

CIRCUITOS PRODUCTIVOS Y GLOBALIZACIÓN EN LA ZONA METROPOLITANA DE PUERTO VALLARTA: PRIMERAS APROXIMACIONES

CIRCUITOS PRODUTIVOS E GLOBALIZAÇÃO NA ZONA
METROPOLITANA DE PUERTO VALLARTA, MÉXICO:
PRIMEIRAS ABORDAGENS

PRODUCTIVE CIRCUITS AND GLOBALIZATION IN THE
METROPOLITAN ZONE OF PUERTO VALLARTA, MÉXICO:
FIRST APPROACHES

Francisco Javier Ruiz Hermoso¹

 0000-0001-6378-0946

javierruizhermoso@yahoo.com.mx

Fernanda César Arnaiz²

 0000-0001-8833-0327

fernandacesararnaiz@yahoo.com.mx

1 Doctorado en Turismo por la Universidad Antonio de Nebrija, España; miembro del Sistema Nacional de Investigadores de CONACHYT; consultor y docente. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6378-0946>. E-mail: javierruizhermoso@yahoo.com.mx.

2 Doctorado en Turismo por la Universidad Antonio de Nebrija, España; Coordinadora del Doctorado en Gestión de Negocios de la Universidad de Guadalajara CUC; miembro del Sistema Nacional de Investigadores de CONACHYT; docente. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8833-0327>. E-mail: fernandacesararnaiz@yahoo.com.mx.

Artigo recebido em outubro de 2023 e aceito para publicação em dezembro de 2023.



Este artigo está licenciado sob uma Licença
Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional.

RESUMEN: Este artículo examina en una primera aproximación, los elementos conceptuales de los circuitos productivos y la globalización del capital en el sector turístico de la región de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas. Se lleva a cabo un análisis cualitativo sobre cómo los flujos de capital, la inversión extranjera y la integración en la economía global han transformado los circuitos productivos locales, afectando tanto a los actores locales como a los visitantes. Además, se exploran las implicaciones sociales, económicas y culturales de este proceso en el contexto del turismo en la zona.

Palabras clave: Turismo. Desarrollo. Circuitos productivos. Puerto Vallarta. Bahía de Banderas.

RESUMO: Este artigo examina, numa primeira aproximação, os elementos conceituais dos circuitos produtivos e da globalização do capital no setor turístico da região de Puerto Vallarta e Bahía de Banderas. É realizada uma análise qualitativa sobre como os fluxos de capitais, o investimento estrangeiro e a integração na economia global transformaram os circuitos produtivos locais, afetando tanto os atores locais como os visitantes. Além disso, as implicações sociais, econômicas e culturais deste processo são exploradas no contexto do turismo na área.

Palavras-chave: Turismo. Desenvolvimento. Circuitos produtivos. Puerto Vallarta. Bahía de Banderas.

ABSTRACT: This article examines, in a first approximation, the conceptual elements of the productive circuits and the globalization of capital in the tourism sector of the region of Puerto Vallarta and Bahía de Banderas, México. A qualitative analysis is carried out on how capital flows, foreign investment and integration into the global economy have transformed local productive circuits, affecting both local actors and visitors. Furthermore, the social, economic and cultural implications of this process are explored in the context of tourism in the area.

Keywords: Tourism. Development. Productive circuits. Puerto Vallarta. Bahía de Banderas.

INTRODUCCIÓN

A partir de la mitad del siglo XX, México se dio a conocer con seriedad en el mundo del turismo a través de Acapulco, un destino ubicado en el Pacífico Mexicano y que llegó a ser considerado como uno de los principales destinos internacionales.

Fueron muchas razones las que se entrelazaron para que esto pasara. Por un lado, en 1927 se abre la carretera México – Acapulco para el libre tránsito de automóviles, aunque a partir de los años 1950's se asfalta y comienza la masificación. A partir de ahí se inicia una visión global del turismo y en 1940 se promulga la primera Ley Federal de Turismo (CÁRDENAS, 2019).

