



Sección. Investigación | **Section.** Research | **Seção.** Pesquisa

Artículo revisado por pares académicos.

Obsolescencia y vitalidad urbana en ciudades turísticas de litoral. Caso Puerto Vallarta, Jalisco, México

Jorge Ignacio Chavoya Gama. Magíster en Ciencias para el Desarrollo Sustentable y Turismo y doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad de la Universidad de Guadalajara. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6745-1485>
Correo electrónico: jordinaqui@hotmail.com

Héctor Javier Rendón Contreras. Magíster en Desarrollo Sustentable y Turismo y doctor en Ciencia para el Desarrollo Sustentable de la Universidad de Guadalajara. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5205-1788>
Correo electrónico: hector.rendon@academicos.udg.mx

Julio Cesar Morales Hernández. Licenciado en Ecología Marina y doctor en Ecología y Manejo de Recursos Naturales con orientación en Eventos Hidrometeorológicos y Sistemas de Información Geográfica de la Universidad de Guadalajara. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9932-6945> Correo electrónico: cesarbemarena@gmail.com

Macedonio León Rodríguez Avalos. Magíster en Negocios y Estudios Económicos y doctor en Ciencias para el Desarrollo Sustentable y Turismo de la Universidad de Guadalajara. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4343-8697> Correo electrónico: macedonio.leon@cuc.udg.mx



Recibido: 01 de diciembre de 2020

Aceptado: 17 de marzo de 2021

Publicado: 31 de mayo de 2021

Acceso abierto: Creative Commons: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Conflicto de intereses: el autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Resumen

Las ciudades en el mundo experimentan procesos simultáneos de obsolescencia y vitalidad por su dinamismo e importancia, toda vez que este siglo XXI se caracteriza por su preminencia urbana, en Latinoamérica sobre todo en las ciudades turísticas de litoral se experimentan estos procesos que resignifican la noción de ciudad. En este trabajo se discute el proceso que se ha articulado en torno a la conformación de dos áreas urbanas de la ciudad de Puerto Vallarta que se han visto sometidas, la primera está relacionada con los procesos de presión inmobiliaria con afanes de revitalización urbana para un creciente mercado de vivienda turística, y la segunda, que ha tenido grandes inversiones de capital público y que no ha podido desarrollar los objetivos para los que fueron planteados en términos de inversión, paralelamente se mencionan algunos proyectos cuya finalidad es la reingeniería del destino 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 en la otra zona de estudio.

Palabras clave: obsolescencia, vitalidad, gentrificación, ciclo de vida, turismo.

Obsolescence and Urban Vitality in Coastal Tourist Cities.

The Case of Puerto Vallarta, Jalisco, Mexico

Abstract

The cities in the world experience simultaneous processes of obsolescence and vitality due to their dynamism and importance, since this XXI century is characterized by its urban preeminence, in Latin America, especially in coastal tourist cities, these processes are experienced that resemantize the notion of city. This paper discusses the processes that have been articulated around the conformation of two urban areas of Puerto Vallarta 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 has not been able to develop the targets for which they were raised in terms of investment, at the same time, some projects are mentioned whose purpose is to re-engineer the destination in order to remain in the world tourism market. Two premises are assumed to be discussed around the tourist city, urban vitality as a multifactorial process that maintains an attractive and vigorous area of the city, and urban obsolescence as a result of parallel and simultaneous processes in the other area of study.

Key-words: obsolescence, vitality, gentrification, lifecycle, tourism.

Obsolescência e vitalidade urbana nas cidades turísticas litorâneas. Caso Puerto Vallarta, Jalisco, México

Resumo

As cidades experimentam processos simultâneos de obsolescência e vitalidade por seu dinamismo e importância, uma vez que o século XXI é caracterizado por sua preeminência urbana. Na América Latina, principalmente nas cidades turísticas litorâneas, são experimentados esses processos, que ressignificam a noção de cidade. Neste trabalho, é discutido o processo que vem sendo articulado sobre a conformação de duas áreas urbanas da cidade de Puerto Vallarta, que são vistas submetidas: a primeira está relacionada com os processos de pressão imobiliária com anseio de revitalização urbana para um crescente mercado de moradia turística; a segunda vem recebendo grandes investimentos de capital público e que não vem podendo atingir os objetivos para os quais foram propostos em termos de investimento, paralelamente são mencionados alguns projetos cuja finalidade é a reengenharia do destino para continuar válido no mercado mundial do turismo. Levantam-se duas premissas a discutir sobre a cidade turística, a vitalidade urbana como processo multifatorial que mantém atrativa e vigorosa uma área da cidade e a obsolescência urbana como resultado de processos paralelos e simultâneos na outra área de estudo.

Palavras-chave: obsolescência, vitalidade, gentrificação, ciclo de vida, turismo.

