

# ACE 16

Electronic offprint

Separata electrónica

## REGIONES URBANAS TURÍSTICAS COSTERAS: CONCEPTUALIZACIÓN Y RESULTADOS PRELIMINARES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO DE ANÁLISIS

ADRIANA INÉS OLIVARES GONZÁLEZ

MARCO F. DE PAOLINI

ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno [en línea]. 2011, Año 6, núm. 16 Junio. P. 111-128

---

ISSN: [1886-4805](http://www.issn.org/1886-4805)

Website access: [http://www-cpsv.upc.es/ace/Articles\\_n16/articles\\_pdf/ACE\\_16\\_SE\\_22.pdf](http://www-cpsv.upc.es/ace/Articles_n16/articles_pdf/ACE_16_SE_22.pdf)

UPCommons Access: <http://hdl.handle.net/2099/10534>

ACE

Architecture, City, and Environment

Arquitectura, Ciudad y Entorno

C

## TOURISTIC COASTAL URBAN REGIONS: CONCEPTUALIZATION AND FIRST RESULTS FOR THE CONSTRUCTION OF AN ANALYSIS MODEL

**OLIVARES GONZÁLEZ, Adriana Inés<sup>1</sup>**  
**DE PAOLINI, Marco F.**

**First received:** 6-10-2010

**Final version:** 14-6-2011

**Key words:** Urban region, polycentrism, coastal cities, globalization.

### Abstract

The economic strategies implemented in Mexico since the 80s as a result of the decline of Fordism, the globalization of the economy and technological development, detonated a set of urban processes that led to the formation of the urban region. This new spatial model, which had been already recognized in England and United States since the 1960s, has manifested itself in Mexican cities of greater size and importance.

In this paper we provide an initial review of the most significant and recent scientific contributions about urban regions. Based on them, we propose an analysis model that enables the definition their most significant processes, in particular touristic coastal urban regions, taking as a case study the region of Puerto Vallarta and Bahía de Banderas, in the Mexican states of Jalisco and Nayarit.

Since this is an ongoing research, the results focus on the application of two criteria used to define the urban region and its most significant processes, which must be reviewed with the results of fieldwork.

In this preliminary analysis, distance and travel time from the core were the two indicators considered for defining the study area. The resulting Urban Region counts a total of more than 363,000 inhabitants, according to data from the National Institute of Statistics and Geography (INEGI, 2006), and includes the city of Puerto Vallarta as well as 228 smaller cities, 13 of which have between 2.500 and 10.000 inhabitants and only 3 have a population between 10.000 and 24.000 inhabitants.

We also propose a table with a set of relevant processes and their variables which, according to cited authors, define the urban region (under the conceptual name proposed by each one).

---

<sup>1</sup> **Adriana Inés Olivares González:** Profesora Investigadora Titular del Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño, Universidad de Guadalajara. Calzada Independencia Norte 5075, Colonia Huentitán el Bajo, Guadalajara, Jalisco, México. Email de contacto: olivares.adriana@gmail.com

## REGIONES URBANAS TURÍSTICAS COSTERAS: CONCEPTUALIZACIÓN Y RESULTADOS PRELIMINARES PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MODELO DE ANÁLISIS.

**OLIVARES GONZÁLEZ, Adriana Inés<sup>2</sup>**  
**DE PAOLINI, Marco F.**

**Remisión inicial:** 6-10-2010

**Remisión definitiva:** 14-6-2011

**Palabras Clave:** Región urbana, poli-centralidad, ciudades costeras, globalización.

### Resumen

A partir de los años 80 como resultado de la caída del fordismo y la globalización de la economía y el desarrollo tecnológico, se aplicaron en México un conjunto de estrategias que en el ámbito urbano detonaron procesos que dieron lugar a la formación de la *región urbana*, un modelo espacial que se ha manifestado en las ciudades de mayor dimensión e importancia del país, que sin embargo ya había sido reconocido en determinadas ciudades anglosajonas desde los años 60.

En este artículo se pretende establecer un primer acercamiento a las aportaciones científicas pioneras y recientes más significativas en la definición y análisis de las regiones urbanas, y con base en éstas proponer un modelo de análisis específicamente para las sustentadas en el turismo de sol y playa, tomando como caso de estudio la región de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, en los estados de Jalisco y Nayarit en México.

Ya que esta es una investigación en proceso, los resultados se centran en la aplicación de dos criterios de delimitación de la región urbana y en la definición de los procesos más significativos, mismos que deberán ser revisados con los resultados del trabajo de campo.

Respecto de la delimitación de la región urbana se consideraron para este análisis preliminar la distancia y el tiempo de recorrido desde el núcleo central como indicadores para la definición del área de estudio. Resultó así una delimitación inicial de la región urbana formada por la ciudad de Puerto Vallarta y 228 localidades habitadas, de las cuales 13 tienen entre 2.500 y 10.000 habitantes y solo 3 cuentan con una población entre 10.000 y 24.000 habitantes; alcanzando un total de más de 363.000 habitantes según datos del Instituto Nacional de Geografía Estadística e Informática (INEGI, 2006).

