



OBSOLESCENCIA Y VITALIDAD URBANA EN CIUDADES TURÍSTICAS DE LITORAL. PUERTO VALLARTA, JALISCO, MÉXICO

Chavoya Gama, Jorge Ignacio ^{1*}; Rendón Contreras, Héctor Javier ²; Rodríguez Ávalos, Macedonio León ⁴

Remisión inicial: 2019-05-29; **Remisión definitiva:** 2019-09-22; **Publicación:** 2019-12-21

Citación: Chavoya Gama, J. I. *et al.* (2019). Obsolescencia y vitalidad urbana en ciudades turísticas de litoral. Puerto Vallarta, Jalisco, México. En *XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: "Challenges and paradigms of the contemporary city"*: UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8461. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8461>

Resumen

Puerto Vallarta es la segunda ciudad más poblada y de más rápido crecimiento del estado de Jalisco fuera de los municipios que conforman la zona metropolitana de Guadalajara, actualmente conforma una zona metropolitana interestatal con Bahía de Banderas, Nayarit, municipio que presenta el más alto desarrollo y crecimiento del estado de Nayarit según datos de (INEGI 2018) lo que ha propiciado que Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en conjunto sea considerado como el principal destino turístico de sol y playa del litoral del pacífico mexicano y el segundo a nivel nacional después de Can-Cun, en virtud de que a esta zona arriban poco más de seis millones y medio de visitantes al año (Pto. Vta. 4'300,000 aprox, Bahía de Banderas 2'200,000 aprox. SECTUR, 2018) por lo que desde un enfoque territorial y urbanístico se ha constituido como un nodo central para el desarrollo regional que provee de servicios especializados.

En los últimos diez años Puerto Vallarta-Bahía de Banderas como destino turístico han enfrentado una crisis de varias aristas resultante por un lado para Puerto Vallarta del desgaste propio de su ciclo de vida turístico que se ha acentuado con otros factores externos e internos. Y en conjunto con Bahía de Banderas, detectamos que, de las externalidades, destaca la competencia de otras ofertas recreativas y diversificadas consolidadas y emergentes fuera y dentro de México, la crisis económica mundial, la burbuja inmobiliaria, el virus H1N1 y la violencia generalizada en el país. En los aspectos internos, se identifica un modelo económico y urbano que propicia la prevalencia de intereses privados y particulares sobre los colectivos, se observan actuaciones de la administración local en el ejercicio de política pública con resultados negativos, se visualizan áreas tradicionales que experimentan obsolescencia en contraste con otras de llamativa vitalidad, se distinguen señales de un sistema turístico y urbano depredador y extractivo de la economía, así como intereses aislados por renovar y diversificar las opciones lúdicas.

En este trabajo se discuten algunos de los procesos multifactoriales que se han articulado en torno a la conformación de dos áreas urbanas de Puerto Vallarta que se han visto sometidas, una, a procesos de presión inmobiliaria con afanes de revitalización urbana para un creciente mercado de vivienda turística, y otra, que ha tenido grandes inversiones de capital público y que no ha podido desarrollar los atributos para los que fueron planteados en términos de inversión y espacio público, finalmente se abordan y analizan algunos proyectos que suponen un relanzamiento del destino turístico con la finalidad de reinventarse para seguir vigente en el mercado mundial del turismo.

Se suponen dos premisas a discutir en torno de la ciudad turística, la vitalidad urbana como proceso multifactorial que mantiene atractiva y vigorosa una zona de la ciudad, y la obsolescencia urbana como resultado de procesos paralelos y simultáneos con variables diferenciadas en la otra zona de estudio, ambas consideradas como áreas homogéneas separadas por un río pero conectadas por la tradición y las infraestructuras, configuradas por un modelo de turismo donde el sector inmobiliario aparece como el brazo de palanca de desarrollo (donde subyacen procesos de gentrificación), cuyo beneficio para disfrute de la población no se advierte y las políticas públicas locales no han sido suficientemente efectivas para reimpulsar el desarrollo de un sistema turístico maduro que presenta síntomas de estancamiento y gentrificación.

^{1, 2, 3} Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa, División de Ingenierías, * Correo de contacto: jordinaqui@hotmail.com



Abstract

Puerto Vallarta is the second most populous and fastest growing city in the state of Jalisco outside the municipalities that make up the metropolitan area of Guadalajara, currently forming an interstate metropolitan area with Bahía de Banderas, Nayarit, a municipality that has the highest development and Nayarit state growth according to data from (INEGI 2018) which has led Puerto Vallarta and Banderas Bay as a whole to be considered as the main tourist destination of the sun and beach of the Mexican Pacific coast and the second nationally after Can-Cun, by virtue of the fact that a little over six and a half million visitors arrive annually in this area (Pto. Vta. 4'300,000 approx, Banderas Bay 2'200,000 approx. SECTUR, 2018) so from a focus Territorial and urban planning has become a central node for regional development that provides specialized services.

In the last ten years Puerto Vallarta-Bahía de Banderas as a tourist destination have faced a crisis of several edges resulting on the one hand for Puerto Vallarta from the wear and tear of its tourist life cycle that has been accentuated with other external and internal factors. And in conjunction with Bahía de Banderas, we detect that, from externalities, the competition of other recreational and diversified offers consolidated and emerging outside and inside Mexico, the global economic crisis, the housing bubble, the H1N1 virus and the widespread violence in the country. In the internal aspects, an economic and urban model is identified that favors the prevalence of private interests over the groups, local government actions are observed in the exercise of public policy with negative results, traditional areas that experience obsolescence are visualized in contrast to others of striking vitality, there are signs of a predatory and extractive tourist and urban system of the economy, as well as isolated interests for renewing and diversifying recreational options.

