



Región y Sociedad

ISSN: 1870-3925

region@colson.edu.mx

El Colegio de Sonora

México

Pérez-Campuzano, Enrique

Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México

Región y Sociedad, vol. XXII, núm. 49, 2010, pp. 143-176

El Colegio de Sonora

Hermosillo, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10215725006>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Derechos reservados de El Colegio de Sonora, ISSN 1870-3925

Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México

Enrique Pérez-Campuzano*

Resumen: La diferenciación socioespacial es una característica de las ciudades turísticas, pero ha sido poco estudiada. Este trabajo analiza los patrones de diferenciación socioespacial de Puerto Vallarta, México, mediante varios índices de segregación espacial y uno de diversidad. Según los resultados, hay una segregación importante en la dotación de infraestructura hidráulica y drenaje. Por ello, el gobierno debería trabajar más para disminuir las diferencias sociales y espaciales en este tipo de poblaciones.

Palabras clave: Puerto Vallarta, segregación socioespacial, índices de segregación, índice de diversidad.

Abstract: Although socio-spatial differentiation is a characteristic of tourist cities, it has generally not been studied. This article analyses the different patterns of socio-spatial segregation in Puerto Vallarta, Mexico. Using different indices, the results show that there is significant segregation in terms of water supply and sewage infrastructure. Thus,

* Centro Interdisciplinario de Investigaciones sobre Medio Ambiente y Desarrollo, Instituto Politécnico Nacional. Calle 30 de Junio de 1520 s/n, colonia Barrio La Laguna Ticomán, Delegación Gustavo A. Madero, México, Distrito Federal, C. P. 04370. Correos electrónicos: enriperang@gmail.com / eperezc@ipn.mx

the main conclusion is that government should be more involved in reducing social and spatial disparities.

Key words: Puerto Vallarta, socio-spatial segregation, segregation indices, diversity index.

Introducción

El turismo se ha convertido en una de las actividades económicas más importantes en el mundo, y pese a las dificultades del sector en los últimos años, su contribución ha representado una tercera parte del total del comercio internacional de servicios. Aunado a ello, según la Organización Mundial del Turismo (WTO, por sus siglas en inglés, 2008), en 2006 el número de llegadas fue de 846 millones, esto implica que una de cada diez personas en el mundo salió de su lugar habitual de residencia y pernoctó en otro. Los datos también muestran un movimiento altamente concentrado en algunos países y regiones del planeta; Europa y Estados Unidos reciben la mayor cantidad de turistas al año, mientras que África y Asia están en los últimos lugares.

El turismo de masas se ha consolidado, y volcado hacia las costas; aunque buena parte se dirige a los litorales, no todos se han aprovechado. En este sentido, la industria suele preferir los espacios con “capital” natural, como playas y vegetación nativa, y además requiere economías de aglomeración. Esta búsqueda de la “diferencia”, en términos de valor ambiental, y la creación de economías de escala produjeron conglomerados urbanos a lo largo de los litorales.

La relevancia económica, social y espacial ha derivado en el interés de los investigadores, organizaciones no gubernamentales (ONG) y muchas agencias de gobierno. Los estudios sobre turismo cubren una gama amplia, desde la importancia del crecimiento del sector y sus repercusiones sociales hasta los aspectos metodológicos relacionados con la construcción del objeto de estudio (Xiao y Smith 2006). En fecha reciente se ha valorado el tema del impacto ambiental, y conformado todo un cuerpo de investigación que busca integrar aspectos naturales, sociales y económicos.

A pesar del interés mostrado en el sector, se ha estudiado poco la construcción de espacios urbanos diferenciados en el contexto de la expansión del turismo. En otras palabras, buena parte de los estudios sobre la materia se ha enfocado en el análisis de los mercados turísticos, la relación entre turista y visitante y los efectos económicos en las zonas receptoras, pero pocos se han centrado en la diferenciación interna de las ciudades. No sólo se trata de la existente entre los espacios “del turista” y los de “los pobladores” (López et al. 2006), sino de cómo operan los mecanismos de segregación espacial. Este artículo pretende brindar una primera aproximación a la segregación socioespacial en la ciudad turística de Puerto Vallarta.

Para lograr este objetivo, se vale de técnicas de estadística descriptiva espacial. En la primera parte se expone el marco analítico y contextual, donde se plantea el crecimiento de las ciudades turísticas y cómo ha sido el desarrollo urbano en las costas mexicanas. Después se presenta el caso de Puerto Vallarta, y se explica el crecimiento demográfico y urbano de las dos últimas décadas en dicha localidad y su zona metropolitana (zm). Luego se describen los materiales y métodos, se analizan los resultados y, por último, se incluyen algunas reflexiones.

Segregación urbana y turismo Segregación espacial en ciudades latinoamericanas

En América Latina, la segregación socioespacial es un fenómeno recurrente (Peters y Skop 2007; Rodríguez y Arriagada 2004). Las condiciones heredadas a lo largo de la historia producen un patrón de alta concentración del ingreso en unos cuantos grupos, mientras que una gran mayoría vive en condiciones de pobreza. Según datos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL 2003), el índice de Gini¹ se mantuvo durante toda la década de 1990, lo

¹ Mide la desigualdad de una característica (en ciencias sociales por lo general el ingreso) en una población. Es muy utilizado para medir la diferencia del ingreso en sociedades no desarrolladas.

cual indica que no hubo mejoría en la distribución del ingreso en la región. En México, las estimaciones muestran un aumento en la línea de pobreza entre 1994 y 2000. Sin embargo, un cambio llama la atención; la pobreza ya no se concentra sólo en las áreas rurales, sino que cada vez es más frecuente en las ciudades (Boltvinik y Damián 2001).

La migración rural-urbana, los desplazamientos hacia la periferia de los sectores más pobres, 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 gubernamentales han incidido en la creación de bolsas de pobreza, sobre todo en las partes más alejadas del centro. El resultado es un patrón identifiable, la poca cobertura de servicios públicos en las periferias y al mismo tiempo la buena dotación de éstos en las áreas más ricas de las urbes.²

A este patrón no escapan las ciudades turísticas. Sin embargo, habría que incluir la diferencia entre los espacios de los habitantes regulares y la de los visitantes. En México, estudios como los de López et al. (2006) han mostrado cómo la estructura de dichas ciudades “separan” a los turistas de los pobladores, cuando son estos últimos los “soportes” de la actividad. Sin embargo, al concentrarse en la diferenciación de esos dos grandes espacios, los trabajos han puesto poca atención en la construcción de la segregación por la vía de la inversión en infraestructura, la separación social resultante de los ingresos o el nivel educativo de los residentes regulares de ellas.

Turismo y crecimiento urbano

El incremento de ciudades y de población en los litorales no es nuevo, en cambio sí lo es el aumento acelerado de grandes aglomeraciones a lo largo de las líneas de costa (Gormsen 1997). Las

² Como lo afirma Vilalta (2008), aunque en América Latina abundan los estudios sobre marginación y pobreza, no hay suficientes en materia de segregación espacial. Los trabajos de corte descriptivo sobre las diferencias centro-periferia no siempre van más allá de una descripción de cómo se organiza la ciudad en términos de cambios socioespaciales derivados de procesos económicos, políticos y sociales.

causas del fenómeno radican en la importancia cobrada por las maniobras portuarias derivadas de las transformaciones productivas y el papel del comercio internacional, la modificación de la pesca, así como la promoción del turismo de “sol y playa” (Hiernaux-Nicholas 2005). En este artículo se particulariza sobre este último aspecto.

