

POBREZA URBANA, DETERIORO DE LA CIUDAD ACTUAL: EL CASO DE PUERTO VALLARTA

Recibido: 23/03/2015

Aceptado: 08/09/2015

Lorena Alejandra Ramírez Barragán ¹

María Teresa Calzada Cortina ²

Resumen:

Puerto Vallarta es un claro ejemplo de ciudad donde ha prevalecido el interés por brindar una mejor y mayor oferta turística, sobre el de dar respuesta a las necesidades de infraestructura mínimas requeridas por su población, por lo que, el objetivo principal del presente proyecto de investigación ha sido la elaboración de un diagnóstico de la población urbana de pobreza extrema en Puerto Vallarta. La metodología realizada fue mediante prácticas de campo localizando en el polígono el número de hogares, y con base en una muestra aleatoria se seleccionaron las viviendas para la aplicación de encuestas y entrevistas; encontrándose un notable desequilibrio en la planeación y organización de la ciudad; con un alto índice en el surgimiento de asentamientos irregulares, donde en la mayoría de los casos se carece de vialidades pavimentadas, suministro de agua potable, instalaciones de drenaje sanitario, suministro de energía eléctrica, alumbrado público y equipamiento urbano.

Palabras clave:

Crecimiento demográfico, desigualdad social, pobreza urbana.

Abstract:

Puerto Vallarta is a clear example of a city where the interest of bringing a bigger and better touristic offer has prevailed, over answering the minimal infrastructure requirements of its population; therefore, the main objective of this research project was the development of a diagnosis of the urban population in extreme poverty in Puerto Vallarta. The methodology was carried out through field practice locating in the polygon the number of households, and based on a random sample households for the implementation of surveys and interviews they were selected; finding the noticeable imbalance in the planning and organization of the city; with a high rate of appearance of irregular settlements, most of which lack paved roads, access to drinking water, wastewater installations, electrical power supply, street lighting and urban equipment.

Key Words:

Demographic growth, social inequality, urban poverty.

1 Lorena Alejandra RAMÍREZ BARRAGÁN. Mexicana. lorena.ramirez@cuc.udg.mx (322) 22 62 362 Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. Ave. Universidad 203 Delegación Ixtapa C.P. 48280. Puerto Vallarta, Jalisco. México.

2 María Teresa CALZADA CORTINA. Mexicana. rocaarquitectos@gmail.com (322) 22 62 362 Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. Ave. Universidad 203 Delegación Ixtapa C.P. 48280. Puerto Vallarta, Jalisco. México.

1. Introducción

La configuración de la ciudad de Puerto Vallarta resulta compleja debido a que se halla enclavada en la desembocadura de los ríos Cuale y Ameca, lugar donde se originan los primeros asentamientos; su geografía bastante accidentada, resulta ser uno de sus atractivos más singulares gracias al contraste que se crea entre la bahía de Banderas y la Sierra Madre Occidental, estructura montañosa cubierta por vegetación de selva baja, que bordea la zona urbana de la ciudad; encontrándose la llanura fuertemente modificada debido al crecimiento urbano y demográfico disperso de la zona, siendo áreas de uso habitacional principalmente.

Descendiendo hacia el poniente se llega a la planicie costera de Puerto Vallarta, donde se desarrolla en mayor parte la zona hotelera; desde aquí se pueden observar hermosas vistas del mar y sus atardecer, patrimonio natural con gran atractivo para el turismo en general; y es debido a esta principal actividad de la localidad que se percibe un gran impacto en esta zona resultado de las construcciones hoteleras, mismas que se apropian de las ventanas hacia el mar, restringiendo el acceso a los habitantes de la localidad.

Debido al “boom” turístico de varias décadas atrás, Puerto Vallarta es un claro ejemplo de ciudad donde ha

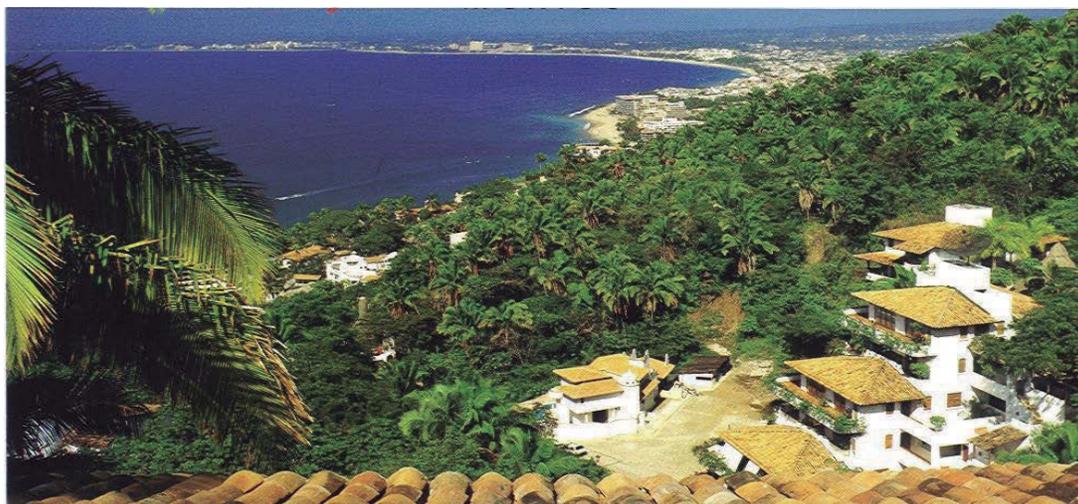
prevalecido el interés por brindar una mejor y mayor oferta turística a los visitantes, sobre el de dar respuesta a las necesidades de infraestructura mínimas requeridas por su población; situación que marca un notable desequilibrio en la planeación y organización de la ciudad, trayendo como consecuencia una pobreza urbana generalizada, resultado de la desintegración en su configuración urbana, social y medio ambiental, así como la creación de vacíos en la lectura de su contexto espacial. (Zepeda, Calzada y Ramírez, 2014).

