

Planeación para el ordenamiento territorial en un destino turístico: Puerto Vallarta-Bahía de Banderas

Karimen Zamora Sandoval* Carlos Gauna Ruíz de León**

Universidad de Guadalajara (México)

Resumen: La planeación de los destinos turísticos ha cobrado mayor interés en el ordenamiento territorial y desarrollo sostenible a través de la implementación de instrumentos regulatorios y estratégicos que establecen elementos a seguir y refuerzan las posibilidades de la planificación participativa, los cuales no están exentos de dificultades. El presente estudio centra su atención en el análisis evolutivo de la planeación y de los instrumentos urbano-turístico significativos en el destino de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas, utilizando el enfoque de la dependencia de la trayectoria y una fundamentación jurídica en sus tres niveles de gobierno. Los resultados revelan que existe una multiplicidad de instrumentos de planeación con criterios distintos debido a la descoordinación de la gobernanza territorial y a la aplicación discrecional de las normas que ha propiciado un modelo territorial expansivo y difuso que no responde a ningún plan de desarrollo u ordenamiento territorial.

Palabras clave: Dependencia de la Trayectoria; Planeación del Desarrollo; Desarrollo Sostenible; Ordenamiento Territorial; Puerto Vallarta-Bahía de Banderas

Evolution of planning for territorial ordering and sustainable development in a tourist destination: Puerto Vallarta-Bahía de Banderas

Abstract: The planning of tourist destinations has gained greater interest in territorial ordering and sustainable development through the implementation of regulatory and strategic instruments that establish elements to follow and reinforce the possibilities of participatory planning, which are not exempt from difficulties. The present study focuses its attention on carrying out an evolutionary analysis of the planning and of the significant urban-tourist instruments in the destination of Puerto Vallarta and Bahía de Banderas, using the path dependence approach and with a review of the legal foundation in its three levels of government. The results reveal that there is a multiplicity of planning instruments with different criteria due to the lack of coordination of territorial governance and the discretionary application of regulations that have led to an expansive and diffuse territorial model that does not respond to any development plan or territorial ordering.

Keywords: Path Dependence; Development planning; Sustainable development; Territorial Ordering; Puerto Vallarta-Bahía de Banderas

1. Introducción

Explicar el proceso evolutivo de Puerto Vallarta (PVR)-Bahía de Banderas (BB) para comprender los mecanismos que lo han llevado a ser considerado uno de los principales destinos turísticos del país, con reconocimiento internacional a partir no sólo del mercado (oferta de hospedaje y demanda de turistas), sino también de los procesos de planeación del espacio urbano turístico, es el interés de este trabajo.

Existe información académica que da una orientación de las acciones y efectos que ha provocado el uso del territorio en la actividad turística y para el uso con fines de vivienda de una creciente población de la región (Gauna y Oliveros 2021; Gauna, 2019; Massé, Zizumbo y Palafox, 2018; Baños, 2017; Virgen,

* Centro Universitario de la Costa; E-mail: karimensandoval@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0003-0758-6190>

** Centro Universitario de la Costa; E-mail: carlosgaunaruiz@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0002-8325-9397>

Cite: Sandoval, K.Z. & León, C. G. R. (2024). Evolution of planning for territorial ordering and sustainable development in a tourist destination: Puerto Vallarta-Bahía de Banderas. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 22(4), 755-774. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2024.22.049>

Zepeda y Gándara, 2016; Huízar, Villanueva y Enciso, 2015); dichos trabajos refieren al esfuerzo colectivo por generar procesos de desarrollo a partir del turismo, que han provocado efectos graves sobre el medio natural y un uso del espacio con pocas regulaciones.

El objetivo general es realizar un análisis evolutivo de la planeación y de los instrumentos urbano-turístico que han sido significativos para la consolidación del destino turístico de PVR-BB. Los objetivos particulares son: 1) analizar las diferentes fases de la planeación y de sus instrumentos que han contribuido en la evolución del destino turístico; 2) identificar los principales elementos que inhiben la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos y estratégicos de planeación; 3) confrontar los resultados obtenidos de la revisión bibliométrica con el análisis del marco jurídico en el área de estudio.

El trabajo tiene la siguiente estructura: se parte de un análisis teórico de los procesos de planeación urbana y de allí se realiza la revisión de la literatura para comprender las aproximaciones teóricas que se tienen en los procesos de planeación urbana y de su ordenamiento en espacios turísticos, identificando diversos indicadores que permiten su mejor comprensión.