This paper discusses the multifactorial processes that have been articulated around the conformation of two urban areas that have been subjected, one to real estate pressure processes with urban revitalization efforts for a growing tourist housing market, and another, which it has had large investments of public capital and they have not been able to develop the attributes for which they were raised in terms of investment, finally some projects that involve a relaunching of the tourist destination are approached and analyzed in order to reinvent themselves to continue in force in the market World Tourism.

Two premises are supposed to be discussed, urban vitality as a multifactorial process that keeps one area of the city attractive and vigorous, and urban obsolescence as a result of parallel processes with differentiated variables in the other study area, both considered as homogeneous areas separated by a river but connected by tradition and infrastructure, configured by a tourism model where the real estate sector appears as the lever of development arm (where gentrification processes underlie), whose benefit for the enjoyment of the population is not noticed and policies Local publics have not been sufficiently effective to boost the development of a mature tourism system that shows symptoms of stagnation and gentrification.

Palabras Clave: Obsolescencia; Gentrificación; Turismo

Key words: Obsolescence; Gentrification; tourism

1. Introducción

Puerto Vallarta es la segunda ciudad más poblada y de más rápido crecimiento del estado de Jalisco fuera de los municipios que conforman la zona metropolitana de Guadalajara, actualmente conforma una zona metropolitana interestatal con Bahía de Banderas, Nayarit, municipio que presenta el más alto desarrollo y crecimiento del estado de Nayarit según datos de (INEGI, 2018) lo que ha propiciado que Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en conjunto sea considerado como el principal destino turístico de sol y playa del litoral del pacífico mexicano y el segundo a nivel nacional después de Can-Cun, en virtud de que a esta zona arriban poco más de seis millones y medio de visitantes al año (Pto. Vta. 4'300,000 aprox, Bahía de Banderas 2'200,000 aprox. SECTUR, 2018) por lo que desde un enfoque territorial y urbanístico se ha constituido como un nodo central para el desarrollo regional que provee servicios especializados. En los últimos diez años Puerto Vallarta-Bahía de Banderas como destino turístico han enfrentado una crisis de varias aristas resultante por un lado para Puerto Vallarta del desgaste propio de su ciclo de vida turístico que se ha acentuado con otros factores externos e internos. Y en conjunto con Bahía de Banderas, detectamos que, de las



externalidades, destaca la competencia de otras ofertas recreativas y diversificadas, consolidadas y emergentes fuera y dentro de México, la crisis económica mundial, la burbuja inmobiliaria, el virus H1N1 y la violencia generalizada en el país. En los aspectos internos, se identifica un modelo económico y urbano que propicia la prevalencia de intereses privados y particulares sobre los colectivos, se observan actuaciones de la administración local en el ejercicio de política pública con resultados negativos, se visualizan áreas tradicionales que experimentan obsolescencia en contraste con otras de llamativa vitalidad, se distinguen señales de un sistema turístico y urbano depredador y extractivo de la economía, así como intereses aislados por renovar y diversificar las opciones lúdicas.

Planteamos el análisis de dos áreas urbanas de Puerto Vallarta que se han visto sometidas, una, a procesos de presión inmobiliaria con afanes de revitalización urbana para un creciente mercado de vivienda turística, y otra, que ha tenido grandes inversiones de capital público y que no ha podido desarrollar los atributos para los que fueron planteados en términos de inversión y espacio público, finalmente se abordan y analizan algunos proyectos que suponen un relanzamiento del destino turístico con la finalidad de reinventarse para seguir vigente en el mercado mundial del turismo.

Se suponen dos premisas a discutir en torno de la ciudad turística, la vitalidad urbana como proceso multifactorial que mantiene atractiva y vigorosa una zona de la ciudad, y la obsolescencia urbana como resultado de procesos paralelos y simultáneos con variables diferenciadas en la otra zona de estudio, ambas consideradas como áreas homogéneas separadas por un río pero conectadas por la tradición y las infraestructuras, configuradas por un modelo de turismo donde el sector inmobiliario aparece como el brazo de palanca de desarrollo (donde subyacen procesos de gentrificación), cuyo beneficio para disfrute de la población no se advierte y las políticas públicas locales no han sido suficientemente efectivas para reimpulsar el desarrollo de un sistema turístico maduro que presenta síntomas de estancamiento y gentrificación.

2. La zona metropolitana turística

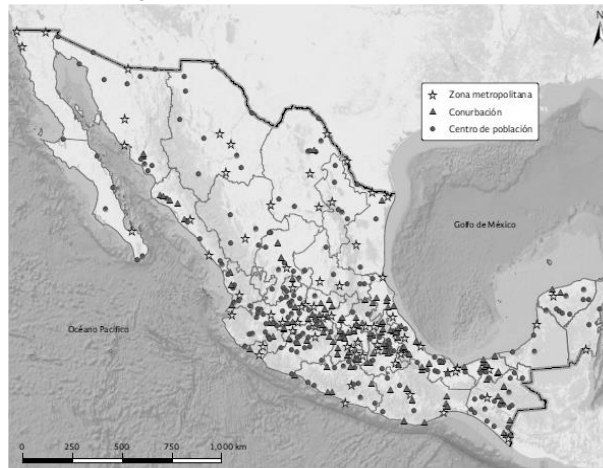
Según Carlos de Mattos, la aglomeración metropolitana en las ciudades de América Latina puede ser observada como una “metamorfosis” estimulada por la nueva fase del desarrollo capitalista, marcada por la informacionalización la revolución técnica de Castells y la globalización. Para el autor, la territorialidad emergente representa un organismo que desborda la mancha urbana original, imponiendo una morfología policéntrica sin fronteras precisas (De Mattos, 2010).