Introducción

Puerto Vallarta está ubicada en la costa occidental del pacífico mexicano, es la segunda ciudad más poblada y de más rápido crecimiento del estado de Jalisco (fuera de los municipios de la zona metropolitana de Guadalajara), actualmente, conforma una zona metropolitana interstatal con Bahía de Banderas, municipio que presenta el más alto desarrollo y crecimiento del estado de Nayarit según datos de Inegi (2018), a Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en conjunto arriban poco más de 6 500 000 de visitantes al año (Pto. Vta. 4 300 000 aprox. y Bahía de Banderas 2 200 000 aprox., Sectur, 2018). Desde un enfoque territorial y urbanístico se ha constituido como un nodo central para el desarrollo regional que provee servicios especializados.

En los últimos quince años, Puerto Vallarta-Bahía de Banderas ha enfrentado una crisis de varias aristas. Por un lado, el desgaste propio de su ciclo de vida turístico, que se ha acentuado con otros factores externos e internos. Se identificó que, de los factores externos se 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. Como aspectos internos se identificaron: un modelo económico y urbano que propicia la prevalencia de intereses particulares sobre los colectivos; se observaron actuaciones de la administración local en el ejercicio de política pública con resultados negativos; se visualizaron áreas tradicionales que experimentan obsolescencia en contraste con otras de llamativa vitalidad; se distinguieron 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, una se ha visto sometida a procesos de presión inmobiliaria con afanes de revitalización, para un creciente mercado de vivienda turística y la otra, que ha tenido grandes

inversiones de capital público, pero que no ha podido desarrollar la reactivación socioeconómica proyectada. Paralelamente se describieron tres proyectos que suponen un relanzamiento del destino turístico, para reinventar Puerto Vallarta y que siga vigente en el mercado mundial del turismo.

Se suponen dos premisas a discutir en torno de la ciudad turística, a). La vitalidad urbana, de acuerdo con Jacobs (2011), pensada como un proceso multifactorial que mantiene atractiva y vigorosa una zona de la ciudad y b). La obsolescencia urbana, de acuerdo con Rojas (2005), como resultado de procesos de deterioro, funcional, físico o económico. Ambas áreas están reconfiguradas por un modelo de turismo, donde el sector inmobiliario aparece como brazo de palanca de desarrollo, cuyos beneficios para de la población no se advierten 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.

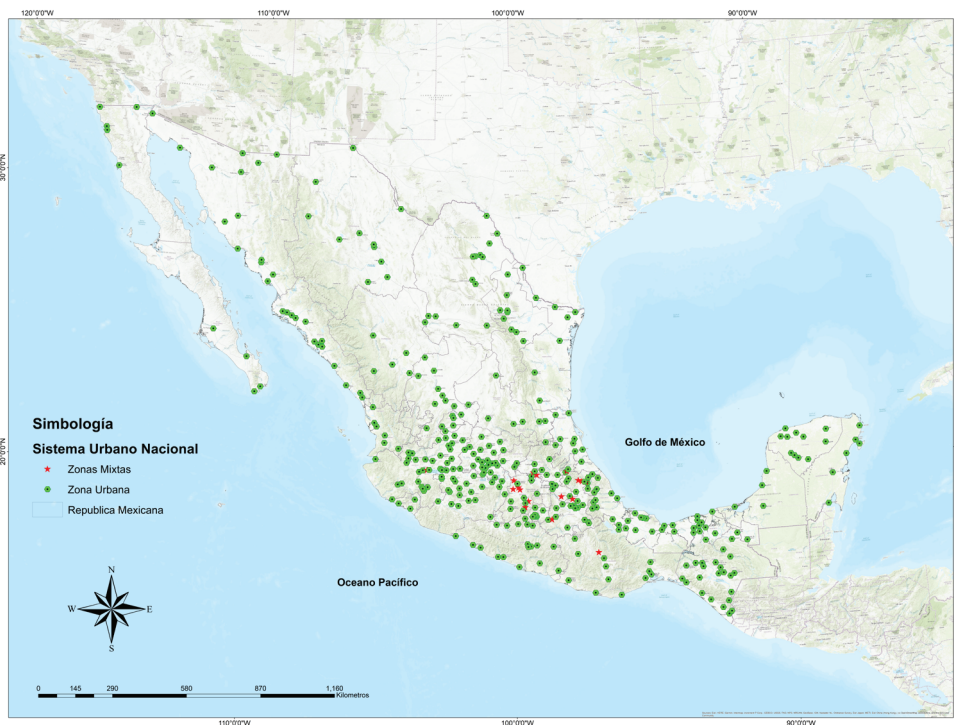
Marco teórico

La zona metropolitana turística

Según De Mattos (2018), 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 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.

En este sentido, para nuestro caso, 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, 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. Elaboración propia con base en Conapo (2018).

Un promedio de 400 000 habitantes (que pueden llegar a más de 600 000 en temporadas altas con los visitantes) se distribuye teniendo como referente la zona costera, ya que es a lo largo de esta donde está la mayor parte de la población (Cesar, 2017). La proyección del 2025 es de 700 000 a 800 000 habitantes, según los diferentes escenarios, la zona costera se seguirá saturando (de no realizarse cambios), ampliando su densidad hasta llegar a consolidar una megalópolis que sature los 60 Km de largo que tiene la bahía (Conapo, 2019).

