permitió construir un modelo de dinámica de tipo *source-sink* en relación a la demanda y oferta de empleo a nivel regional. La realización de encuesta y observaciones cualitativas directas en campo nos permitieron verificar los análisis anteriores.

Los resultados del estudio muestran que las localidades urbanas de la Región Urbana Puerto Vallarta - Bahía de Banderas se estructuran en una red interconectada de flujos económicos y de personas, que puede ser caracterizada, de acuerdo a las variables utilizadas, en cuatro tipologías funcionales:

- *Localidades urbanas integradas*. Como su denominación lo establece, estas localidades están integradas a las funciones de Puerto Vallarta como ciudad principal de la región, cuya actividad se centra en los servicios especializados para el turismo.

- *Localidades urbanas receptoras de inmigrantes.* Estas localidades han sido receptoras de la población inmigrante de la región cuya ocupación económica se en un alto porcentaje al sector terciario turístico.

- *Localidades urbanas de transición rural*. Estas localidades cuentan con algún porcentaje de actividades agrícolas, pero una buena parte de la población residente se desplaza diariamente a trabajar a los centros turísticos de la bahía.

- *Localidades con vocación turística*. Estas localidades, tanto urbanas como rurales, están ubicadas a lo largo de la bahía y por su emplazamiento han pasado a formar parte de los destinos turísticos de la región.

- *Enclaves turísticos planificados*. Se refiere a las urbanizaciones turísticas que van privatizando el territorio ubicado en la línea costera. Por su exclusividad, tamaño y renombre, van configurando zonas altamente especializadas y segregadas.

## *4.1 Localidades urbanas integradas*

El proceso de crecimiento de la ciudad principal de la región, Puerto Vallarta, ha incorporado en su espacialidad localidades urbanas que hasta hace pocos decenios tenían una dinámica económica y social vinculada a las actividades primarias y que, a partir de su integración física, han modificado también su estructura económica y su dinámica social. Esta es la situación de las localidades Las Juntas e Ixtapa, localizadas al noreste del centro urbano en el propio municipio de Puerto Vallarta, la primera ubicada en la carreta de ingreso principal a la ciudad y la segunda un poco mas alejada, ubicada al borde de la carretera que va tierra adentro hacia el municipio de Mascota, recientemente extendida hacia Guadalajara. Hasta 1995, la Tasa de Crecimiento Medio Anual (en adelante, TCMA) de estas localidades muestran que fueron receptoras de inmigrantes. Sin embargo, a partir de ese año, hay un descenso significativo paralelo a la detonación de nuevas áreas receptoras de inmigrantes localizadas en el estado de Nayarit.

Según la encuesta piloto levantada por el equipo y trabajo de esta investigación en mayo de 2011, un importante porcentaje de la Población Económicamente Activa (en adelante, PEA) residente en Las Juntas e Ixtapa, labora en otras localidades cercanas de la región, 56% y 52% respectivamente, principalmente en la ciudad de Puerto Vallarta, en la que esta empleada el 29% de la población ocupada en el primer caso y el 37% en el segundo. Un porcentaje no despreciable de la población cruza el limite estatal y municipal para realizar sus actividades de trabajo, principalmente en el centro turístico de Nuevo Vallarta, en el que está empleada el 10% de la población de Las Juntas, localidad ubicada en la carretera que conecta con dicho centro turístico; y el 1% de la de Ixtapa, que por accesibilidad y distancia es menos representativa.

Según el mismo estudio, la población que realiza sus actividades de abasto en la misma localidad suma un porcentaje del 32% en el caso de Las Juntas y un 64% en el caso de Ixtapa, porcentajes que seguramente están influenciados por su cercanía a Puerto Vallarta, donde se abastece el 45% y el 25% de la población, respectivamente. El resto del abasto se realiza en localidades vecinas.

