

Turismo y segregación socioespacial: el caso de Puerto Vallarta, México

Enrique Pérez Campuzano¹

I. INTRODUCCIÓN

El turismo se ha convertido en una de las actividades económicas más importantes en el mundo. A pesar de que los últimos años han sido particularmente difíciles para el sector, su contribución ha llegado a una tercera parte del total del comercio internacional de servicios. Aunado a ello, según la Organización Mundial del Turismo (WTO, 2008), en 2006 el número de llegadas fue de 846 millones, lo que implica que, aproximadamente, una de cada 10 personas en el mundo salieron de su lugar habitual de residencia y pernoctaron en otro. Los datos también muestran un desarrollo turístico altamente concentrado en algunos países y regiones del planeta. Europa y Estados Unidos son los que más turistas reciben anualmente mientras que África y Asia lo hacen en menor cuantía.

El nacimiento de toda una industria de servicios relacionados más el apoyo de los gobiernos han contribuido de manera importante en la consolidación del turismo como un de las actividades con mayor presencia en la economía mundial. La relevancia que ha cobrado no únicamente en términos económicos sino también sociales ha derivado en un interés por parte de los investigadores y muchas agencias de gobierno por saber qué es lo que sucede con esta actividad así como sus repercusiones.

Los estudios sobre turismo cubren una amplia gama, la cual va desde la importancia del crecimiento del sector y sus impactos sociales hasta los aspectos metodológicos relacionados con la construcción del objeto de investigación (Xiao & Smith, 2006).

Recientemente, los temas relacionados con los impactos ambientales de la actividad turística han sido valorados, construyéndose todo un cuerpo de investigación. Sin embargo, son pocos los estudios que han puesto atención a la construcción de espacios urbanos dentro del marco de la expansión del turismo (Anton, 1999). Generalmente cuando se habla de urbanización y turismo se suele poner el énfasis en las ciudades turísticas de capital

¹ Centro Interdisciplinario de Investigaciones y Estudios sobre Medio Ambiente y Desarrollo-IPN.

arquitectónico y cultural importante y poco se ha estudiado el crecimiento poblacional y de área urbana construida así como de los patrones de diferenciación socioespacial internos. Esto es mayormente aplicable a ciudades costeras. Este tipo de ciudades, después de 1950, se convirtieron en un lugar de llegada en tanto debido al crecimiento del mercado de turismo de “Sol y Playa”.

Por otro lado, buena parte de los estudios sobre el turismo se han enfocado a analizar los mercados turísticos, la relación entre turista y visitante y los impactos económicos en las zonas receptoras, pero pocos se han centrado en conocer cómo es que el turismo deja una “huella” en términos de diferenciación interna de las ciudades receptoras. No se trata solamente de la diferenciación entre espacios “del turista” y los espacios de “los pobladores” sino de cómo es que en las ciudades turísticas también operan mecanismos de segregación espacial. Conocido con el nombre genérico de segregación espacial, este concepto busca integrar en la relación de desigualdad la variable espacial. En otras palabras, cómo es que las diferencias sociales tienen un correlato espacial y cómo los grupos se comportan de tal manera que producen patrones espaciales identificables.

En este sentido, la segregación espacial se convierte en un referente para evaluar los impactos de la economía turística en las ciudades costeras. La diferenciación interna puede ser concebida de distintas maneras y medida igualmente de diferentes maneras. Las aproximaciones más conocidas se refieren a la distribución de los diferentes grupos étnicos. Sin embargo, poco a poco otros indicadores de segregación han sido introducidos, tales como algunas características sociales y de la vivienda. Este último aspecto es el resaltado en este artículo, particularmente las diferencias en términos educativos, de características de las viviendas y de acceso a servicios públicos urbanos. Es así que este artículo tiene como objetivo central el de presentar un primer acercamiento a la segregación espacial en una ciudad turística.

II. SEGREGACIÓN ESPACIAL Y CIUDADES TURÍSTICAS

II.1 Segregación Espacial en Ciudades Latinoamericanas

La segregación socio-espacial es un fenómeno recurrente en las ciudades latinoamericanas (Peters & Skop, 2007). Las condiciones históricamente heredadas producen un patrón de alta concentración del ingreso en unos cuantos grupos sociales, mientras que una gran mayoría vive en condiciones de pobreza. Según datos de la Comisión Económica para

América Latina (CEPAL), el índice de GINI se mantuvo durante toda la década de los noventa, lo que indica que no hubo una mejoría en la distribución del ingreso (CEPAL, 2003). En México, las estimaciones indican que la línea de pobreza aumentó entre 1994 y 2000. Sin embargo, un cambio ha sido el llamativo: la pobreza no se concentra solamente en las áreas rurales sino que cada vez es más frecuente en zonas urbanas (Boltvinik & Damián, 2001). La migración de población de áreas rurales hacia las urbanas y el incremento de la pobreza han propiciado un patrón de crecimiento urbano en las ciudades latinoamericanas donde los asentamiento de poblaciones pobres en las periferias de las ciudades presentan bajos niveles cobertura de servicios públicos al mismo tiempo que existe una buena dotación de éstos en las áreas más ricas de las ciudades. La movilidad intraurbana de población pobre, las condiciones no propicias para que la población menos calificada pueda insertarse de manera más o menos ventajosa en el mercado de trabajo y la falta de apoyos por parte del gobierno han incidido en la creación de bolsas de pobreza. Por el otro lado, los sectores ricos se asientan en los lugares con mayor valor, generalmente con una buena dotación de servicios públicos urbanos.

A este patrón no pueden escapar las ciudades turísticas. Sin embargo, habría que incluir una diferencia más: los espacios de los habitantes regulares y la de los visitantes. En México, estudios como los de López, et. al. (2006), Sánchez y Torres y Momsen (2002) han mostrado cómo la estructura de las ciudades turísticas “separan” a los turistas de los habitantes, que en última instancia son los “soportes” de la actividad. Sin embargo, estos trabajos al concentrarse en la diferenciación de esos dos grandes espacios han puesto poca atención a la construcción de la segregación por la vía de la inversión en infraestructura y/o la separación social resultante de los ingresos o el nivel educativo. En este trabajo, lo que se busca es conocer cómo es que la estructura interna de la ciudad de Puerto Vallarta presenta un patrón de diferenciación espacial según algunos indicadores de sociales.