La Bahía de Banderas está dividida en dos Municipios y dos Estados. Contrasta no solo 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 tuvo el 0.64 % del PIB nacional en 2017 (IMCO 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 (IMCO 2018). En esta región se está experimentando un acelerado proceso de metropolización en un esquema que tiende a un sistema policéntrico, debido al emplazamiento y a la estructura territorial y urbana, recientemente, se firmó un acuerdo de colaboración y cooperación entre los tres niveles de gobierno, que permitirá generar las estructuras para acceder a financiamiento federal y así establecer condiciones propicias para el desarrollo económico y la calidad de vida de los habitantes y visitantes de esta región turística,

Figura 2. Plano general de la Bahía de Banderas



Fuente. Elaboración propia.

paralelamente, se propiciaron esquemas regulatorios que facilitan la inversión mediante licencias y permisos de construcción.

El ciclo de vida

La evolución del espacio de destinos turísticos ha sido abordada por diferentes autores, entre los que destacan; el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadeaud (1987) y el concepto de ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980). Butler describió un modelo para identificar el ciclo de vida de un producto, mismo que se utiliza para describir los procesos de evolución de los destinos turísticos y caracterizar la problemática del área de estudio y a partir de ese entendimiento se identificaron algunas de las principales causas del ciclo de vida del destino.

Las causas más acusadas 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.

Retomando el concepto ciclo de vida del producto, acuñado por Butler, el proceso 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 declinación, se identificaron las siguientes etapas, de acuerdo con un estudio elaborado por el Colegio de Arquitectos de Puerto Vallarta (2015):

- a) *Exclusividad*: periodo comprendido entre 1940 y 1970, caracterizado por la escasa presencia de turistas.
- b) *Masificación temprana*: etapa desarrollada entre 1970 hasta 1980; se adoptó el modelo de sol y playa y comienza la masificación del destino impulsado por la puesta en operación de hoteles de cadena, así como la labor concertada entre líneas aéreas, tour-operadores.
- c) *Masificación en expansión*: este periodo transcurre entre 1980 y 1990; se presentó el mayor crecimiento turístico, urbano y poblacional en Puerto Vallarta.
- d) *Diversificación turística*: etapa contemplada entre 1990 y 2000, se advirtieron signos de desgaste del modelo de sol y playa, experimentándose una desaceleración en el crecimiento y cobra auge el turismo residencial.
- e) *Pérdida de competitividad y crisis*: en esta etapa incidió la crisis de los mercados financieros globales del 2008 así como la alerta sanitaria por la propagación de la Influenza del virus H1-N1 en México en 2009. Se percibe la pérdida de presencia en los escenarios globales del turismo.

La crisis que experimenta la zona de estudio se originó fuera del alcance de las decisiones nacionales, el abaratamiento de la oferta recreativa, la entrada disruptiva de Airbnb, la promoción de vivienda turística, la ocupación de territorio hacia la montaña, etc., factores que colocaron 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 invasivos de los valores locales.

El proceso de obsolescencia urbana

El deterioro de las ciudades abarca una diversidad de zonas urbanas céntricas y pericentrales que están experimentando diversos procesos de decadencia física, económica y social. El primer anillo de desarrollo está alrededor de las zonas céntricas, que en una época fue una zona

residencial de altos ingresos, pero, actualmente, alberga una diversidad de servicios que aprovechan su ubicación céntrica (Gutman, 2016).

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. El abandono de las zonas céntricas incrementa la necesidad de servicios de transporte, reduciendo la eficiencia funcional de la estructura urbana y, consecuentemente, su capacidad para respaldar actividades económicas competitivas (Chavoya, 2005).

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, Rojas (2005) estableció 3 tipos de obsolescencia.

- a) *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.
- b) *Obsolescencia física*: se refiere al deterioro de la estructura arquitectónica y urbana, inserción de tipologías arquitectónicas inadecuadas, instalaciones o terminaciones deficientes de los edificios.
- c) *Obsolescencia económica*: 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.

Por otra parte, se identificaron dos etapas de deterioro urbano de las zonas céntricas de acuerdo con Rojas (2005) que surgen paralelamente o de manera secuenciada, no obstante, en menor o mayor grado siempre se encuentran presentes:

- a) *Cambio de uso*: el proceso de degradación física que provoca la transformación del uso del suelo tiene como efecto la depreciación del suelo y de los mercados inmobiliarios. La fuerte presión por parte de inversionistas, para establecer giros comerciales como discotecas y bares en la zona, propicio la especulación con el aumento del costo de alquiler de inmuebles, impulsando el desplazamiento de usos y actividades productivas, talleres artesanales, microempresas, a otras zonas, restando vitalidad al centro.
- b) *Despoblamiento de las áreas centrales históricas y extensión urbana*: derivado del anterior punto, ante la presión ejercida por el cambio de uso, la vivienda y sus servicios inmediatos fueron desplazados paulatinamente.

Metodología

En términos metodológicos, este trabajo se sustentó como un estudio de caso, correspondiente a dos áreas urbanas homogéneas que han sido receptoras de inversión pública y privada con fines de renovación, que han presentado resultados opuestos.

Se partió de un análisis de observación de campo, el cual proporcionó una base empírica sustancial para poder interpretar y comprender la realidad de los procesos de obsolescencia y vitalidad en ciudades intermedias latinoamericanas.