En los años siguientes, se crearon la Dirección Nacional de Turismo, la Escuela Mexicana de Turismo y ya en la década de los 1960's, se afirma que el turismo significa para el país receptor un ingreso considerable. "Personas que han trabajado en otras partes vienen a consumir en él una parte de sus ahorros, esto supone una adquisición de divisas, es decir, de medios de pago en el exterior" (LEMUS, 2016).

En 1969 se crea el Fondo Nacional de Fomento al Turismo, organismo que tenía como objetivo el desarrollo de nuevos destinos turísticos con una visión integradora, y con él, llegan los primeros Centros Integralmente Planeados (CIP's) de Cancún y Los Cabos. Luego llegaron Ixtapa, Loreto y Huatulco, con lo que se amplifica el potencial turístico del país.

Para esa década, la aviación comercial mexicana ya estaba en plena operación y fomentó el rápido conocimiento a nivel nacional e internacional de los destinos turísticos que emergían.

El país tenía una moneda estable, contrario a lo que pasaba entonces en Europa que estaba en medio de la reconstrucción de la post-guerra, y la balanza turística reportaba un superávit importante para el momento. Sin embargo, los íconos del turismo mundial seguían siendo el Caribe, Hawái y Europa la Europa reconstruida, por lo que se incrementa la participación del Estado en la expansión del turismo mexicano.

Durante la misma década de los 1960's se impulsa el desarrollo de infraestructura, principalmente de conectividad, y se plantea una visión estratégica en la que se habla que el turismo genera, además de buenos resultados económicos, un mejor entendimiento entre pueblos y gobierno, algo que se consideraba fundamental para su consolidación ya que se vivía con la amenaza de una nueva guerra debido a la llamada Guerra Fría.

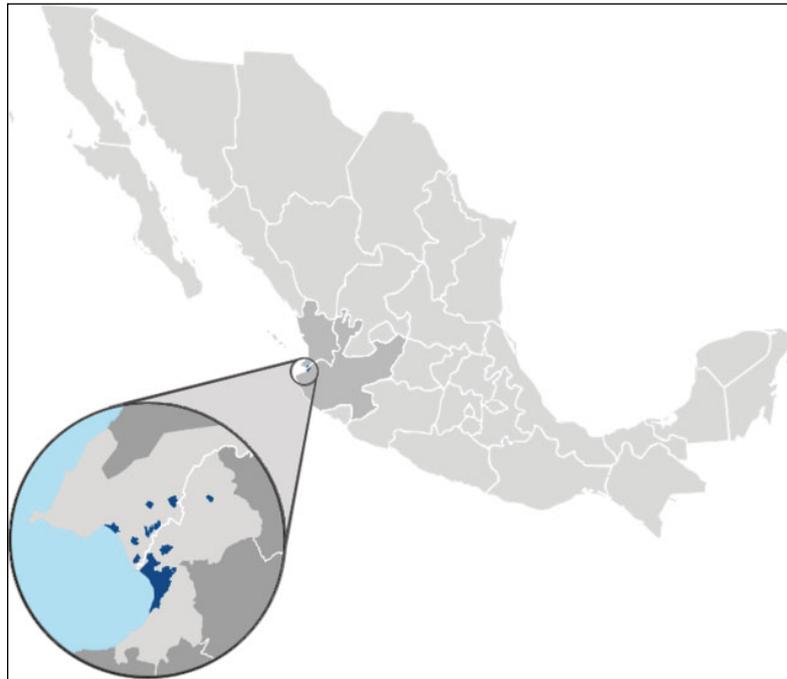
Hacia finales de esa década, el Banco de México realiza un estudio detallado sobre el estado que guarda el turismo mexicano y sus perspectivas, con el objetivo de planificar el desarrollo del mismo con otros destinos turísticos. El estudio identifica diferentes ventajas y oportunidades entre las que se encuentran el alto empleo pero poco calificado; baja escolaridad pero con baja demanda de competencias específicas; la posibilidad de desarrollar el turismo en zonas aisladas y marginadas para integrarlas a la modernidad y reducir las migraciones hacia Estados Unidos; y la posibilidad de incrementar las divisas provenientes del turismo internacional.