En lo que respecta a los procesos significativos se propuso una tabla con un conjunto de procesos y sus respectivas variables, los cuales de acuerdo a los autores citados definen a la región urbana (bajo la denominación conceptual que cada uno propone).

---

<sup>2</sup> **Adriana Inés Olivares González:** Profesora Investigadora Titular del Centro de Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño, Universidad de Guadalajara. Calzada Independencia Norte 5075, Colonia Huentitán el Bajo, Guadalajara, Jalisco, México. Email de contacto: olivares.adriana@gmail.com

## 1. Antecedentes significativos y estudios recientes

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

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

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

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

En 1965, John Friedmann y John Miller en su artículo "The Urban Field", propusieron el concepto de campo-urbano o territorio urbano como una estructura en formación en la ciudad estadounidense, que unificaría las dos realidades físicas existentes hasta ese momento, la primera desarrollada a expensas de la segunda: el núcleo central de las áreas metropolitanas y las periferias inter-metropolitanas que incluían los núcleos urbanos de la región no integrados al área central. El artículo se centraba en proponer una nueva forma de analizar y, por lo tanto, gestionar estas entidades urbanas (Friedmann y Miller, 1965).

La categoría campo-urbano fue sustentada en el criterio de interdependencia, es decir, sustituye la relación dominación-dependencia a partir de la fusión de los centros metropolitanos y de los espacios periféricos no metropolitanos. Los autores caracterizaron el fenómeno a partir de los siguientes procesos: formación de estructuras multipolares interdependientes; descentralización centrífuga de funciones, anteriormente características del área central hacia las periferias, con un radio de influencia que consideraba una distancia equivalente a dos horas de conducción desde el centro metropolitano; concentración de población de alrededor de un millón de habitantes en cuya ciudad central se consideraban alrededor de 300.000 habitantes; formación de una amplia oferta de formas de vida y paisajes. Todo ello perfilaba hacia una tendencia de desdibujar los límites entre campo y ciudad.

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

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

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

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

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

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

La primera aportación es la categoría mega-ciudad región policéntrica, como un fenómeno emergente, caracterizado por la existencia de una estructura urbana policentral, organizada como una unidad funcional, y por la descentralización de personas y funciones desde una

ciudad central hacia nodos urbanos nuevos y viejos adyacentes. Los autores hacen uso de la categoría regiones urbanas funcionales (en adelante FUR, por su siglas en inglés) que tomaron como criterio inicial de delimitación, para hacer referencia al área donde se observaban los flujos de personas e información más densos. El estudio se sustenta en cuatro fundamentos básicos: 1) la noción de jerarquía global de ciudades (Friedmann, 1997) o ciudad global (Sassen, 1991), 2) la noción de red global de ciudades (Taylor 2001, 2004<sup>a</sup> citado en Hall y Pain, 2006), 3) el reconocimiento de las ciudades región globales, 4) el espacio de los flujos de Castells y Borja (Castells, 1996; Borja y Castells, 1997).

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

López de Lucio, en su libro “Ciudad y Urbanismo” de finales del Siglo XX (1993), propuso un interesante análisis sobre el desarrollo de la ciudad occidental, particularmente la europea, desde de los años 70 y 80, en la que hace una caracterización del modelo espacial de los años 90 retomando el concepto de región urbana, en el que destaca dos elementos esenciales: el policentrismo y el crecimiento generalizado de las ciudades. Según este autor, la sociedad urbano-industrial suburbanizada, que surge del modelo anglosajón, se exporta al resto de las sociedades del mundo occidental, modificando el modelo espacial del área metropolitana en su concepción tradicional al de región urbana, que ejemplifica con casos europeos en el Rin-Ruhr alemán, el Randstadt holandés y la Lombardía italiana. A diferencia de otros autores, López de Lucio no plantea la existencia de una ciudad principal como ciudad global, sino que expone la existencia de diversas ciudades, con sus periferias, entre los cuales existen relaciones jerárquicas.

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

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

A partir del análisis del caso de Paris, Dominique Mignot (2003) define como metropolización el modelo actual de urbanización de las ciudades, resultado de los fenómenos de concentración y de expansión urbana. La metrópoli es entendida por Mignot como el nodo integrado a alguna de las tres escalas de red que propone Camagni (1993 en Mignot, 2003): red de ciudades mundiales; red de ciudades nacionales; red de ciudades regionales especializadas. Establece los siguientes procesos:

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

Hay que destacar que el grupo de autores anteriormente analizados parten de realidades que no necesariamente corresponden con los procesos observados en México, por lo que serán tomados como referencia para la aproximación inicial a la construcción de un marco analítico para el estudio de la región urbana turística, con necesarias modificaciones futuras, de acuerdo a las coyunturas que vaya planteando la investigación.