II.2 Turismo y Crecimiento Urbano

El crecimiento de las zonas urbanas en las costas no es un fenómeno nuevo. Sin embargo, lo que sí representa una novedad es el acelerado crecimiento de grandes zonas urbanas a lo largo de las líneas de costa en todo el mundo (Gormsen, 1997). Las causas del incremento del número de ciudades y de población se encuentran en el crecimiento de las actividades portuarias derivadas del incremento del comercio internacional, de la transformación de las actividades pesqueras así como la promoción del turismo de “Sol y Playa” (Hiernaux-

Nicholas, 2005).

A partir de la segunda mitad del siglo anterior la actividad turística dio un vuelco importante: el crecimiento de las actividades recreativas ligadas al descanso en lugares junto al mar. Si bien es cierto que toda la industria del ocio conoció un despegue gracias al incremento del ingreso y las garantías laborales logradas, el turismo fue particularmente beneficiado.

El crecimiento de la industria del turismo de masas ha impulsado el crecimiento de grandes zonas hoteleras rodeadas de complejos sistemas de abastecimiento tanto de mano de obra como de productos y servicios relacionados. En términos económicos, el impulso de este tipo de actividades, incentiva el mercado de suelo, propiciando la modificación del paisaje. Además, se hace necesaria la construcción de infraestructura de transporte para la llegada de productos y personas. En términos sociales, la migración, principalmente por motivos laborales, incide en los mercados de trabajo. La combinación de estos factores resultó en el crecimiento de áreas urbanas costeras.

Las Ciudades turísticas pueden ser concebidas como receptoras y/o soportes físicos del turismo (Hiernaux-Nicholas, 2005). En el primer caso, la explotación de ciertas amenidades (Centros Históricos, Museos, Centros de Convenciones, Diversidad Cultural, etc.) se convierten en atractores de población. En este sentido, las particularidades de cada ciudad son importantes en tanto atractoras de población foránea. Aunque en los últimos la tendencia es la búsqueda de diferenciación, las ciudades turísticas basan su atractivo en su “capital” natural, cultural o los servicios que pueden ofrecer.

En el segundo caso, la infraestructura básica y los servicios especializados “soportan” a todos los turistas. Tanto servicios como infraestructura, junto con la vivienda, son importantes debido a que son los que realmente propician el crecimiento físico de las ciudades. Son todos los servicios “paralelos” a los turísticos (hotelería y restaurantes) como comercio (al mayoreo y menudeo), servicios personales, transporte, entre otros (Anton, 1998).

Una de las características centrales de estas ciudades es la diferenciación espacial a su interior. Como se planteaba arriba, la clara separación de usos del suelo es una de las características distintivas de las ciudades turísticas: los hoteles y la zona comercial

generalmente se encuentran unidas, mientras que los espacios residenciales se encuentran en la(s) periferia(s). En palabras de Anton (1998:27), la urbanización turística es espacialmente diferente porque es socialmente diferente. Aunque la diferenciación más visible se encuentra en los lugares de los turistas y los lugares de los habitantes, también existe una separación social y espacial entre los distintos grupos que conforman a los últimos. La segregación es, entonces, el resultado de una combinación de factores que van desde la construcción de una industria turística mundial hasta la forma en que los actores establecen sus relaciones en lugares específicos (Anton, 1998).

II. CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y URBANO EN PUERTO VALLARTA

III.1. Crecimiento Urbano en Puerto Vallarta

Puerto Vallarta se ha caracterizado por un desarrollo turístico desde la mitad del siglo anterior. Aunque la base económica de la región fue la pesca y la agricultura, la construcción del aeropuerto a mediados de los cincuenta fue un factor que ayudó al desarrollo de las actividades turísticas en el municipio (Everitt, et. al., 2008).

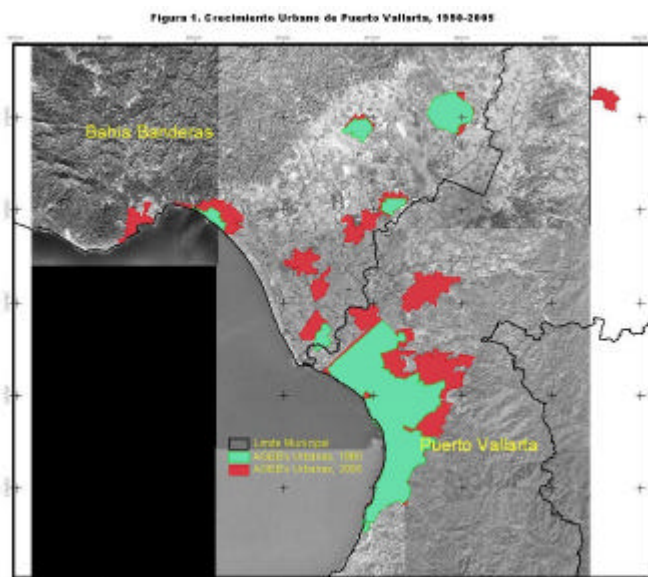
Las décadas de los sesenta y setenta fueron muy importantes debido al incremento del número de vacacionistas (principalmente norteamericanos) y el claro apoyo que el gobierno mexicano dio al turismo. Por un lado, la construcción del mercado del *laissure* y la transnacionalización de la actividad turística dieron como resultado un incremento del número de desplazamientos con fines recreativos o de descanso hacia la región.