Esta definición destaca los elementos más importantes en la concepción de la metrópoli actual: ante todo, un núcleo central con una fuerte concentración demográfica y laboral, que gradualmente expande su dominio socioeconómico y político hacia una segunda zona, la periferia contigua; reforzando un sistema policéntrico que permite descentralizar funciones del núcleo central. Dos elementos adicionales deben de enfatizarse, la integración de la zona metropolitana por unidades político-administrativas que constituyen la envolvente de la ciudad central; y, la fuerte relación funcional entre las centralidades y el núcleo central.

El sistema urbano nacional reconoce 74 zonas metropolitanas de más de 100,000 habitantes CONAPO (2018), distribuidas en todo el país, entre las que se encuentra la zona metropolitana de bahía de banderas, compuesta por los municipios de Bahía de Banderas-Puerto Vallarta, el

primero localizado en el estado de Nayarit y el segundo en el estado de Jalisco, esta zona desempeña un rol estratégico para la región costa occidente de México, ya que es una de las áreas de desarrollo económico y turístico más importantes a nivel nacional.

Figura 1. Sistema Urbano Nacional



Fuente: CONAPO, 2018.

Un promedio de 400,000 habitantes que pueden llegar a más de 600,000 en temporadas altas con los visitantes, se distribuyen teniendo como referente la zona costera, ya que es a lo largo de ésta donde está la mayor parte de la población. La proyección al año 2025 va de 700,000 a 800,000 habitantes, según los diferentes escenarios, seguirá (de no realizarse cambios), saturando la zona costera, ampliando su densidad hasta llegar a consolidar una megalópolis de más de 60 Km. de largo. (CONAPO, 2019). La Bahía de Banderas, dividida en dos Municipios, y dos estados. Son muy diferentes, no sólo en su geografía y tamaño, ya que Nayarit representa el 1.4% de la superficie total del país frente a Jalisco que tiene un tamaño tres veces mayor ya que representa el 4% de México (IMCO, 2018). Esa diferencia se contrasta al medir los PIB estatales, ya que Jalisco es la cuarta entidad del país con un 7.1% del PIB nacional, frente a Nayarit que tiene uno de los últimos lugares representando el 0.64% del PIB nacional para 2017 (IMCO, 2018).

Figura 2. Plano general de la Bahía de Banderas



Fuente: Elaboración propia 2018.



La asimetría se incrementa al medir la competitividad estatal, ya que Jalisco está en sexto lugar frente a Nayarit que se ubica al final en el lugar número 21, ambos en 2018 (IMCO). Esta gran diferencia de magnitud y capacidades de los Estados se refleja en los dos municipios que conforman la región. Puerto Vallarta es la segunda ciudad más importante del Estado, fuera de la zona metropolitana de Guadalajara. Bahía de Banderas es un Municipio emergente, menos desarrollado que Puerto Vallarta, pero en pleno auge en referencia a la región y mucho más en relación al Estado. Es la capital turística de Nayarit y su principal fuente de ingresos, la Bahía de Banderas es una región asimétrica, entre Municipios con indicadores de alta marginalidad y, otros con niveles de servicios y calidad de vida como los más desarrollados del país.

En esta región, se está experimentando un acelerado proceso de Metropolitización en un esquema que tiende a un sistema policéntrico, debido al emplazamiento y a la estructura territorial y urbana, actualmente se plantea un acuerdo de colaboración y cooperación entre los gobiernos locales que muestran un incipiente interés por generar las estructuras y agencias que permitan acceder a los fondos federales para zonas metropolitanas y así establecer condiciones propicias para el desarrollo económico y la calidad de vida de los habitantes y visitantes de esta región turística metropolitana, y paralelamente se propician esquemas regulatorios que facilitan la inversión mediante licencias y permisos de construcción.

3. El ciclo de vida

La evolución del espacio de destinos turísticos ha sido abordado por diferentes autores, entre los que destacan; el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadefaud (1987) y el concepto de ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980), en concordancia con Butler que describió un modelo para identificar el ciclo de vida de un producto, el cual se ha convertido en una referencia para describir los procesos de evolución de los destinos turísticos y con ello caracterizar la problemática del área de estudio y, a partir de ese entendimiento, se identifican algunas de las principales causas del agotamiento del destino.

Las causas más acusadas entre otras se refieren a la estacionalidad de la demanda, deterioro y baja calidad de los servicios turísticos, las variaciones de la demanda, los efectos de la competencia; tanto interna como externa; la recomposición de la estructura de alojamiento, la crisis del modelo hotelero, la aparición de los desarrollos habitacionales, el “todo incluido”, el tiempo compartido, la segundas residencias, los impactos ambientales; la percepción, actitud y comportamiento de la población local sobre los beneficios del turismo, los indicadores de sustentabilidad, el deterioro ambiental y la pérdida de competitividad, todos ellos relacionados con la ocupación del territorio.