El caso de estudio es la región de PVR-BB que es una zona metropolitana interestatal, que tiene procesos de ordenamiento complejos porque existen diferentes métricas, visiones técnicas y políticas en las dos localidades. Además, se lleva a cabo un análisis de la estructura jurídica en materia de planeación urbana, con énfasis en procesos de áreas turísticas.

Se realiza un análisis de los procesos de planeación urbana y se asocian los momentos de la trayectoria (*Path Dependence*), que es una herramienta de la Geografía Económica Evolutiva (GEE) a partir del modelo realizado por Gauna y Oliveros (2021) para identificar la evolución turística y poblacional del destino.

Los resultados arrojan que en los procesos de planeación de PVR-BB existen inconsistencias en los elementos jurídicos y estratégicos, esto se refuerza al tratarse de un espacio metropolitano e interestatal; si bien se han hecho esfuerzos para consolidarlo como una zona metropolitana, las acciones no se han concretado y el resultado ha sido la multiplicidad de instrumentos de planeación con criterios distintos que ha producido un modelo territorial expansivo y difuso.

La dinámica evolutiva de PVR-BB se entiende con una sinopsis turística-urbana. En estudios previos se identificaron los momentos críticos que han contribuido a su evolución como destino turístico (Gauna y Oliveros 2021). La aportación de este trabajo es incluir en este análisis (*Path Dependence*) los procesos y/o instrumentos para la planeación del destino y explicar cómo las decisiones que han tomado los actores en el pasado para planear los espacios en ese destino, han sido un importante soporte para la configuración del territorio.

La identificación de los asuntos críticos en materia de planeación urbano-turística que se enuncian en la discusión y que están asociados, por un lado, a la revisión teórica y por otro, a los criterios jurídicos, son elementos a considerar para procesos que ahora se llevan a cabo tanto en la planeación del territorio de cada municipio como de forma conjunta en los procesos de metropolización.

2. Marco teórico. Entre la planeación y el ordenamiento territorial en un destino turístico

La planeación y/o planificación¹ territorial se define como las medidas políticas o normativas que los gobiernos aplican para intervenir en el desarrollo de los espacios geográficos (Durand y Decoville, 2018). Conciernen al diseño y organización del espacio urbano, físico y socioeconómico; así como de sus actividades para resolver problemas existentes y/o anticipar retos futuros.

La planeación para el ordenamiento territorial tiene el objetivo de regular de forma conjunta y coordinada el desarrollo más igualitario, sostenible, resiliente e integral de los destinos en función de sus capacidades económicas, socioculturales, ambientales y turísticas (Mendoza y Alcívar, 2020). La aplicación correcta de sus instrumentos regulatorios y estratégicos procuran asegurar la participación de los actores involucrados, la actualización u homologación de los reglamentos, el monitoreo y evaluación con el propósito de evitar problemas territoriales, lograr el consenso social, económico-turístico y sentar principios de cooperación, cohesión y equilibrio territorial (Navarro, 2014). La justificación de la ordenación territorial tiene que ver con la incapacidad de los mecanismos de mercado para reparar los desequilibrios territoriales y las externalidades que plantea el crecimiento.

El surgimiento de la planeación territorial se desprende de tres momentos claves: el avance a gran escala del proceso de urbanización y el crecimiento de las ciudades en detrimento de espacios de valor ecológico; el desequilibrio y la disparidad de ingresos y acceso a servicios entre regiones, y la aparición de problemas específicos y necesidades de planeación para atender dichas problemáticas (Antón-Clavé y González, 2005).

La transformación de los espacios a destinos turísticos deberá ser implementada con base en una planeación territorial que vele por un desarrollo menos intensivo y desordenado, en concordancia con la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Mendoza y Alcívar, 2020), mediante la gobernanza que exige la documentación y la recolección de saberes de un proceso participativo social, proactivo y corresponsable de todos los sectores productivos y sociales que interactúan en la actividad turística como fenómeno social, complejo, y dinámico (Ledesma y Simancas, 2016; Moscoso, 2014).