La creciente oferta de actividades turísticas tuvo una repercusión en términos del crecimiento demográfico-urbano y en el crecimiento de las diferencias sociales (Everitt, Massam, Chávez-Dagosto, Espinosa, & Andrade, 2008; Wilson, 2008). En cuanto al primer aspecto, la población de la localidad de Puerto Vallarta creció de 7 500 habitantes en 1960 a 24 000 en 1970 y a 38 500 en 1980, lo que representa una tasa de crecimiento media anual de 10.5% en el primer decenio y de 4.6% en el segundo. Los nuevos asentamientos se fueron recorriendo hacia el Centro-Este, en el límite con la Sierra Madre Occidental (entre los 60 y 140 sobre el nivel medio del mar -nmm-). Debido a esta situación, el crecimiento de la ciudad enfrentó serios problemas de urbanización (falta de servicios públicos como agua, drenaje, pavimentación), siendo los más perjudicados los pobres recién llegados a la ciudad (Everitt

et al., 2008).

En cuanto a la segmentación social, Wilson (2008) argumenta que el desarrollo turístico vino acompañado de una alta tasa de migración, del incremento del empleo poco remunerado, la

importancia del sector construcción como empleador, la participación femenina en las actividades económicas así como de una separación entre el espacio turístico y el habitacional.

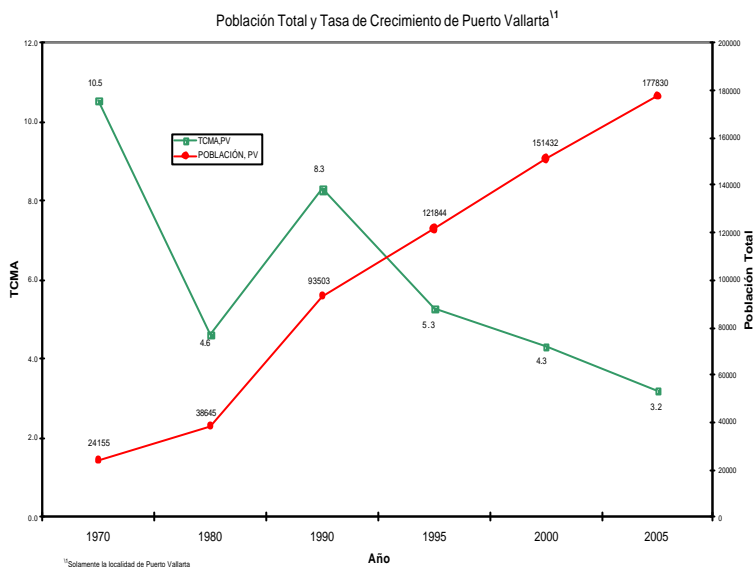


Actualmente Puerto Vallarta es considerada una zona metropolitana, misma que se conforma por dos municipios² (SEDESOL, CONAPO, & INEGI, 2005). El primero es el que le da nombre y el segundo Bahía Banderas

en el estado de Nayarit. El total de la población de la zona metropolitana era de aproximadamente 293 000 personas en 2005, de la cual 70% pertenece al municipio de Puerto Vallarta. Sin embargo, como lo veremos abajo, las tasas de crecimiento más importantes en los últimos años se presentan en la parte norte de la ciudad (figura 1).

La conurbación entre estos municipios se remonta a inicios de la década de los ochenta gracias a la consolidación del proyecto Nuevo Vallarta (Márquez, 2007). Éste incluyó la creación de un nuevo municipio, Bahía Banderas, la expropiación de tierra así como la promoción de actividades turísticas “no tradicionales”, tales como el golf, el turismo de observación de ballenas y aves, ecoturismo y el turismo de aventura, entre otras. Con la promoción de la actividad turística se produjo una expansión del área construida, lo que dio como resultado la

² De hecho, desde 1980 el gobierno federal la considera una conurbación. Los municipios de Compostela y Vallarta fueron los primeros en ser considerados como funcionalmente integrados. Sin embargo, la creación de Bahía Banderas modificó esta situación derivando en la expansión urbana que hoy se conoce genéricamente como Nuevo Vallarta.



expansión urbana hacia el norte, principalmente en la localidad de Las Jarretaderas, Bucerías, La Cruz de Huanacastle, San Vicente y Valle Banderas.

Como se observa en los cuadros 1 y 2 y la gráfica 1, aunque la localidad de Puerto Vallarta es la que presenta los mayores incrementos netos de población desde la década de los cuarenta del siglo anterior, las localidades y el municipio de Bahía Banderas crecen a mayor velocidad después de 1990. Esto significa que el crecimiento urbano se presenta en la “periferia” de la ciudad. Así, los incrementos de población aunque mayores en el centro de la ciudad se desplazan hacia el municipios de Bahía Banderas y la parte alta de la ciudad (figura 1).

Cuadro 1. Población Total y Tasas de Crecimiento Medio Anual de las Localidades de la ZM Vallarta, 1900-2005									
Año	Población								
	Puerto Vallarta	Bucerías	Las Jarretaderas	San José del Valle	San Juan de Abajo	San Vicente	Valle Banderas	Cruz Huanacastle	El Porvenir
1940	3150	65	182	508	1209	195	1361	9	228
1950	4790	103	300	1149	2834	396	1489	0	218
1960	7484	227	383	1952	4000	911	2103	100	526
1970	24155	931	598	2171	4480	1040	2876	245	648
1980	38645	1678	1255	3088	6715	1767	5404	933	786

1990	93503	4019	3110	4438	7339	2873	4376	1293	1248
1995	121844	5711	3426	5188	8159	3543	5053	1748	1894
2000	151432	8833	4362	6217	8811	5776	5528	2291	2914
2005	177830	11059	5589	7160	9161	7849	6738	2589	4271
Tasas de Crecimiento Medio Anual									
	Puerto Vallarta	Bucerías	Las Jarretaderas	San José del Valle	San Juan de Abajo	San Vicente	Valle Banderas	Cruz Huanacastle	El Porvenir
1940-1950	4.13	4.52	4.90	7.74	8.04	6.80	0.90		-0.45
1950-1960	4.39	7.52	2.43	5.18	3.41	7.88	3.42		8.28
1960-1970	10.54	12.16	4.38	1.06	1.13	1.32	3.11	8.41	2.08
1970-1980	4.61	5.73	7.09	3.49	3.99	5.18	6.11	11.68	1.92
1980-1990	8.30	8.22	8.50	3.59	0.89	4.77	-2.10	3.23	4.54
1990-1995	5.26	6.96	1.93	3.12	2.12	4.18	2.87	5.98	8.22
1995-2000	4.33	8.59	4.81	3.61	1.54	9.58	1.80	5.38	8.49
2000-2005	3.21	4.48	4.93	2.82	0.78	6.09	3.95	2.44	7.55