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



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

De las tendencias generales que De Mattos observa sobre la dinámica y estructura del territorio destacan los siguientes aspectos: a) la ganancia como variable principal para la ubicación sectorial y territorial de las inversiones significativas; b) pérdida de raíces sectoriales y/o territoriales (regionales o locales); c) por lo tanto, pérdida de las atribuciones regionales, provinciales y locales para el manejo endógeno de su procesos de acumulación y crecimiento. En conclusión y como consecuencia de esto plantea que “la producción del territorio ha quedado en manos del capital privado, actuando según las indicaciones de un mercado escasamente regulado” (De Mattos, 1998:59).

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

Daniel Hiernaux tiene aportaciones en el mismo sentido de Mattos, es decir, la relación entre globalización y territorio a partir de la cual propone una regionalización de México, producida según el autor a partir del proceso de descentralización –más que descomposición- de la región central del país liderado por la Ciudad de México, conformando los nuevos territorios de neoliberalismo (Hiernaux, 1998). Dentro de las dinámicas regionales hasta el 2003 expone las siguientes, retomando la premisa de centralización con desconcentración:

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

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

“una metápoli es un conjunto de espacios, dentro de los cuales todos o una parte de los habitantes, de las actividades económicas y de los territorios, están integrados en el funcionamiento cotidiano (ordinario) de una metrópoli. Una metápoli constituye generalmente una sola cuenca de empleo, de residencia y de actividades. Los espacios que la componen son



profundamente heterogéneos y no son forzosamente contiguos. Una metápoli comprende por lo menos unos cientos de miles de habitantes” (Hiernaux y Carmona, 2003:61).

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

Respecto de las actividades económicas Hiernaux y Carmona se centran en tres aspectos:

- servicios financieros. La Ciudad de México pasó de ser centro financiero nacional a centro de enlace financiero con el sistema mundial;
- comercio. Las grandes superficies financieras se encuentran en manos de capital extranjero con control desde la Ciudad de México;
- servicios a la producción. Concentración en la Ciudad de México, donde están presentes capitales extranjeros y locales.

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

Aguilar y Alvarado denominan región urbana policéntrica a la “región que contiene un número de ciudades ninguna de las cuales es dominante” (Aguilar y Alvarado, 2004:270), para cuya definición emplean como variables: a) el patrón espacial de empleo y servicios; b) el número y el tamaño de los centros; c) la geografía de los precios del suelo; d) la tipología y la imagen vinculados a la accesibilidad.

## 2. Definición conceptual e Hipótesis

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

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

## 2.1 Hipótesis

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

## 3. Aproximación a la definición de los límites espaciales de la región urbana

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

En su producción más reciente, Friedmann plantea que la delimitación de esta realidad espacial es muy compleja, ya que se encuentra determinada por una amplia tipología de flujos de relación la mayoría de los cuales son económicos, que pueden ser globales o locales. De manera que, retomando el mismo criterio planteado en su artículo de 1965, propone una delimitación definida por el territorio “que se extiende fuera de los centros urbanos, hasta una distancia que puede ser representada por un radio aproximado de viaje de una a dos horas como máximo” (Friedmann, 1997:41).

Hall y Pain retoman la categoría FUR para delimitar lo que denominan mega-ciudad región policéntrica. Las FUR consideran los flujos de personas e información más densos, retomando la categoría de espacio de flujos de Borja y Castells (Borja y Castells, 1997; Castells, 1996).

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

La metodología utilizada para la delimitación espacial de las FUR tiene sus antecedentes en el proyecto *ESPON 1.1.1: Potentials for polycentric development in Europe* (ESPON Monitoring Committee, 2005), en el cual se utiliza la denominación Área Funcional Urbana (en adelante, FUA por sus siglas en inglés). Desde el punto de vista conceptual, la FUA se refiere a un conjunto de asentamientos urbanos agrupados de acuerdo a su orientación funcional para

reflejar las condiciones de operación diaria de las personas, empresas y organizaciones, y su uso como nivel de análisis permite distinguir las condiciones de desarrollo internas a la región urbana de las dinámicas de desarrollo a nivel interregional, nacional e internacional (Antikainen y Vartiainen, citados en ESOPN, 2005). Los criterios empíricos para la delimitación de las FUR han sido generalmente estadísticos y se basan en indicadores como el porcentaje de trabajadores de cada municipio empleados en el área o el tiempo de recorrido desde el núcleo central de la misma.