Se estableció un proceso inductivo-deductivo que nos permitió identificar y caracterizar las categorías de análisis del problema observado dentro del enfoque estructurado del marco teórico, esta investigación se apoyó con técnica cualitativa que consistió en entrevistas a fondo de 10 personajes clave y un cuestionario estructurado que se aplicó a 500 residentes y trabajadores de ambas zonas, estas técnicas se complementaron con la construcción gráfica catastral de las dos zonas de estudio y un levantamiento por lote del uso de suelo y el estado actual de las edificaciones lo que representó un levantamiento de 118 manzanas y 2050 lotes. Esto nos permitió contrastar el comportamiento opuesto entre las dos áreas de estudio.

Resultados

El centro tradicional, obsolescencia urbana

El 12 de diciembre de 1851 se fundó la ciudad (Munguía, 1997). Las actividades primarias, paulatinamente migrarían al turismo en la segunda mitad del siglo xx. Los atributos naturales de litoral y serranía favorecieron la actividad turística, generando un polo de desarrollo regional que detonó el crecimiento demográfico y urbano. La vocación recreativa en Puerto Vallarta contribuyó en la generación de divisas, dinamizando la economía, sin embargo, también incrementó la desigualdad, violencia y trastocó valores culturales.

Puerto Vallarta enfrentó una crisis producto del desgaste en el ciclo de vida, donde factores externos como la competencia de otras ofertas recreativas fuera y dentro de México, la crisis económica mundial y la violencia generalizada en el país, aunada a factores internos como intereses privados que se imponen sobre los colectivos, malas decisiones de política pública, pérdida de competitividad, un sistema turístico depredador de la economía, así como desinterés por renovar las opciones recreativas, exponen el declive de este destino turístico.

Muestra de ello es el centro tradicional, que experimenta un paulatino abandono y proceso de obsolescencia. Ante este proceso, el sector público, en coordinación con los tres niveles de gobierno, tomaron acciones para revitalizar la zona cuya finalidad fue reposicionar el destino en el concierto mundial del turismo, para ello se plantearon tres proyectos que suponían más dinamismo económico y social, sin embargo, factores como la falta de consenso y socialización de los proyectos aunado a procesos nada transparentes de licitación de las obras y la mala planeación de estas así como su prolongación en tiempo y costo provocaron efectos contrarios: gentrificación, despoblamiento y menor incidencia económica, dichos proyectos fueron:

Figura 3. Mapa del centro tradicional



Fuente. Elaboración propia.

- a) Rehabilitación del malecón. Es un paseo y andador lineal que se localiza paralelo al litoral en el centro tradicional de Puerto Vallarta. Se construyó en 1925. 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 (figura 3).
- b) Rehabilitación de la calle Morelos, una de las pocas calles longitudinales que tiene el centro de Puerto Vallarta y que con la remodelación del malecón suponía un impulso importante para la economía local, ya que como arteria alimentadora desahogaría los flujos que anteriormente transitaban por el malecón, en esta área con la habilitación de la calle, se contempló privilegiar la fisonomía urbana y ocupar los espacios que fueron abandonados por las obras del malecón, sin embargo, la deficiente accesibilidad aunada a un exagerado aumento de precio de alquiler de espacios aceleró el proceso de obsolescencia¹ (figura 4).
- c) 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 concentradas en el inmueble de la alcaldía, a un edificio moderno alejado del centro, lo que significó una reducción en el flujo de gente que acudía diariamente a trabajar a las oficinas o a realizar algún trámite municipal, esta reubicación propició que muchos negocios pequeños y medianos desaparecieran, ya que no tenían el dinamismo constante que alimentaba esta actividad económica y social y fueron cerrados contribuyendo al proceso de obsolescencia.

Figura 4. Imágenes del malecón



Fuente. Fotografías de Jorge Ignacio Chavoya Gama.

El rediseño del malecón fue planteado para darle un aspecto renovador y conectarlo con la isla del río Cuale mediante un puente peatonal mirador, que se articula con el malecón de la zona romántica, con una importante inversión global del gobierno estatal y federal de \$1200 millones de pesos aproximadamente. Si bien el proyecto de remodelación del malecón presentó 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, 2015).

Por otra parte, entre los ciudadanos se fortaleció la percepción de un profundo proceso de corrupción, que generó desconfianza ante el esfuerzo de la administración municipal por concretar dicho proyecto, finalmente, la obra se realizó con una marcada división de opiniones entre los habitantes y reforzó la especulación sobre inmuebles que hoy aparecen desocupados y vacíos.

1 Para más información se sugiere consultar el artículo "Que abran el Malecón; empresarios" (Sandoval, 2014).

Figura 5. Imágenes de la calle Morelos



Fuente. Fotografías de Jorge Ignacio Chavoya Gama.