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI. Archivo Histórico de Localidades

Gran parte del incremento de población en la zona metropolitana se debe a la inmigración. Los datos del Censo de Población del año 2000 indican que el 11.43% del total de habitantes en ese año residían en otra entidad federativa en 1995. Los porcentajes para cada uno de los municipios fue prácticamente los mismos: 11.78% para Puerto Vallarta y 10.36% para Bahía Banderas. El conteo de población 2005 muestra que el 10.92% es inmigrante. Sin embargo, hay un cambio en el comportamiento de atracción de cada uno de los municipios.

Mientras que en Puerto Vallarta el porcentaje de población inmigrante fue de 7.5, en Bahía Banderas éste llegó al 19.85%³.

Cuadro 2. Población Total y TCMA de la ZM Vallarta, 1990-2005				
Población Total				
	1990	1995	2000	2005
Puerto Vallarta	111457	149876	181,464	211,556
Bahía Banderas	39831	47077	59,652	82,125
Total ZM Vallarta	151288	196953	241116	293681
TCMA				
	1990-1995		1995-2000	2000-2005
Puerto Vallarta	5.88		3.81	3.06
Bahía Banderas	3.34		4.71	6.34
Tota ZM Vallarta	5.25		4.03	3.93

Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI

El crecimiento de la ciudad vino acompañado de la diferenciación espacial. Sin embargo, como se ha remarcado a lo largo de este trabajo, la atención no se centra solamente entre los espacios de los turistas y los de los habitantes, sino en la construcción de una ciudad con diferencias en términos de aprovisionamiento de servicios públicos urbanos y en términos sociales. A continuación se presenta la forma en que se va a llegar a tal objetivo.

III.2 Algunas consideraciones sobre la medición de la segregación espacial en Puerto Vallarta
 Existe una gran diferencia en el tipo de variables introducidas en la construcción de los índices de segregación entre países desarrollados y no desarrollados. Mientras que en la literatura anglosajona el énfasis se pone en la diferencia étnica y la diferencia salarial, en los países no desarrollados la amplia mayoría coincide en incluir cuestiones de provisión de

³ Aquí habría que hacer una anotación. En 2005, la mitad de la inmigración en Bahía Banderas tuvo como origen el estado de Jalisco. Sin embargo, dada la fuente de datos no es posible determinar si ésta se origina en el municipio de Puerto Vallarta o no. En próximos estudios sería importante conocer si se trata de una migración de larga distancia o el desdoblamiento de la zona metropolitana.

servicios públicos urbanos en ellos. La forma en que opera el mercado de vivienda y/o tierra (Fuentes & Cervera, 2006; Peters & Skop, 2007), en las diferencias sociales derivadas de la inserción en el mercado de trabajo (Dupont, 2004) y las características educativas y de ingreso de los habitantes de la ciudad (Feitosa, Câmara, A.M.V, Koschitzki, & Silva, 2007). La explicación a este fenómeno puede dividirse en dos aspectos. El primero se relaciona con la participación de los gobiernos en la provisión de servicios públicos. En los países desarrollados la dotación de infraestructura y servicios está prácticamente resuelta, mientras que en los países no desarrollados no es el caso. El segundo aspecto es el papel del mercado de trabajo en la formación de grandes bolsas de pobreza, principalmente en las periferias de las ciudades. Al ser los mercados de trabajo altamente segmentados, no toda la PEA puede acceder a un empleo que le permite reproducirse. Esto a su vez deriva en la búsqueda de viviendas baratas, generalmente no dotadas de servicios, en franjas bien identificadas en las ciudades. Por ello, este artículo toma tres grandes esferas de segregación.

Estas tres esferas se refieren a la segregación derivada de las características de los individuos, de las características de las viviendas, y, por último, de la acción del gobierno. Cada uno de los anteriores aspectos se cubrió eligiendo los indicadores más adecuados para ello⁴. A continuación se expone cuáles fueron tomados.

Los indicadores de los individuos, para 1990, fueron Población de 18 años y más con Educación Superior y Población Económicamente Activa Ocupada con Ingreso igual o Superior a 5 salarios Mínimos; para el año 2005 se escogió a la Población de 18 años y más con Educación Superior.

Los indicadores que medirían la segregación según la vivienda fueron para 1990: Viviendas con Techo de Losa y Viviendas con Paredes de Madera; para 2005 Viviendas con Piso de Cemento y Viviendas con Computadora.

Por último, el papel del gobierno en la segregación se midió a través de las Viviendas con Agua Dentro de la Vivienda y Viviendas Conectadas a la Red Pública de Drenaje.

⁴ Cabe recordar que este trabajo es de carácter exploratorio, así que, la aproximación realizada a las variables es provisional. Como se expuso en la sección anterior, generalmente los estudios sobre segregación socioespacial tienen como referencia a la distribución de 2 o más grupos poblacionales y poco se ha trabajado con temas como el de la dotación de servicios públicos urbanos o población según nivel de ingresos.

Se utilizan los índices de Duncan y Duncan (1), Morril (2), Wong 1992 (3) y 1999 (4) para medir la segregación espacial. Cada uno de estos índices presentan un acercamiento a la segregación a partir de medir la interacción entre grupos y unidades espaciales⁵. Además de medir la segregación espacial, se utiliza el índice de diversidad de Shannon (5). Como su nombre lo especifica, este indica cuán diverso es un área.

$$D = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n |z_i - y| \quad (1)$$

$$D_{(adj)} = D - \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n [c_{ij}(z_i - z_j)]}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n c_{ij}} \quad (2)$$

$$D(w) = D - \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} |z_i - z_j| \quad \text{donde: } w_{ij} = \frac{d_{ij}}{\sum_j d_{ij}} \quad (3)$$

$$IS_{(s)} = D - \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n w_{ij} |z_i - z_j| \frac{\frac{1}{2} \left[\left(\frac{p_i}{a_i} \right) + \left(\frac{p_j}{a_j} \right) \right]}{\max \left(\frac{P}{A} \right)} \quad (4)$$

$$h = \sum_z p_{zi} \log p_{zi} \quad (5)$$

Donde:

a_i y a_j = Área de las unidades espaciales i y j , respectivamente

c_{ij} = Valor de la celda de la matriz de contigüidad entre las unidades espaciales i y j

f_{ij} = Longitud de la frontera común entre i y j .