Algunos ejemplos incluidos en el estudio mencionado son:

- En Francia se identifica un Polo Urbano o grupo de municipios con más de 5.000 puestos de trabajo en su conjunto y todos los asentamientos atraídos por el polo urbano, es decir, aquellos en los cuales más del 40% de la población activa trabaja en el polo o en otro asentamiento del área.
- En Suecia y Finlandia se define un mercado laboral central formado por todo municipio en el que menos del 20% de los residentes trabajan fuera de éste y no hay otro municipio que atraiga más del 7,5% de sus trabajadores. Sucesivamente, se asignan los restantes municipios a las FUA en función de la mayor cantidad de trabajadores pendulares que trabaja en cada una de ellas.
- En Noruega se asignan a un mercado laboral central los asentamientos que distan menos de 30 minutos del núcleo y todos aquellos que distan a menos de 75 minutos en los cuales, por lo menos, el 10% de los trabajadores residentes se traslada diariamente al núcleo central.
- En Dinamarca se utiliza el concepto de *Commuting Area*, en la que el número de residentes que trabajan internamente es por lo menos el doble de los trabajadores pendulares de la misma área.

Dominique Mignot establece la dificultad para identificar los polos de relación interurbana, y después de analizar tres métodos: gradientes de densidad empresarial de Berroir (Berroir, 1996 en Mignot, 2003), la curva de valores hipotecarios y fiscales en función de la distancia hasta el centro de Lacour (Lacour, 1996 en Mignot, 2003) y la estructura de la renta del suelo de Sazaki (Sazaki, 1990 en Mignot, 2003); proponen como método de delimitación la dinámica de implantación de nuevas actividades con el uso de variables como la distribución de actividades, la accesibilidad, la jerarquía del nodo en vinculación con sus relaciones económicas y la distribución socio-espacial urbana.

Tratando de aplicar algunos de estos principios al contexto específico de la Región Urbana de Puerto Vallarta, se aprecia que el núcleo central de la región puede ser considerado a todas luces la cabecera del Municipio de Puerto Vallarta que, por su importancia histórica, el desarrollo de la industria turística y el número de habitantes supera con creces las otras localidades del área. Puerto Vallarta, conjuntamente con los poblados conurbados de Las Juntas e Ixtapa, cuenta con más de 200.000 habitantes (INEGI, 2006) y las actividades económicas directamente relacionadas con la industria turística emplean a más de 16.000 trabajadores formales (INEGI, 2005). En el año 2009 recibió cerca de 3,5 millones de turistas con una derrama económica de más de 11.000 Millones de Pesos (en adelante, MDP) (Secretaría de Turismo del Estado de Jalisco, 2010).

En una caracterización de las localidades más próximas a Puerto Vallarta, puede observarse que Ixtapa es la segunda localidad más poblada del Municipio de Puerto Vallarta, con aproximadamente 24.000 habitantes. Se trata de una localidad urbana ubicada al Norte de la

cabecera municipal y junto con Las Juntas (7.590 hab.) se encuentra conurbada con Puerto Vallarta, por lo que forma parte del núcleo central de la región.

A lo largo de la costa, en dirección Norte, se encuentran una serie de localidades cuyo desarrollo económico está ligado principalmente a la actividad turística, como Nuevo Vallarta, Bucerías, Cruz de Huanacastle, Punta de Mita, Sayulita, San Francisco, Lo de Marcos, Rincón de Guayabitos y La Peñita de Jaltemba. Estas poblaciones se han desarrollado desde el punto de vista turístico aprovechando la cercanía de Puerto Vallarta, pero siguiendo diferentes patrones. Nuevo Vallarta ha sido planeado como sede de hoteles de alto nivel, destinados prevalentemente al turismo extranjero. Bucerías es el más poblado de estos asentamientos (11.000 hab. aproximadamente) y, al igual que el Rincón de Guayabitos y Sayulita, ha diversificado sus funciones ofreciendo tanto viviendas turísticas como hoteles de menor categoría destinados tanto al turismo nacional como internacional. Lo de Marcos, Cruz de Huanacastle y Punta de Mita se han desarrollado hacia una oferta de vivienda turística, destinada a un nivel económico medio en el primer caso y alto en los últimos dos. Una mención aparte merece La Peñita de Jaltemba en donde la oferta turística es reducida.

Los asentamientos ubicados en el municipio de Bahía de Banderas, a lo largo del curso del río Ameca, se han caracterizado principalmente por relacionarse con las actividades agrícolas. Los más importantes son: Valle de Banderas (6.700 hab. aproximadamente), cabecera municipal del Municipio; San Juan de Abajo (9.160 hab. aproximadamente); San José del Valle (7.160 hab.); El Porvenir (4.270 hab.); y San Vicente (7.850 hab.). Estos centros de población serán objeto de estudios más específicos a lo largo de la investigación para analizar sus relaciones a nivel regional y las consecuencias del fenómeno turístico.