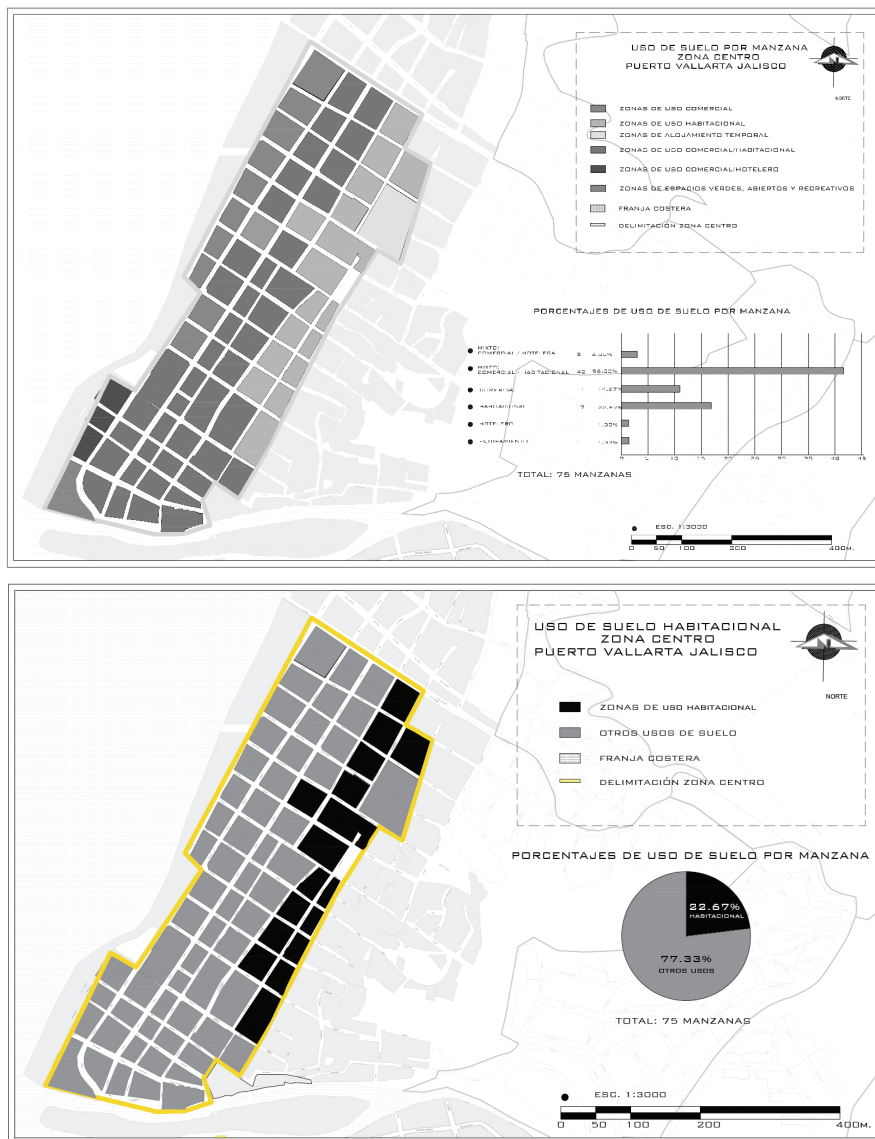
El proceso de obsolescencia ha repercutido con mayor fuerza en las fincas que se ubican sobre la calle Morelos y Calles aledañas, toda vez que las obras cancelaron la sinergia de acudir a esta zona, debido a los cierres que causaron los trabajos desarticulados y mal planeados de construcción tanto del nuevo malecón como de la remodelación de la calle Morelos, así, los esfuerzos por reimpulsar el centro tradicional con recursos públicos no han dado resultados positivos por falta de planeación, transparencia, consenso y comunicación.

Para esta zona se analizaron 63 manzanas que contienen 1114 predios o fincas que arrojaron los siguientes datos. En cuanto a tenencia de la propiedad, el 30 % son propietarios, el 53 % arriendan el inmueble y un 17 % presenta otras modalidades. En cuanto al uso de suelo, se detecta que el 70 % presenta uso comercial o de servicios y apenas el 30 % es habitacional y mixto. En cuanto a predios o fincas en posibilidad de uso o funcionamiento encontramos desocupados un 30 % y abandonados un 7 %.

Por otra parte, seis de los informantes clave aportan datos que sustentan el proceso de obsolescencia y abandono, en resumen, comentaron lo siguiente: a) esquema de arrendamiento costoso e inflexible, b) fortalecimiento de actividades predominantes (antros) y monocultivo turístico, c) deficiente gestión de la movilidad,

tránsito y transporte urbano, d) escasos atractivos para los residentes y vivienda, e) escasos residentes; la mayoría de la tercera edad, f) rechazo social al proyecto de renovación del malecón y cierre del tráfico vehicular, g) mucha inversión económica que no se refleja en el mejoramiento de atractivo y condiciones de vida.

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



Fuente. Elaboración propia.

El centro de la ciudad no ha logrado mantenerse como un espacio atractivo desde el punto de vista funcional, esto ha provocado entre otras cosas, un proceso de obsolescencia y gentrificación cada vez más evidente.