Lo que ha llevado a plantear la necesidad de una reingeniería del destino, considerado como un destino maduro, inmerso en una etapa de estancamiento, que debe de adaptarse a la demanda cada vez más informada y exigente, desarrollando nuevos modos de consumo y de gasto, más y mejores atractivos, diversificación de la oferta de servicios, mejor utilización de los espacios. Retomando el concepto acuñado por Butler, de “ciclo de vida del producto”, la venta inicia de manera lenta para experimentar con el tiempo un crecimiento más rápido, una estabilidad y finalmente una declinación. Considerando que Puerto Vallarta está catalogada como un destino turístico maduro y que su modelo se encuentra en el periodo de estancamiento o declinación, en virtud de que ha transitado por las etapas que a continuación se mencionan:

- a) Fase de descubrimiento e inicio. (turismo de elite)
- b) Fase de desarrollo y consolidación del destino. (turismo de masas)
- c) Fase del estancamiento. (pérdida de competitividad y crisis)

La crisis y estancamiento de Puerto Vallarta considerado un destino maduro, es en parte producto de los esfuerzos conjuntos del estado y la iniciativa privada, inmerso como receptor de procesos transnacionales que determinan políticas y rutas mundiales que incluso determinan y posibilitan inversiones, la crisis que ha experimentado el destino, se originó incluso fuera del alcance de las decisiones nacionales ya no se diga locales, la crisis de los mercados financieros globales del 2008 así como la alerta sanitaria por la propagación del virus H1-N1 en el año 2009, pérdida de presencia en los mercados globales del turismo, abaratamiento de la oferta recreativa, la disrupción de *Airbnb*, la promoción de vivienda vertical, la ocupación de más territorio hacia la montaña, etc, colocan al destino ante la disyuntiva de reinventarse para producir una oferta que hoy demanda una nueva generación de viajeros, más informados, más conectados, más exigentes, más apegados a la naturaleza, pero igualmente más invasivos de los valores locales, en medio de estos esfuerzos la iniciativa privada con aprobación de la autoridad de los tres niveles de gobierno, y en un afán renovador mediante licitación pública se logró por un grupo de empresarios locales la adjudicación en concesión de la terminal portuaria marítima, administrada por el gobierno federal, esto significa la transformación a fondo en el mercado de cruceros ya que se está invirtiendo alrededor de 600 millones de pesos para transformar de manera radical el antiguo inmueble y fincar a puerto Vallarta como un puerto de embarque (*home port*) lo que le confiere importancia relevante en el turismo de cruceros.

4. El centro tradicional, un proceso de obsolescencia urbana

El deterioro de las zonas céntricas abarca una diversidad de zonas urbanas céntricas y pericentrales que están experimentando diversos procesos de decadencia física y social. El primer anillo de desarrollo alrededor de las zonas céntricas, que en una época fue una zona residencial de altos ingresos, actualmente alberga una diversidad de servicios que aprovechan su ubicación céntrica (Gutman, 2012). En general, este patrón de desarrollo deja subutilizadas vastas porciones de la ciudad que están excepcionalmente bien ubicadas en relación con los centros tradicionales de actividad y que contienen inversiones en infraestructura y capital físico. Como se ha indicado, el abandono de las zonas céntricas incrementa la necesidad de servicios de transporte, reduciendo la eficiencia funcional de la estructura urbana, y en consecuencia su capacidad para respaldar actividades económicas competitivas. Chavoya (2005).

Figura 3. Imagen mapa del centro tradicional



Fuente: Elaboración propia 2018.



La decadencia de las zonas céntricas sigue patrones generales de obsolescencia funcional física o económica de los edificios y la infraestructura. Las variaciones en la combinación de estos patrones, y de sus interacciones, conduce a marcadas diferencias en el impacto de la decadencia y en el potencial de revitalización de las zonas céntricas, Rojas (2005) establece 3 tipos de obsolescencia.

- i) *Obsolescencia funcional*: La obsolescencia funcional de los edificios, los espacios públicos y el paisaje urbano se produce cuando estas estructuras se tornan inadecuadas para cumplir las funciones para las que fueron diseñados originalmente.
- ii) *Obsolescencia física*: La obsolescencia física se refiere al deterioro de la estructura arquitectónica y urbana, inserción de tipologías arquitectónicas inadecuadas, instalaciones o terminaciones deficientes de los edificios, hasta el punto de tomarlos incapaces de cumplir las funciones para las que fueron construidos.
- iii) *Obsolescencia económica*: Los edificios también pueden verse afectados por la obsolescencia económica. Este tipo de obsolescencia se produce cuando por sus características físicas ya no resulta rentable continuar utilizando un edificio. Estos patrones de obsolescencia vienen acompañados también de problemáticas sociales tales como desventajas formativas, segregación, inseguridad, conflictividad, aspectos legales. La reversión del deterioro que afecta a las zonas céntricas urbanas requiere el liderazgo del sector público.

Por otra parte, se identifican cuatro etapas de deterioro urbano de las zonas céntricas de acuerdo con Rojas (2005) que pueden surgir en forma paralela o de manera secuenciada, no obstante, en menor o mayor grado siempre se encuentran presentes:

- 1) Migración e Inmigración de grupos sociales: si bien siempre hay un grado de segregación social urbana, en que las clases de mayores recursos ocuparon las zonas centrales hasta que mejoraron los sistemas de transporte individual y las tecnologías de servicio, fomentaron la migración de hacia nuevos barrios en búsqueda de una mejor localización; a su vez las familias de menores ingresos intensifica el uso de las áreas abandonadas, sobre utilizando la edificación existente o construyendo edificios habitacionales en la trama consolidada. Provocando, por esta sobrepoblación, problemas de insalubridad y saturación de la infraestructura existente.
- 2) Migración Rural-urbana y extranjera: En los movimientos migratorios de urbanización, el área central es la mayor receptora de esta población. Este fenómeno acentúa el deterioro al provocar mayor sobreutilización de la infraestructura tanto edificatoria como de servicio, ya que está compuesta por personas con muy bajos recursos provenientes de provincias y de países vecinos en búsqueda de mejores oportunidades; provocando subarriendos y procesos de tugurización que deterioran el área.
- 3) Cambio de uso: Debido a la aglomeración de este grupo social en el lugar y el proceso de degradación física que provocan, surgen dos efectos. El primero es una mala imagen urbana relaciona a la calidad de vida y seguridad urbana (desventajas residenciales); y el segundo una depreciación del suelo y de los mercados inmobiliarios. Esto último permite la especulación de los propietarios por la localización de actividades productivas informales, talleres artesanales, industrias, microempresas y actividades terciarias.
- 4) Despoblamiento de las áreas centrales históricas y extensión urbana: como se ha mencionado, las áreas centrales acumulan una población con baja solvencia económica, que venía en búsqueda de oportunidades.