La localidad Las Juntas tiene una mayor integración con el centro urbano original de Puerto Vallarta, puesto que es la más cercana físicamente. Contaba en el año 2005 con poco más de 9.000 habitantes, con tasas de crecimiento en descenso desde 1990 y con una ligera

recuperación en el quinquenio 2000-2005. No obstante, fue superior al de Puerto Vallarta en el periodo 2005-2010 con 3,81% y 2,87%, respectivamente. Su espacialidad urbana está estructurada por el Río Ameca que define a la vez la delimitación norte del poblado, el límite entre los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas; y el límite entre los Estados de Jalisco y Nayarit. Al Sur y Sur Oeste la carretera principal de ingreso a Puerto Vallarta y el Aeropuerto que tienen una función de borde que delimita en este sector, el espacio de los turistas y los espacios de los residentes. Cuenta con una plaza principal que concentra las actividades económicas centrales, orientadas fundamentalmente a la población residente, por lo que puede considerarse un subcentro de Puerto Vallarta. Esta localidad fue destino importante de los trabajadores inmigrantes hasta mediados de los años 90, pero su unión con Puerto Vallarta ha generado un incremento importante de los valores de suelo que ha resultado en procesos de especulación con el suelo y en la formación de grandes vacíos urbanos.

Ixtapa, es una localidad ubicada al Sur Este de la carretera a Mascota, extendida hasta Guadalajara desde el año 2005, por lo que constituye una nueva vía de ingreso regional a la ciudad. Esta situación sumada al establecimiento del Centro Universitario de la Costa de la Universidad de Guadalajara en el año 1994, como equipamiento de influencia regional, modificó la dinámica interna de la localidad, que se verificó en la alta TCMA en el periodo 1990-1995 del 15,5%. A partir de 1995 la TCMA de Ixtapa ha tenido una tendencia a la baja con una TCMA del 4,2% en el quinquenio 2005-2010.

## *4.2 Localidades urbanas receptoras de inmigrantes*

Como su nombre lo señala, estas localidades han sido receptoras de la población inmigrante de la región urbana desde hace 10 años y sobre todo en los últimos 5 años (2005-2010). En esta clasificación se encuentran cuatro localidades urbanas localizadas en el Municipio de Bahía de Banderas del Estado de Nayarit, muy cercanas al centro turístico de Nuevo Vallarta: Mezcales, San Vicente, El Porvenir y San José del Valle. La primera de estas localidades está ubicada al borde de la carretera a Tepic, ingreso principal de Puerto Vallarta, en su confluencia con la carretera que va tierra adentro, hacia la cabecera del municipio mencionado, Valle de Banderas; mientras que las restantes están ubicadas, en el orden de su mención, a lo largo de la citada carretera en un continuo urbano en el que no se distinguen los límites de cada localidad.

Por ser áreas receptoras de inmigrantes, estas localidades han tenido las tasas de crecimiento mas altas de la región urbana, ya que en el periodo 1990-2010 la TCMA de San Vicente fue del 19,93%, El Porvenir de 19,22% y San José del Valle de 20,4%. Mezcales es un caso de análisis particular ya que su TCMA fue del 66,6%. Estas localidades han tenido un proceso de expansión caracterizado por su masividad y por la ausencia de control por parte de las instancias oficiales de planificación.

Mezcales es, en particular, la localidad que ha tenido el mayor crecimiento de la región urbana, rebasando en el ultimo quinquenio (2005-2010) el 80%, muy posiblemente por que es también la más accesible y por lo tanto se constituyó en el nodo de concentración de servicios y equipamientos de la zona, situación que se verifica en los datos que muestran que el 65% de la

PEA de la localidad trabaja en ésta. La población de Mezcales paso de 3.814 habitantes en el año 2005 a mas de 16.000 habitantes en el año 2010.

Según el la encuesta piloto levantada en mayo de 2011 en estas localidades, el porcentaje de la PEA que tenía su fuente de empleo en otra localidad se va incrementando conforme se aleja de Mezcales, situación lógica si consideramos que esta localidad, por su importancia, es también generadora de empleos. Por otro lado, las áreas en las que labora la población empleada corresponden con enclaves turísticos, principalmente Puerto Vallarta y, siguiéndole en importancia, Nuevo Vallarta y Bucerías.