Con eso en mente, los destinos turísticos con posibilidades de entrar en este proceso eran Puerto Vallarta, Mazatlán y Cozumel, pero cuyos principales retos para desarrollarlos eran la debilidad estructural de los municipios costeros, la precaria conectividad principalmente terrestre, y la falta de abastecimiento.

Para el caso de Puerto Vallarta y su zona metropolitana, junto con sus dos corredores: al norte Riviera Nayarit y al sur Costalegre, y para resolver los desafíos, se plantea un modelo de desarrollo turístico multidimensional, lo cual le aporta competitividad, pero al mismo tiempo grandes problemáticas.

Los circuitos productivos y el turismo en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta, México

La Zona Metropolitana de Puerto Vallarta es un espacio geográfico complejo para la gestión turística debido a diferentes factores. Por un lado, es una región que abarca la zona costera sur del Estado de Nayarit, y la zona costera norte del Estado de Jalisco, dos entidades federativas diferentes. Abarca también 2 municipios distintos, el de Puerto Vallarta, en Jalisco; y el de Bahía de Banderas, en Nayarit; cuya división política es el río Ameca (Figura 1).



Fuente: INEGI (2023).

Figura 1. Ubicación geográfica de la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta.

El desarrollo de esa región ha estado condicionado justamente por esos factores, entre muchos otros.

Ya en la década de los 1980's la federación crea nuevos Centros Integralmente Planeados (CIP's) como Litibú, que apuntala el desarrollo del municipio de Bahía de Banderas; el CIP de Costa Capomo (hoy Costa Canuva), que está muy cerca de la localidad turística de Guayabitos, y el CIP de Escuinapa, ya cerca de Mazatlán; pero todos ellos, en el Estado de Nayarit, al norte de la región de estudio.

De esos corredores, el que no tuvo apoyo de la federación fue el de Puerto Vallarta, Jalisco, lo cual se ha ido repitiendo desde entonces ya que, entre otras razones, este destino se ha ido construyendo principalmente por inversionistas locales o de fuera del Estado o del país; pero de manera desarticulada.

Es en este entorno en el que se hace una primera aproximación del rol que desempeñan los circuitos productivos que han generado implicaciones sociales, económicas y culturales.

En un primer término, es importante señalar que en general, la relación entre circuitos productivos y globalización es profunda y compleja. Los circuitos productivos se refieren a las diversas etapas y procesos involucrados en la producción y distribución de bienes y servicios, desde la materia prima hasta el consumidor final.

Mientras que ese proceso se da entorno a la globalización, que en resumidas cuentas, se refiere a la interconexión e interdependencia creciente de las economías, sociedades y culturas a nivel mundial. La globalización afecta directamente a los circuitos productivos de diversas maneras:

1. Cadenas de valor globales: La globalización ha dado lugar a la formación de cadenas de valor globales, en las cuales diferentes etapas del proceso productivo pueden llevarse a cabo en diferentes países. Las empresas buscan eficiencia y costos competitivos, lo que ha llevado a la fragmentación de la producción a nivel internacional. Por ejemplo, en la fabricación de productos turísticos, los servicios pueden ser proporcionados por empresas en diferentes regiones del mundo;
2. Flujos de inversión extranjera: La globalización facilita la inversión extranjera directa, permitiendo que las empresas inviertan en actividades productivas en países extranjeros. En el contexto del turismo, esto puede traducirse en la inversión de compañías extranjeras en infraestructuras hoteleras, servicios turísticos y actividades relacionadas en destinos específicos como la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta;
3. Acceso a mercados internacionales: La apertura de mercados y la eliminación de barreras comerciales han permitido a las empresas acceder a mercados internacionales de manera más fácil. En el turismo, esto implica que los destinos pueden atraer a turistas de todo el mundo y que las empresas locales pueden llegar a mercados globales para la comercialización de sus servicios;
4. Interconexión tecnológica: La globalización está fuertemente vinculada a la difusión de tecnologías de la información y comunicación. Esto ha transformado la gestión de los circuitos productivos, permitiendo una coordinación más efectiva a nivel global. En el turismo, la reserva de servicios en línea y la promoción a través de plataformas digitales son ejemplos de cómo la tecnología ha alterado los circuitos productivos;
5. Homogeneización cultural: La globalización a menudo conlleva a una cierta homogeneización cultural, donde los destinos turísticos pueden adoptar características similares para atraer a un público global. Esto puede influir en la oferta de servicios y en la experiencia turística, afectando los circuitos productivos locales.