El medio son los instrumentos de ordenación territorial y urbanística de los destinos turísticos que deben ir acompañados de criterios de racionalidad y de equilibrio sostenible en la organización, gestión y transformación del uso turístico de los espacios, para prevenir y/o corregir riesgos de desequilibrios territoriales (Antón-Clavé y González, 2005; Navarro, 2014).

Durand (2014) señala que existen dos tipos de instrumentos: estratégicos, que contienen la visión y objetivos comunes y competen a los niveles gubernamentales superiores e intermedios, como la federación o los estados; y regulatorios, que contienen las normas para usos de suelo e intervención en el territorio, aplicado en los niveles gubernamentales básicos como los municipios.

El Ordenamiento Territorial (OT) contiene instrumentos estratégicos de carácter técnico-político vinculado al desarrollo socioeconómico, a través del cual se busca organizar el uso, aprovechamiento y ocupación sustentable del territorio, en concordancia con sus potencialidades y limitaciones; con las expectativas y aspiraciones de la población; así como con los objetivos sectoriales de desarrollo: económicos, sociales, culturales y ecológicos (Palacio, 2004).

Bollo, Hernández, Viera y Bocco (2019) reconocen que el OT es inconsistente ante una legislación dispersa que propone desarrollar políticas sociales para lograr el desarrollo económico y humano, e incluir la gestión de riesgos. Bringas y Verduzco (2012), sostienen que el OT se ha convertido en una de las principales políticas públicas para incidir en procesos de urbanización y desarrollo, y sobre todo para tratar de prevenir un mayor deterioro ambiental.

Los Planes o Programas de Desarrollo Urbano (PDU) son instrumentos regulatorios para los asentamientos humanos y de los procesos de urbanización; la planeación urbana, en particular, la regulación de grandes intervenciones urbanas, la promoción de la vivienda; la minimización de riesgos ambientales y la lucha contra la pobreza, y el logro del desarrollo sustentable; todos ellos se han convertido en elementos imprescindibles en la toma de decisiones (Bollo et al., 2019).

En México, el proceso de planeación de los espacios geográficos se divide en dos directrices: el Ordenamiento Ecológico Territorial (OET) que es un instrumento de carácter regulatorio; propone regulaciones del uso del suelo y de las actividades productivas, y su principal objetivo es proteger los recursos naturales e integrar aspectos demográficos y socioeconómicos en el territorio; y el Ordenamiento Territorial-Planes de Desarrollo Urbano (PDU). La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), busca incidir en procesos locales de ordenamiento territorial con la creación de instrumentos de planeación que respondan ante tales desafíos; para ello ha elaborado guías con la estandarización de la planeación, aunado a una mayor participación de la Academia. La recurrente falta de técnicos locales preparados para la elaboración y gestión de dichos instrumentos provoca que los tomadores de decisiones menosprecien su potencial, obstaculizando la aplicación de las políticas federales en materia de ordenamiento del territorio (Bollo, et al., 2019).

Rosas, Rogel y Colín (2016) señalan que los instrumentos de planeación en México no integran las prioridades sociales de los principales núcleos urbanos; se distinguen por la ausencia de una visión estratégica de largo plazo en su planeación, control y seguimiento. Asimismo, consideran que uno de los retos pendientes, es la elaboración de instrumentos operativos donde la estructura permita la participación, innovación y flexibilidad para el ordenamiento territorial, y que no sean escritos extensos, monótonos y normativos.

El ordenamiento territorial y el desarrollo sostenible en destinos turísticos ejercidos a través de los instrumentos de planeación regulatorios y estratégicos no son un asunto menor, se requiere una serie de elementos jurídicos: 1) marco normativo puntual; 2) mecanismos de coordinación entre la federación, estados y municipios; 3) formulación de estrategias de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, desarrollo urbano y turístico; 4) establecimiento de mecanismos para la conservación, mejoramiento, protección al ambiente; 5) aprovechamiento racional de los recursos naturales y 5) acuerdos de cooperación y coordinación con el sector privado y social. Además de elementos estratégicos como: habilidades de liderazgo, negociación o comunicación para concertar estrategias; conocimientos técnicos para una ejecución certera, y una participación ciudadana informada para garantizar un ejercicio democrático y coherente.