Sin embargo, la experiencia también muestra que los esfuerzos públicos aislados no pueden revertir el proceso. Ello ha llevado a muchas ciudades a promover asociaciones entre los sectores público y privado para revitalizar las zonas céntricas. En Puerto Vallarta se está implementando un marcado proceso de reingeniería que tiene que ver con el ciclo de vida del destino, se están promoviendo acciones y obras cuyo fin ha sido reposicionar el destino en el concierto mundial del turismo, sin embargo algunas obras sobre todo las realizadas en el centro tradicional no han dado el resultado esperado y esto ha venido en detrimento del destino, tres proyectos cruciales que suponían más dinamismo económico y social, han provocado precisamente el efecto contrario, gentrificación, despoblamiento y menor incidencia económica, dichos proyectos son:

- a) El Malecón. Es un paseo y andador lineal que se localiza paralelo al litoral en el Centro Tradicional de Puerto Vallarta. Se construyó en 1925. a partir de un huracán y se reconstruyó en 2002 después del paso del huracán Kenna. En 2011 el gobierno local, apoyado por las administraciones federal y estatal, promovió la rehabilitación del Malecón con el objetivo de regenerar este pasaje urbano. Para ello, se buscó peatonalizar y favorecer el comercio público de restaurantes, bares y terrazas. (fig. 3).
- b) La rehabilitación de la calle Morelos, una de las pocas calles longitudinales que tiene el centro tradicional de Puerto Vallarta, y que con la remodelación del malecón suponía un impulso importante para la economía local y como arteria alimentadora que recogería además los flujos que anteriormente transitaban por el malecón, en esta área con la habilitación de la calle se contempló privilegiar la fisonomía y el tránsito para que se ocuparan los espacios que fueron abandonados por las obras del malecón, sin embargo a la fecha no ha sucedido lo planeado. (fig. 4).
- c) La reubicación de las oficinas de la Presidencia Municipal, como parte del proyecto de actuaciones para mejorar la funcionalidad del centro tradicional, se optó por reubicar las oficinas de las diferentes dependencias municipales que estaban ubicadas y concentradas en el inmueble de la alcaldía, a un edificio moderno lejos del centro, lo que significó una reducción significativa en el flujo de gente que acudía diariamente a trabajar a las oficinas o a realizar algún trámite municipal, esta reubicación propicio que muchos negocios pequeños y medianos que se favorecían de estos flujos de gente, desaparecieran al ya no tener el dinamismo constante que alimentaba esta actividad económica y social, fueron cerrados contribuyendo al proceso de obsolescencia.

Figura 4. Imágenes del malecón



Fuente: Vallarta opina 2012 y archivo propio 2018.

El rediseño del malecón fue planteado para darle un aspecto renovador y continuidad al conectarlo con la isla del río Cuale mediante un puente peatonal mirador, que permitiera la continuidad con el malecón de la zona romántica, con una importante inversión global del gobierno estatal y federal de \$1,200 millones de pesos aproximadamente. Si bien el proyecto

de remodelación del malecón presento una fisonomía diferente, este proyecto se vio seriamente cuestionado por los habitantes y grupos de comerciantes, así como de grupos y asociaciones civiles debido a la poca transparencia del proceso de adjudicación y realización del proyecto (el cual nunca fue presentado como proyecto ejecutivo). Chavoya (2007)

Por otra parte, fue cerrado al tráfico vehicular y permeo entre los ciudadanos la existencia de un profundo proceso de corrupción, que genero desconfianza ante el esfuerzo de la dirección municipal de turismo por concretar dicho proyecto, finalmente la obra se realizó con una marcada división de opiniones entre los habitantes y finco las bases para favorecer la especulación sobre inmuebles que hoy aparecen desocupados y vacíos.

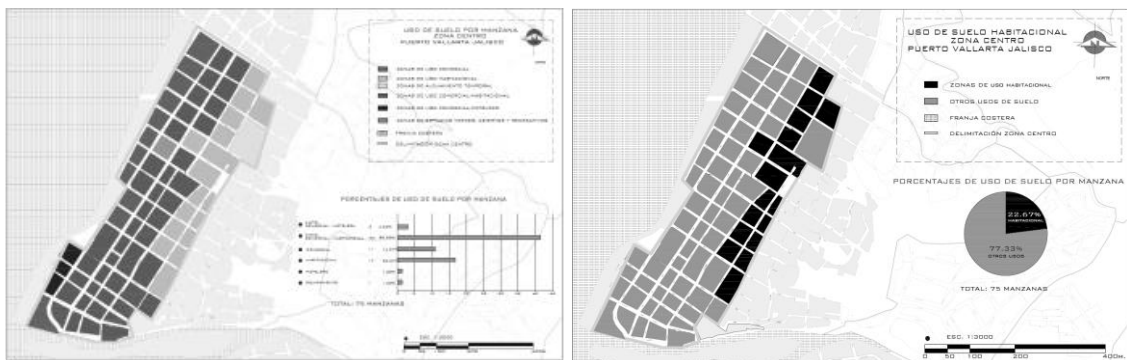
Figura 5. Imágenes de la calle Morelos



Fuente: Vallarta opina 2014 y archivo propio 2018.