Como vemos, la globalización ha influido significativamente en la estructura de los circuitos productivos, especialmente en sectores clave como el turismo. En la región de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, la interconexión de mercados, la movilidad de capitales y la competencia global han modificado la dinámica tradicional de los circuitos productivos locales.

Las cooperativas de pescadores cada vez venden menos producto a comercios y más a personas. Las primeras lo hacen en grandes cadenas de suministros de productos del mar o centros comerciales de alto consumo como Costco.

Por otro lado, examinando los componentes esenciales de los circuitos productivos en el turismo, desde la oferta de servicios hasta la recepción de visitantes, se destaca la importancia de la cadena de valor, que abarca desde la planificación del viaje hasta la experiencia del turista en el destino. En esta dimensión, las empresas locales interactúan con actores globales afectando la distribución de beneficios y costos.

Los flujos de inversión extranjera, la presencia de multinacionales y las alianzas estratégicas que han llevado a la integración de la región en la economía global, han influido en la toma de decisiones y en la configuración de la industria turística local.

Pero en la región es clara la asimetría que hay en ese rubro entre el municipio de Puerto Vallarta en Jalisco, y Bahía de Banderas en Nayarit. Como lo hemos visto, en el primero no ha habido una estrategia de desarrollo turístico integral y en el segundo sí.

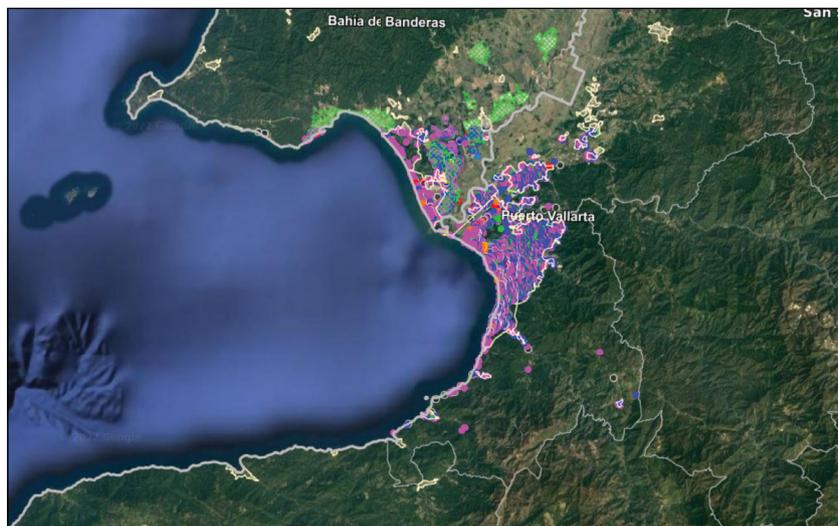
De acuerdo con el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE), en la Zona Metropolitana de Puerto Vallarta (ZMPV), están inventariadas 26,170 Unidades Económicas formales, pero su distribución en los dos municipios es asimétrica (Tabla 1):

Tabla 1. Distribución de Unidades Económicas en la ZMPV.

Municipio	Unidades Económicas	Proporción
Puerto Vallarta	16,798	64.2%
Bahía de Banderas	9,372	35.8%

Fuente: DENUE (2023). Elaboración propia.

En el mapa siguiente (Figura 2) se aprecia con mayor claridad la distribución de las Unidades Económicas y su concentración del lado de Puerto Vallarta, lo cual explica la dinámica comercial de esa parte de la ZMPV que es más local y regional, atendiendo las necesidades de la población de acogida, en su mayoría; mientras que la zona norte, del lado de Nayarit, con menos Unidades Económicas, hay una dependencia de empresas más globales.



Fuente: DENUE (2023). Elaboración Propia.

Figura 2. Distribución geográfica de Unidades Económicas.