Las ciudades turísticas juegan un papel doble; son receptoras y soporte físico de la actividad (*Ibid.*). En el primer caso, mediante la explotación de sus centros históricos y de convenciones, los museos y diversidad cultural, etcétera, atraen a los visitantes. Aunque en los últimos años tienden a la búsqueda de diferenciación, y basan su atractivo en su “capital” natural, cultural o los servicios que pueden ofrecer. En el segundo, la infraestructura urbana básica y los servicios especializados sirven de soporte del turismo, y junto con la vivienda son los que en realidad propician la expansión física. Son todos los servicios “paralelos”, como los personales, el comercio y transporte, entre otros, los que favorecen la reproducción cotidiana de sus habitantes (Anton 1999).

La infraestructura juega un papel importante en el crecimiento de las ciudades. La construcción de sistemas de transporte para la llegada y salida de productos y personas es una condición para su despegue económico. Sin embargo, la aportación de este elemento no se limita al transporte, sino que se traslada a servicios como drenaje, dotación de agua y electricidad, entre otros, esenciales para su funcionamiento correcto.

En términos sociales, la migración, sobre todo por motivos laborales, incide en el desarrollo urbano. Las ciudades turísticas se han caracterizado por tener una movilidad alta de personas, al ser mercados de trabajo muy dinámicos pueden ofrecer empleo en una diversidad de ocupaciones. Los recién llegados demandan vivienda, infraestructura y servicios, lo que en última instancia incentiva la expansión del área urbana.

Una de las características centrales de estas ciudades es la diferenciación espacial interior, por lo general las zonas hotelera y comercial están unidas, mientras que los espacios residenciales se localizan en la(s) periferia(s). Los visitantes se ven confinados a ciertos sitios donde pueden divertirse, hacer compras y descansar, de esta manera pueden separarse de los elementos indeseables, como cri-

minalidad y pobreza; mientras que los habitantes reproducen su vida cotidiana en otros lugares, por lo común poco frecuentados por los turistas, lo que resulta en una tensión permanente entre ambos espacios (Judd 2003).

En palabras de Anton (1999, 27), la urbanización turística es espacialmente diferente porque también lo es socialmente. Aunque la distinción más visible está en los sitios de los turistas y en los de los residentes, también existe una separación social y espacial entre los conjuntos que conforman a los últimos. La distribución de los grupos sociales en el espacio turístico también depende de su forma de inserción en el mercado laboral -influido en gran medida por la globalización de las inversiones-, sus características laborales y educativas, así como del papel del gobierno en la promoción del desarrollo económico y social. Como lo plantea Mullins (1991), las diferencias en términos de capital político, económico y cultural de los moradores crea ciudades turísticas diferenciadas. Entonces, la segregación es 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 relaciones de poder en lugares específicos (Anton 1999), pasando por los rasgos demográficos y económicos de la población ahí asentada.

El crecimiento urbano y turístico en las costas mexicanas

La urbanización en la zona costera ha estado acompañada de un proceso de cambio económico importante, mismo que incluye el incremento de las actividades portuarias, de extracción de petróleo y el turismo. Esta última ha sido una de las más beneficiadas por los gobiernos mexicanos desde finales de los años sesenta. La promulgación del Plan Nacional de Turismo, en 1963, marcó el inicio de una serie de acciones gubernamentales para impulsar este sector. Una de las principales se centró en la construcción de infraestructura y su promoción, la atracción y financiamiento de inversiones externas y el aprovisionamiento de desarrollo social y económico a las regiones turísticas (Bringas-Rábago 2002).

A partir de la creación del Fondo Nacional de Turismo, en 1974, la promoción se focalizó en dos estrategias: primero, la meta prin-

cipal era dotar de infraestructura básica a los centros con un desarrollo económico previo, pero que no contaban con los recursos suficientes, y la creación de complejos turísticos planeados desde el inicio; un programa más ambicioso, pues se proponía la creación de ciudades planeadas con infraestructura ya construida, un mercado organizado y, en general, una regulación de los aspectos sociales y espaciales.

En la década de los años ochenta, la política en México dio un giro importante; el abandono del modelo de sustitución de importaciones y la apertura de la economía nacional aumentaron las actividades "terciarias". La promoción del turismo, sin embargo, no fue sólo una decisión interna de los gobiernos en turno sino que respondió a la construcción de un modelo nuevo de economía que favorecería a las empresas transnacionales, el incremento de la inversión extranjera directa en el sector, los acuerdos internacionales en la materia y sobre todo del rol del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional.

Según Bringas-Rábago (2002, 278), los efectos han sido contradictorios. Por un lado, los proyectos crearon la infraestructura de comunicación y han propiciado el desarrollo económico; pero, por otro, las ciudades turísticas se caracterizan por una segregación espacial alta, aun las planeadas. Las bolsas de pobreza han crecido y el acceso a los servicios públicos urbanos es diferencial, y favorecen a las áreas y sectores con mayores ingresos y los espacios de alojamiento de los visitantes.

Por tanto, la consolidación de toda una industria ligada al ocio y la política de fomento del turismo ha impulsado el crecimiento de una serie de ciudades a lo largo de los litorales. En México, desde la década de 1940, se pueden identificar los primeros emplazamientos turísticos en la costa, pues el desarrollo urbano ha sido continuo. Entre este año y 1995 el número de localidades urbanas pasó de 9 a 175 (Gutiérrez y González 1999). Según los datos del Censo de población y vivienda de 1990 y del Conteo de población y vivienda 2005, el porcentaje de residentes urbanos pasó de 59 a 63 por ciento.

Los datos del XII Censo general de población y vivienda muestran que en el año 2000, de las 55 zonas metropolitanas en el país, 12

se encontraban en las costas, lo que representó 6.2 por ciento de la población total y 9.1 de la urbana. El dinamismo de las zonas costeras también se expresa en su tasa de crecimiento medio anual, la cual fue de 3.1 por ciento, entre 1990 y 2000, y superó la media nacional de 1.7.

El mayor desarrollo urbano ha ocurrido en el Pacífico mexicano (Ibid.; Morales y Pérez 2006; Padilla y Sotelo 2000). En gran medida gracias a la agricultura en el noroeste y la promoción turística a lo largo de la línea de costa, el aumento de asentamientos, aunque dispersos, ha sido una constante desde el último tercio del siglo xx. Esto refuerza la idea de un crecimiento concentrado en unas cuantas ciudades grandes y una alta dispersión de habitantes en localidades pequeñas (Gutiérrez y González 1999).³

De los 165 municipios costeros, 35.8 por ciento de ellos se especializó en actividades de alojamiento temporal, en 1999; ese porcentaje creció a 37 en 2004.⁴ Por otro lado, de los siete millones de personas que llegan al país, el destino de poco más de 45 por ciento es la zona costera (Rivera-Arriaga y Villalobos 2001). En cuanto a los viajes domésticos, casi 75 por ciento son a los centros de playa (Secretaría de Turismo, SECTUR 2003), y los más visitados son los más consolidados: Acapulco, Cancún, Mazatlán, Veracruz y Puerto Vallarta. Este último es uno de los más importantes, y se ha afianzado como una ciudad con oferta turística diversificada, lo que ha contribuido a su crecimiento demográfico y urbano.

Crecimiento demográfico y urbano en Puerto Vallarta

Desde la mitad del siglo xx, Puerto Vallarta se ha caracterizado por su desarrollo turístico, detonado a partir de la construcción del aeropuerto; antes su base económica había sido la pesca y la agricultura (Everitt et al. 2008).

³ Por ejemplo, según los datos del XII Censo general de población y vivienda 2000, el total de lugares de menos de 2 500 habitantes fue de 37 987, mientras que fueron 18 los de entre 100 mil y 499 999 y sólo cinco de más de 500 mil.

⁴ Se utilizaron los datos de los censos económicos 1999 y 2004 (INEGI 2008), y el cálculo se realizó tomando en cuenta a la población ocupada.