La zona romántica, la otra cara de la moneda: la vitalidad urbana

El caso de la zona romántica nos permite visualizar algunos efectos positivos y negativos de un planteamiento y concepción de reinención 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, actualmente, este se conoce como la zona romántica. Desde su fundación, con el proceso de consolidación del destino, se propició la construcción de hoteles en la zona, al mismo tiempo se desarrollaron emprendimientos de vivienda turística, este proceso de ocupación 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 LGBTIQ+ (Medina, 2017). Entre los procesos mundiales de urbanización se destacó el incremento de espacios urbanos de segregación social y discriminatorios hacia los grupos sociales minoritarios. Actualmente, la zona romántica es considerada como uno de los enclaves gay más famosos de México, con amplio reconocimiento internacional (Medina, 2017).

Los capitales nacionales e internacionales están promoviendo desarrollos habitacionales de alta plusvalía y exclusividad, con características de vivienda secundaria o turística, lo que ha propiciado una fuerte presión urbana sobre propietarios y predios, favoreciendo procesos de gentrificación y urbanización de enclave. De acuerdo con Sequera (2015, p. 12):

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 desinver-

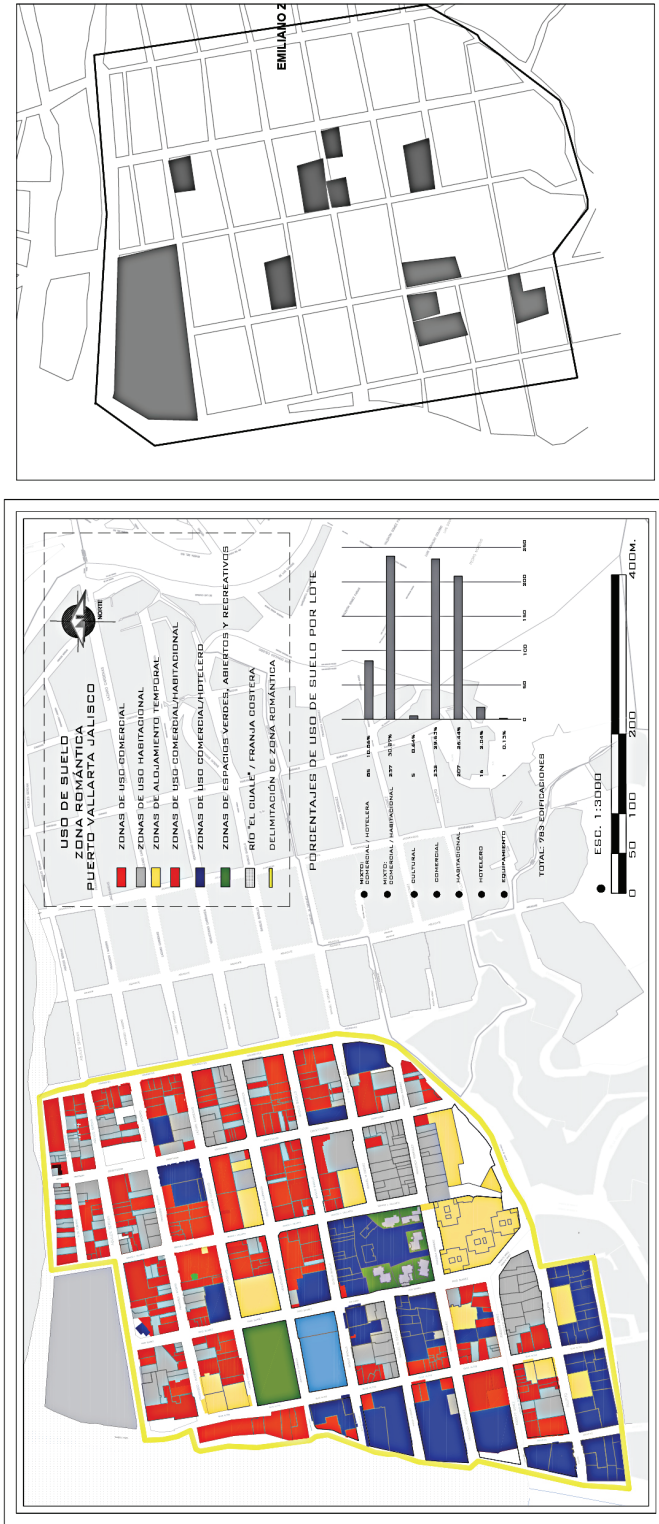
sión previa en infraestructura ha generado vecindarios cuya renovación puede resultar muy lucrativa.

Se detectó un proceso de *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, 2016; López-Morales, 2015). 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, que están formando una evidente segregación urbana (Delgado, 2017). Si bien, la segregación es inherente a los procesos de urbanización, la división contribuye a la preservación de comunidades como la LGBTIQ+, ya que la formación de enclaves juega un papel efectivo para el resguardo físico de los integrantes y en la construcción de identidades colectivas (Sabatini, 2006).

Por otra parte, Jacobs (2011) planteó 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. Precisamente, estas escalas más pequeñas son las que dan a nuestros mejores vecindarios el alma; desafortunadamente, cuando hay construcciones nuevas, la tiendita y la carnicería no son viables económicamente. Por ello, 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.