De esta manera, el 35% de la población de Mezcales está empleada en otras localidades, de las cuales solo el 6% trabaja en Puerto Vallarta y el 23% lo hace en Bucerías, Nuevo Vallarta y Punta de Mita, en ese orden de importancia. En San Vicente el 38% de la población trabaja en otras localidades, principalmente en Puerto Vallarta (9%), Bucerías (3%) y Nuevo Vallarta (6%), así como en la localidad de Valle de Banderas. En San José del Valle, la localidad más alejada de esta clasificación, la mitad de población tiene su fuente de empleo en otras localidades de la región urbana. Es de destacar que el 17% de la misma labora en las localidades de San José del Valle y San Juan de Abajo, clasificadas como *localidades urbanas de transición rural*, mientras que el 16% trabaja en localidades y enclaves turísticos: Puerto Vallarta 10%, Nuevo Vallarta 4% y Bucerías 2% por orden de frecuencia. La localidad El Porvenir no fue levantada por estar ubicada entre San Vicente y San José del Valle, de tal manera que sus resultados no fueron considerados relevantes ya que se le consideró integrada con las localidades mencionadas.

La información referente a la movilidad de la población por actividades de abasto confirma ciertos aspectos del análisis anterior, ya que el 90% de la población de Mezcales realiza sus actividades de abasto en esa localidad y solo el 10% lo hace en Puerto Vallarta. Por su parte, en promedio, la mitad de los habitantes de las localidades de San Vicente y San José del Valle (53% y 47%, respectivamente) realizan sus actividades de abasto en otras localidades.

## *4.3 Localidades urbanas de transición rural*

En esta clasificación están consideradas las localidades no costeras que por su distancia con Puerto Vallarta, equivalente a una hora de recorrido en automóvil, mantuvieron hasta hace pocos años una economía basada en actividades primarias, como San Juan de Abajo y Las Palmas de Arriba, incluyendo algunas que son cabeceras municipales como Valle de Banderas, cabecera del municipio de Bahía de Banderas en Nayarit, las cuales han mostrado bajas tasas de crecimiento.

Si bien estas localidades no son físicamente cercanas su comportamiento es semejante, en términos de que cuentan todavía con algún porcentaje de actividades agrícolas, pero una buena parte de la población residente se desplaza diariamente a trabajar a los enclaves turísticos costeros. Sus tasas de crecimiento medio anual en el quinquenio 2005-2010 promedian entre 2,5% y 2,8%. Sin embargo, mientras Las Palmas de Arriba, San Juan de Abajo y el Tuito muestran una recuperación ascendente, Valle de Banderas presenta un descenso considerable, del 4,38% al 2,75% entre el quinquenio 2000-2005 y el 2005-2010.

Las localidades Valle de Banderas y San Juan de Abajo están localizadas al Norte de la ciudad de Puerto Vallarta, en la zona agrícola del municipio de Bahía de Banderas. En Valle de Banderas, no obstante sea cabecera municipal, casi la mitad de su población (49%) esta empleada en otras localidades, sobre todo con vocación turística en un 32%. Por orden de importancia: Nuevo Vallarta, Puerto Vallarta, Bucerías, Sayulita y la Cruz de Huanacaxtle. En igual sentido, el 58% de los habitantes realizan sus actividades de abasto en estas localidades (Puerto Vallarta 29% y Bucerías 23%). En San Juan de Abajo, el 18% de su población residente trabaja fuera de la localidad, fundamentalmente en las áreas turísticas de Puerto Vallarta y Nuevo Vallarta (8%) y en Mezcales (5%). En el mismo sentido sus actividades de abasto se realizan en Puerto Vallarta (16%) y Mezcales (11%).

Las Palmas de Arriba es la última localidad considerada dentro de la región urbana, ubicada en la carretera a Mascota en el municipio de Puerto Vallarta. El 40% de sus residentes están empleados en otras localidades, principalmente en Puerto Vallarta e Ixtapa, integrada a esta (35%). Las estadísticas de abasto muestran que más del 60% de la población realiza sus compras en Puerto Vallarta.