Las décadas de los años sesenta y setenta fueron muy importantes debido al incremento de vacacionistas (en su mayoría norteamericanos), y el claro apoyo del gobierno al turismo. Por un lado, la construcción, soportada en gran medida por las inversiones del mercado del *laissure*, y por el otro la transnacionalización del turismo produjo un aumento en el número de desplazamientos hacia la ciudad, con fines recreativos o de descanso.

La oferta de actividades turísticas tuvo una repercusión en el crecimiento demográfico-urbano y en las diferencias sociales (Ibid.; Wilson 2008). En cuanto al primer aspecto, Puerto Vallarta pasó de 7 500 habitantes en 1960 a 24 mil en 1970, y a 38 500 en 1980, lo que representa una tasa de crecimiento media anual de 10.5 por ciento en el primer decenio y de 4.6 en el segundo. Los asentamientos se fueron recorriendo hacia el centro-este, en el límite con la Sierra Madre Occidental (entre los 60 y 140 metros sobre el nivel del mar -msnm-). Debido a esta situación, la ciudad enfrentó problemas serios de urbanización (falta de servicios públicos como agua, drenaje y pavimentación), y los más perjudicados fueron los pobres recién llegados (Everitt et al. 2008).

En cuanto a la segmentación social, Wilson (2008) argumenta que el desarrollo turístico estuvo acompañado de una tasa alta de migración, del incremento del empleo mal remunerado, la importancia del sector de construcción como empleador, la participación femenina en la economía, así como de una separación entre el espacio turístico y el habitacional. El resultado fue la formación de franjas importantes de pobreza en la periferia.

La expansión del área urbana dio paso a la formación de la zona metropolitana de Puerto Vallarta, integrada por el municipio que le da nombre y Bahía Banderas en el estado de Nayarit (Secretaría de Desarrollo Social, SEDESOL, Consejo Nacional de Población, CONAPO y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, INEGI 2005), que desde 1980 para el gobierno federal ya constituía una conurbación. Los municipios de Compostela y Vallarta fueron los primeros en ser considerados como funcionalmente integrados, pero la creación de Bahía Banderas modificó esta situación, como se expondrá más adelante. En 2005, en la ZM había cerca de 293 mil

personas; 70 por ciento pertenecía a Puerto Vallarta.⁵ Sin embargo, las tasas de crecimiento más importantes en los últimos años se presentan en la parte norte de la ciudad (véase figura 1).

La conurbación se remonta a inicios de la década de 1980, gracias a la consolidación del proyecto Nuevo Vallarta (Márquez 2007), que incluyó la creación de Bahía Banderas, la expropiación de tierra, la construcción de un complejo hotelero y de descanso, así como la promoción de actividades turísticas “no tradicionales”, como el golf, la observación de ballenas y aves, el turismo ecológico y el de aventura, entre otras. Esto produjo una expansión del área construida sobre todo hacia el norte, en Las Jarretaderas, Bucerías, La Cruz de Huanacaxtle, San Vicente y Valle Banderas.

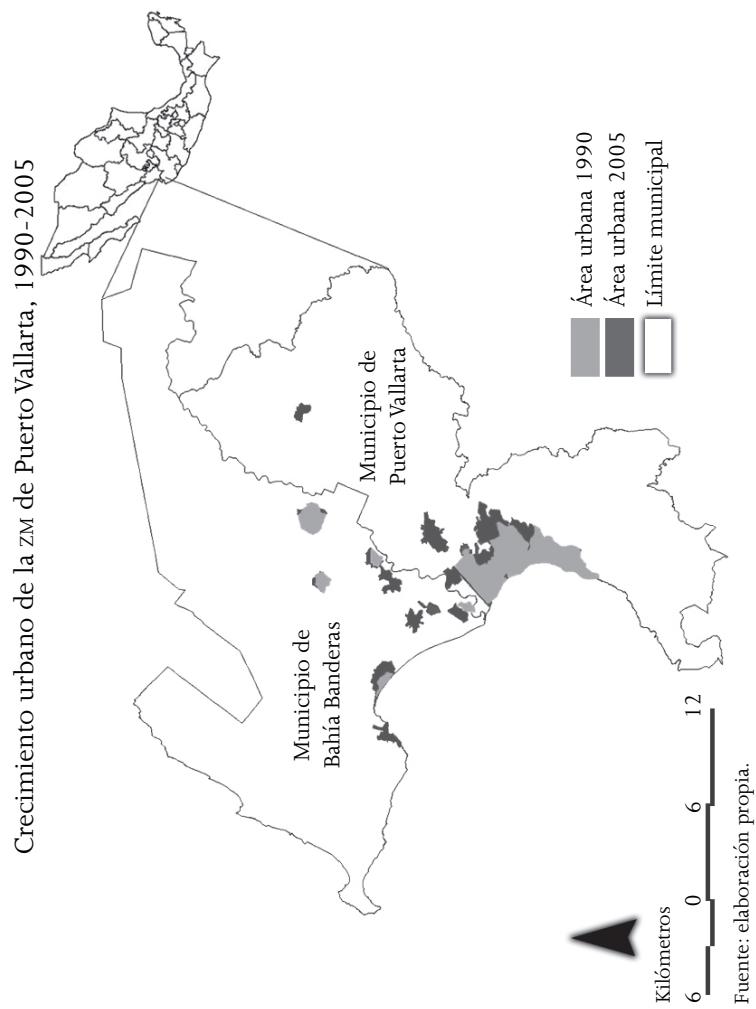
Como se observa en las figuras 2, 3 y 4 aunque desde 1940 la cabecera municipal de Puerto Vallarta presenta los incrementos netos más altos de población, las localidades y el municipio de Bahía Banderas han crecido a mayor velocidad después de 1990. Esto significa que la expansión urbana ocurre en la “periferia”. Así, el aumento de habitantes, aunque mayor en el centro, se desplazan hacia Bahía Banderas y la parte alta de la ciudad (véase figura 1).

Gran parte del aumento demográfico en la ZM se debe a la inmigración. Los datos del censo del año 2000 indican que 11.43 por ciento del total de habitantes, en 1995 residía en otra entidad federativa. Los porcentajes para cada municipio fueron prácticamente los mismos: 11.78 para Puerto Vallarta y 10.36 para Bahía Banderas. El conteo de población 2005 muestra que 10.92 por ciento de la gente llegó en fecha reciente. Sin embargo, hay un cambio en el comportamiento de atracción de cada municipio. Mientras que en Puerto Vallarta el porcentaje de inmigrantes fue de 7.5, en Bahía Banderas llegó a 19.85.⁶

⁵ Una zona metropolitana se define como el conjunto de municipios con al menos una localidad de 50 mil habitantes, cuya superficie urbana, funciones y actividades económicas rebasan los límites del municipio que originalmente la contenía e incluye como su área de influencia a los vecinos predominantemente urbanos (SEDESOL, CONAPO e INEGI 2005, 17). La formación de una ZM no implica la desaparición de localidades más allá de la zona urbana principal, tal y como se observa en la figura 1.

⁶ Aquí habría que hacer una anotación. En 2005, la mitad de los inmigrantes en Bahía Banderas provenía de Jalisco. Sin embargo, debido a la fuente de datos no es posible determinar si se origina o no en el municipio de Puerto Vallarta. En estudios próximos sería importante conocer si se trata de una migración de larga distancia o el desdoblamiento de la ZM.

Figura 1



Fuente: elaboración propia.