Las implicaciones socioeconómicas de la globalización en el turismo de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, incluye el impacto en el empleo local, los patrones de consumo, la desigualdad y la dependencia económica de factores externos. Se destaca la necesidad de políticas que equilibren los beneficios económicos con la preservación de la identidad cultural y el bienestar de la comunidad local.

Y bajo esa premisa, se identifica los desafíos que enfrenta la región en el contexto de la globalización del turismo, como la competencia desigual, la presión sobre los recursos naturales y la pérdida de autenticidad cultural. También se exploran las oportunidades, como la diversificación de productos turísticos y la colaboración internacional para el desarrollo sostenible.

Sin embargo, no se puede hablar de un destino turístico son considerar como eje a la ciudad y los habitantes que están en ella.

En 2018 Habitat de la Organización de las Naciones Unidas en conjunto con el INFONAVIT y la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano realizaron el estudio denominado Índice Básico de las Ciudades Prósperas en diferentes municipios del país para identificar el grado de prosperidad que tienen, así como para plantear las diferentes estrategias y actuaciones para mejorar el índice.

El estudio define el concepto de prosperidad como el “desarrollo equilibrado e integral en todos sus componentes” y aísla las recomendaciones a seguir por parte de los liderazgos locales.

Con la metodología de ciudades prósperas se identifican 40 indicadores agrupados en 21 sub dimensiones, que a su vez están divididos en 6 grandes dimensiones. En cada uno de los indicadores, el estudio identifica las recomendaciones que se deben aplicar agrupándolos en 3 tipos de actuaciones:

- Consolidar políticas urbanas;
- Fortalecer políticas urbanas;
- Priorizar políticas urbanas.

De acuerdo con los resultados del Índice de Ciudades Prósperas, el municipio de Bahía de Banderas tiene una prosperidad moderadamente débil con una calificación de 59.64, y recomienda priorizar las políticas públicas vinculadas a la sostenibilidad ambiental, así como a la gobernanza y legislación urbana.

Por otra parte, recomienda consolidar las políticas públicas referentes a la infraestructura de desarrollo y a las de equidad e inclusión social.

Los indicadores con los valores más bajos son el producto urbano per cápita, la densidad poblacional, el acceso a internet, la longitud de transporte masivo y las áreas verdes per cápita.

En el caso de Puerto Vallarta, el municipio tiene también una prosperidad moderadamente débil con una calificación de 57.89 y recomienda también priorizar las mismas políticas públicas que Bahía de Banderas que son la sostenibilidad ambiental y la gobernanza y legislación urbana.

En contraste, recomienda que Puerto Vallarta consolide las políticas públicas referentes a las dimensiones de calidad de vida y equidad e inclusión social. Y los valores más bajos son los referentes al producto urbano per cápita, la densidad poblacional, la longitud de transporte masivo, las fatalidades de tránsito y las áreas verdes per cápita.

En la tabla siguiente se puede apreciar la síntesis de resultados de los 40 indicadores comparando al municipio de Bahía de Banderas, Puerto Vallarta y la suma de ambos al que el estudio identifica como Aglomeración Urbana que es la suma de ambos municipios.

Tabla 2. Comparativo de los municipios Puerto Vallarta y Bahía de Banderas.