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

Debido a la indisponibilidad de datos estadísticos puntuales sobre el desplazamiento de trabajadores pendulares en el área, para este análisis preliminar ha sido considerado en principio la distancia y el tiempo de recorrido desde el núcleo central como indicadores para la definición del área de estudio. Para el análisis preliminar se ha generado un modelo de red de rutas de comunicación y transporte a partir del Atlas de Caminos y Carreteras del Estado de Jalisco (IITJ, 2009), el Conjunto de Datos Vectoriales de la Cartografía topográfica escala 1:50.000 del INEGI, fotointerpretación de imágenes satelitales y observaciones directas de campo. Tratándose de una región turística costera se han incluido las principales rutas marítimas utilizadas en excursiones turísticas a partir de la cabecera municipal de Puerto Vallarta.

Como se muestra en la Figura 1, se ha establecido un criterio inicial de 100 km. de distancia a lo largo de la red de carreteras y rutas de navegación. El área de estudio así definida comprende, además de Puerto Vallarta, un total de 228 localidades habitadas, de las cuales 197 cuentan con menos de 1.000 residentes, 14 tienen entre 1.000 y 2.500 habitantes, 13 entre

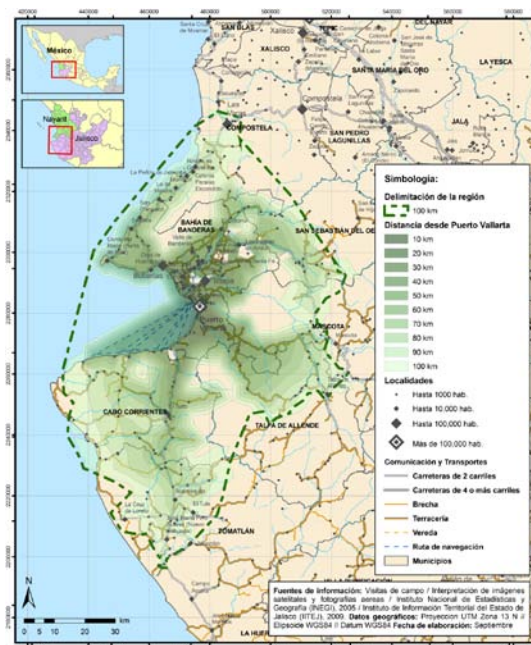
2.500 y 10.000 habitantes, y solo 3 con una población entre 10.000 y 24.000 habitantes; alcanzando un total de más de 363.000 habitantes en la región.

El territorio así delimitado abarca completamente los municipios de Puerto Vallarta, Bahía de Banderas y Cabo Corrientes, y parcialmente los municipios de Compostela y Nay al Norte, San Sebastián del Oeste, Mascota y Talpa de Allende al Este y Tomatlán al Sur. Además de las localidades mencionadas anteriormente, en la región así definida se encuentran incluidos centros de población importantes como Las Varas (12.400 hab. aproximadamente), ubicado en el municipio de Compostela al entronque entre la carretera Federal MEX200 y la carretera estatal que lleva a San Blas.

El pueblo histórico de San Sebastián del Oeste (520 hab. aproximadamente), cabecera del municipio homónimo y de creciente interés turístico, se encuentra también en los límites de la región, así como Talpa de Allende (8.200 hab.), cabecera municipal ubicada en la Sierra Madre Occidental y de importancia nacional para el turismo religioso; El Tuito (2.830 hab. aproximadamente), cabecera municipal de Cabo Corrientes; y Tomatlán (7.900 hab.), prevalentemente dedicado al sector primario.

Juntos a estos centros de población más importantes existe una vasta constelación de pequeños asentamientos rurales, a veces de más difícil acceso. Una mención especial merecen las localidades balnearias costeras de Yelapa, Qumixto y Las Ánimas, metas de excursiones turísticas, generalmente de un solo día, en barco desde Puerto Vallarta y Boca de Tomatlán.

Figura 1. Análisis de distancias en la red de vialidad y transportes de la Región Urbana de Puerto Vallarta, Jalisco y Nayarit, México



Fuente: Elaboración propia a partir del INEGI, el Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco (2009), visitas de campo, interpretación de imágenes satelitales y fotografías aéreas.

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

La Figura 2 muestra el resultado preliminar con la delimitación de la región según los dos criterios mencionados. Utilizando el criterio de 2 horas de recorrido se obtiene una delimitación ligeramente más amplia de la descrita anteriormente, con una población total de casi 380.000 habitantes en la región y un total de 232 localidades habitadas, además de Puerto Vallarta, de las cuales 199 cuentan con menos de 1.000 habitantes, 15 entre 1.000 y 2.500, 15 entre 2.500 y 10.000 y 3 (Ixtapa, Las Varas y Bucería) con una población entre 10.000 y 24.000 habitantes.