Figura 2

ZM de Puerto Vallarta. Población total y tasa de crecimiento medio anual (TCMA) por localidad, 1940-2005

	Población						Tasa de crecimiento anual
	Puerto Vallarta	Bucerías	Las Jarretaderas	San José del Valle	San Juan de Abajo	San Vicente	
1940	3 150	65	182	508	1 209	195	136.1
1950	4 790	103	300	1 149	2 834	396	148.9
1960	7 484	227	383	1 952	4 000	911	210.3
1970	24 155	931	598	2 171	4 480	1 040	287.6
1980	38 645	1 678	1 255	3 088	6 715	1 767	540.4
1990	93 503	4 019	3 110	4 438	7 339	2 873	437.6
1995	121 844	5 711	3 426	5 188	8 159	3 543	505.3
2000	151 432	8 833	4 362	6 217	8 811	5 776	557.8
2005	177 830	11 059	5 589	7 160	9 161	7 849	673.8
							258.9
							427.1
Tasa de crecimiento anual							
1940-1950	4.13	4.52	4.90	7.74	8.04	6.80	0.90
1950-1960	4.39	7.52	2.43	5.18	3.41	7.88	3.42
1960-1970	10.54	12.16	4.38	1.06	1.13	1.32	3.11
1970-1980	4.61	5.73	7.09	3.49	3.99	5.18	6.11
1980-1990	8.30	8.22	8.50	3.59	0.89	4.77	-2.10
1990-1995	5.26	6.96	1.93	3.12	2.12	4.18	2.87
1995-2000	4.33	8.59	4.81	3.61	1.54	9.58	1.80
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 (2008). Archivo histórico de localidades.

Figura 3

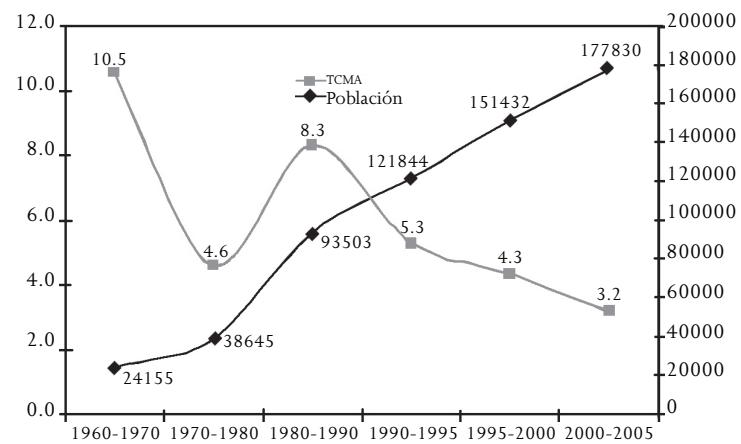
zM de Puerto Vallarta. TCMA por municipio,
1990-2005

	1990	1995	2000	2005
Puerto Vallarta	111 457	149 876	181 464	211 556
Bahía Banderas	39 831	47077	59 652	82 125
Total zM Vallarta	151 288	196 953	241 116	293 681
TCMA				
Municipio		1990-1995	1995-2000	2000-2005
Puerto Vallarta		5.88	3.81	3.06
Bahía Banderas		3.34	4.71	6.34
Total zM Vallarta		5.25	4.03	3.93

Fuente: elaboración propia, con datos de INEGI (2008).

Figura 4

Localidad de Puerto Vallarta, población y TCMA, 1970-2005



El crecimiento de la ciudad vino acompañado de la diferenciación espacial. Sin embargo, la atención no se centra sólo entre los espacios de los turistas y los de los habitantes, sino en la construcción de una ciudad con diferencias en el aprovisionamiento de servicios públicos urbanos y en términos sociales.

Materiales y métodos

Medición de la segregación espacial

La segregación socioespacial se define como la separación de grupos sociales, sean étnicos, etarios, de preferencias religiosas u otros en el territorio, e indica el grado de desigualdad en su distribución en el espacio urbano (Martori et al. 2006; Rodríguez y Arriagada 2004).⁷ La base de la discusión sobre el fenómeno recae en aspectos geográficos y sociológicos. En relación con los primeros, las unidades espaciales se parecen pero las más cercanas son más semejantes. Así, los grupos sociales se concentran en algunas áreas de acuerdo a condiciones étnicas y económicas haciendo que las zonas que ocupan tiendan a cierta homogeneidad interior. Los segundos se centran en la sociología urbana; el estudio de las causas y expresión de la concentración de los grupos sociales más pobres en algunas partes de las ciudades,⁸ que pueden ser desde inmigrantes hasta etnias específicas.

Los índices de segregación miden qué tan concentrados están los grupos y qué tan homogéneas son las áreas. Massey y Denton (en Wong 1993) los clasifican en cuatro: indicadores de igualdad, de exposición, de concentración y de centralización. Los primeros hacen alusión a qué tan igual/desigual están distribuidos en las

⁷ Como lo afirma Vilalta (2008, 379), gran parte de los estudios sobre segregación suelen referirse a ella como la representación geográfica de la marginación. Sin embargo, esto no es más que la expresión de una particularidad de dichos estudios, los cuales tienen una agenda de investigación detrás y toman como objeto a un grupo específico. Por ello, aquí más que estudiar la segregación a través de un grupo social, se analizará a todos ellos y su distribución en el espacio, al mismo tiempo que se buscan las causas de tal proceso.

⁸ Los trabajos se remontan a la Escuela de Chicago en la década de 1920.

zonas urbanas; entre menos igual sea su distribución en el espacio, mayor será su segregación. Los indicadores de exposición hacen referencia al contacto potencial entre grupos; entre mayor probabilidad de contacto, menor segregación. Los de concentración se refieren al grado de ocupación de una superficie determinada por parte de un grupo; entre menor sea ésta, mayor será su segregación. Por último, los de centralización miden la proximidad respecto al centro urbano; entre más concentrado estén en el centro, mayor será la segregación de los grupos. En este trabajo se utilizan los índices de igualdad, que se exponen a continuación.⁹

Hasta 1990, el índice más utilizado había sido el de segregación ($IS_{(dd)}$) de Duncan y Duncan (véase la ecuación 1). Con base en la presencia de pobladores afroamericanos y blancos, mide la distribución de un grupo social determinado respecto al total de habitantes de un área urbana (Martori et al. 2006). La crítica principal ha sido su falta de sensibilidad a los aspectos espaciales.

Después, Morrill (Wong 1993) construyó una forma nueva, por primera vez utilizó de manera extensa la dimensión espacial (véase la ecuación 2). Tomaba como referencia una matriz de contigüidad (0 para áreas no contiguas y 1 para las que lo son), es sensible en especial a la formación de clusters. En general, es el índice de Duncan y Duncan ponderado por la contigüidad de las unidades espaciales.

Más adelante, Wong (1993) propuso otra forma (véase la ecuación 3), que toma en cuenta el área de contacto entre dos unidades espaciales, donde la interacción entre grupos se supone proporcional a la longitud de tal frontera. Así, dicha interacción influye en su distribución espacial debido a que a mayor permeabilidad la segregación será menor.

El mismo Wong (1993; 1999) planteó otro índice, basado en la idea de que la forma de las unidades espaciales que contienen a los grupos puede intervenir en la interacción social. En este caso, el cociente del perímetro sobre el área es la medida que el autor define como la más indicada para determinar el grado de interacción entre ellos (véase la ecuación 4).

⁹ Aquí no se pretende explicar en forma exhaustiva cada índice que mide la segregación, para ello se puede consultar la literatura existente.

Los resultados de estos índices pueden interpretarse por lo menos de dos maneras; la más utilizada postula que los valores más altos se corresponden con una desigualdad mayor en la distribución de determinada población o característica. La otra indica el porcentaje de personas o viviendas que deberían ser relocalizadas, para que la distribución fuera equitativa. Si el valor del índice es alto, la segregación es mayor; por tanto, el porcentaje de población que debería ser relocalizada también es alto.