$\max(P/A)$ = Relación Máxima entre el perímetro y el área de las unidades espaciales j

p_i y p_j = Perímetro de las unidades espaciales i y j , respectivamente

t_x = Población total en la unidad i con determinada característica x

T = Población total en la unidad i

x_i = Población o viviendas de determinada característica (x) en la unidad i

X = Total de la Población o viviendas

z_i = proporción de población o viviendas con determinada característica x en la unidad i

⁵ Debido a restricciones de espacio, ahora solamente se enumeran los índices. El lector interesado en ellos puede recurrir a la literatura especializada, alguna de ella al final de este texto.

z_j = proporción de población o viviendas con determinada característica x en la unidad j

Los datos para calcular cada uno de estos índices provienen de las bases de Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB's) publicadas por INEGI para la localidad de Puerto Vallarta Jalisco, México⁶.

Antes de pasar al siguiente punto, es necesario hacer una aclaración. Los resultados no son comparables entre los años debido a dos aspectos. El primero se relaciona con la forma de Puerto Vallarta. La forma, área y perímetro de la ciudad ha cambiado de manera importante en los últimos años (figura 1). Como consecuencia de ello, las AGEB's también lo han hecho, lo cual implica la no comparación. En segundo lugar, salvo los indicadores relacionados con los servicios públicos urbanos y el nivel educativo de la población, no hay una secuencia entre ellos. Esto se debe a que son dos instrumentos de captación de información con objetivos diferentes.

V. RESULTADOS

En el cuadro 3 se presentan las medias y las desviaciones típicas de los porcentajes de cada uno de los indicadores elegidos. Se espera que en donde la última sea mayor haya una menor segregación. Por el otro lado, donde existe una menor heterogeneidad se espera una segregación espacial importante.

Como se observa, existe una gran dispersión de los datos. En la mayoría de los casos, las desviaciones estándar son similares (o incluso son mayores que las medias). Los porcentajes de población con educación superior fueron mayores en 2005 en comparación con 1990, lo que puede indicar una mejoría en las condiciones de vida de la población. Sin embargo, los resultados no son claros en tanto que existe una gran dispersión.

De igual manera, los indicadores de provisión de servicios públicos mejoraron entre esos dos años. El porcentaje de viviendas con drenaje conectado a la red pública se incrementó en casi 7% mientras que el de viviendas con agua entubada lo hizo en casi 12%.

⁶ Para esta parte del artículo se decidió solamente realizar los ejercicios para la localidad de Puerto Vallarta debido a que es la que presenta continuidad espacial y ser la mayormente consolidada.

Cuadro 3. Medias y Desviaciones Estándar de Indicadores, 1990-2005				
	Absolutos		Porcentajes	
	1990		2005	
Personas	Med	D.E	Med	D.E
Población 18 años y más con Educación Superior	100.8	94.8	10.3	10.7
PEA Ocupada con Ingreso Igual o Superior a 5 SM	284.7	224.3	38.4	7.0
Viviendas				
Viviendas Particulares con Paredes de Madera	2.0	4.1	0.3	0.7
Viviendas Particulares con Techo de Losa	281.0	239.8	57.3	20.1
Servicios Públicos				
Viviendas Particulares con Drenaje conectado a la Red Pública	301.0	309.0	54.6	34.1
Viviendas Particulares con Agua dentro de la Vivienda	306.8	281.8	59.5	26.4
Personas				
Población 18 años y más con Educación Superior	110.8	154.7	13.1	13.8
Viviendas				
Viviendas Particulares con Piso de Cemento	114.3	115.2	46.4	24.9
Viviendas Particulares con Computadora	75.1	95.6	19.0	16.1
Servicios Públicos				
Viviendas Particulares con Drenaje conectado a la Red Pública	250.9	267.0	61.3	38.3
Viviendas Particulares con Agua dentro de la Vivienda	260.9	256.9	72.8	30.1

Fuente: Elaboración Propia con datos de INEGI

V.1. Segregación Espacial

Los índices muestran congruencia por lo que se pueden tomar como representativos de la situación de la segregación para el caso de Puerto Vallarta. Como se observa en el cuadro 4, los valores más altos se corresponden al índice de segregación de Duncan y Duncan. Esta es un resultado esperado en tanto que no toma en cuenta la variable espacial. Los valores más bajos corresponden al índice de segregación corregido de Morrill debido a que toma una matriz de valores dicotómicos para “penalizar” a de D . En este sentido, pareciera que los índices propuestos por Wong se acercan más a la regularidad requerida por instrumentos de

este tipo.

La segregación socioespacial, en el caso de Puerto Vallarta, no presenta patrones claros para los dos años analizados. Como ha sido mostrado por otros trabajos sobre ciudades latinoamericanas (Peter y Skop, 2007; Fuentes y Cervera, 2006), existen algunos indicadores que muestran la existencia de mayor segregación que otros. En general, las características de la vivienda y de los servicios públicos suelen ser más segregativas que las características de las personas, debido, como se explicaba arriba, a las condiciones propias de la estructura económica y social de las ciudades de los países desarrollados.