La Geografía Económica Evolutiva (GEE) tiene un rol interesante en la explicación de la evolución de los destinos turísticos (Morera y Miranda, 2015; Moscoso, 2014); uno de los enfoques derivados de ella

es la dependencia de la trayectoria (*Path Dependence*), utilizada para identificar y conocer los factores que influyen en los procesos que sufren transformaciones a través del tiempo (Loteró, 2022; Gauna y Oliveros, 2021; Vera-Rebollo, Ivars-Baidal y Celdrán, 2016; Martín, 2010; Martín y Sunley, 2006).

Ha sido empleada para determinar la acción y la interacción de las partes interesadas (*stakeholders*), incluyendo factores institucionales y sociopolíticos (Carson y Carson, 2017; Mellon y Bramwell, 2018); su capacidad de adaptación o creación de nuevas trayectorias para mejorar la formulación de políticas y/o la gobernanza (Loteró, 2022; Quintana, 2021; Halkier y James, 2017; Moscoso, 2014); la competitividad (Mattsson y Cassel, 2019) y el papel de la agencia humana (Taylor, Frost y Laing, 2019; Soares, Ivars-Baidal y Gándara, 2016; Sanz-Ibañez y Antón-Clavé, 2014).

La planeación de los destinos turísticos ha sido poco estudiada desde el *Path Dependence*, donde la planificación ha sido escasa en los procesos de crecimiento urbano-turísticos y la sostenibilidad no ha conseguido aglutinar procesos de planificación relevantes; por el contrario, queda relegada a los instrumentos de ordenación territorial y urbanística (Vera-Rebollo, et al., 2016; Sanz-Ibañez y Antón-Clavé, 2014; Antón-Clavé y González, 2005).

Existen problemas en la articulación turístico-espacial, donde los procesos turísticos se tratan de manera separada del resto del territorio, generando con ello problemas de localización, movilidad y transporte, organización espacial y ambientales, evidenciando la falta de políticas y normativas que regulen de manera adecuada el territorio, incluso existe un vacío en la organización gubernamental por la falta de criterios técnicos y de presupuestos para una gestión adecuada (Gadino, Sciandro, Taveira y Golberg, 2022; Reyes, 2021; Basulto, 2020; Meade, 2020; Mendoza y Alcívar, 2020; Bringas y Verduzco, 2017; Collado, 2017; Blázquez, Artigues e Yrigoy, 2015; Navarro, 2014), desde el institucionalismo se puede identificar un vacío en la gestión dejando a los desarrolladores inmobiliarios y de proyectos la gestión y operación del espacio, sin límites, generando un modelo poco sostenible y sin participación de la sociedad local (Meade, 2020; Bringas y Verduzco, 2017; Collado, 2017).

Se requieren cambios en las metodologías aplicadas en la planeación del desarrollo que sean más incluyentes y contengan una visión de largo plazo (Barrado y Ávila, 2010); incluso asumiendo todo un proceso de planificación, pueden existir carencias restrictivas en sus instrumentos, permitiendo un crecimiento urbano descontrolado y sin límites del espacio, beneficiando a la iniciativa privada contra la población local y el medio natural, con la venia de los administradores públicos (Blázquez et al., 2015; Navarro, 2014). Es importante mencionar que existen casos donde se ha logrado una gestión eficiente del territorio a través de una gobernanza participativa, cuidando todas las fases del proceso de planificación del destino como es el caso de Islas Canarias, España (Ledesma y Simancas, 2016), Barcelona, España (Mérica, 2021; Flores, 2020); Curitiba, Brasil (Aón, Frediani, y Moro, 2005); Florencia, Caquetá, Colombia (Duque, 2022), Costa Rica (Arcia, Pinto y Espinosa, 2023), Portland, Oregón, Estados Unidos (Seltzer, 2006); Nueva Zelanda (Chávez, 2009).

Es importante conocer cómo los mecanismos que se han instrumentado para la planeación del crecimiento urbano de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta han funcionado; al respecto, se han detectado diversas problemáticas como: ausencia de participación ciudadana en la formulación, evaluación, aprobación y seguimiento de los instrumentos de ordenamiento; deficiencias en la metodología de la planeación urbana; falta de dicha planeación a largo plazo, escaso seguimiento y evaluación de las acciones derivadas de la ejecución de los instrumentos de planeación, y problemas de corrupción sin respeto a la normatividad urbana y ambiental (Gadino, et al., 2022; Reyes, 2021; Huízar, 2018; Baños, 2017; Bringas y Verduzco, 2017; Cárdenas, 2016).