Como se observa, los indicadores mencionados resumen la situación de un área determinada (por ejemplo, una ciudad), pero analizan poco el comportamiento interno de las subunidades. Para conocer qué tan alejados se encuentran los valores de cada una de estas últimas de la media, se incluyó el índice de diversidad de Shannon¹⁰ (véase la ecuación 5). Aunque no es sensible a la distribución de las características de las áreas contiguas, se ha utilizado ampliamente como una medida que resume la diversidad de grupos en un espacio, a diferencia del cociente de especialización,¹¹ empleado en geografía. El índice de localización compara el ratio de cierta característica en una unidad de una región con la expresada en esta última. El segundo, por su parte, mide tanto el total de grupos como número de integrantes de cada uno. Por ello en este trabajo se toma como referencia el índice de Shannon. Además de la simplicidad en su construcción (véase la ecuación 5), es intuitivamente explicable. Sin embargo, a diferencia de los otros índices, donde los valores más altos representaban mayor concentración, el de diversidad muestra mayor concentración en éstos, y los valores más altos corresponden a mayor heterogeneidad.

$$IS_{(dd)} = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n |Z_i - Z_j| \quad (1)$$

¹⁰ Primero se elaboró en teoría de comunicación por Claude E. Shannon, pero se usó mucho en biología, para medir la diversidad de especies en un área específica.

¹¹ El índice de localización se refiere a la concentración de una característica determinada, económica o social, en una subunidad con respecto al total del área.

$$IS_{(adj)} = IS_{(dd)} - \frac{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n |c_{ij} (z_i - z_j)|}{\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n c_{ij}} \quad (2)$$

$$IS_{(w)} = IS_{(dd)} = \frac{1}{2} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n W_{ij} |(z_i - z_j)| \quad \text{donde: } W_{ij} = \frac{d_{ij}}{\sum d_{ij}} \quad (3)$$

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

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

donde $IS_{(dd)}$, $IS_{(adj)}$, $IS_{(w)}$ e $IS_{(s)}$ representan los índices de segregación de Duncan y Duncan, Morril, Wong 1 y Wong 2, respectivamente

h = índice de diversidad de Shannon

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

d_{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

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

Datos

Como se deduce de los índices utilizados, la continuidad física del área urbana es un requisito para la mayoría de ellos. Los datos para calcular cada uno se tomaron de las bases de las áreas geoestadísticas básicas (AGEB),¹² publicadas por el INEGI. Para esta parte del artículo se decidió analizar la localidad de Puerto Vallarta.

Existe una gran diferencia en el tipo de variables introducidas en la construcción de los índices de segregación entre países desarrollados y en los que no lo están. Mientras que en la literatura anglosajona, el énfasis principal se pone en la diferencia étnica o salarial, en los países no desarrollados la amplia mayoría de trabajos coincide en incluir variables de provisión de servicios públicos urbanos. En este tipo de naciones, la forma en que opera el mercado de vivienda o tierra (Fuentes y Cervera 2006; Peters y Skop 2007), 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 et al. 2007) son elementos que se consideran importantes para medir la diferenciación socio-espacial.

La inclusión de otros indicadores se debe primero a la participación de los gobiernos en la provisión de servicios públicos. Los países desarrollados tienen casi resuelta la dotación de infraestructura y servicios; mientras que no es el caso en los no desarrollados. En segundo, al papel del mercado de trabajo en la formación de grandes bolsas de pobreza, sobre todo en las periferias de las ciudades, cuya alta segmentación impide que la población económicamente activa (PEA) tenga un empleo que le permita reproducirse. Esto a su vez deriva en la búsqueda de viviendas baratas, por lo general carentes de servicios, en franjas periféricas bien identificadas.

Por las razones enumeradas, este artículo toma tres esferas de segregación, derivadas de las características de los individuos, de las

¹² Son las unidades básicas del marco geoestadístico nacional, y por lo general contienen entre 1 y 50 manzanas. Sus límites deben estar definidos claramente por vías de comunicación o usos del suelo. El número máximo de 50 se debe a la necesidad de manejar de manera ágil la información poblacional o económica, así como servir de marco para los levantamientos censales o maestrales. Las características mencionadas las hacen perfectas para los análisis de segregación, porque son relativamente homogéneas.

viviendas y de la acción del gobierno. Se cubrió cada aspecto con los indicadores más adecuados,¹³ que se exponen a continuación (véase figura 5).

Figura 5

Descripción de las variables. Índices de segregación

1990	2005	Descripción	Resultado esperado
Población de 18 años y más con educación superior	Población de 18 años y más con educación superior	Esta variable recupera las capacidades de la población en términos educativos	Alta segregación/alta concentración en el centro de la ciudad
PEA ocupada con ingreso superior a 5 salarios mínimos	NE	El ingreso indica la capacidad de los sujetos para satisfacer sus necesidades	Alta segregación/alta concentración en el centro de la ciudad
Viviendas particulares con paredes de madera	NE	Las paredes de madera (no recubrimientos) indican precariedad de la vivienda	Alta segregación/alta concentración en la periferia de la ciudad
Viviendas particulares con techo de losa	NE	Los techos de losa indican la consolidación de la vivienda	Alta segregación/alta concentración en el centro de la ciudad
NE	Viviendas particulares con piso de cemento	Los pisos de cemento indican la consolidación de la vivienda	Segregación media/alta concentración en el centro de la ciudad y mediana en la periferia
NE	Viviendas particulares con computadora	Bienes como la computadora indican la capacidad de compra del hogar	Alta segregación/alta concentración en el centro de la ciudad
Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	La dotación de drenaje es un indicador de la capacidad del gobierno local para satisfacer las necesidades básicas de la población	Segregación media/alta concentración en el centro de la ciudad y mediana en la periferia
Viviendas particulares con agua dentro	Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	La dotación de agua es un indicador de la capacidad del gobierno local para satisfacer necesidades básicas de la población	Segregación media/alta concentración en el centro de la ciudad y mediana en la periferia

NE: variable no existente en la fecha.

Fuente: elaboración propia.

¹³ Cabe recordar el carácter exploratorio del presente artículo, así que la aproximación a las variables es provisional. Por lo general, los trabajos sobre segregación socioespacial tienen

En el primer grupo de variables se decidió poner énfasis en las capacidades educativas y económicas de las personas. Por ello, se incluyó la de población de 18 años y más con educación superior (1990 y 2005), que muestra los aspectos educativos. Para 1990 se tomó la PEA con ingresos superiores a cinco salarios mínimos (SM). En ambas variables se espera una alta segregación a consecuencia de un mayor porcentaje de habitantes con altos niveles educativos y de ingreso en la parte central de la ciudad.

Con respecto a la vivienda, se tomaron las variables relacionadas con su consolidación. Para 1990 se utilizó la casa con paredes de madera y con techo de losa, mientras que para 2005 fueron la que contaba con piso de cemento y la que tenía computadora. En este caso, la segregación esperada es media, porque debería existir un porcentaje alto de viviendas consolidadas en el centro de la ciudad e ir disminuyendo conforme la distancia fuera mayor.

Por último, la dotación de drenaje y agua son dos indicadores de la participación del gobierno, en esta localidad en la mejora de las condiciones de vida. La segregación esperada es baja y hay una distribución equitativa a lo largo de la ciudad, porque el gobierno debería proveer de los servicios urbanos básicos a toda su población.

Para el índice de Shannon se utilizaron tres variables (véase figura 6): a) grado académico, donde se esperaba una diversidad alta en el centro de la ciudad y una baja en la periferia, donde había menor porcentaje de personas con educación superior; b) con agua en la vivienda y c) casas con drenaje. En ambas el resultado esperado es una diversidad baja, debido a que la mayoría deberían estar dotadas con estos servicios públicos.