SÍNTESIS COMPARATIVA DE DE RESULTADOS POR DIMENSIÓN Y SUBDIMENSIÓN ENTRE LA AGLOMERACIÓN URBANA, BAHÍA DE BANDERAS Y PUERTO VALLARTA				
	Aglomeración urbana	Bahía de Banderas	Puerto Vallarta	
1 PRODUCTIVIDAD	58.43	59.64	57.89	
Crecimiento económico	60.93	60.8	64.66	
Producto urbano per cápita	53.84	53.53	54.01	
Relación de dependencia de la tercera edad	34.43	33.58	34.87	
Aglomeración económica	73.26	73.49	73.15	
Densidad económica	61.03	58.08	62.92	
Empleo	61.03	58.08	62.92	
Tasa de desempleo	74.98	70.78	77.04	
Relación empleo - población	76.09	72.7	77.83	
2 INFRAESTRUCTURA DE DESARROLLO	73.88	68.87	76.25	
Infraestructura de vivienda	63.27	65.06	60.42	
Vivienda durable	76.61	75.31	77.93	
Acceso a agua mejorada	80.26	84.5	78.43	
Espacio habitable suficiente	95.74	94.52	96.26	
Densidad poblacional	100	100	100	
Infraestructura social	30.43	22.23	37.04	
Densidad de médicos	54.84	44.34	59.76	
Infraestructura de comunicaciones	54.84	44.34	59.76	
Acceso a internet	57.95	32.64	70.24	
Velocidad de banda ancha promedio	72.45	21.85	97.03	
Movilidad urbana	43.44	43.44	43.44	
Longitud de transporte masivo	42.79	92.07	16.35	
Fatalidades de tránsito	42.79	92.07	16.35	
Forma urbana	84.18	80.95	77.8	
Densidad de la interconexión vial	100	84.35	100	
Densidad vial	83.09	79.82	67.76	
Superficie destinada a vías	69.46	78.68	65.64	
3 CALIDAD DE VIDA	64	62.8	65.21	
Salud	62.62	62.74	62.91	
Esperanza de vida al nacer	70.64	69.43	71.85	
Tasa de mortalidad de menores de 5 años	54.6	56.04	53.97	
Educación	84.1	84.71	83.14	
Tasa de alfabetización	95.42	94.07	96.06	
Promedio de años de escolaridad	72.79	75.36	70.21	
Seguridad y protección	70.73	73.44	69.45	
Tasa de homicidios	70.73	73.44	69.45	
Espacio público	38.53	30.31	45.34	
Accesibilidad al espacio público abierto	70.25	52.28	84.73	
Áreas verdes per cápita	6.81	8.35	5.96	
4 EQUIDAD E INCLUSIÓN SOCIAL	70.81	68.61	72.01	
Equidad económica	44.84	47.14	44.06	
Coefficiente de Gini	53.6	52.94	54.26	
Tasa de pobreza	36.08	41.35	33.86	
Inclusión social	83.68	82.69	84.18	
Viviendas en barrios precarios	90.98	91.36	90.82	
Desempleo juvenil	76.38	74.01	77.54	
Inclusión de género	83.92	75.98	87.79	
Inscripción equitativa en educación secundaria	83.92	75.98	87.79	
5 SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	46.26	47.89	44.17	
Calidad del aire	42.03	47.03	37.03	
Número de estaciones de monitoreo	0	0	0	
Concentraciones de material particulado	80	95	65	
Concentraciones de CO2	46.08	46.08	46.08	
Manejo de residuos	96.74	96.64	95.49	
Recolección de residuos sólidos	93.48	93.28	93.58	
Tratamiento de aguas residuales	100	100	97.39	
Energía	0	0	0	
Proporción de generación de energía renovable	0	0	0	
6 GOBERNANZA Y LEGISLACIÓN URBANA	49.24	55.11	46.46	
Participación y rendición de cuentas	46.57	51.98	44.35	
Participación electoral	46.57	51.98	44.35	
Capacidad institucional y finanzas municipales	68.88	81.08	62.74	
Recaudación de ingresos propios	70.28	94.55	58.09	
Deuda subnacional	36.67	49.69	30.14	
Eficiencia del gasto local	99.68	99	100	
Gobernanza de la urbanización	32.28	32.28	32.28	
Eficiencia en el uso del suelo	32.28	32.28	32.28	

El estudio emite también una serie de recomendaciones u orientaciones específicas para cada dimensión.

Para el caso de Puerto Vallarta, recomienda la introducción de servicios de banda ancha y/o acceso a espacios públicos con equipos de cómputo; la generación de acuerdos con empresas proveedoras de servicios de telecomunicaciones para promover inversiones en infraestructura de red fija y ampliar la cobertura de internet, así como la reglamentación de los nuevos desarrollos habitacionales, comerciales y de servicios para incluir la infraestructura necesaria para facilitar la introducción de servicios de internet de banda ancha.