2. Antecedentes. Crecimiento Demográfico en Puerto Vallarta

Cárdenas Gómez y Rodríguez Bautista, 2012 (citando a Munguía, 1997), señalan que en el año de 1913, el poblado aún llamado Puerto Las Peñas, se conformaba por 90 manzanas correspondiendo a 4,800 habitantes, de los cuales 3,500 se establecieron en el poblado principal y el resto en rancherías aledañas, existiendo un sembrado en el puerto de 485 casas y “cinco o seis calles mal empedradas y solamente dos tenían acera”.

Debido a una siguiente época de bonanza económica, es cuando grupos locales solicitan la denominación de municipio para Puerto Vallarta, consolidándose en el año de 1918, representado con ello un gran cambio en el

FIGURA 1. Viviendas en las Laderas, Puerto Vallarta



Fuente: Elaboración propia.

aspecto administrativo, político y social. (Cárdenas Gómez y Rodríguez Bautista, 2012). En la figura siguiente se muestra el plano de esta localidad, donde ya se le asigna el nombre de Puerto Vallarta, mismo que se encuentra conformado por 24 manzanas, por tanto, se supone fueron re-agrupadas de forma regular, existiendo aún gran territorio para la producción agrícola de tabaco, maíz y frijol; atrayendo para su labor, mano de obra proveniente de poblados próximos tales como Mascota, Talpa y San Sebastián del Oeste.

El siguiente período que representó un gran auge para Puerto Vallarta fue el comprendido entre 1940-1943, donde su principal actividad económica fue el cultivo de plátano, representando gran dinamismo demográfico para la ciudad, pues arribó de nuevo mano de obra proveniente de los municipios cercanos a esta localidad. De acuerdo con Cárdenas Gómez y Rodríguez Bautista (2012), mencionan que con base en el Instituto Nacional de Estadística Geográfica e Informática (INEGI), Puerto Vallarta contaba con 10,471 habitantes y con 86 manzanas respectivamente; de igual forma se lleva a cabo el trazo de las colonias Emiliano Zapata y 5 de Diciembre.

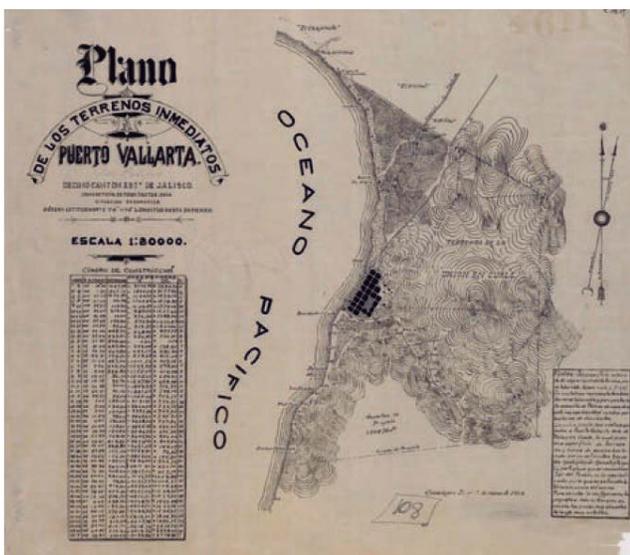
La traza urbana es más o menos regular, ya que se ve condicionada en su crecimiento por la isla del Cuale, la

montaña y el mar que generan una fisonomía más bien alargada con construcciones de adobe y teja importada por los migrantes provenientes de las zonas altas. En esta época adquiere la imagen de un pueblo típico al pie de la montaña con un escenario marino que atrajo posteriormente a la industria del cine y al turismo extranjero. Inicia la vocación predominante de la ciudad de Puerto Vallarta, la actividad turística, seguido a distancia por la actividad comercial y de servicios, esto provoca un crecimiento demográfico acelerado a partir de la filmación de la película “La noche de la iguana”, con los actores Elizabeth Taylor y Richard Burton en 1963, y de la proyección de la misma a nivel nacional e internacional; otro hecho relevante que activó el dinamismo turístico fue la construcción de nueva infraestructura como fueron las vías de comunicación, la carretera de Compostela, el aeropuerto Gustavo Díaz Ordaz, entre otras gestionadas por el Gobernador Francisco Medina Ascencio.

A partir de 1968 continúa un rápido crecimiento poblacional debido a que Puerto Vallarta alcanza el estatus de ciudad, es en este año que se realiza una reunión entre el presidente de la República Mexicana Gustavo Díaz Ordaz y el Presidente de la Nación Estadounidense Richard Nixon, dando un nuevo impulso para su desarrollo. Se realizan obras de gran magnitud, además del aeropuerto diversos hoteles, por lo que se percibe una progresión en la franja turística generando transiciones en su traza urbana, provocando afectaciones sociales, producto del rezago en infraestructura y servicios en comunidades de las zonas periféricas. (Calzada, Ramírez y Macedo, 2013).

Tal como se muestra en el siguiente cuadro, a partir de los 70's, se observa un aumento de la población en 3 veces la cantidad de habitantes y en cada década se duplica o triplica, este crecimiento de población es generado por diferentes factores, uno de ellos la natalidad de la población y otro la migración, atracción que ejerce la actividad económica, directa e indirecta, en donde el movimiento migratorio no solo procede de otros estados del país sino que también proviene del extranjero.

Figura 2. Traza Urbana de Puerto Vallarta, 1920.



Fuente: Universidad de Guadalajara, 2012.

Figura 3. Vista de la Ciudad de Puerto Vallarta, 1920.



Fuente: Universidad de Guadalajara, 2012.

Hacia el año 1973 se extiende la mancha urbana de forma acelerada en dirección a las localidades de El Pitillal, Ixtapa y Las Juntas, contando en el centro de población con 120 manzanas aproximadamente. Cárdenas Gómez y Rodríguez Bautista (2012), mencionan que, “por toda la ciudad se veían edificios en construcción, la mayoría de éstos se planeaban para satisfacer la demanda del turismo”. Al igual que se vio aumentada el porcentaje de edificación de vivienda de interés social en 1984 con la creación de fraccionamientos populares, impulsados tanto por la iniciativa pública como por la iniciativa privada.