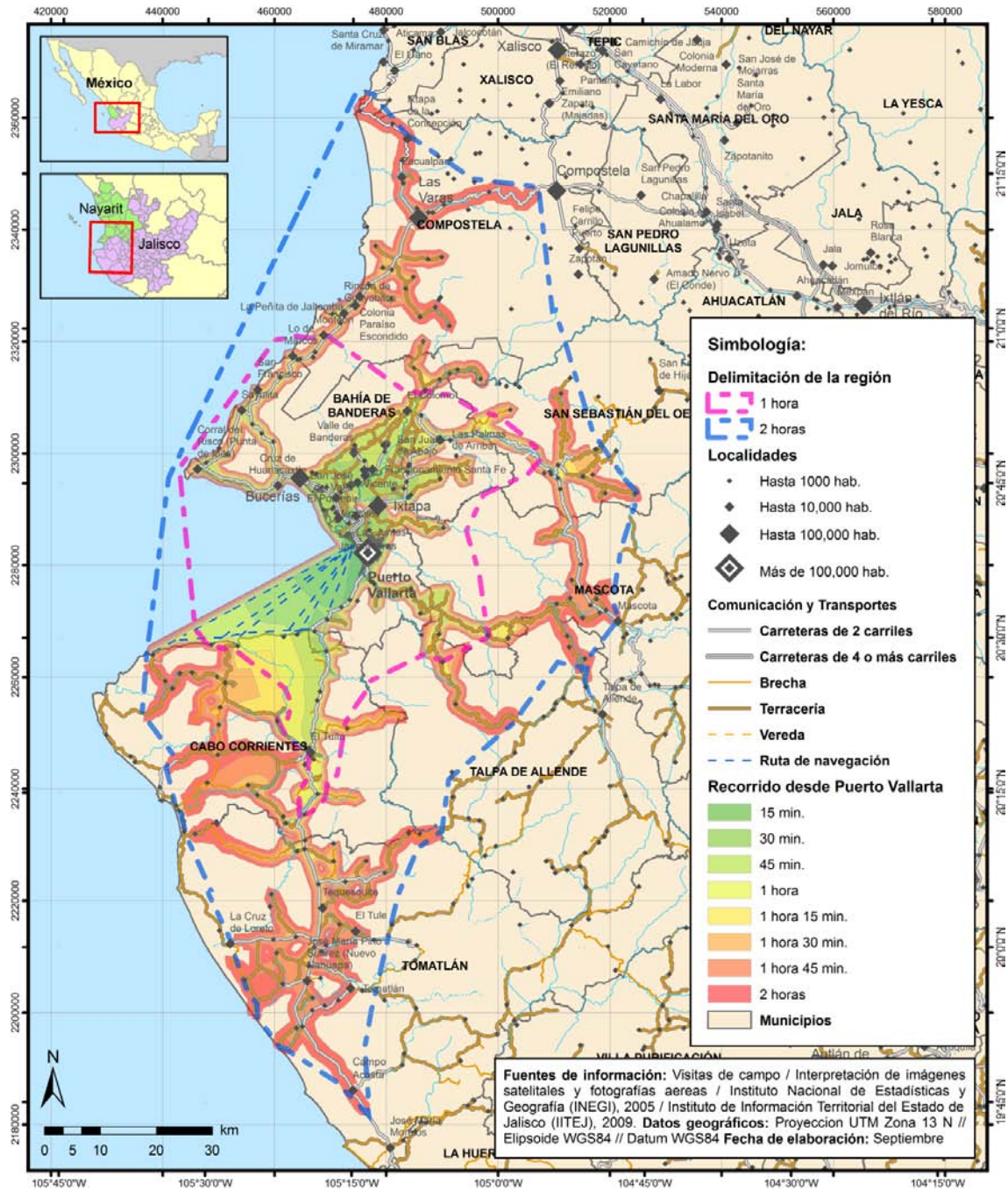
La diferencia más notable respecto de la delimitación anterior es la inclusión del centro de población de Mascota (8.215 hab.) dentro de los límites de la región, gracias a la existencia de la carretera estatal Las Palmas – Mascota, de reciente construcción, que ha permitido reducir los tiempos de acceso desde Puerto Vallarta a las localidades de la Sierra Madre Occidental como San Sebastián del Oeste y Talpa. Estudios más puntuales a lo largo de la investigación deberán verificar la naturaleza y la intensidad de las relaciones y los flujos entre estas localidades y Puerto Vallarta.

Utilizando el criterio más restrictivo de un periodo máximo de recorrido de 60 minutos, la delimitación de la región resulta más reducida, abarcando 89 localidades además de Puerto Vallarta, de las cuales 69 de menos de 1.000 habitantes, 7 entre 1.000 y 2.500, 11 entre 2.500 y 10.000 y 2 (Ixtapa y Bucería) con una población entre 10.000 y 24.000 habitantes, alcanzando un total de alrededor de 301.000 habitantes.