Se realizó el análisis de 55 manzanas con 936 predios o fincas, lo que nos permitió conocer datos de la evolución de la zona con los siguientes resultados: en cuanto a tenencia de la propiedad, el 67 % son propietarios, el 23 % arriendan el inmueble y un 10 % presenta otras

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



1. Pier 57	2. Nayri Life & Spa	3. Pacifica	4. Oceana	5. V399	6. Loft 268	7. Zenith	8. Pavilion	9. The Park	10. Rincón de Almas
------------	---------------------	-------------	-----------	---------	-------------	-----------	-------------	-------------	---------------------

Fuente. Elaboración propia.

modalidades. En cuanto al uso de suelo, se detecta que el 35 % es de uso comercial o de servicios, 43 % uso hotelero y alojamiento temporal, 22 % es habitacional.

Por otra parte 4 informantes clave aportaron datos que sustentan el proceso de vitalidad, en resumen, comentaron lo siguiente: a) es un buen lugar para vivir, b) es la zona con mayor éxito de Puerto Vallarta, c) hay cambios estéticos, pero básicamente sigue teniendo su misma esencia, d) restringir la cantidad de niveles a construir y e) hay mucha inversión, pero hay que regularla.

Finalmente, la zona romántica está experimentando un proceso de renovación urbana en términos de inversión reciente en vivienda turística de segunda residencia, que se está proliferando con virulencia en, prácticamente, todas las áreas de la ciudad, sobre todo en las localizadas en el centro, en formato de vivienda vertical en condominio de alta plusvalía y para

sectores económicamente fuertes, nacionales y extranjeros se evidenció la práctica de un urbanismo de enclave, donde subyacen procesos de exclusión y gentrificación. En 2018, Jalisco recibió en inversión extranjera directa 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 1200 millones de pesos según datos de la Secretaría de Economía (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 aprovecha las facilidades del modelo extractivista, obteniendo grandes ganancias por la inversión municipal y estatal que subyacen en la infraestructura urbana y favorece a los desarrolladores.

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



Fuente. Fotografías de Jorge Ignacio Chavoya Gama.

Por otra parte, se experimenta 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 suceden, 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

N.º	Nombre	Ubicación	Niveles	N.º 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	Rincón de Almas	Calle Aquiles Serdán	7 niveles, terraza	38 unidades
Total			8 nivel promedio	529 unidades

Fuente. Elaboración propia.

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 servicios especializados, financieros, educativos, comerciales, de salud, gastronómicos y hospedaje, además de contar con el aeropuerto y la terminal marítima.

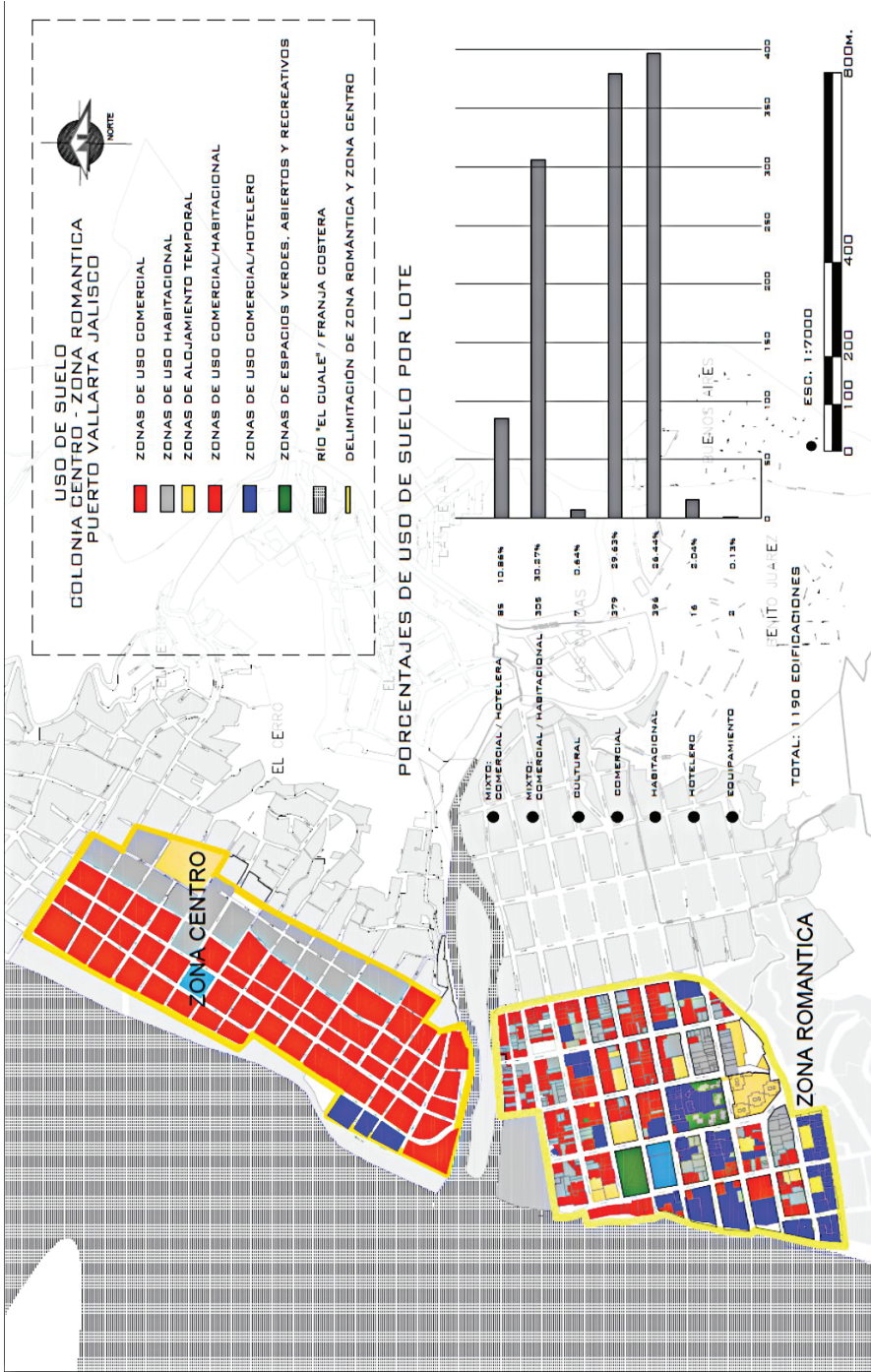
Puerto Vallarta se considera como un destino maduro en proceso de reingeniería, que permitirá su renovación y el relanzamiento, como un destino diversificado y atractivo. Las inversiones públicas realizadas en el centro no han podido revertir el proceso de obsolescencia