En los años 80's se construye la zona hotelera norte, lo que implica una fuerte demanda de mano de obra. En 1986 se desarrolla el primer fraccionamiento llamado Turístico Marina Vallarta, ubicado en el entorno de la

Cuadro 1. Población Histórica de Puerto Vallarta

Año	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Habitantes	7,484	24,155	38,645	93,503	151,432	255,681

Fuente: Elaboración propia con base en INEGI,

Archivo Histórico y Censo de Población y Vivienda 2010

zona urbana con un concepto diferente, en donde el proyecto no solo contiene hotelería, áreas de viviendas residenciales, condominios, comercio y servicios, sino que también incluye un campo de golf de 18 hoyos con 6,700 yardas de desarrollo, una marina con 455 atracaderos para barcos y yates de hasta 120 pies de largo, donde zarpan y encallan una gran cantidad de cruceros, consolidación como punto específico del desarrollo turístico, por lo que se incrementa la necesidad de mano de obra y por ende, de vivienda y espacios urbanos, con infraestructura, equipamientos y servicios. La ciudad no contaba con reserva urbana desarrollada, provocando un desequilibrio urbano, así como un crecimiento desproporcionado de la ciudad, esto último, como consecuencia de que las familias se asentaban generalmente en tierras no previstas o no aptas para el asentamiento humano.

Desde el año 1990 hasta la actualidad, el crecimiento demográfico de Puerto Vallarta ha devenido de forma vertiginosa, duplicando el número de habitantes en un período de 10 años; donde en 1990 se contaba con 111,457 habitantes, en el 2000 con 184,728 habitantes y en el 2010 con 255,681 habitantes; modificando su estructura urbana y social.

El suelo urbano en Puerto Vallarta es uno de los factores más conflictivos con relación a la posibilidad de acceder al espacio urbano por parte de los sectores de menores recursos, esto ha llevado al crecimiento desordenado y al desarrollo desigual. El costo de la tierra traducido a valor de mercado se relaciona con el problema de la vivienda; en este sentido, la situación de los asentamientos irregulares no responde a ningún plan de desarrollo u ordenamiento urbano.

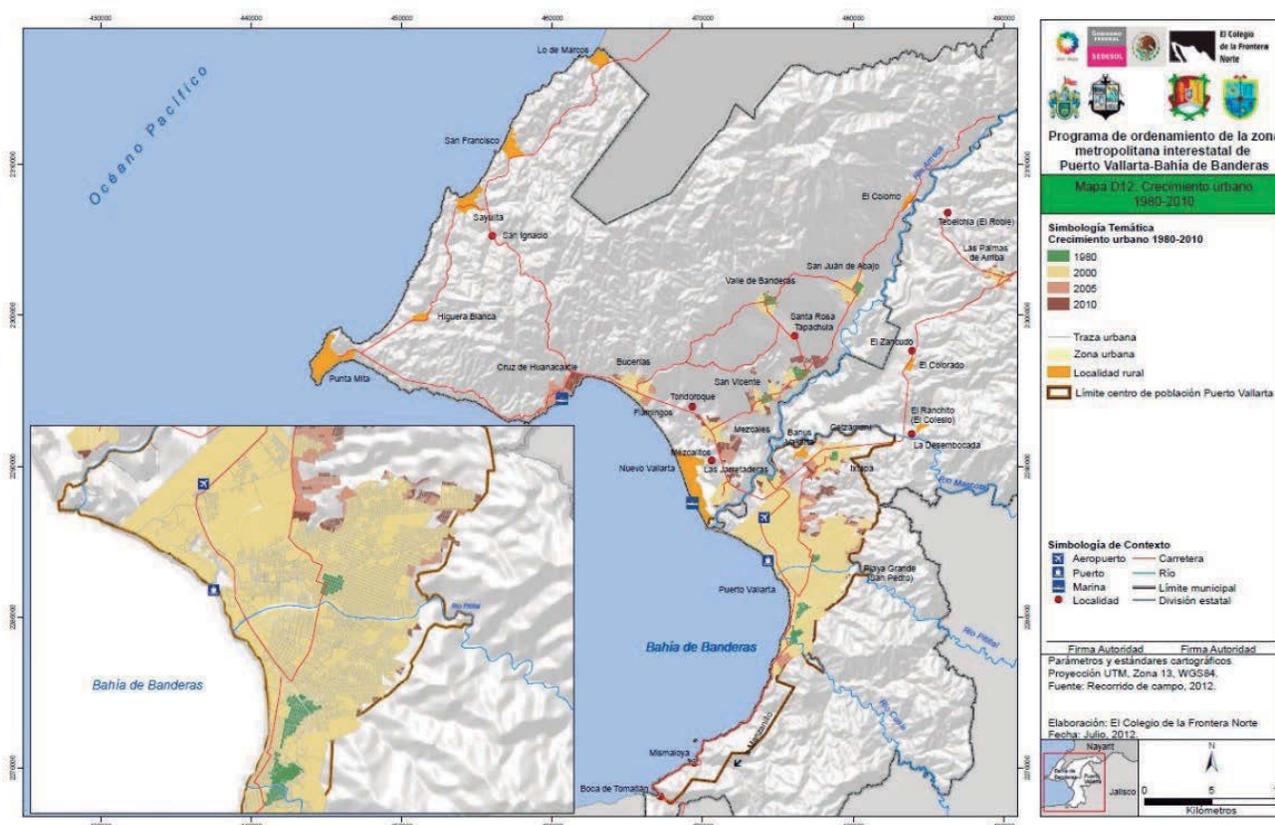
Cuadro 2. Población Histórica de Puerto Vallarta