La planificación urbana en espacios turísticos en España y Latinoamérica ha cobrado mayor interés ante los desafíos derivados por un lado, del dinamismo demográfico y de un crecimiento urbano desordenado que acentúa los problemas (movilidad y transporte, vivienda, desigualdades sociales, espaciales y ambientales); y por otro, los procesos propios de la actividad turística, donde se debe ordenar el territorio para ser usado por los residentes locales a la par de los turistas, lo que genera impactos adicionales que deben ser resueltos, tanto en la dimensión física como en la humana. Algunos destinos han implementado estrategias innovadoras en sus procesos de planificación urbana que merecen ser reconocidas, como en la Costa Daurada en Cataluña, España (Antón-Clavé y Wilson 2016); un análisis de la planeación en España (Ivars-Baidal y Vera-Rebollo, 2019); Curitiba, Brasil, la dinámica evolutiva del destino (Domareski y Gándara, 2017) y la planificación del transporte público (*Bus Rapid Transit*) (Aón, Frediani, y Moro, 2005) y Medellín, Colombia: transformación urbana e inclusión social (López-Zapata, Sepúlveda, y Gómez, 2018; Montoya, Vásquez y Montoya, 2015), entre otros.

Derivado de la revisión de la literatura se identificaron las principales problemáticas y sus causas en materia de planeación y ordenamiento territorial de destinos turísticos, las cuales se enlistan en la Tabla 1.

Tabla 1: Principales problemáticas y causas identificadas en la revisión de la literatura en materia de planeación y ordenamiento territorial en destinos turísticos

Problemas identificados	Causas	Autores
1. Desequilibrio territorial	<ul style="list-style-type: none"> - Explotación intensiva del territorio por el exceso de desarrollos inmobiliarios para fines recreativos, turísticos y de construcción de vivienda. - Modificaciones del uso de suelo “turístico” por “habitacional”. - Políticas inadecuadas de vivienda. - Deficiente aplicación de los instrumentos de planeación urbana. - Fragilidades legales y deficiencias en la metodología de la planeación urbana y turística. - Desarticulación, sobre posición, redundancia de planes, programas, normas y reglamentos. - Falta de instrumentos normativos, fiscales, administrativos y de control para la gestión del suelo. 	<p>Baños (2017); Blázquez et al, (2015); Camacho (2015); Gadino, et al., (2022); Jiménez, Chávez, Ramírez y Correa (2021); Huízar, et al., (2015); Ivars-Baidal y Vera-Rebollo (2019); Collado (2017); López (2015); Mendoza y Alcívar (2020); Moscoso (2014); Navarro (2014); Remond, González y Navarro (2015); Rando (2019); Romualdo, Chávez, Ramírez y Espinoza (2019).</p>
2. Impactos ecológicos y paisajísticos	<ul style="list-style-type: none"> - Modificación del paisaje natural (transformación de suelos agrícolas y de montaña en urbanos) e identidad tradicional. - Baja regulación y control de las actividades turísticas que afectan al medio ambiente. - Gestión ineficiente para la recolección y tratamiento de residuos sólidos. - Asentamientos humanos en zonas de riesgo y vulnerabilidad de la población urbana ante desastres naturales, particularmente las de escasos recursos y patrimonio. 	<p>Baños (2017); Basulto (2020); Camacho (2015); Gadino, et al., (2022); Huízar, et al., (2015); Jiménez, et al., (2021); Massé, et al., (2018); Morales (2020).</p>
3. Institucionales	<ul style="list-style-type: none"> - Incapacidad y descoordinación de los tres órdenes de gobierno para atender las problemáticas que aquejan a los destinos. - Falta de planeación urbana-turística a largo plazo. - Incipiente y/o nulo seguimiento y evaluación de las acciones establecidas en los instrumentos. - Problemas de corrupción sin respeto a la normatividad urbana y ambiental. 	<p>Baños (2017); Bojórquez (2014); Cárdenas (2016); Collado (2017); Gadino, et al., (2022); Reyes (2021); Simancas (2015).</p>
4. Falta de capacidades	<ul style="list-style-type: none"> - Insuficiencia en las capacidades técnicas, científicas o de infraestructura en los actores locales para llevar a cabo acciones específicas. - Falta de gestión del conocimiento colaborativo, integral y de aprendizaje entre los agentes de los destinos turísticos (necesidad de implementar nuevas técnicas e instrumentos). 	<p>Barrado y Ávila (2010); Moscoso (2014); Reyes (2021); Simancas (2015); Vera-Rebollo, et al., (2016).</p>
5. Poca efectividad de la participación ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> - Desconocimiento del peso de las opiniones de la ciudadanía en talleres de consulta participativos. - Poca representatividad de diferentes personas, grupos, y/o asociaciones. 	<p>Baños (2017); Bringas y Verduzco (2017); Meade (2020); Morales (2020); Moscoso (2014); Villate y Camacho (2020).</p>
6. Conflicto entre actividades y sectores.	<ul style="list-style-type: none"> - Débil planificación sectorial: espacios, infraestructuras, equipamientos urbanos. - Inexistencia de políticas de movilidad sustentable integral, envueltos en procesos de dispersión poblacional y urbana. - Falta de sistemas de transporte público de calidad, seguro y eficiente, y/o promoción de formas alternativas de movilidad. - Carencia de redes de comercio local e impulso a productores locales. 	<p>Baños (2017); Basulto (2020); Bojórquez (2014); Cantos (2014); López (2015); Simancas (2015).</p>