Antes de presentar los resultados, hay que hacer algunas precisiones metodológicas, en primer lugar, si los datos pueden compararse. Si bien es cierto que se intenta dar un panorama general sobre la segregación socioespacial en dos momentos, los resultados no son necesariamente comparables. Lo anterior se debe al cambio de la zona urbana y las AGEB por un lado, y de las variables utilizadas en el análisis, por el otro. Al incrementarse tanto el área como la pobla-

como referencia a la distribución de dos o más grupos poblacionales y poco se ha trabajado en temas como la dotación de servicios públicos urbanos o población según los ingresos.

ción, el INEGI tuvo que ajustar el área y varias de las AGEBS, lo que implicó una coincidencia incompleta. Aunado a lo anterior, al ser dos instrumentos de captación de información diferentes, no se incluyen las mismas preguntas. Esto también influye en que los datos no puedan comprarse. En segundo lugar, los cálculos se realizaron con el programa de Philippe Aparicio del Centro Urbanisation, Culture et Société de l'Institut National de la Recherche Scientifique, Canadá. La aplicación se elaboró en C#.Net, y permitió calcular 42 índices de segregación, incluso los presentados en este artículo, salvo el de Shannon. Con esta herramienta, se estiman en un bloque único los índices, lo que reduce el tiempo dedicado a los cálculos.

Figura 6

Descripción de las variables. Índice de Shannon

Variable	Categorías	Resultado esperado
Educación	Secundaria o menos Bachillerato Licenciatura o más	Diversidad alta en el centro y poca en la periferia
Agua en la vivienda	Agua dentro de la vivienda Agua dentro del predio, pero fuera de la vivienda Sin agua dentro de la vivienda o predio	Diversidad baja en toda la ciudad
Drenaje en la vivienda	Viviendas con conexión a la red pública Con fosa séptica Sin drenaje	Baja diversidad en toda la ciudad

Fuente: elaboración propia.

Resultados

Índice de segregación

Como puede observarse en la figura 7, existe una gran dispersión de los datos, y debido a ello los resultados no son claros. Los porcentajes de población con educación superior fueron mayores en 2005, lo que puede indicar una mejoría en las condiciones de vida. De igual manera, los indicadores de provisión de servicios públicos mejoraron entre esos dos años. Las viviendas con drenaje conectado

Figura 7

Medias y desviaciones típicas de indicadores, 1990 y 2005

	Absolutos		Porcentajes	
	1990			
Personas	Media	Desviación estándar	Media	Desviación estándar
De 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
Viviendas				
Particulares con paredes de madera	2	4.1	0.3	0.7
Particulares con techo de losa	281	239.8	57.3	20.1
Servicios públicos				
Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	301	309	54.6	34.1
Viviendas particulares con agua dentro	306.8	281.8	59.5	26.4
2005				
Personas				
De 18 años y más con educación superior	110.8	154.7	13.1	13.8
Viviendas				
Particulares con piso de cemento	114.3	115.2	46.4	24.9
Particulares con computadora	75.1	95.6	19	16.1
Servicios públicos				
Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	250.9	267	61.3	38.3
Viviendas particulares con agua dentro	260.9	256.9	72.8	30.1

Fuente: elaboración propia.

a la red pública aumentaron en casi 7 por ciento, y en cerca de 12 las que contaban con agua entubada.

Los índices muestran congruencia, como se expone en la figura 8, por lo que se pueden tomar como representativos de la segregación para Puerto Vallarta. Los valores más altos corresponden al índice de Duncan y Duncan, que constituye un resultado esperado en tanto que no toma en cuenta la variable espacial; y más bajos al corregido de Morrill, debido a que toma una matriz de valores dicotómicos para “penalizar” al de $IS_{(dd)}$. Pareciera que los índices propuestos por Wong se acercan más a la regularidad requerida por instrumentos de este tipo, por tanto el análisis se basa en ellos.

La segregación socioespacial en Puerto Vallarta no presenta patrones claros para 1990 y 2005, como lo han hecho otras ciudades latinoamericanas (Peter y Skop 2007; Fuentes y Cervera 2006; Rodríguez y Arriagada 2004), algunos indicadores muestran mayor segregación que otros. Es común que las características de la vivienda y de los servicios públicos suelan ser más segregativas que las de las personas, debido a las condiciones propias de la estructura económica y social de las ciudades de los países desarrollados.

En general se esperaba que los habitantes con mayor nivel educativo se concentraran en unos cuantos lugares. Sin embargo, este patrón no se presenta en todas las ciudades de América Latina. Peters y Skop (2007), al utilizar el indicador de población con educación superior en Lima, Perú, para medir la segregación, encontraron que no necesariamente refleja la separación entre grupos. Según los resultados de este artículo, la situación no es diferente en Puerto Vallarta, pues los índices muestran una segregación espacial de media a baja.¹⁴ La población de 18 años y más con educación superior que tendría que cambiar de residencia en 1990, para reducir la diferencia, giraba alrededor de 28 por ciento. Aun tomando en cuenta que los datos no pueden compararse, este porcentaje se incrementó a poco más de 30 en 2005. En estudios posteriores, donde se usa-

¹⁴ La escala usada es la siguiente:

0.0 – 0.499 baja
.05 – 0.749 media
0.75 – 1.00 alta

ron áreas similares, se podría explorar la hipótesis del incremento de la segregación espacial de las personas con más escolaridad.

Los índices para la variable población ocupada con ingresos superiores a 5 SM presentan la segregación más baja. Por lo tanto, habría que cuestionar la hipótesis de la concentración de este estrato. El hecho de que el porcentaje promedio de población con esta característica sea de 38 (véase figura 8) puede ser la explicación a su relativa distribución homogénea.

La vivienda es uno de los indicadores que más diferencia a las poblaciones. Sin embargo, parece que no todos sus rasgos contribuyen a la segregación, sino más bien los relacionados con su consolidación y mejora. Por ejemplo, para 1990, fue mayor para las viviendas con paredes de madera que para las de techo de losa. En otras palabras, las más precarias se concentraban en unas cuantas zonas, lo que concuerda con la proposición de que son las familias más pobres las que se agrupan sobre todo en la periferia. Para 2005, la segregación de las casas con piso de cemento fue mayor en comparación con las que tenían computadora. Fue el resultado previsible, en tanto que este tipo de bienes necesitan de otros servicios, como la electricidad, para funcionar.

Los índices de segregación relacionados con el papel del gobierno local fueron los más altos (véase figura 8). Este hallazgo indica que la segregación socioespacial no sólo depende de las características de las personas o de las viviendas sino tiene que ver con las responsabilidades de los gobiernos y, en consecuencia éstos deberían participar más en la disminución de las disparidades sociales. En lo referente al servicio del drenaje, el porcentaje de viviendas que tendrían que ser “relocalizadas” para que la distribución fuera homogénea se acercó a 50 en ambos años.

Índice de diversidad

Los indicadores de segregación espacial dan un panorama general de lo que sucede en la ciudad, y dicen poco sobre cómo se distribuyen las características analizadas en las subunidades que la componen. Para salvar este problema, se plasmó la diferencia en térmi-

nos espaciales, con el índice de diversidad de Shannon, presentado en las figuras 9, 10 y 11, donde se incluyen los porcentajes de los indicadores y el resultado de su aplicación, para las tres variables descritas en el apartado de materiales y métodos.