## *4.4 Localidades con vocación turística.*

Estas localidades, urbanas o rurales, están ubicadas a lo largo de la Bahía y, por su emplazamiento, han pasado a formar parte de los destinos turísticos de la región. Entre las características fundamentales de estas localidades destacan que, si bien un porcentaje considerable de sus habitantes trabaja fuera de la localidad de residencia, los que tienen como destino Puerto Vallarta decrece significadamente. Paradójicamente, cuando se trata de las actividades de abasto, Puerto Vallarta sigue siendo uno de los destinos principales, siguiéndole en importancia Bucerías y Mezcales. Las localidades que comprenden esta clasificación son en orden de cercanía a Puerto Vallarta: Jarretaderas, Bucerías, La Cruz de Huanacaxtle, Corral del Risco y Sayulita.

Otra característica importante es que estas localidades determinan el inicio y final de las urbanizaciones turísticas que hemos denominado *Enclaves turísticos planeados*. Así, entre Las Jarretaderas y Bucerías se ubica Nuevo Vallarta; entre La Cruz de Huanacaxtle, Corral del Risco y Sayulita están localizadas un conjunto de urbanizaciones turísticas en lo que se conoce como La Punta de Mita, con hoteles exclusivos de 5 Estrellas y Gran Turismo. En esta clasificación podemos distinguir las localidades con vocación turística con alto grado de consolidación y las que se encuentran en desarrollo. La cercanía con Puerto Vallarta es el factor que define estas subcategorías: Jarretaderas y Bucerías están incluidas en la primera, mientras que La Cruz de Huanacaxtle, Corral del Risco y Sayulita están comprendidas en la segunda.

Las Jarretaderas es una localidad urbana cuya consolidación se debe al rol que asumió como área de servicios de la zona turística de Nuevo Vallarta. Bucerías está localizada en el límite norte de Nuevo Vallarta, dividida por la carretera a Tepic. La tendencia de su crecimiento poblacional es descendente con respecto al periodo 1995-2000, que alcanzó una TCMA del 10,93%, en relación con la del periodo 2005-2010 que fue del 3.6%, muy probablemente debido a su alto nivel de consolidación que le ha convertido en una zona de abasto de otras

localidades de la región urbana, en particular las que hemos denominado *Localidades urbanas de transición rural* y *Localidades con vocación turística*. El 24% de los habitantes de Bucerías trabajan en Puerto Vallarta (9%) y otras localidades de vocación turística integradas a la presente clasificación (10%). El 22% de la población residente realiza sus actividades de abasto en Puerto Vallarta.

La Cruz de Huanacaxtle y Corral del Risco están localizados respectivamente en la primera sección y la última de la Punta de Mita, caracterizada por la ubicación de lo que denominamos *Enclaves turísticos planeados*. La construcción de la Marina y un conjunto de fraccionamientos de alto nivel ubicados en la zona costera, han cambiado la dinámica socio espacial de La Cruz de Huanacaxtle, con una fuerte tendencia a desarrollarse como hábitat de los sectores sociales medios altos y altos de Puerto Vallarta. Si bien ha tenido tasas de crecimiento poblacional conservadoras, en el ultimo quinquenio 2005-2010 tuvo una TCMA ascendente de 4,8% con relación al quinquenio anterior que fue del 2,6%. En este mismo tenor, el 63% de las actividades de abasto son realizadas en Bucerías (37%), Puerto Vallarta (15%) y Mezcales (11%).

Por su parte, Corral del Risco, originalmente denominado Punta de Mita, después de la relocalización de la población residente para la construcción del *Hotel Four Seasons*, ha mostrado una tendencia semejante a la Cruz de Huanacaxtle en lo que se refiere al asentamiento de áreas residenciales de alto nivel. No obstante esta particularidad, solo un 15% de la población local trabaja fuera de la localidad, principalmente en Puerto Vallarta y Bucerías.

Sayulita, si bien es clasificada como localidad rural por el INEGI, es un destino turístico altamente dinámico, orientado a un sector de turismo alternativo. Muy probablemente por esta razón solo el 9% de la población tiene su fuente de empleo en Puerto Vallarta y Corral del Risco. Sin embargo, en términos de abasto, el 35% de la población residente acude a Bucerías (17%) o Puerto Vallarta (13%).