Sobre equidad e inclusión social, recomienda establecer mecanismos de monitoreo cotidiano que inhiban la agresión a mujeres en transporte público, la definición de programas específicos con recursos públicos dedicados a atender las necesidades educativas de las mujeres y establecer mecanismos de elección y evaluación para acceder a puestos políticos, técnicos, académicos y de cualquier otra naturaleza.

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, propone crear un sistema integral de gestión y tratamiento de residuos sólidos que incluya sistemas de recolección, plantas separadoras y de reciclaje. La aglomeración urbana que ya cuenta con más de 500,000 habitantes, requiere ya de un sistema integrado que impulse el uso de materiales reciclados con base en incentivos fiscales dirigidos al sector privado; así como el fomento al desarrollo de la industria especializada en reciclaje.

Prioriza la necesidad de crear un sistema de monitoreo e información que incluya la contaminación atmosférica, de agua y los sistemas de tratamiento; así como de la contaminación de tierras urbanas. También recomienda la creación de un plan integral de manejo de la red hidráulica y tratamiento de aguas servidas orientadas a mejorar la calidad de las redes de abastecimiento.

Para el caso de la calidad de vida, recomienda la generación de un análisis participativo de seguridad en espacios públicos de la ciudad para identificar lugares y horarios en los que suceden delitos de manera recurrente; incorporar lineamientos de diseño y gestión de espacios públicos en la normativa local, simplificar y comunicar los mecanismos de denuncia en el Ministerio Público, desarrollar e implementar el uso de TIC's geográficas para georeferenciar el delito y tomar decisiones estratégicas y concentrar las inversiones públicas en movilidad sustentable, mejoramiento de la infraestructura urbana, oferta educativa, de salud y mejoramiento del espacio público y vivienda.

Propone también elaborar un inventario preciso del estado actual de los espacios públicos; el aprovechamiento de los terrenos baldíos intraurbanos para crear nuevos espacios abiertos y relajar el paisaje urbano y natural. También recomienda crear un programa de reforestación urbana para plantar árboles en espacios públicos involucrando a vecinos y sociedad civil organizada, así como asegurar la accesibilidad universal en los espacios públicos con señalética, cruces peatonales, eliminación de barreras a la circulación y la disminución de la velocidad vehicular en entornos de reunión.

Finalmente, en cuanto a la dimensión de gobernanza y legislación urbana, se recomienda la implementación de esquemas de financiamiento basados en la gestión del suelo urbano y

la recuperación de plusvalías generadas por acciones públicas; el desarrollo de esquemas de asociación público – privadas para financiar proyectos estratégicos que permitan mejorar la provisión de infraestructura de servicios públicos y urbanos; el desarrollo de manuales de planeación y programación presupuestal para hacer más eficiente el gasto local.

Propone el fomento e implementación del uso de plataformas y tecnologías de datos abiertos para dar claridad y transparencia a los fastos locales e ingresos propios del ayuntamiento así como la modernización y actualización del catastro urbano para incrementar la recaudación inmobiliaria al mismo tiempo que se integra información sobre la propiedad.

Para el caso del municipio de Bahía de Banderas, algunas de las recomendaciones se repiten con las de Puerto Vallarta, pero hay algunas propias que responden a la realidad propia.

En cuanto a infraestructura, recomienda que las autoridades intervengan los barrios precarios para dotarlos de infraestructura e incrementar el acceso a los servicios de agua mejorada, saneamiento, drenaje y energía eléctrica; ofrecer alternativas de diseño para mejorar la funcionalidad e imagen de las viviendas mediante asesoría constructiva, créditos y apoyos, y emprender programas de regeneración urbana en barrios y colonias deterioradas. También propone definir polígonos de lotes con servicios o proyectos localizados con relación al acceso al empleo y equipamientos urbanos para familias de menores ingresos que no accedan a fondos de vivienda.

Recomienda alianzas con universidades para favorecer la integración de los jóvenes particularmente a estudios de medicina; incentivar la localización de servicios médicos básicos y gestionar programas que ofrezcan servicios en áreas habitacionales; y crear condiciones para reducir distancias y tiempos de traslado y atención.