Figura 8

Puerto Vallarta. Índices de segregación, 1990 y 2005

	1990			
	IS (dd)	IS (adj)	IS (w)	IS (s)
Personas				
De 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				
Particulares con paredes de madera	0.5637	0.5588	0.5619	0.5624
Particulares con techo de losa	0.2715	0.0983	0.2028	0.2327
Servicios públicos				
Viviendas particulares con agua dentro	0.4032	0.1694	0.3138	0.3518
Viviendas particulares con drenaje conectado a la red pública	0.5323	0.27	0.4304	0.4726
2005				
Personas				
De 18 años y más con educación superior	0.3636	0.2806	0.3336	0.3568
Viviendas				
Particulares con piso de cemento	0.4271	0.2684	0.369	0.4117
Particulares con computadora	0.2992	0.2021	0.2634	0.2903
Servicios públicos				
Viviendas particulares con agua dentro	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 cuanto al nivel educativo, los resultados muestran mayor diversidad en el centro de la ciudad y la formación de anillos “concentricos” hacia la periferia (véase figura 9). Esto se debe a la con-

Figura 9

Población de 18 años y más con educación superior e índice de diversidad según nivel educativo, 2005

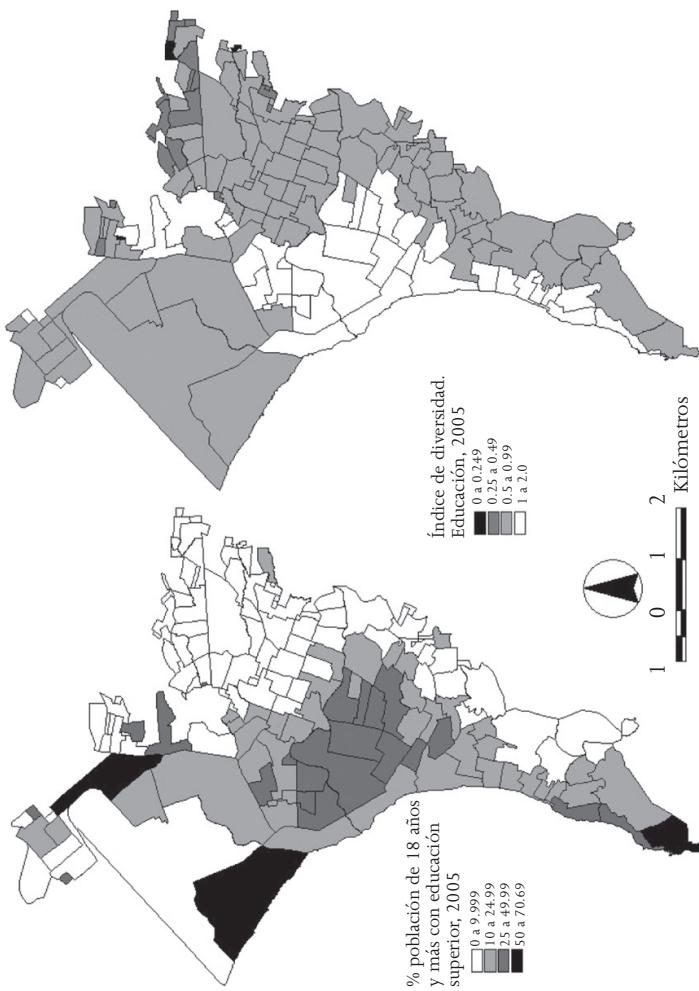


Figura 10

Porcentaje de viviendas con agua dentro e índice de diversidad según dotación de agua, 2005

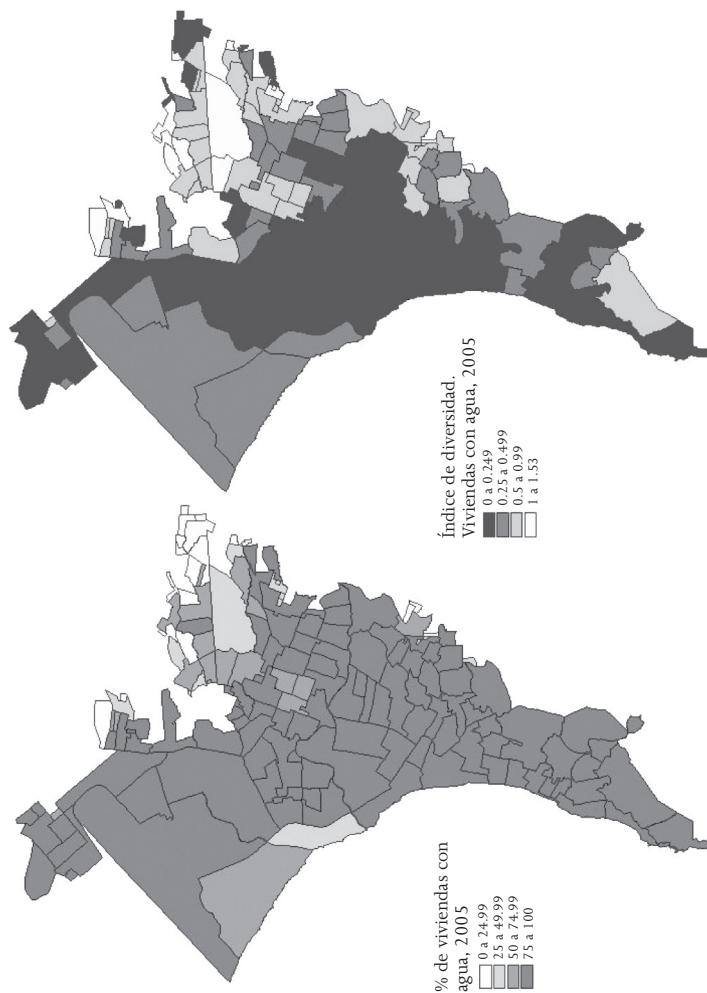
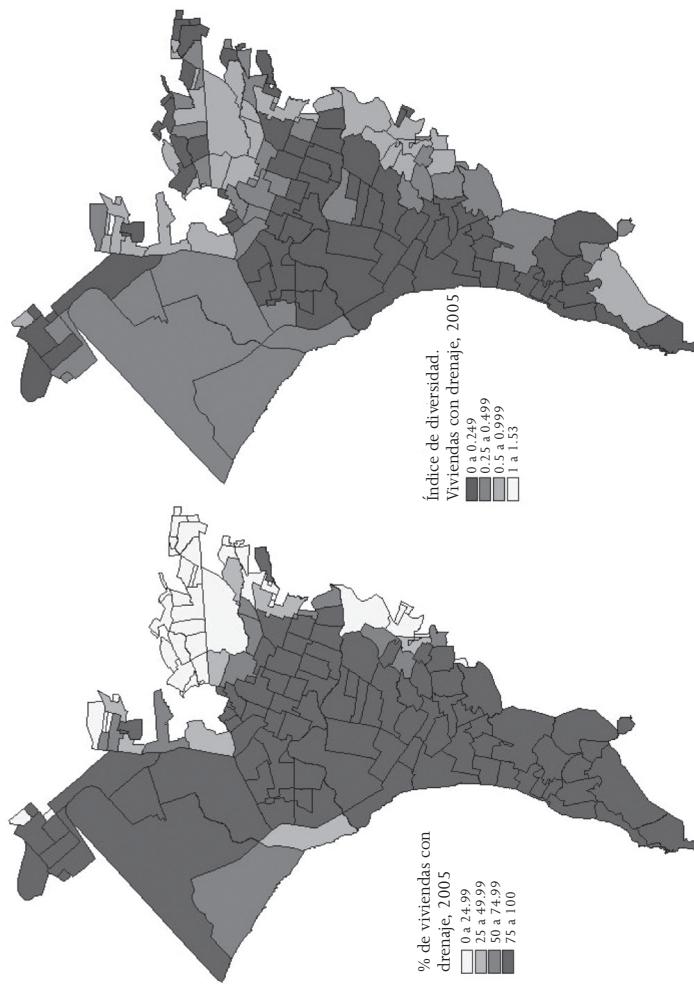


Figura 11

Viviendas con drenaje e índice de diversidad según la dotación del servicio, 2005



vergencia de personas que ha llegado en los últimos años. Como era de esperarse, los mayores porcentajes de población con educación superior se localizan en el centro, y bajan conforme aumenta la distancia respecto a éste, salvo en tres polígonos en la periferia. Aunque si bien es cierto es más la concentración de gente con educación superior en el centro, también existe mayor diversidad, y la diferencia va disminuyendo conforme la distancia es mayor. La diversidad es menos en los polígonos donde los habitantes tienen menor nivel educativo en promedio.