Cuadro 4. Puerto Vallarta. Indices de Segregación, 1990 y 2005				
1990				
	IS	IS(adj)	IS(w)	IS(s)
Personas				
Población 18 años y más con Educación Superior	0.3173	0.2245	0.2831	0.2991
PEA Ocupada con Ingreso Igual o Superior a 5 SM	0.0704	0.0076	0.0427	0.0553
Viviendas				
Viviendas Particulares con Paredes de Madera	0.5637	0.5588	0.5619	0.5624
Viviendas Particulares con Techo de Losa	0.2715	0.0983	0.2028	0.2327
Servicios Públicos				
Viviendas Particulares con Agua dentro de la Vivienda	0.4032	0.1694	0.3138	0.3518
Viviendas Particulares con Drenaje conectado a la Red Pública	0.5323	0.2700	0.4304	0.4726
2005				
Personas				
Población 18 años y más con Educación Superior	0.3636	0.2806	0.3336	0.3568
Viviendas				
Viviendas Particulares con Piso de Cemento	0.4271	0.2684	0.3690	0.4117
Viviendas Particulares con Computadora	0.2992	0.2021	0.2634	0.2903
Servicios Públicos				
Viviendas Particulares con Agua dentro de la Vivienda	0.3893	0.2551	0.3389	0.3738
Viviendas Particulares con Drenaje conectado a la Red Pública	0.5152	0.3613	0.4619	0.5007

Fuente: Elaboración Propia

En general se esperaba que la población con mayor nivel educativo se concentrara en algunos cuantos lugares. Sin embargo, este patrón no necesariamente se presenta en todas las ciudades latinoamericanas. Peters y Skop (2007), utilizando el indicador de Población con Educación Superior en Lima, Perú, para medir la segregación encontraron que éste no necesariamente refleja la separación entre grupos. Por los resultados mostrados en este artículo, la situación no es diferente en el caso de Puerto Vallarta, pues los índices muestran una segregación espacial de media a baja. En general, la población que tendría que cambiar de residencia en 1990 para hacer menos diferenciada la ciudad giraba alrededor del 28%. Aun tomando en cuenta la no comparabilidad de los datos, este porcentaje se incrementó a poco más de 30% en 2005. En estudios posteriores, utilizando áreas similares, se podría explorar la hipótesis del incremento de la segregación espacial de la población con mayores niveles educativos.

Los índices para la variable Población Ocupada con ingresos superiores a 5 Salarios Mínimos son los que presentan la más baja segregación. Por lo tanto, habría que cuestionar el hecho de que la población con mayor nivel de ingreso se concentre en algunos espacios en la ciudad. El hecho de que el porcentaje promedio de población con esta característica sea de 38% (véase cuadro 4) puede ser la explicación a la no segregación de esta población.

Como decíamos arriba, la vivienda es una característica que mayor diferencia a las poblaciones. Sin embargo, parece que no son todas las características de la vivienda son las que contribuyen a la segregación sino aquéllas que tienen que ver con la consolidación y mejora de la vivienda. Por ejemplo, para 1990, la segregación para las viviendas con Paredes de Madera es mayor que para aquélla con techo de losa. En otras palabras, las viviendas con mayor precariedad se concentran en unas cuantas zonas, lo que concuerda con la proposición de que son las familias más pobres las que se concentran en algunas áreas de la ciudad. Para el año 2005, la segregación de las viviendas con piso de cemento es mayor en comparación con la de viviendas con computadora. Este resultado es interesante debido a que esta última es un artículo que no se ha masificado, se esperaba que las viviendas con el bien se concentraran en algunas AGEB's⁷.

⁷ Puede hipotetizarse por lo menos dos explicaciones al fenómeno: a) que los precios de estos artículos han caído de tal manera y se ha incrementado la oferta que todos los estratos sociales han podido adquirir una; b) la computadora no es todavía un bien que se piense necesario para la mayor parte de las familias.

Los índices de segregación relacionados con el papel del gobierno local son los más altos (véase cuadro 4). Este hallazgo indica que la segregación socioespacial no depende solamente de las características de las personas o de las viviendas sino que tiene que ver con las responsabilidades de los gobiernos y, consecuentemente, es éste el que debe tener una mayor participación en la disminución de las disparidades sociales. El porcentaje de viviendas que tendrían que ser “relocalizadas” para que existiera una distribución homogénea se acerca al 50% en ambos años en el caso del drenaje.

V.2 Localización y Diversidad

Como se planteaba arriba, los indicadores de segregación espacial dan un panorama general de lo que sucede a nivel de ciudad y poco dicen de cómo se distribuyen las características analizadas en las diferentes subunidades. Para salvar este problema, se realizó el ejercicio de plasmar la diferencia en términos espaciales con el índice de diversidad de Shannon.

En las figuras 2 a 4 se presentan los porcentajes de los indicadores y el resultado de la aplicación del índice de Shannon para tres variables: Grado Académico (que incluye 3 categorías: Hasta Educación Secundaria, Bachillerato y Licenciatura y más), Agua en Viviendas (que incluye total de viviendas con agua entubada dentro de la vivienda, total de viviendas con agua dentro del predio pero fuera de la vivienda y total de viviendas sin agua dentro del vivienda o lote) y Drenaje en Viviendas (que incluye: total de viviendas con Drenaje conectado a la Red Pública, total de viviendas con fosa séptica, y total de viviendas sin drenaje).

Los resultados muestran, en términos generales, que existe una mayor diversidad en el centro de la ciudad y la formación de anillos “concéntricos” hacia la periferia. Este patrón es especialmente visible para la variable nivel educativo. En este caso, la diversidad es mayor en el centro de la ciudad debido a la convergencia de población que llegado a ella durante los años. En la figura 2 se presentan el porcentaje de población de 18 años y más con Educación Superior y el índice de Shannon para la variable Nivel Educativo. Como era de esperarse, los mayores porcentajes se localizan en el centro y bajan conforme la distancia respecto a éste se hace mayor, salvo con tres polígonos en la periferia de la ciudad. Aunque

si bien es cierto existe una mayor concentración de población con educación superior en el centro, también existe una mayor diversidad y conforme se aleja del centro la diferencia se va haciendo menor. La diversidad es menor precisamente en los polígonos con menor nivel educativo en promedio de sus habitantes.