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión bibliográfica reportada.

3. Metodología

El objetivo general de la investigación es realizar un análisis evolutivo de la planeación y de los instrumentos urbano-turístico que han sido significativos para la consolidación del destino turístico Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit (PVR-BB). Los objetivos particulares son: 1) analizar las diferentes fases de la planeación y de sus instrumentos que han contribuido en la evolución del destino turístico; 2) identificar los principales elementos que inhiben la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos y estratégicos de planeación y 3) confrontar los resultados obtenidos de la revisión bibliométrica con el análisis del marco jurídico en el área de estudio.

En el estudio se identifican y analizan las diferentes etapas del proceso evolutivo de la planeación territorial (urbana-turística) del destino conformado por los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas. La información fue sistematizada conforme a las cuatro fases del modelo de la dependencia de la trayectoria para un destino turístico de Ma y Hassink (2013); y el *Path Dependence* de Puerto Vallarta realizado por Gauna y Oliveros (2021).

Se realizó una revisión de la literatura dividida en dos etapas: la primera consistió en una revisión bibliométrica para el periodo 2010 al 2023 con bases electrónicas como *Web of Science*, *EBSCO* y *Google académico*, empleando las palabras claves: *planeación territorial destinos turísticos* y *Path Dependence*. Del total de artículos revisados, se eligieron treinta que tenían que ver con la temática específica, para ser analizados a profundidad. Este ejercicio permitió la realización de una tabla donde se identificaron las principales problemáticas y causas en materia de planeación y ordenamiento territorial en destinos turísticos y en el estudio de caso.

En una segunda etapa se revisó la fundamentación jurídica en los planes de desarrollo, leyes y/o reglamentos desde la legislación federal, estatal y municipal, con los respectivos artículos que hablan exclusivamente del ordenamiento territorial y desarrollo con el fin de identificar los principales elementos jurídicos que son determinados por la ley; y realizar una línea del tiempo de los diferentes instrumentos de planeación implementados en los municipios de PVR-BB.

Se confrontaron los resultados obtenidos en el estudio de caso a través del *Path Dependence* con los hallazgos de la revisión bibliométrica y con el análisis del marco jurídico, lo que permitió identificar la situación que tienen el área de estudio en materia de planeación urbana y cuáles son los retos para lograr procesos de mejora en la región.