El proceso de obsolescencia funcional, ha repercutido con mayor fuerza en los establecimientos, que se ubican sobre la calle Morelos, y Calles aledañas, toda vez que las actuaciones de remodelación cancelaron la sinergia de acudir a esta zona, debido a las molestias que causaron los trabajos desarticulados y mal planeados de construcción tanto del nuevo malecón como de la remodelación de la calle Morelos, los esfuerzos por reimpulsar el centro tradicional con recursos públicos no han resultado como se esperaba.

Figura 6. Mapa de usos de suelo del centro tradicional y uso habitacional



Fuente: elaboración propia 2018.

El centro tradicional de la ciudad, no ha logrado mantenerse como un espacio atractor desde el punto de vista funcional y se encuentra en franca obsolescencia funcional, económica y física esto ha provocado entre otras cosas congestión vial de la zona central, la falta de estrategias de promoción para la inversión en actividades terciarias, escasa presencia de vecinos



habitando las viviendas, carencia de estacionamientos, crisis en comercios y servicios, problemáticas de índole social (prostitución y el tráfico de drogas), entre otras, la suma de acciones y omisiones, propician el surgimiento de un proceso de gentrificación cada vez más relevante, no existen estrategias gubernamentales, para apoyar a los comerciantes y residentes originales del lugar, para evitar su continua expulsión de este barrio de la ciudad. los desarrolladores esperan el momento del abordaje para iniciar con los proyectos edificatorios con la posible pérdida paulatina el paisaje urbano en donde todavía es común encontrar arquitectura popular de más de 150 años de permanencia, conformando lo que E. Nathan Rogers define como las “pre-existencias ambientales”, por el momento hay una tensa calma pero se sabe de manera extraoficial (colegios de arquitectos) que cuando menos hay 20 proyectos de torres habitacionales en ciernes, donde se conjugan tres elementos importantes, formas renovadas de financiamiento, un mercado de suelo encarecido y dolarizado y una normatividad laxa en aspectos regulatorios para la edificación.

5. La zona romántica, la otra cara de la moneda; la vitalidad urbana

Siendo Puerto Vallarta un destino maduro y en crisis, es un paso obligado desde diferentes esferas, plantear las estrategias de reingeniería del destino, obligando a redireccionar esfuerzos de promoción, marketing, y sobre todo la creación de nuevos productos que son exigidos por el mercado internacional y nacional, con todo ello, en las dos primeras décadas del nuevo milenio el desarrollo económico proyectado no se ha producido tal y como se esperaba y se ha generalizado el convencimiento de la insostenibilidad a medio y largo plazo del modelo seguido, así como la sensación de falta de perspectivas de futuro se han hecho patentes en la sociedad local, al mismo tiempo que se evidencian las amenazas y los desafíos del deterioro medioambiental y paisajístico, la masificación del espacio turístico, la dificultad de modernización de las instalaciones turísticas, la paulatina pérdida de atractivo, etc. El caso de la zona romántica nos permite visualizar algunos efectos positivos y negativos de un planteamiento y concepción de reinversión del destino.

Tras la fundación de Puerto Vallarta se definió además del centro tradicional, la colonia Emiliano Zapata, al otro lado del río Cuale en el sur de la localidad, que se constituyó como uno de los sitios más populares de recreo para los habitantes, dicho lugar se conoce como la playa de los muertos, localizada al sur del poblado, ambos sitios forman hoy lo que se conoce como la zona romántica. Desde su fundación y con el proceso de consolidación del destino se abrió paso a la construcción de hoteles como el *Marsol*, *Tropicana*, *Delfín* y *Los Arcos*, al mismo tiempo se desarrollaron emprendimientos de vivienda turística, este proceso de ocupación intensiva del territorio favoreció también el florecimiento de restaurantes y comercios que complementaron la vocación del destino. Lo cual atrajo de manera importante a la comunidad extranjera LGBT, y posteriormente a la comunidad local.

Dentro de los procesos mundiales de urbanización, destaca el incremento de espacios urbanos de segregación social y discriminatorios hacia los grupos sociales minoritarios. Incluso ha aparecido el término aporofobia como elemento discriminatorio hacia la pobreza. Actualmente, la zona romántica es considerada como uno de los enclaves gay's más famosos de México, con amplio reconocimiento internacional. La articulación de múltiples actividades, en torno al segmento LGBT, le confiere un dinamismo notable que hace de esta una de las zonas más atractivas de la ciudad.

Sin embargo, este segmento de alto poder adquisitivo no es el único segmento que está transformando la zona, desarrolladores e inversionistas nacionales y extranjeros están promoviendo desarrollos habitacionales de alta plusvalía y exclusividad, con características de vivienda secundaria o turística, lo que ha propiciado una fuerte presión urbana hacia los antiguos propietarios visibilizando procesos de gentrificación y generando procesos de urbanización de enclave. Entendiendo la gentrificación como “La transformación de un área de clase trabajadora de la ciudad en una zona de clase media o alta, para su uso residencial o comercial. Tiene lugar en áreas urbanas en las que una desinversión previa en infraestructura ha generado vecindarios cuya renovación puede resultar muy lucrativa” (Sequera 2015).