El caso de los servicios públicos urbanos no es muy diferente (figuras 3 y 4). En términos porcentuales, se delinea un corredor que va de sur a norte con dotación de agua y drenaje de casi el 100% del total de viviendas, pero también se presenta una clara tendencia a que sean las partes más altas de la ciudad las menos servidas estos servicios. Como el índice de diversidad del Nivel Educativo, el relacionado con la dotación de agua y drenaje presenta una distribución espacial que se hace más homogéneo en el centro, seguido por una franja diversa y una posterior homogeneidad en las partes menos servidas. Éstas son las que se encuentran la periferia centro-este (a unos 150 mnm) y las que menos servidas de infraestructura carretera.

CONSIDERACIONES FINALES

Uno de los aspectos poco tratados en la literatura sobre crecimiento de las actividades turísticas es el patrón de asentamientos urbanos que éstas producen. Las ciudades turísticas, principalmente las costeras, son diferentes a otras. Su particularidad depende no únicamente del hecho del lugar donde están localizadas, sino también de su proceso histórico de crecimiento y de sus actividades propias. En general, se conoce qué es lo que sucede con las ciudades industriales, sin embargo, en un periodo en que las actividades terciarias han ganado espacio es necesario ir más allá y explorar alternativas explicativas a los modelos heredados.

Las ciudades turísticas merecen una mayor atención en tanto se han convertido en un grupo importante. A los temas sobre los impactos económicos, sociales, políticos y ambientales del turismo habría que sumar aquéllos relacionados con los aspectos socio-espaciales. La segregación socio-espacial es uno de ellos.

Figura 2. Porcentaje de Población de 18 años y más con Educación Superior e Índice de Diversidad Según Nivel Educativo, 2005

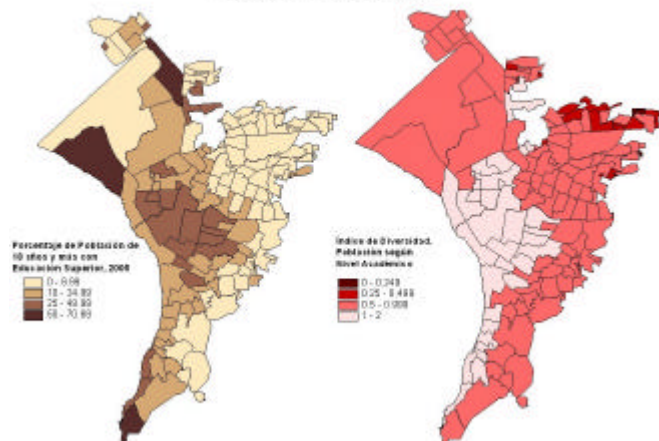


Figura 3. Porcentaje de Viviendas con Dotación de Agua dentro de ellas e Índice de Diversidad Según Dotación de Agua, 2005

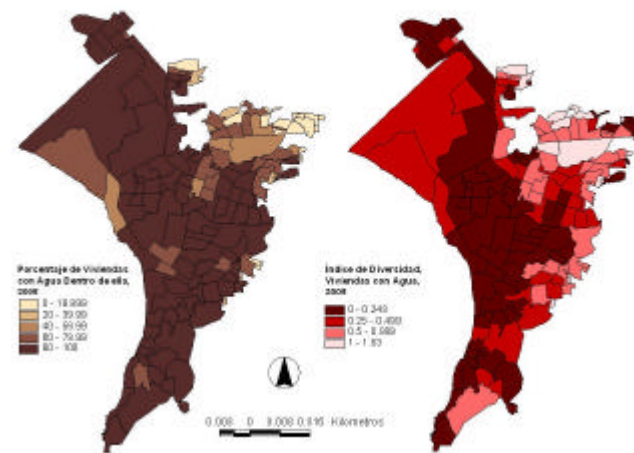
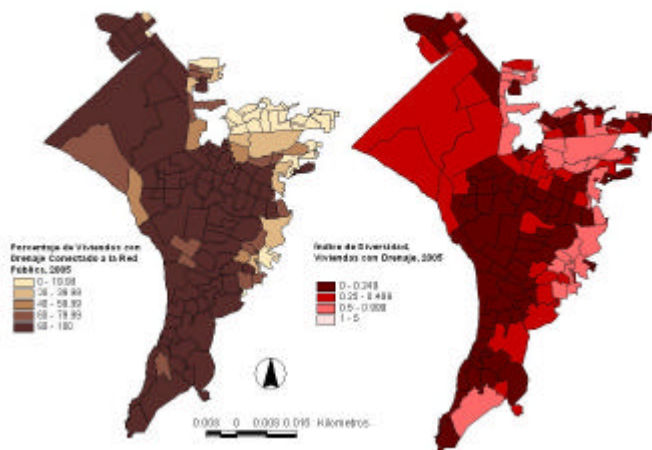


Figura 4. Porcentaje de Viviendas con Drenaje conectado a la Red Pública e Índice de Diversidad Según Dotación de Agua, 2005



El crecimiento de la ciudad de Puerto Vallarta ha estado ligado a la presencia de los servicios turísticos. Como se ha hecho notar en otros trabajos, el proceso de urbanización e incremento y complejización de los mercados de trabajos es consecuencia no solamente de la actividades directamente catalogadas como turísticas sino con toda una gama que le sirven como “soportes”. Si bien es cierto que las actividades ligadas al turismo tales como servicios de alojamiento y restaurantes son las que se llevan la mayor parte del crédito a la hora de determinar qué tanto una ciudad es turística o no, también lo es el hecho de que servicios personales, comercio, servicios financieros, servicios de transporte, entre otros, contribuyen a que la ciudad se sostenga como tal. Por lo tanto, próximas investigaciones deberían poner especial atención al cómo la interacción entre actividades económicas configura el espacio urbano en Puerto Vallarta y cómo es que ésta viene acompañada de una segregación socioespacial.