## *4.5 Enclaves turísticos planificados*

En esta clasificación se consideran Nuevo Vallarta y Punta de Mita, como urbanizaciones turísticas que han privatizado el territorio ubicado en la línea costera, cuyo uso esta restringido a unos pocos ingresos a la playa, en el mejor de lo casos.

En nuevo Vallarta destaca la construcción de una exclusiva marina y un campo de golf. Aquí están ubicados los hoteles *Mayan Palace*, *Dreams y Marival* entre otros de 5 estrellas y gran turismo; así como áreas de vivienda de segunda residencia de lujo, ubicadas en los manglares y en primera línea de playa.

El caso de la Punta de Mita es paradigmático ya que la construcción del primer hotel de la zona, *Four Seasons*, implicó la reubicación de la localidad del mismo nombre rebautizada como Corral del Risco. A diferencia de Puerto Vallarta, la zona de la Punta es inaccesible por tierra y en ciertos sectores también por barco. Las playas ubicadas entre la Cruz de Huanacaxtle y Corral del Risco, hasta hace poco de uso público, han empezado a privatizarse a partir de la

construcción de cadenas hoteleras como *Palladium o The St. Regis*, entre otros, así como áreas de vivienda de segunda residencia de lujo, ubicadas en primera línea de playa.

Por su exclusividad, tamaño y renombre, van configurando zonas altamente especializadas y segregadas. Su desarrollo puede incluir la expulsión de asentamientos originales completos y la apropiación-explotación indiscriminada de los recursos naturales.

## 5. Conclusiones

Los resultados del estudio muestran que las localidades 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 encentran sus actividades alrededor del sector turístico o en sectores impulsados a partir de la actividad turística. Otros centros de menor jerarquía se conforman como fuentes de trabajadores pendulares para los principales nudos de la red. Finalmente, existen pequeños centros de población para los cuales se requieren futuras análisis más puntuales para determinar el grado de integración en la red regional urbana.

## Agradecimientos

Este artículo es resultado de la primera etapa de la 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: procesos, prospectiva y recomendaciones*. Se agradece al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) el apoyo financiero otorgado para el desarrollo de este proyecto a través de la Convocatoria de Ciencia Básica 2008.

## Bibliografía

AGUILAR, A. y ALVARADO, C. *La reestructuración del Espacio Urbano en la Ciudad de México*. En AGUILAR, A. ed. Procesos Metropolitanos y Grandes Ciudades. Dinámicas recientes en México y otros paises. México, H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura – Universidad Nacional Autónoma de México - Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología – Miguel Ángel Porrúa, 2004 265-308.

ASOCIACIÓN de Hoteles de Cancun. *Barómetro Turístico de Cancún.* Asociación de Hoteles de Cancun, Cancún, 2010. 15 p.

BORJA, J. y CASTELLS, M. *Global y Local. La gestión de las ciudades en la era de la información.* Grupo Santillana de Ediciones, S.A., Madrid, 1997. 418 p.

CASTELLS, M. *La Era de la Información. Economía, Sociedad y Cultura.* (Vol. 1.) Alianza Editorial, Madrid, 1998, 590 p. ISBN: 84-206-4247-9.

DACHARY, A.C. y ARNAIZ, S.M. *El turismo: ¿desarrollo o crecimiento?. El caso de Cancún.* En: DACHARY, A.C. y ARNAIZ, S.M. *Turismo y desarrollo. Crecimiento y pobreza.* Universidad de Guadalajara, Puerto Vallarta, 2008, pp: 13-35.

DE MATTOS C. *Reestructuración, globalización, nuevo poder económico y territorio en el Chile de los noventa.* En DE MATTOS et al. eds. Globalización y Territorio. Impactos y perspectivas, Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile-Fondo de Cultura Económica, 1998, pp. 42-70.

DICKINSON, R.E. *City Region and Regionalism: A Geographical Contribution to Human Ecology.* The University of North Carolina Press, Londres, 1947.

ESPON Monitoring Committee. *ESPON 1.1.1: Potencials for polycentric development in Europe.* ESPON, Luxemburgo, 2005. 143 p.