Con este criterio la región de Puerto Vallarta ocuparía el territorio de los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas e interesaría solo parcialmente el municipio de Cabo Corrientes y, de manera marginal, los municipios de San Sebastián del Oeste, Mascota y Talpa de Allende. Quedarían excluidos de esta delimitación los centros de población de Las Varas, San Sebastián del Oeste, Mascota, Talpa de Allende y Tomatlán.



Figura 2. Análisis de tiempos de recorrido a lo largo de la red de vialidad y transportes del la Región Urbana de Puerto Vallarta, Jalisco y Nayarit, México



Fuente: Elaboración propia a partir del INEGI, el Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco (2009), visitas de campo, interpretación de imágenes satelitales y fotografías aéreas.



#### 4. Definición de los procesos y variables clave

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

Tabla 1. Procesos y variables preliminares para definir las regiones urbanas turísticas

Procesos	Variables
Desarrollo de una compleja red de relaciones funcionales entre núcleos urbanos especializados (interurbanas).	Actividades económicas predominantes. Actividades de la administración pública. Equipamientos de nivel regional.
Inmigración.	Crecimiento poblacional. Población inmigrante.
Descenso poblacional de la/s ciudad/es principal/es en favor de otros centros de población.	Población total. Crecimiento poblacional.
Descentralización de funciones antes características del núcleo central original en favor de otros núcleos.	Actividades económicas predominantes. Actividades de la administración pública. Equipamientos de nivel regional.
Fragmentación socio-espacial.	Índice de marginación.
Concentración de una amplia diversidad de servicios avanzados y equipamientos.	Actividades económicas predominantes. Actividades de la administración pública. Equipamientos de nivel regional.
Concentración de modernas infraestructuras de comunicaciones y transportes.	Red de carreteras. Aeropuertos y Puertos. Infraestructuras de telecomunicaciones.
Formación de una estructura territorial policéntrica con jerarquías diversas.	Núcleos de concentración poblacional. Núcleos de concentración de unidades económicas. Red de comunicaciones y transporte.
Crecimiento extensivo y difusión de los límites de las ciudades principales de la red.	Superficie urbanizada. Densidad de población.
Deterioro de las condiciones ecológicas del paisaje	Riesgos ecológicos Contaminación
Aumento de la demanda de los servicios ecosistémicos	Manejo de residuos sólidos Gestión de las aguas residuales Demanda de agua potable
Fragmentación del hábitat natural	Estructura del paisaje ecológico

Fuente: Elaboración propia.

## 5. Consideraciones finales

En México se ha empezado a formar un corpus teórico sobre el análisis de la resultante espacial región urbana, que si bien ha hecho interesantes contribuciones al análisis del fenómeno, las mismas que han sido tomadas como antecedentes de este trabajo, sin embargo se han centrado fundamentalmente en el caso de la ciudad de México y la región centro del país y, recientemente, en Monterrey. En este sentido, se considera que es necesario empezar a analizar otras realidades urbanas no menos complejas, ya que determinados procesos, en otra escala y consecuencias, han empezado a tomar ciertos patrones anteriormente exclusivos de las grandes ciudades. Desde el año 2000 establecimos en un trabajo previo algunos procesos que definían a la ciudad de Guadalajara en México como una ciudad-región policéntrica (Olivares, A., 2000)

En cuanto a la delimitación de la Región Urbana de Puerto Vallarta, se considera oportuno utilizar un primer criterio amplio para la definición de un área de estudio inicial y, sucesivamente, una redefinición de los límites a partir de estudios puntuales que deberán determinar la inclusión o exclusión de los nodos de la red regional en función de la intensidad de los flujos y relaciones descritos a través de las variables mencionadas en el apartado 4.

Particular atención deberá ponerse en considerar algunas localidades importantes ubicadas en el límite del área de estudio, como Las Varas, Mascotas, Talpa de Allende y Tomatlán. Igual atención deberá ponerse en determinar si las pequeñas localidades rurales incluidas en el área de estudio están efectivamente vinculadas a los nodos de la red regional o si al contrario constituyen discontinuidades internas a la misma.

Cabe agregar que considerando que esta es una investigación en proceso, las consideraciones finales aquí planteadas corresponden a los resultados preliminares de trabajo de gabinete que deberán revisarse una vez concluidas las primeras visita de campo.

## Agradecimientos

El presente artículo integra los avances de la investigación "Regiones urbanas turísticas: estudio de las transformaciones de las ciudades costeras a partir de la influencia de la dinámica del turismo en la formación de una estructura territorial poli-céntrica", financiado por el CONACYT bajo la coordinación de la autora y en el que colabora el grupo de investigadores del Cuerpo Académico de la Universidad de Guadalajara "Investigaciones del Medio Ambiente y Ordenación Territorial" (Registro PROMEP UDG-CA11).