Coincidimos con la concepción de un enfoque economicista basado en la diferencia de renta o Rent Gap, en el cual la gentrificación depende de ciclos previos de devaluación o desinversión del suelo que garanticen la rentabilidad de la (re)inversión posterior (Smith 2012) (López-Morales 2013). La demanda residencial de proyectos renovados en el área responde a grupos elitistas que, debido al alto precio de las propiedades, están fomentando la nueva generación de enclaves dentro de la ciudad, si bien en otras épocas lo tuvo, al tener cerros habitados por distintos grupos de emigrantes, hoy los nuevos enclaves están formando una evidente segregación urbana. Si bien, la segregación es inherente a los procesos de urbanización, la división contribuye a la preservación de comunidades como la LGBT, en donde la formación de enclaves juega un papel efectivo para el resguardo físico de los integrantes y en la construcción de identidades colectivas (Sabatini, 2006).

Jacobs (2011) planteo que los nuevos barrios urbanos incluso aquellos que al menos intentan adherirse a sus principios a menudo se sienten fríos y estériles, ellos simplemente no pueden replicar la intrincada red de relaciones que le dan vitalidad y dinamismo a otros barrios, estos se desarrollan con el tiempo y en múltiples escalas, incluso pequeñas. Es precisamente estas escalas más pequeñas, de hecho, las que dan a nuestros mejores vecindarios el alma; desafortunadamente, cuando hay construcciones nuevas, la tiendita y el carnicero no son viables económicamente. Por ello es que diversos barrios están siempre en riesgo de convertirse en víctimas de su propio éxito, porque los recién llegados invariablemente alteran las características que hacen que el barrio sea atractivo para ellos en primer lugar, lo que da lugar a procesos de gentrificación al principio muy discretos, pero que con el tiempo se vuelven manifiestos y agresivos, hoy en día esto parece obvio y evidente.

Figura 7. Mapa de usos de suelo, zona romántica y localización de nuevos edificios habitacionales



Fuente: elaboración propia 2018

Finalmente, la zona romántica está experimentando un proceso de renovación urbana en términos de inversión reciente en vivienda turística de segunda residencia, que está proliferando con virulencia en prácticamente todas las áreas de la ciudad, sobre todo en las localizadas con fuerte centralidad, pero en un formato de vivienda vertical en condominio de alta plusvalía y para sectores económicamente fuertes, nacionales y extranjeros, esto aun cuando hay evidencia en la práctica, de un urbanismo de enclave, donde subyacen procesos evidentes de exclusión y gentrificación, Jalisco recibió en 2018, en inversión extranjera directa de poco más de 843 millones de dólares de los cuales más del 7% fue destinado a la construcción y servicios inmobiliarios, lo que se traduce en poco más de 1,200 millones de pesos según datos de la secretaria de economía (SE 2019) además de la inversión extranjera el capital privado en Jalisco invirtió en ese mismo periodo 10,300 millones de pesos en el rubro de edificación, según datos de la Cámara mexicana de industria de la construcción (CMIC 2019) esto nos permite dimensionar la capacidad transformadora del sector inmobiliario, que está actuando con mucha eficacia en esta zona, aprovechando las condiciones para explotar un modelo extractivo, ya que hasta la fecha no hay para esa área, instrumentos de captura de plusvalía, lo que ha favorecido que puedan modificar a conveniencia el instrumento normativo.

Figura 8. Imágenes de la zona romántica y nuevos edificios de departamentos



Fuente: Archivo propio 2018.

Por otra parte y en contraste a este proceso, ha proliferado la mixtura de usos, lo que le imprime a la zona una dinámica y ritmo cotidiano de fuerte vitalidad, el espacio urbano aun cuando se ha visto invadido por edificios de vivienda vertical y los habitantes de esos edificios son estacionales, los empresarios y comerciantes locales perciben que su entorno ha mejorado notablemente, hay trabajo y actividad comercial, por lo que se supone cuando menos en la percepción de la gente, un efecto contrario a los procesos de gentrificación y de enclave, que aun cuando sucede, los que acuden, comercian, trabajan y viven ahí no lo consideran como un proceso nocivo.

Tabla 1. Nuevos edificios de departamentos en la zona romántica

No.	Nombre	Ubicación	Niveles	No. de viviendas
1	Pier 57	Francisca Rodríguez y Pino Suárez	-Sótano. -7 niveles, -Terraza	66 unidades
2	Nayri Life & Spa	Calle Manuel M. Diéguez	-7 niveles, -Terraza	65 unidades
3	Pacífica	Calle Manuel M. Diéguez	-8 niveles, -Terraza	40 unidades
4	Oceana	Calle Manuel M. Diéguez	-7 Niveles, -Terraza	30 unidades
5	V399	Calle Ignacio L. Vallarta	-Sótano, -6 niveles, -Terraza	55 unidades
6	Loft 268	Calle Venustiano Carranza	-7 niveles, -Terraza	64 unidades
7	Zenith	Calle Venustiano Carranza	-7 niveles, -Terraza	46 unidades
8	Pavilion	Calle Venustiano Carranza	-7 niveles, -Terraza	61 unidades
9	The Park	Calle Lázaro Cárdenas	-7 niveles, -Terraza	64 unidades
10	Rincon de Almas	Calle Aquiles Serdán	-7 niveles, -Terraza	38 unidades
Total			8 niv. prom.	529 unidades

Fuente: Elaboración propia 2018.



6. Conclusiones

La zona metropolitana de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas, se ha convertido en la más importante y dinámica de la costa del pacífico mexicano, su configuración policéntrica y su condición de región turística le confiere atributos de dinamismo económico y fuerte relación funcional, lo que ha contribuido a que la ciudad de Puerto Vallarta se consolide como el nodo central de la región, ya que provee a la región, servicios especializados, financieros, educativos, comerciales, de salud, gastronómicos y hospedaje, además de contar con el aeropuerto y la terminal marítima.