FRIEDMANN, J. *Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. En: EURE [En línea] [Fecha de consulta: 15 de agosto de 2010]. Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161. DOI: 10.4067/S0250-71611997007000003.. 0250-7161.

FRIEDMANN, J. y MILLER, J. *The Urban Field.* En: Jornal of the American Planning Association, 31 (4): 312-320, 1965.

GORDON, P. y RICHARDSON, H. *Beyond Polycentricity: the Dispersed Metropolis, Los Angeles 1970-1990.* En: Journal of American Planning Association: 289-295, 1996.

GOTTMANN, J. *Megalopolis: The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States.* MIT Press, New York, 1961.

GREIZBORD, B. Y ALVARADO, B. *La Estructura Polinuclear del Área Metropolitana de la Ciudad de México*. En AGUILAR, A. ed. Procesos Metropolitanos y Grandes Ciudades. Dinámicas recientes en México y otros paises. México, H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura – Universidad Nacional Autónoma de México - Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología – Miguel Ángel Porrúa, 2004, pp: 309-328.

HALL, P. y PAIN, K. *The Policentric Metropolis. Lerning from mega-city regions en Europe.* [2ª ed.] (Vol. 1) Earthscan Publisher & International Institute for Environment and Development, Londres, 2009. 228 p.

HIERNAUX, D. Y CARMONA, M. T. , Dinámicas Metropolitanas y Reestructuración de la Región Centro de México: ¿Hacia la Metápoli?. En VILLARREAL D. et al. Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial. Estudio comparativo México-Francia. México, Universidad Autónoma Metropolitana, 2003, pp: 57-80.

IITJ (Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco) *Atlas de Caminos y Carreteras del Estado de Jalisco* [en línea] [Fecha de consulta: 20 de diciembre de 2011]. Disponible en: < http://iit.app.jalisco.gob.mx/sitios/caruca/index.html>. 2009.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). *Censos Económicos 2009*. (Disco Compacto) INEGI, México, 2010.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE).* (Disco Compacto) INEGI, México, 2011a.

INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). *Censo General de Población y Vivienda 2010*. (Disco Compacto) INEGI, México, 2011b.

KNOX, P. y TAYLOR, P. *World Cities in a World Sistem.* (Vol. 1) Press Sindicate of the University of Cambridge, Cambridge, 1995. 335 p.

LÓPEZ, R. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX.* Universidad de Valencia, Valencia, 1993. 272 p.

MARMOLEJO, C. *et al*. *Polycentrism in the Spanish metropolitan system, an analysis for 7 metro areas.* En: European Congress of the Regional Science Association, (51, 2011, Barcelona, España), Regional Science Association, 2011.

MÉNDEZ, E. *Arquitectura Simulacro.* Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 2009. 268 p.

MIGNOT, D. *Metropolización. El crecimiento fragmentado de las ciudades*. En: PORRÚA, M.A. *Dinamicas Metropolitanas y Estructuración Territorial*. (Vol. 1) Universidad Autónoma Metropolitana, Mexico D. F., 2003, pp: 17-37.

MUÑOZ, F. *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales.* Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2008. 215 p. ISBN: 978-84-252-1873-6.

OLIVARES, A. *Ciudad, centralidad y dinámica urbana: analisis del caso de la ciudad de Guadalajara.* (Tesis Doctoral). Planeamiento Urbano, Ciudad y Medio Ambiente, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria*, España* Guadalajara, 2000. 452 p.

ROCA, J. *La explosión urbana, presente y futuro de las metrópolis.* En: Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales, 141 (2): 501-503, 2004.

ROCA, J. y MOIX, M. *The Interaction Value:Its Scope and Limits as an instrument for Delimiting Urban Systems.* En: Regional Studies, 39: 359-375, 2005.

SASSEN, S. *Tle Global City. New York, London, Tokio.* Princeton University Press, Princeton, 1991. 447 p.

SECRETARIA de Turismo de Jalisco. *Anuario 2010.* Secretaria de Turismo de Jalisco, Guadalajara, 2011. 365 p.

SEDESOL *et al*. *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2005.* Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, Ciudad de México, 2007, 183 p.