	Población	%
Total	255,681	
Nacida en la entidad	166,748	65.2 %
Nacida en otra entidad	77,139	30.2 %
Nacida en otro país	4,671	1.8 %
Promedio de hijos nacidos vivos		2.1 %

Fuente: Censo de Población y Vivienda 2010

En la siguiente figura se muestra gráficamente el crecimiento urbano de Puerto Vallarta en relación a los años 1980, 2000, 2005 y 2010; así mismo se muestra el crecimiento de la zona metropolitana interestatal Puerto Vallarta- Bahía de Banderas donde y en referencia al período entre 1980 y 2007, la extensión territorial en relación al crecimiento de la zona urbana corresponde a una tasa anual del 18.31%. En el año 2010, del total de la población, 81,810 habitantes llegaron de otras localidades y 166,748 habitantes nacieron en Puerto Vallarta; de igual forma se realizaron proyecciones lineales al 2020 y 2030, a partir de las tasas de incremento medio anual, resultando una tasa del 12.14% para el año 2020 y del 14.47% para el año 2030, correspondiendo a un aumento del 2.33%. (Equipo Colef, 2012; citado por Bringas Rábago y Verdusco Chávez, 2012).

Figura 4. Crecimiento Urbano en Puerto Vallarta 1980- 2010



Fuente: El Colegio de la Frontera Norte, 2012

2. Puerto Vallarta: Desigualdad Social

Puerto Vallarta es una localidad que se ha visto explotada por sus recursos naturales, en su costa y montañas, así como en sus espacios urbanos; ya que ha sufrido cambios debido a una modernidad difícil de frenar producto de la globalidad, donde se aprecia una fuerte demanda de nuevos desarrollos habitacionales residenciales, resultado de la presión inmobiliaria dirigida a un mercado

turístico de alto nivel socio-económico.

En este sentido, el turismo, instrumento que aumenta directa e indirectamente el ingreso de las familias, ejerce efectos negativos en la población local, así como en la preservación de los recursos, por una carente o ineficiente planificación en el ordenamiento territorial, propiciando pobreza y desigualdad; y este es el caso en particular que se vive en Puerto Vallarta, ciudad disgregada tanto en su trama urbana como en su tejido socialga-

da, con tanto en su trama urbana como en su tejido social- grandes contrastes en calidad de infraestructura y servicios entre la zona turística y las zonas habitacionales, con un alto índice en el surgimiento de asentamientos irregulares, donde en la mayoría de los casos se carece de vialidades pavimentadas, suministro de agua potable, instalaciones de drenaje sanitario, suministro de energía eléctrica, alumbrado público y equipamiento urbano, entre otros.

En este orden de ideas se considera un reto de suma importancia el desarrollar nuevas prácticas, nuevas maneras de hacer y organizar la ciudad, reinventarla con nuevos escenarios, nuevas perspectivas y espacios urbanos; que satisfagan las necesidades de la demanda turística actual, teniendo como prioridad y sin dejar de lado las necesidades y condiciones de vida de la población local; ya que actualmente, la relación que se establece entre los espacios públicos, semi-públicos y privados resulta poco armónica; los asentamientos humanos se desenvuelven bajo una serie de problemáticas en sus múltiples vinculaciones con el medio económico social, físico natural y transformado o construido, debido al desarrollo de su actividad principal, el turismo. (Calzada et al., 2013).

Y es en este punto principal: las necesidades y condiciones de vida de la población, hacia dónde va dirigida la presente reflexión; con base en lo que se estipula en las conferencias mundiales, referente a los principios fundamentales del desarrollo sustentable, que se basan en la implementación de estrategias y ejecución de acciones compatibles y armónicas entre la actividad económica y el entorno ambiental, histórico, cultural y urbano; asegurando el cuidado y respeto por el medio ambiente, promoviendo la economía local, misma que debe verse reflejada en la mejora de la calidad de vida de la población, erradicando la precariedad de vivienda y empleo así como la desigualdad social, reflejada en beneficios solo para algunos, de infraestructura, atención y servicios.

Orgaz (2013), sostiene que los criterios para hablar de

sustentabilidad social son: “Que la actividad humana no conduzca a la aparición de desequilibrios o una fragmentación de la sociedad; que la sociedad local se involucre en el desarrollo de los proyectos turísticos, y que los usuarios perciban la experiencia turística como satisfactoria”. De tal forma que, la problemática social existente en la ciudad, permite señalar la importancia de crear espacios públicos -entre los que se cuentan parques, plazas, áreas verdes, accesos libres hacia las playas, entre otros, -y que por derecho “de antigüedad” han pertenecido a los locales-; espacios públicos que invitan a la apropiación creando sentido de identidad y pertenencia, reduciendo la marginación urbana y fortaleciendo la estructura social.

Aunado a lo anterior, no se puede hablar del problema de la vivienda de forma aislada sino que debe hacerse de una manera integral, donde abarque aspectos de acceso a los servicios, a la infraestructura básica, la permanencia en el lugar, el acceso al empleo, a las condiciones de vida, a los demás servicios esenciales como la salud y la educación; donde las cuestiones de: el acceso a la tierra, a los créditos para la construcción y al subsidio, deben estar en la agenda de discusión. En Puerto Vallarta, la demanda de suelo urbano para cualquier nivel socioeconómico es elevada y una posibilidad real de satisfacer esta demanda es con suelo ejidal, el cual se ha visto invadido por el crecimiento de la mancha urbana, con ello resulta poco redituable el seguir ejerciendo la agricultura o la ganadería; esto obliga a que el parcelero termine comercializando su predio ofreciéndolo para el desarrollo urbano; la demanda de lotes ejidales accesibles para estas personas de bajos ingresos es innegable ya que no cuentan con la capacidad económica para comprar un terreno donde se incluyan los correspondientes servicios.