urbana que es uno de los más novedosos retos que han de afrontar las ciudades en su condición contemporánea.

La cara opuesta es la 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 nacional y extranjero, con lo que se privilegian tres procesos: un modelo de explotación extractivo, un proceso de gentrificación manifiesto y un proceso de urbanización de enclave.

Puerto Vallarta, recientemente, entró en crisis y está tomando medidas al respecto, planteando reingeniería del destino para reencausar su dinamismo, por ello, es imperativo replantear el modelo de desarrollo por uno más equilibrado, que pueda abonar al éxito de la ciudad y sus habitantes en el presente.

Figura 9. Usos del suelo zona centro y zona romántica



Fuente. Elaboración propia.

Referencias

- Butler, R. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *Canadian Geographer*, 24(1), 5-12.
- Cesar, D. A. (2017). *Capitalismo, sociedad y turismo*. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.
- Chadefaud, M. (1987). *Los orígenes del turismo en los países de Adour. Del mito al espacio: un ensayo sobre geografía histórica*. Francia: Departameto de Geografía y Planificación de la Universidad de Pau y de los países de Aldour.
- Chavoya, J. I. (2005). *El centro tradicional de Puerto Vallarta, rescate y reposicionamiento turístico* (tesis de maestría), Universidad de Guadalajara, México.
- Chavoya, J. I. (2015). El mercado de suelo y su regulación en una ciudad turística de litoral: Puerto Vallarta, Jalisco, México. *ACR. Revista del Colegio de Arquitectura, Diseño y urbanismo*, 2(2).
- Cámara Mexicana de Industria de la Construcción (CMIC) (2019). *Situación de la actividad productiva de las empresas constructoras*. México: autor.
- Colegio de Arquitectos de Puerto Vallarta (2015). *Diagnóstico y recomendaciones para el centro fundacional de puerto Vallarta*. Jalisco: Mimeo.
- Consejo Nacional de Población (Conapo) (2018). *Sistema urbano nacional*. Gobierno de México.
- Consejo Nacional de Población (Conapo) (2019). *Proyecciones de población de municipios de México 2015-2030*. Gobierno de México.
- De Mattos, C. (2018). Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. Quito: Olacchi.
- Delgado, A. y Gómez, M. (2017). El impacto del turismo residencial en Bahía de Banderas. *Estudios Jaliscienses*, (110), 37-51.
- Gutman, M. (2016). Centros históricos y política urbana. *IIED-AL*, 38, Buenos Aires, Argentina.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (Inegi) (2018). *Cuadernos estadísticos*. Gobierno de México.
- Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) (2018) *El Estado, los estados ¿Y la gente?, índice de competitividad de los estados*. México: autor.
- Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades americanas (6°. ed.). Madrid, España: Capitán Swing.
- López-Morales, E. (2015). 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.
- Medina, P. y Rodríguez, R. (2017). Puerto Vallarta y el turismo gay. *Estudios Jaliscienses*, (110), 5-22.
- Miossec, J. M. (1977). Un modèle de l'espace touristique. *L'Espace Géographique*, 6(1), 41-48.
- Munguía, C. (1997). *Panorama histórico de Puerto Vallarta y de la Bahía de Banderas*. Guadalajara: Secretaría de Cultura del Gobierno de Jalisco y el Ayuntamiento de Puerto Vallarta.
- Sandoval, G. (2014, 30 de septiembre). Que abran el Malecón; Empresarios. *Vallarta Opina*.
- Secretaría de Turismo (Sectur) (2018). *Compendio estadístico de turismo*. México: autor.
- Secretaría de Economía (SE) (2019). *Carpetas de información estadística*. México: autor.
- 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. (2016). *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, DC: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Sabatini, F. (2006). La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina. Chile: Departamento de Desarrollo Sostenible, División de Programas Sociales y Cepal.