Por su desarrollo y evolución la ciudad de Puerto Vallarta es considerada como un destino maduro en crisis, esta condición ha orillado a la administración pública y a la iniciativa privada a sumar esfuerzos para plantear estrategias de reingeniería del destino a través de obras que permitan la renovación y el relanzamiento de la ciudad como un destino renovado, diversificado y atractivo, tal es el caso del proyecto de remodelación del malecón, la calle Morelos, la nueva sede de la alcaldía y la remodelación de la terminal marítima.

Desafortunadamente las inversiones realizadas en el malecón y la calle Morelos, no han dado el resultado esperado y han causado un efecto contrario al objetivo inicial por su emplazamiento, como es el caso del centro tradicional, que hoy experimenta un marcado proceso de obsolescencia y gentrificación, producto entre otras cosas de la crisis del destino y de la pésima decisión del gobierno de invertir en la remodelación del malecón y la calle Morelos, aunado a la reubicación de las oficinas de la alcaldía, la obsolescencia urbana es uno de los más novedosos retos que han de afrontar las ciudades en su condición contemporánea.

En el extremo opuesto al centro tradicional encontramos una zona romántica vigorosa, de vitalidad manifiesta y en plena expansión vertical, en parte producto de la necesidad de reinventar el destino, y en parte por la potente presión e injerencia que tiene el capital financiero, nacional y extranjero para incidir en la transformación urbanística y arquitectónica de la zona, con lo que se privilegian tres aspectos a saber, un modelo de explotación extractivo, un proceso de gentrificación manifiesto y un proceso de urbanización de enclave, sin embargo ante estos procesos, persiste la idea y percepción de que en la zona no están ocurriendo estos procesos, y si ocurren no son nocivos.

Hay ciudades estáticas, no se mueven, no es el caso de la ciudad de Puerto Vallarta, se ha convertido en un emporio del pacífico mexicano, recién entro en crisis y está tomando medidas al respecto, acciones e inversiones de gobierno, sociedad y de capital privado le apuestan a la reingeniería del destino para recanalizar su dinamismo, por ello, en la parte más sensible de la ciudad se están llevado a cabo procesos simultáneos y característicos de una ciudad viva y contradictoria, asimétrica, que nos obliga a revalorizar los barrios existentes, haciéndolos eficaces, saludables y habitables y que pueden abonar al éxito o fracaso de la ciudad en su futuro presente.

Contribuciones de los autores: Los autores han trabajado el documento de manera conjunta.

Conflicto de Intereses: Los autores declaran que no hay conflicto de intereses.



Bibliografía

- Butler, R. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, *Canadian Geographer*, vol.24, nº 1, págs. 5-12.
- Chadefaud, M. (1987). Los orígenes del turismo en los países de Adour. Del mito al espacio: un ensayo sobre geografía histórica. *Departamento de Geografía y Planificación de la Universidad de Pau*.
- Chavoya, J. I. (2005). El Centro Tradicional de Puerto Vallarta, Rescate y Reposicionamiento Turístico *Universidad de Guadalajara, tesis de Maestría, México*.
- Chavoya, J. I. (2007). Turismo Sustentabilidad y Ciudad; Ciudades Turísticas de Litoral *Artículo Publicado en la memoria del CTV. UdG. CUAAD*.
- CMIC, (2019). Cámara mexicana de la industria de la construcción, *Situación de la Actividad Productiva de la Empresas Constructoras, México*.
- CONAPO. (2018). Consejo nacional de población *Sistema urbano nacional 2018* Gobierno de México.
- CONAPO. (2019). Consejo nacional de población *Proyecciones de población de municipios de México 2015-2030*. Gobierno de México.
- De Mattos, C. (2010). *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*. Quito: OLACCHI / Quito, Distrito Metropolitano.
- Gutman, M. (2012). *Medio ambiente y urbanización, centros históricos y política urbana*. IIED-AL N0. 38, Buenos Aires, Argentina.
- INEGI. (2018). Instituto nacional de estadística, geografía e informática, *Cuadernos estadísticos*. Gobierno de México.
- IMCO. (2018). Instituto Mexicano para la Competitividad, *El estado, los estados ¿y la gente?, índice de competitividad de los estados*. México.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades Americanas*, 6ª. Edición, Madrid, España. Capitán Swing.
- López-Morales, E. (2011). *Gentrification by Ground Rent Dispossession: The Shadows Cast by Large-Scale Urban Renewal in Santiago de Chile*. *International Journal of Urban and Regional Research* 35 (2): 330-357.
- Miossec, J. M. (1977). *Un Modèle de L'Espace Touristique*, *L'Espace Géographique*, v. 6 nº 1.
- SECTUR. (2018). Secretaria de turismo. Datatur, *Compendio estadístico de turismo*. Gobierno federal, México.
- SE. (2019). Secretaria de Economía, *carpeta de información estadística*. Gobierno federal, México.



Sequera, J. (2015). *A 50 años del nacimiento del concepto 'gentrificación'. La mirada anglosajona*. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales 20 (1): 1-23.

Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid, España. Traficantes de Sueños.

Rojas, E. (2005). *Volver al centro. La recuperación de áreas urbanas*. Washington, D.C: Banco Interamericano de Desarrollo,

Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*, BID/Departamento de Desarrollo Sostenible/División de Programas Sociales/CEPAL, Chile.

Vallarta Opina, 2013, periódico local, Puerto Vallarta, México. 16 /10/ de 2013 p. portada.

Vallarta Opina, 2014, periódico local, Puerto Vallarta, México. 30/09/ de 2014 p. portada.