## Bibliografía

AGUILAR, A. y ALVARADO, C. *La reestructuración del espacio urbano de la ciudad de México. ¿Hacia la Metrópoli multinodal?*. (Vol. 1). En: AGUILAR, A. (ed) Procesos Metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países. México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2004. Pp: 265-307.

- ASCHER, F. *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. [Traducción de María Hernández]. Madrid, Alianza Editorial S. A., 2004. 93 p.
- BORJA, J. y CASTELLS, M. Local y Global. *La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid, Grupo Santillana de Ediciones S.A de C.V., 1997. 418 p.
- CASTELLS, M. *La Era de la Información*. (Vol. 1). Madrid, Alianza Editorial, 1996. 590 p.
- DE MATTOS, C.A. *Santiago de Chile de cara a la globalización, ¿otra ciudad?*. En: AGUILAR, A. (ed) *Procesos Metropolitanos y Grandes Ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. (Vol. 1). México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2004. Pp: 19-52.
- DE MATTOS, C.A. *Reestructuración, Globalización, Nuevo Poder Económico y Territorio en el Chile de los Noventa*. En: DE MATTOS C. A., HIERNAUX D. y RESTREPO, D. *Globalización y Territorio*. Santiago de Chile, Pontificia Universidad Católica de Chile, Fondo de Cultura Económica Chile S.A., 1998. Pp. 92-119.
- DICKINSON, R.E. *City Region and Regionalism. A Geographical Contribution to Human Ecology*. Londres : Routledge & Kegan Paul, 1947.
- ESPON Monitoring Committee. *ESPON 1.1.1: Potentials for polycentric development in Europe*. Luxemburgo, ESPON, 2005.
- FRIEDMANN, J. *Futuros de la ciudad global. El rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. En: EURE, [en línea]. 1997, vol.23, n.70 [consultado el 15 de agosto de 2010], pp.39-57 Disponible en Internet: <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0250-7161
- FRIEDMANN, J. y MILLER, J. *The Urban Field*. En: Journal of the American Planning Association, 31: 312-320, 1965.
- GOTTMANN, J. *Since Megalopolis*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1990. 294 p.
- HALL, P. y PAIN, K. *The Policentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*. (2ª Ed., Vol. 1). Londres, Earthscan, 2009. 228 p.
- HIERNAUX, D. *Reestructuración económica y cambios territoriales en México. Un balance 1982-1995*. En: DE MATTOS C.A., HIERNAUX, D. y RESTREPO, D. *Globalización y Territorio. Impactos y Perspectivas*. Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998. Pp: 92-119.
- HIERNAUX, D. y CARMONA, M.T. *Dinámicas metropolitanas y reestructuración de la región centro de México: ¿hacia la metápoli?*. En: VILLARREAL, D.R., MIGNOT, D. y HIERNAUX D. *Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial*. (Vol. 1). México D.F., Universidad Autónoma Metropolitana, 2003. Pp: 57-80.

INEGI. *Sistema de Consulta de los Censos Económicos 2004* [en línea]. México, D.F.: Instituto Nacional de Geografía y Estadística [consultado el 7 de septiembre de 2010]. Disponible en Internet:

<<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce1999/saic/default.asp?modelo=SCIAN&censo=2004&s=est&c=11734>>.

INEGI. *II Censo de Población y Vivienda 2005* [en línea]. México, D.F.: Instituto Nacional de Geografía y Estadística, 2006 [consultado el 7 de septiembre de 2010]. Disponible en Internet: <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/cpv2005/Default.aspx>>.

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

IITEJ. *Atlas de Camino y Carreteras del Estado de Jalisco 2009* [en línea]. Guadalajara, Jalisco: Instituto de Información Territorial del Estado de Jalisco, 2009 [consultado el 4 de septiembre de 2010]. Disponible en Internet: <<http://iit.app.jalisco.gob.mx/sitios/caruca/index.html>>.

LÓPEZ DE LUCIO, R. *Ciudad y urbanismo al finales del siglo XX*. Madrid, Instituto Juan Herrera, 1993. 274 p.

MIGNOT, D. *Metropolización. El crecimiento fragmentado de las ciudades. Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial*. En: VILLARREAL, D.R., MIGNOT, D. y HIERNAUX D. *Dinámicas Metropolitanas y Estructuración Territorial*. (Vol. 1). México D. F., Universidad Autónoma Metropolitana, 2003. Pp: 17-37.

OLIVARES, A. *Ciudad, Centralidad y Dinámica Urbana. Análisis del caso de la ciudad de Guadalajara, México*. (Tesis). Master Técnicas y Procesos Gráficos de Arquitectura. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. 452 p.

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

SECRETARIA de Turismo del Estado de Jalisco. *Anuario 2009*. Guadalajara, 2010.