Nuestra cultura de desarrollo habitacional se ha visto delineada por las necesidades del hombre, donde la necesidad primordial se traduce en encontrar un lugar dónde vivir; a lo que, con o sin ningún orden lógico, éste se asienta donde su condición social y monetaria se lo

permite, con la promesa de que en un futuro tendrán los servicios de infraestructura urbana, provocando un hacinamiento en guetos de pobreza que impiden cubrir las más elementales condiciones de dignidad, haciendo a un lado toda normatividad, creando un asentamiento humano inadecuado, minimizando los problemas que acarrea el no contar con un estudio y planeación adecuados a un lugar elegido para vivir. En Vallarta se presenta este fenómeno ya que la ciudad fue asentada en terrenos ejidales y posteriormente expropiada y regularizada por un fideicomiso federal.

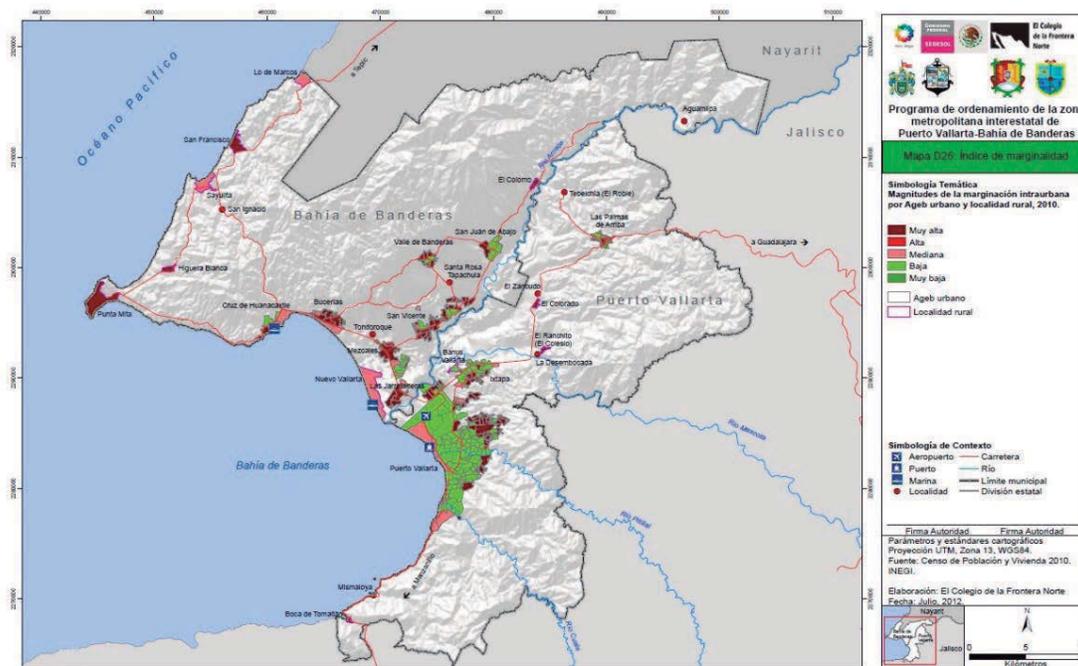
Los niveles de marginación que se muestran gráficamente en la siguiente figura, dan un panorama general de la desigualdad sociodemográfica que vive la población en relación a los servicios y al poder adquisitivo que prevalece en la zona. La información que se obtuvo fue con base en los AGEB del Censo de Población y Vivienda 2010, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI 2010, citado por Bringas Rábago y Verduzco Chávez, 2012); y se incluyen aspectos como el grado de escolaridad de la población, población desocupada, acceso a servicios de salud, características físicas de la vivienda, disponibilidad de suministro de agua

entubada y de energía eléctrica, viviendas que disponen de algunos bienes, entre otros.

Aunado al crecimiento demográfico y su consecuente desarrollo urbano, la realidad que se vive en la actual traza urbana de Puerto Vallarta, es la predominación de espacios donde la población se ha visto excluida, disgregada y marginada, producto de los grandes desarrollos turísticos; de tal forma que, y de acuerdo con Gilbert (2013: 274), “Puerto Vallarta no sólo precisa de una reingeniería turística, sino de una reingeniería social, es decir, que precisa una transformación más amplia, compleja e integral, lo que exige soluciones tanto a corto como a largo plazo”.

Como estrategia a desarrollar se propone el reordenamiento territorial incorporando la recuperación de áreas verdes y la creación de espacios públicos para lograr diversificar la actividad y su oferta turística; implementando en estos espacios, programas con actividades de alto contenido y atractivo cultural que resulte de interés tanto para el turista urbano como para el ciudadano local; promoviendo a su vez, el desarrollo y la economía de la comunidad, teniendo el control y beneficio la población local.

Figura 5. Índice de Marginación



Fuente: El Colegio de la Frontera Norte, 2012

3. Zona de Pobreza Extrema

A inicio de los 90's se originan las colonias Palmar del Progreso II, El Palmar del Progreso, Lomas del Progreso, el Progreso, 9 de Octubre, 12 de Octubre, Laguna del Valle, Magisterio, Copa del Rey y Bosque del Progreso, las cuales fueron asentamientos espontáneos alrededor del basurero de la ciudad, propiciando el asentamiento de los “pepenadores” y sus familias en la zona; al principio estableciendo su vivienda encima del basurero siendo aún más insalubre la vida de estas personas, encontrándose en terrenos ejidales con permiso del ejidatario, con la condicionante de que, en el momento que el ejidatario requiriera su propiedad, tendrían forzosamente que desalojarla.