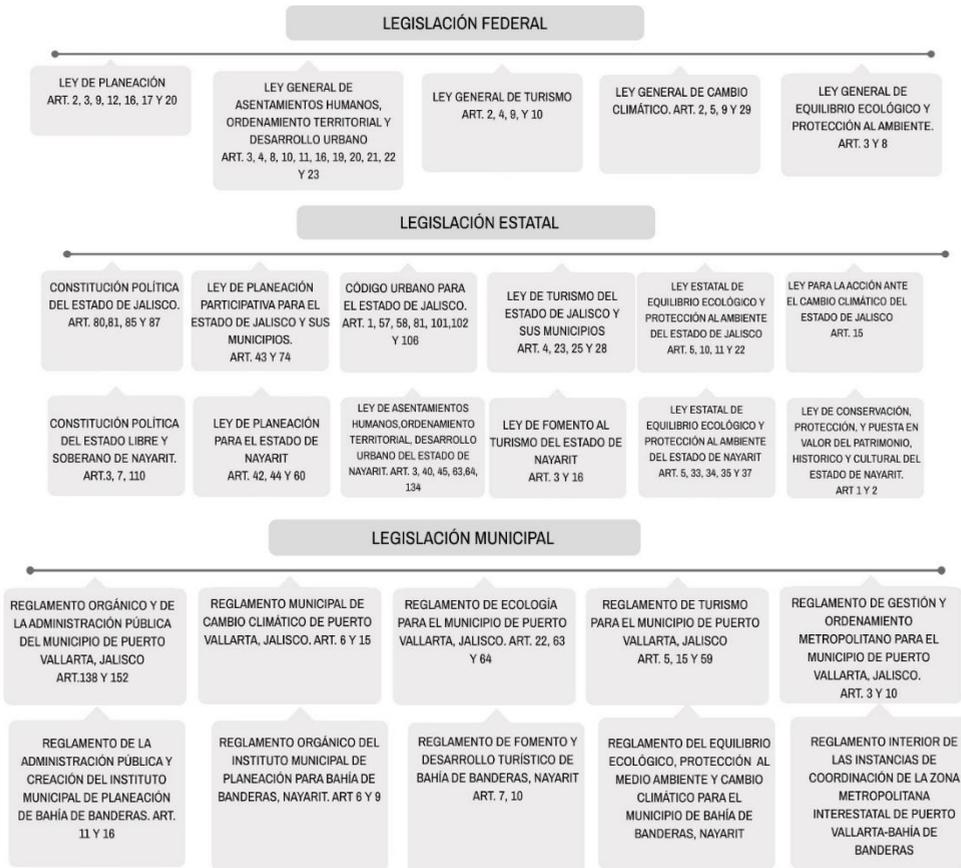
4. Fundamento Jurídico del Ordenamiento y Planeación Territorial en México

El fundamento jurídico para la planeación de los espacios geográficos en México parte de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) en los artículos 25, 26, 27 párrafo tercero, 73 fracción XXIX-C, 115 fracciones II, III, V y VI. En la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) que establece mecanismos para la coordinación entre federación, estados y municipios, así como una serie de principios de política pública para la planeación, regulación y gestión de los asentamientos urbanos, tal y como lo establecen sus artículos 3, 8 fracción VII, 23, 77 fracciones I y III, 78 fracciones I y VII, para garantizar un desarrollo integral y sostenible.

La planeación para el ordenamiento territorial y desarrollo sostenible en un destino turístico que tiene la característica de ser interestatal y metropolitano se enfrenta a un mayor desafío que es el de homologar una serie de reglamentos que hacen posible la planeación, busca responder a la concurrencia y congruencia de la legislación federal, estatal, y municipal que se desglosa en la Figura 1.

Los elementos jurídicos que se identificaron para la ordenación territorial y desarrollo de las ciudades son: 1) mecanismos de coordinación entre la federación, estados y municipios; 2) principios de políticas públicas² para la planeación, regulación y gestión de asentamientos humanos para el desarrollo integral y sostenible; 3) formulación de estrategias de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos, desarrollo urbano y turístico; 4) establecimiento de mecanismos para la conservación, mejoramiento, protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales; 5) acuerdos de cooperación y coordinación con el sector privado y social; 6) participación y consulta de diversos grupos sociales.

Figura 1: Fundamentación jurídica



Fuente: Elaboración propia con base en la revisión de la fundamentación jurídica de la legislación federal, estatal y municipal en materia de planeación urbana-turística para los municipios de Puerto Vallarta, Jalisco y Bahía de Banderas, Nayarit (Cámara de Diputados, 2023; Congreso del Estado de Jalisco, 2023; Congreso del Estado de Nayarit, 2023; H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta, 2023.).