El caso de los servicios públicos urbanos no es muy diferente (véase figuras 10 y 11); se delinea un corredor de sur a norte con dotación de agua y drenaje de casi 100 por ciento, pero también la tendencia es clara que son las partes más altas de la ciudad las menos atendidas con estos servicios y las más homogéneas. El índice de Shannon, relacionado con la dotación de agua y drenaje, presenta una distribución espacial más uniforme en el centro, seguido por una franja diversa y una homogeneidad posterior en las partes menos atendidas, que son las de la periferia centro-este (a unos 150 msnm) y las que tienen menos infraestructura carretera. Según Wilson (2008), la gente más pobre ha sido la desplazada hacia la periferia y la que tiene mayores dificultades para acceder a la infraestructura urbana mínima. En otras palabras, existe más semejanza en las zonas con mayor y menor dotación de servicios. Los resultados muestran un patrón de separación entre la población menos calificada y con menor infraestructura urbana en la periferia, y una concentración de la más calificada y viviendas con mayor dotación en el centro.

Conclusiones

Este artículo es la primera aproximación a un tema poco tratado en la literatura sobre turismo: la segregación socioespacial que acompaña a las ciudades con esta vocación. En general, se ha explorado lo que sucede en materia de diferenciación espacial en las urbes industriales, pero poco sobre las “terciarias”. Sin embargo, más allá

de establecer una relación causal entre actividades turísticas y segregación, se debe explorar una gama más amplia de fenómenos que componen y explicarían a esta última. Como se ha hecho notar en otros trabajos, el proceso de urbanización, crecimiento demográfico, complejización de los mercados de trabajo y la segregación socioespacial en los lugares con esta vocación es consecuencia de las actividades turísticas y de toda una gama que les sirven como “soportes” (Hiernaux-Nicholas 2005). Si bien es cierto que los servicios de alojamiento y restaurantes se llevan la mayor parte del crédito a la hora de determinar qué tanto una ciudad turística puede producir patrones segregativos, también lo es el hecho de que los servicios personales, financieros, de transporte y el comercio, entre otros, contribuyen a la diferenciación socioespacial de los habitantes.

El crecimiento de Puerto Vallarta ha estado ligado a su especialización en actividades turísticas; su incremento poblacional acelerado en la segunda mitad del siglo xx derivó en su expansión física, pero también en un aumento en los problemas de provisión de servicios e infraestructura urbana y del número de empleos precarios. La combinación de ambos elementos incidió en la separación espacial de grupos sociales. Aunque los resultados no muestran que sea muy alta en las variables relativas a las capacidades de las personas y la consolidación de la vivienda, sí indican que la atención debería ponerse en la actuación del gobierno, en particular en lo referente a los servicios e infraestructura urbana.

Recibido en diciembre de 2008

Revisado en marzo de 2009

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., y A. Damián. 2001. La pobreza ignorada. Evolución y Características. *Papeles de Población* 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., y S. Y. Chung. 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., B. H. Massam, R. M. Chávez-Dagosto, R. Espinosa y E. Andrade. 2008. The Imprints of Tourism on Puerto Vallarta, Jalisco, Mexico. *The Canadian Geographer* 52 (1): 83-104.

Feitosa, F. F., G. Monteiro, A.M.V., Koschitzki, T., y M. P. S. Silva. 2007. Global and Local Spatial Indices of Urban Segregation. *International Journal of Geographical Science* 21 (3): 299-323.

Fuentes, C., y L. E. Cervera. 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., y J. González. 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. En *Ciudades del siglo xxi*:

¿competitividad o cooperación?, editado por C. Arce, Enrique Cabrero y Alicia Ziccardi. México: Cámara de Diputados-Centro de Investigación y Docencia Económicas-Miguel Ángel Porrua.

INEGI. 2009. II Conteo general de población y vivienda, 2005: microdatos. Disco compacto, editado por el INEGI.

_____. 2008. Catálogo histórico de localidades. www.inegi.org.mx (13 de marzo de 2009).

_____. 2005. XII Censo general de población y vivienda, 2000: microdatos. Disco compacto, editado por el INEGI.

_____. 2005. XI Censo general de población y vivienda, 1990: microdatos. Disco compacto, editado por el INEGI.

_____. 2005. Censos económicos, 1999. Disco compacto, editado por el INEGI.

_____. 2005. Censos económicos, 2005. Disco compacto, editado por el INEGI.

Judd, Deniss R. 2003. El turismo urbano y la geografía de la ciudad. *EURE* XXIX (87): 51-62.

Lash, Scott y John Urry. 1998. *Economías de signos y espacio: sobre el capitalismo de la posorganización*. Buenos Aires: Amorrortu.

López, Álvaro, Judith Cukier y Álvaro Sánchez. 2006. Segregation of Tourist Space in Los Cabos, México. *Tourism Geographies. An International Journal of Tourism Space, Place and Environment* 8 (4): 359-379.

Márquez, A. 2007. La expansión del turismo costero en Bahía Banderas, Nayarit: un análisis de deterioro ambiental. Tesis de doctorado en geografía, Universidad Nacional Autónoma de México.

Martori, J., K. Hoberg y J. Surinach. 2006. Población inmigrante y espacio urbano: indicadores de segregación y pautas de localización. *EURE* XXII (97): 49-62.

Morales, J., y J. L. Pérez. 2006. Crecimiento poblacional e instrumentos para la regulación ambiental de los asentamientos humanos en los municipios costeros. *Gaceta Ecológica* 79: 53-77.

Mullins, Patrick. 1991. Tourism Urbanization. *International Journal of Urban and Regional Science* 15 (3): 326-342.

Padilla y Sotelo, S. 2000. La población en la región costera de México en la segunda mitad del siglo xx. *Investigaciones Geográficas* 81: 95.

Peters, P., y E. Skop. 2007. Socio-spatial Segregation in Metropolitan Lima, Peru. *Journal of Latin American Geography* 6 (1): 149-171.

Rivera-Arriaga, E., y G. Villalobos. 2001. The Coast of Mexico: Approaches for its Management. *Ocean and Coastal Management* 44 (4): 729-756.

Rodríguez, Jorge y Camilo Arriagada. 2004. Segregación residencial en la ciudad latinoamericana. *EURE* XXIX (89): 5-24.

SECTUR. 2003. Turismo interno. Los viajes de los residentes en México dentro del país. México: SECTUR.

SEDESOL, CONAPO e INEGI. 2005. Delimitación de las zonas metropolitanas de México. México: SEDESOL, CONAPO, INEGI.

Vilalta, Carlos. 2008. Comentarios y mediciones sobre la segregación espacial en la Ciudad de México. *Estudios Demográficos y Urbanos* 23 (2): 375-413.

Wilson, T. 2008. Economic and Social Impacts of Tourism in Mexico. *Latin American Perspectives* 35 (3): 37-52.

Wong, D. W. S. 2004. Comparing Traditional and Spatial Segregation Measures: A Spatial Scale Perspective. *Urban Geography* 25 (1): 66-82.

_____. 2003. Spatial Decomposition of Segregation Indices: A Framework Toward Measuring Segregation a Multiple Levels. *Geographical Analysis* 35 (3): 179-194.

_____. 1999. Geostatistics as Measures of Spatial Segregation. *Urban Geography* 20 (7): 635-647.

_____. 1993. Spatial Indices of Segregation. *Urban Studies* 30 (3): 559-572.

_____. y W. K. Chong. 1998. Using Spatial Segregation Measures in GIS Statistical Modeling Packages. *Urban Geography* 19 (5): 477-485.

WTO. 2008. International Trade Statistics. Ginebra.

Xiao, H., y S. L. J. Smith. 2006. The Making of Tourism Research. Insights from a Social Sciences Journal. *Annals of Tourism Research* 33 (2): 490-507.