Como es de suponer, la infraestructura era nula, el agua potable se les suministraba por medio del organismo municipal Sistema de los Servicios de Agua Potable, Drenaje y Alcantarillado de Puerto Vallarta, Jalisco (SEAPAL), mediante dos pipas por semana, la luz era robada por medio de cables colgados a los postes; no se

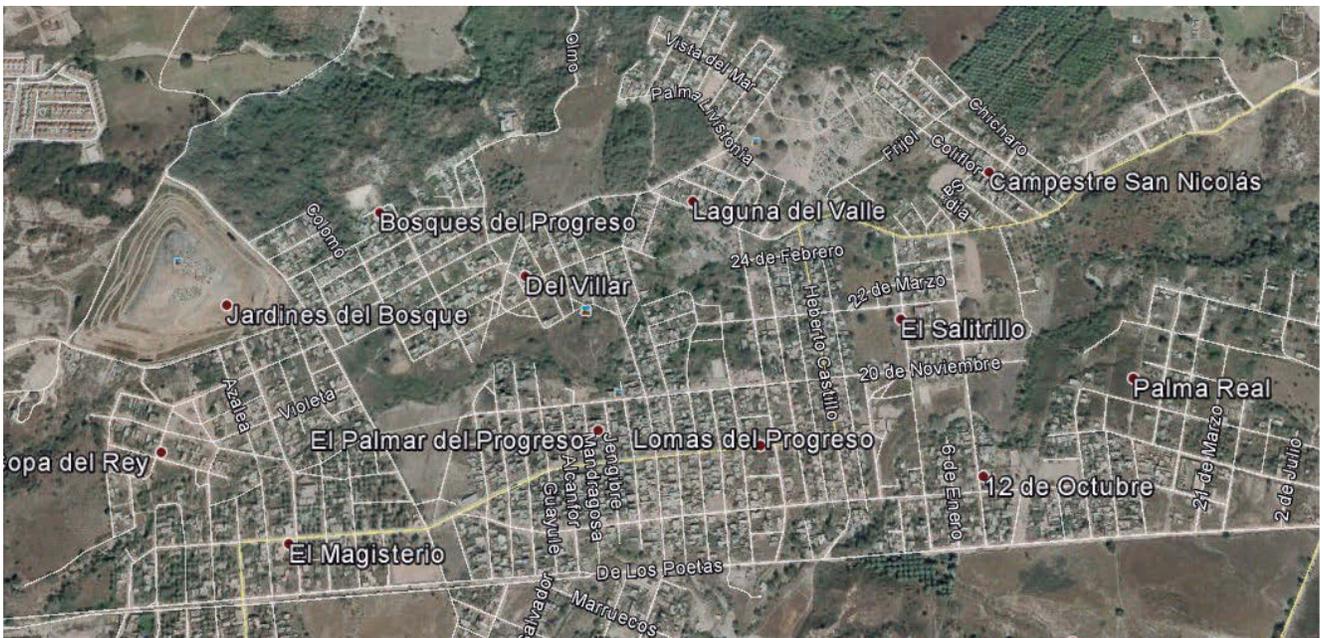
Figura 7. Bardeo de Basurero, 1995



Fuente: Elaboración propia

contaba con alumbrado público, de igual forma no contaban con líneas de drenaje sanitario, por lo que en la calle de terracería corrían los lixiviados de la basura; es en 1995 que el municipio realiza trabajos de “mejoramiento” al basurero, bardeándolo y a su vez reubicando a la población que ahí vivía, reasentándola en terrenos de mejores condiciones, así como con una apropiada infraestructura; a lo que no todas las familias aceptaron esa

Figura 6. Área de Asentamientos Espontáneos



Fuente: Imagen obtenida de GoogleEarth

reubicación porque de acuerdo a sus actividades, sus intereses estaban en el basurero, por lo que 12 familias continuaron asentadas en este lugar.

En 1997 el municipio implementó el programa de ayuda “PROGRESA”, y consistía en ciertas normas como son: que los niños realizaran la educación básica, que los padres acudieran a la institución pública para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), para las pláticas de mejoramiento de vida (salud, higiene control de natalidad, cultura, rehabilitación de adicciones, etc.), para poder ser beneficiados con el programa. A partir de esta fecha solo 9 familias contaron con esta ayuda mejorando un poco su “calidad de vida”, el resto de las familias continuaron con su vida cotidiana sin querer modificarla. El ejidatario, al perder el control de su propiedad por causa de los paracaidistas, fraccionó, vendió y posteriormente regularizó, es decir, los espacios de las colonias se lotifi-

can pero aun sin infraestructura básica. En 2004 la Secretaría de Desarrollo Social de México (SEDESOL), evalúa cuantitativamente 40 polígonos de 40 ciudades, entre ellas Puerto Vallarta, con base en una encuesta a hogares, con el propósito de medir los cambios generados en las condiciones de vida de los residentes de estas zonas por parte de las acciones del Programa de Hábitat. En forma complementaria, se realizaron estudios de evaluación de corte cualitativo sobre los efectos producidos por el Programa Hábitat en las poblaciones y territorios beneficiados, a cargo del Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS), del polígono que en 2003 se identificó con el código IDF150 1811 y en el 2004 fue codificado con el número 14086, siendo clasificado de pobreza extrema. (Integración de Evaluaciones del Programa Hábitat, 2005).

Los resultados que arrojó el estudio, respondiendo a las interrogantes formuladas para las categorías de habitabilidad, competitividad y de desarrollo social y comunitario, reporta El Colegio de la Frontera Norte A. C. (COLEF):

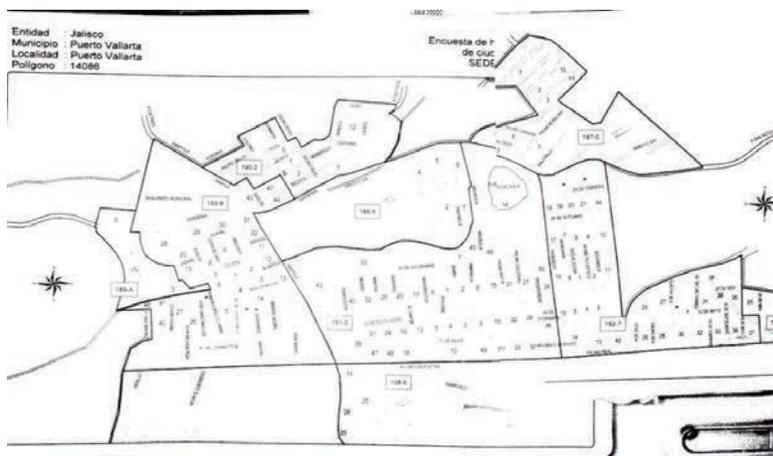
“Se perciben los cambios en la habitabilidad de los polígonos, a partir de la observación de las variaciones en el acceso que poseen los habitantes a servicios básicos como agua potable, drenaje sanitario y electrificación, resultando congruente con el objetivo del Programa