Dos vías son posibles aquí a desarrollar. La primera es analizar el crecimiento económico de las actividades económicas y cómo éste diferencia el espacio en tanto ubicación de las empresas. La segunda, un poco más compleja, es la que tiene que ver con el mercado de trabajo. La oferta/demanda de determinada mano de obra conlleva una serie de factores importantes. El importante desde el punto de vista espacial es la localización de la vivienda de los trabajadores y la facilidad que tendrían de acceder a la infraestructura urbana mínima. Esto nos lleva a una de las conclusiones más importantes de este trabajo, misma que a continuación se delinea.

La segregación espacial se vincula con la acción de los gobiernos. Éstos pueden promoverla, por ejemplo, favoreciendo a determinados grupos sobre otros; pero, también pueden disminuirla con planes y programas de zonificación o influyendo en el mercado de vivienda. Sin embargo, un aspecto que poco a sido tratado en la literatura es su papel de proveedor de servicios públicos y sus repercusiones en términos de diferenciación social. Como se vio en la última parte de este trabajo, los índices de segregación más altos se relacionan con el acceso al drenaje y el agua. Es por ello que la forma en que los gobiernos contribuyen a la separación entre grupos es una cuestión que debería ser analizada con mayor profundidad en posteriores estudios. En ciudades dedicadas principalmente al turismo este tópico resulta particularmente importante debido a la clara diferenciación existente entre la infraestructura y servicios públicos que se les ofrece a los visitantes y aquella que les realmente se les da los habitantes y trabajadores que soportan la economía.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Anton, S. (1999). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*(32), 17-43.
- Boltvinik, J., & Damián, A. (2001). La pobreza ignorada. Evolución y Características. *Papeles de Población, Año 7*(29), 21-53.
- Bringas-Rábago, N. L. (2002). Baja California and California's merging tourist corridors: The influence of Mexican Government Policies. *The Journal of Environment Development, 11*(3), 267-296.
- Brown, L., & Chung, S.-Y. (2006). Spatial Segregation, Segregation Indices and the Geographical Perspective. *Population, Space and Place, 12*, 125-143.
- CEPAL. (2003). *Panorama Social de América Latina, 2002-2003*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Dupont, V. (2004). Socio-Spatial differentiation and residential segregation in Delhi: a question of scale? *Geoforum, 35*(2), 157-175.
- Everitt, J., Massam, B. H., Chávez-Dagosto, R. M., Espinosa, R., & Andrade, E. (2008). The imprints of tourism on Puerto Vallarta, Jalisco, Mexico. *The Canadian Geographer, 52*(1), 83-104.
- Feitosa, F. F., Câmara, G., A.M.V, M., Koschitzki, T., & Silva, M. P. S. (2007). Global and local spatial indices of urban segregation. *International Journal of Geographical Science, 21*(3), 299-323.
- Fuentes, C., & Cervera, L. E. (2006). Land markets and its effects on the spatial segregation: the case of Ciudad Juárez, México. *Estudios Fronterizos, 7*(13), 43-62.
- Gormsen, E. (1997). The impact of tourism on coastal areas. *GeoJournal, 42*(1), 39-54.
- Gutiérrez, M. T., & González, J. (1999). Las costas mexicanas y su crecimiento urbano. *Investigaciones Geográficas*(40), 110-126.
- Hiernaux-Nicholas, D. (2005). Competitividad de las ciudades turísticas de México en el Contexto Global. In C. Arce, Enrique Cabrero y Alicia Ziccardi (Ed.), *Ciudades del Siglo XXI: ¿Competitividad o Cooperación?* (pp. 648 páginas). México, DF: Cámara de Diputados-CIDE-Miguel Ángel Porrúa.
- Márquez, A. (2007). *La expansión del turismo costero en Bahía Banderas, Nayarit: Un análisis de deterioro ambiental*. Unpublished Geografía, UNAM, México.
- Martori, J., & Hoberg, K. (2004, July, 12th). *Indicadores cuantitativos de segregación residencial. El caso de la población inmigrante en Barcelona*. Retrieved July 14th, VIII

- Martori, J., Hoberg, K., & Surinach, J. (2006). Población inmigrante y espacio urbano: indicadores de segregación y pautas de localización. *EURE*, 32(97), 49-62.
- Morales, J., & Pérez, J. L. (2006). Crecimiento poblacional e instrumentos para la regulación ambiental de los asentamientos humanos en los municipios costeros. *Gaceta Ecológica*(79), 53-77.
- Padilla, L. S. (2000). La población en la región costera de México en la segunda mitad del siglo XX. *Investigaciones Geográficas*(81), 95.
- Peters, P., & Skop, E. (2007). Socio-Spatial segregation in Metropolitan Lima, Peru. *Journal of Latin American Geography*, 6(1), 149-171.
- Rivera-Arriaga, E., & Villalobos, G. (2001). The coast of Mexico: approaches for its management. *Ocean and Coastal Management*, 44(4), 729-756.
- SECTUR. (2003). Turismo Interno. Los viajes de los residentes en México dentro del país (pp. 55): SECTUR.
- SEDESOL, CONAPO, & INEGI. (2005). *Delimitación de las zonas metropolitanas de México*. Ciudad de México: SEDESOL, CONAPO, INEGI.
- Wilson, T. (2008). Economic and social impacts of tourism in Mexico. *Latin American Perspectives*, 35(3), 37-52.
- Wong, D. W. S. (1993). Spatial Indices of Segregation. *Urban Studies*, 30(3), 559-572.
- Wong, D. W. S. (1999). Geostatistics as measures of spatial segregation. *Urban Geography*, 20(7), 635-647.
- Wong, D. W. S. (2003). Spatial decomposition of segregation indices: A framework toward measuring segregation a multiple levels. *Geographical Analysis*, 35(3), 179-194.
- Wong, D. W. S. (2004). Comparing traditional and spatial segregation measures: a spatial scale perspective. *Urban Geography*, 25(1), 66-82.
- Wong, D. W. S., & Chong, W. K. (1998). Using Spatial segregation measures in GIS Statistical Modeling Packages. *Urban Geography*, 19(5), 477-485.
- Xiao, H., & Smith, S. L. J. (2006). The making of tourism research. Insights from a Social Sciences Journal. *Annals of Tourism Research*, 33(2), 490-507.