En cuanto a la calidad de vida, recomienda aprovechar los terrenos baldíos intraurbanos para crear nuevos espacios abiertos con servicios ambientales, transformando espacios inseguros en espacios públicos y de paisaje urbano y natural; así como la protección legal mediante instrumentos de planeación urbana, territorial y ecológica.

CONCLUSIONES

La globalización y los circuitos productivos están estrechamente entrelazados en el contexto actual. Las dinámicas económicas globales afectan la forma en que se producen, distribuyen y consumen bienes y servicios, y esto se refleja claramente en la industria turística y en otros sectores económicos.

El turismo crece de dos maneras distintas pero paralelas: la primera es que se da bajo el liderazgo del Estado y orientado fundamentalmente a la atracción del turismo internacional y sus divisas; y la segunda es promovida por los inversionistas locales y regionales que se orienta a los mercados emisores nacionales.

Hemos visto que el turismo internacional es de las primeras actividades en globalizarse al estar presente en todos los países que no estén en conflicto armado, y formar redes de transporte, alojamiento, cadenas operadoras, OTA's y líneas aéreas y

charters. En los tiempos del neoliberalismo, esas cadenas son las dominantes a lo que se le suman las plataformas de servicios turísticos como AirBnb.

Los circuitos productivos y la globalización en la zona metropolitana de Puerto Vallarta nacieron y se desarrollan con asimetrías estructurales. Jalisco, donde está Puerto Vallarta, es uno de los principales Estados del país por su contribución al PIB nacional, pero no tiene ningún Centro Integralmente Planeado ni conectividad terrestre eficiente. Las dos autopistas que llegan al destino, pasan por Nayarit o por Colima.

La interconexión entre los circuitos productivos y la globalización del capital en el turismo de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas tiene implicaciones a nivel local y global, y se proponen posibles direcciones para futuras investigaciones y políticas que promuevan un desarrollo turístico sostenible en la región.

La comprensión de esta interrelación es esencial para abordar los desafíos y aprovechar las oportunidades en un mundo cada vez más interconectado.

REFERENCIAS

ARNAIZ BURNE, Stella Maris; DACHARY, Alfredo César (2009). **Geopolítica, recursos naturales y turismo**. Una historia del caribe mexicano. México. Universidad de Guadalajara.

CÁRDENAS GÓMEZ, Erika Patricia (2019). El camino de Acapulco hacia la ciudad de México. Construcción, travesías e implicaciones turísticas. **Estudios y perspectivas del turismo**. Vol. 28, No.1. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Enero. CIET.

CÉSAR ARNAIZ, Fernanda (2007). **Ciudades turísticas. Desarrollo e imaginarios Careyes y Nuevo Vallarta, México**. Universidad de Guadalajara.

CÉSAR DACHARY, Alfredo (2018). **Puerto Vallarta, Sociedad y Desarrollo**. En Puerto Vallarta 2018. México. El Colegio de Jalisco y Universidad de Guadalajara.

DENUE (2023). Disponible en: <<https://inegi.org.mx/app/mapa/denue>>.

FONATUR-UAN-CPT-SECTUR (2014) **Agenda de competitividad Riviera Nayarit**. México. Sectur. Disponible en: <<https://www.sectur.gob.mx/wp-content/uploads/2015/02/PDF-Riviera.Nayarit.pdf>>.

INEGI (2023). **Área metropolitana interestatal de Puerto Vallarta – Bahía de Banderas**. Disponible en: <<https://inegi.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/08/Área-Metropolitana-Interestatal-de-Puerto-Vallarta.pdf>>.

LEMUS SORIANO, Elmy. (2016). Acapulco y el proyecto modernizador Alemanista. **Letras históricas**, No. 14. Guadalajara. Marzo.

Observatorio Integral de la región turística de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas (2017) **Metropolización**. Documento elaborado por el Secretario de Turismo de Nayarit.

ONU-Hábitat. (2016). **Índice básico de ciudades prósperas Bahía de Banderas, Nayarit**. México. SEDATU – INFONAVIT.

ONU-Hábitat (2016). **Índice básico de ciudades prósperas Puerto Vallarta, Jalisco**. México. SEDATU – INFONAVIT.