Cuadro 3. Componentes de Cambio en el Indicador de Habitabilidad en las Viviendas

Indicador de	Valor al 2003	Nivel del Indicador	Valor al 2005	Nivel del Indicador	Cambio en el Indicador
Consolidación de la Vivienda	3.62	Medio a Alto	3.83	Medio a Alto	0.21
Disponibilidad de Servicios Básicos	2.57	Bajo a Medio	4.06	Alto	1.49
Hacinamiento	1.71	Muy Bajo a Bajo	1.58	Muy Bajo a Bajo	-0.13
Habitabilidad en las viviendas	2.72	Bajo a Medio	4.25	Alto a Muy Alto	1.53

Fuente: Integración de Evaluaciones del Programa Hábitat 2005

Figura 8. Polígono # 14086, Área de Pobreza Extrema en Puerto Vallarta



Fuente: Secretaría de Desarrollo Social de México y El Colegio de la Frontera Norte A. C. ASEDESOL-COLEF

Hábitat tendiente a incorporar a las zonas de atención prioritaria a los servicios de la ciudad”.

En cuestiones de espacio urbano, la infraestructura servicios básicos se mejoraron mediáticamente, faltando vialidades, banquetas, drenaje pluvial entre otras infraestructuras; otros indicadores que el estudio tomó en cuenta fue la habitabilidad de las viviendas, reportando el dictamen que se cuenta con los componentes de disponibilidad de servicios así como con los componentes de consolidación de la vivienda, no así los de hacinamiento, como se indica en el cuadro siguiente.

Los cambios de la competitividad son medidos en relación al acceso a apoyos y cursos de capacitación para el impulso de las oportunidades, otorgados por el Programa Hábitat, donde más de la mitad de los hogares reportó haber tenido acceso a ellos; por otra parte, así mismo se reporta en el estudio que los jefes de hogar y la participación laboral de sus cónyuges, ambos cuentan con trabajo; este indicativo es claro debido a que la población asentada y que movió su residencia a Puerto Vallarta fue por razones de búsqueda de más oportunidades para mejorar su economía; el último indicativo es el acceso a los equipamientos e infraestructura de un entorno urbano reducido particularmente, respecto de escuelas preparatorias, parques de juegos infantiles, casetas de vigilancia y centros de desarrollo; por lo que los resultados no son muy halagadores como se menciona en el reporte:

“La evaluación de la competitividad considera la capacidad de los individuos para contender en los mercados laborales en condiciones de igualdad, también refiere a la aptitud del territorio para articularse y/o competir con otros, lo cual depende de la accesibilidad, infraestructura, equipamiento, flujos de bienes y servicios, empleos, capacitación e información de los que disponga (...), para que éstos sean competitivos lo primero que se necesita atender y solucionar son las cuestiones de primera necesidad, como la habitabilidad, que si bien son fundamentales y primarias, pero no por eso únicas, para determinar la competitividad de los

Figura 9. Pobreza Urbana, Exclusión Social



Fuente: Elaboración propia

territorios”. (Integración de Evaluaciones del Programa Hábitat, 2005).

Es claro que el desarrollo laboral de los trabajadores tiene mucho que ver con su diario vivir y su entorno, ya que en la actividad económica de Puerto Vallarta el trabajador que atiende al turista, tiene que recibirlo con amabilidad y cortesía haciendo sentir al huésped bienvenido, esto representa en ocasiones un gran esfuerzo por su parte, ya que el trabajador siente disgusto e insatisfacción por las desigualdades que percibe en la infraestructura que le ofrece el entorno urbano inmediato, el entorno arquitectónico de su vivienda en particular, como con su entorno laboral, diferencias muy marcadas en cuanto a calidad de servicios y oportunidades; por lo que se considera que falta mucho por hacer, para cumplir con los principios de la carta magna, en referencia al derecho de calidad de vida.

Respecto al desarrollo social y comunitario, en los indicadores sobre la participación de la población, se reportó que un miembro de cada cinco hogares participó de manera voluntaria en el mejoramiento de su colonia, la asistencia a reuniones de organizaciones vecinales, más de la cuarta parte de los hogares participaron; otro indicador es la asistencia a reuniones de sociedades de padres de familia, donde se indicó que la mitad de los hogares participaron; otro punto que se muestra como indicativo es el contar con redes de apoyo social dentro

de la colonia, siendo superior a una tercera parte de la totalidad; connotando que pese a estos vínculos favorables en materia de seguridad, sigue existiendo delincuencia, de igual forma se carece de mantenimiento de los equipamientos urbanos, contrario a como se señala en el reporte, y con ello, generando sentimientos de desconfianza y encono contra las autoridades, mermando las posibilidades futuras de cooperación y coparticipación de los habitantes de la comunidad.

Actualmente el área tiene muchas carencias como es el rodamiento vehicular de terracería, banquetas en algunas vialidades, aplicación de arquitectura universal (fácil acceso y movilidad para personas discapacitadas), alcantarillado pluvial, mantenimiento de las pocas áreas verdes existentes, mantenimiento de alumbrado público, entre otros; por lo que se percibe un deterioro generalizado de la ciudad por falta de mantenimiento e implementación de infraestructura, lo que se traduce en una zona de exclusión social.

4. Conclusiones.

El deterioro de la ciudad actual, desprovista de normas específicas que regulen la imagen urbana, así como el escaso espacio público diseñado para el peatón desplazado por el espacio vehicular, la desaparición de lugares de encuentro, la falta de un ordenamiento territorial que cumpla y atienda las necesidades de la ciudadanía, restringe la imagen urbana y por ende su identidad; por lo que se percibe una falta de articulación del ambiente urbano, la fisonomía carece de atractivo estético por lo que se muestra una imagen urbana monótona, cansada y poco susceptible de ser retenida en la memoria; es por ello que una intervención urbanística se considera de suma relevancia. (Calzada et al., 2013). Basta con dirigir la mirada en retrospectiva (¡20 años atrás!), para descubrir la compleja tarea que aún está pendiente por hacer, al analizar las reflexiones derivadas de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Desarrollo Sostenible celebrada en 1992, en Río de Janeiro, Brasil, donde surge la denominación

de Agenda 21 basada en el compromiso de defender el medio ambiente y el desarrollo sostenible; y de la Conferencia Mundial de Turismo Sostenible, llevada a cabo en 1995 en la ciudad de Lanzarote, Islas Canarias, España; de las cuales y desde entonces, se apelaba por los siguientes objetivos y/o principios fundamentales, entre otros:

- Fundamentar el desarrollo turístico sobre criterios de sostenibilidad, es decir, que sea soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales.

- La actividad turística ha de considerar los efectos inducidos sobre el patrimonio cultural y los elementos, actividades y dinámicas tradicionales de las comunidades locales.

- Toda opción de desarrollo turístico debe repercutir de forma efectiva en la mejora de la calidad de vida de la población e incidir en el enriquecimiento sociocultural de cada destino.

- Regenerar las áreas degradadas y evitar desarrollos urbanos desestructurados.

- Conservar, renovar y poner en valor el patrimonio cultural urbano.

- Promover la bioarquitectura.

- Promocionar el uso del transporte público y facilitar alternativas de movilidad sostenible.

- Diseñar y aplicar planes de desarrollo de ciudades saludables.

- Reducir las desigualdades y la marginalidad.

- Desarrollar programas que prevengan y alivien la pobreza, la exclusión social y la precariedad en el empleo.

Considerando que entre los principios básicos que rigen el desarrollo sustentable de las ciudades se encuentran los siguientes:

- Peatonalización de las ciudades,

- Conectividad urbana,

- Diversidad en uso del suelo,

- Diversidad en materia de vivienda,
- Calidad en arquitectura y diseño urbano,
- Estructura tradicional de barrios y colonias,
- Incremento en la densidad urbana,
- Transporte inteligente,
- Sustentabilidad urbana- arquitectónica,
- Calidad de vida.

De acuerdo a lo anterior se deben priorizar acciones con el firme propósito de obtener los beneficios que cualquier ciudadano tiene derecho de disfrutar, resultado de una ciudad diseñada y planeada en base a un urbanismo sustentable:

- Mayor calidad de vida,
- Menor tráfico de vehículos,
- Vida con menor estrés,
- Mejores lugares de trabajo y esparcimiento,
- Mayor conectividad de un lugar a otro,
- Reducción importante de la contaminación e impacto ambiental. (Hernández, 2008).zzz

Referencias bibliográficas

- Bringas Rábago, N. y Verduzco Chávez, B. (2012). "Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta- Bahía de Banderas". Curso de actualización de profesiones del estado. Diciembre 2012. Puerto Vallarta, Jalisco. Colegio de Arquitectos de la Costa Norte, A.C.
- Calzada Cortina, M. T., Ramírez Barragán, L. A., Macedo Hernández, C. (2014). "Aproximación de la imagen urbana del corredor verde en Puerto Vallarta, Jalisco". Ponencia presentada en el Congreso Internacional de Investigación de Academia Journals. 5 al 7 de noviembre. Celaya, Guanajuato, México.
- Cárdenas Gómez, E. P., y Rodríguez Bautista, J. J. (2012). "La transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco". Espacios Públicos. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67623463016> [Consultado 22 marzo 2015]
- Conferencia Mundial de Turismo Sostenible (1995). "Carta del Turismo Sostenible." Disponible en: <http://www.turismo-sostenible.org/docs/Carta-del-Turismo-Sostenible.pdf> [Consultado 22 marzo 2015]
- Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (1992). "El desarrollo sostenible, un compromiso de todos." Disponible en: <http://www.redmur21.com/info.asp?ipag=129>[Consultado 22 marzo 2015]
- Gilbert, C. (2013). "El repunte de Puerto Vallarta: volver a lo básico." En: S. Arnaiz y L. Ceballos (Coords.). Turismo interior (pp. 266-288). México: Universidad Autónoma de Nayarit.
- Hernández, S. (2008). *Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. Espacios Públicos*, (México). Recuperado en: <http://www.redalyc.org/redalyc-seam/articulo.oa?id=67611217015>. (03 de agosto de 2014).
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), *Censo de Población y Vivienda 2010*. <http://gaia.inegi.org.mx/scince2/viewer.html> [Consultado 01 abril 2015].
- Integración de Evaluaciones del Programa Hábitat 2005, Informe de Resultados. http://www.2006-2012.sedesol.gob.mx/work/models/SEDESOL/EvaluacionProgramasSociales/2005/EE_HABITAT_2005/evaluacion_resultados_meta_opt.pdf [Consultado 18 abril 2015].
- Montes de Oca de Contreras, C. (2001). *Puerto Vallarta en mis recuerdos (Segunda edición)*. México. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa.
- Orgaz Agüera, F. (2013). "Turismo comunitario como herramienta para el desarrollo sostenible de destinos subdesarrollados." *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias*

Sociales y Jurídicas. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/-index.php/NOMA/article/view/42908/40738> [Consultado 22 marzo 2015]

Zepeda Arce, A., Calzada Cortina, M. T., Ramírez Barragán, L. A. (2014). “*Acercamiento a los corredores verdes, espacios del turismo en el ámbito urbano de Puerto Vallarta*”. Ponencia presentada en el VIII Seminario Internacional Nuevas Alternativas del Turismo. 6, 7 y 8 de mayo. Puerto Vallarta, Jalisco, México. Centro de Estudios para el Desarrollo Turístico Sostenible.