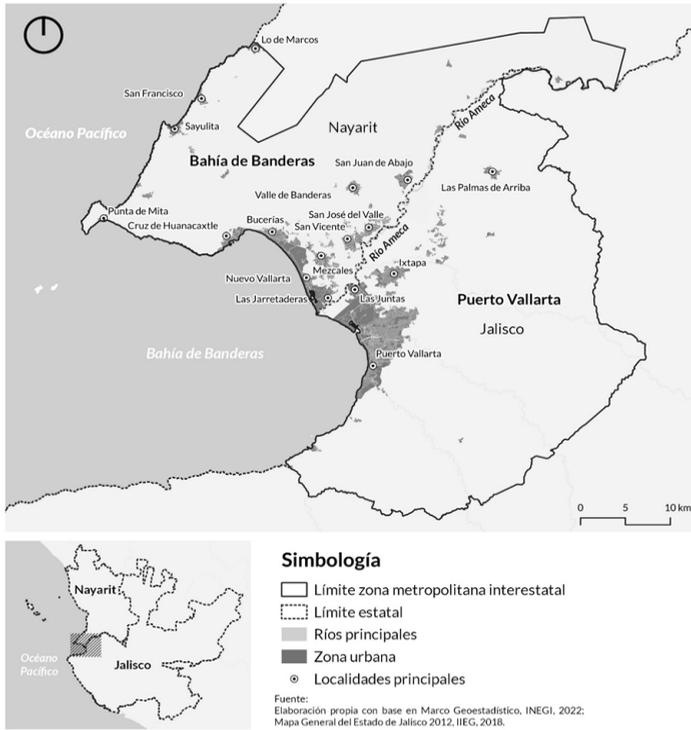
5. Caso de estudio

5.1. Contexto geográfico

La zona de estudio cuenta con una superficie total de 1.878.4 km²; de los cuales 1.107 km², corresponden al municipio de Puerto Vallarta (Jalisco) y 771.4 km² al municipio de Bahía de Banderas (Nayarit).

En BB se presenta un modelo polinuclear difuso dividido en trece núcleos urbanos: Valle de Banderas, Bucerías, La Cruz de Huanacastle, Las Jarretaderas; Mezcales, El Porvenir, San José del Valle, San Juan de Abajo; San Vicente, Punta de Mita, Sayulita, San Francisco y Lo de Marcos, que trabajan de manera mono funcional. En PVR el modelo se presenta más compacto ejerciendo funciones de ciudad central, con 5 localidades o delegaciones marginales: Las Palmas, Ixtapa, Las Juntas, Pitillal y Boca de Tomatlán.

Figura 2: Delimitación Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta - Bahía de Banderas



Fuente: Elaboración propia con base en el INEGI, 2022; y el IIEG, 2018.

5.2. Contexto demográfico y turístico

El dinamismo poblacional del área de estudio ha modificado su estructura urbana y social asociado de manera directa con el desarrollo de la actividad turística de la región; su población es de 479.471 habitantes: 61% en Puerto Vallarta y 39% en Bahía de Banderas (INEGI, 2020). Con respecto a las expectativas de crecimiento, utilizando el método geométrico por incremento medio anual, se calculó que para el 2030 la población total de la conurbación se aproximará a los 596.216 y para el 2040 hasta 731.706 habitantes, con una distribución más equitativa casi del 50% entre los municipios (Tabla 2).

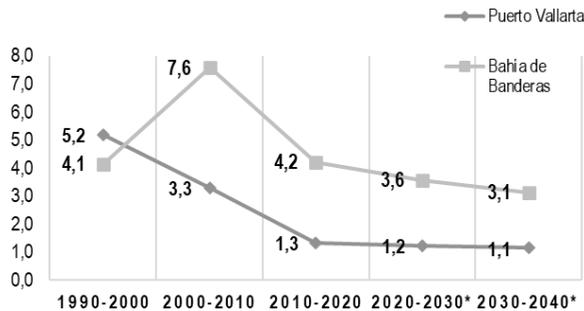
Tabla 2: Evolución de la población de los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas 1990-2020 y proyección 2030 y 2040.

Evolución de la Población en la ZMPV 1990-2020 (por mil habitantes) y proyección 2030* y 2040*									
Municipio	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2030*	2040*
Puerto Vallarta	111.457	149.876	184.728	220.368	255.681	275.640	291.839	329.778	369.351
Bahía de Banderas	39,831	47,077	59,808	83,739	124.205	150.250	187.632	266.437	362.355
Total ZMPV-BB	151.288	196.953	244.536	304.107	379.886	425.890	479.471	596.216	731.706

Fuente: Elaboración propia a partir de datos actualizados al último censo del INEGI (2020).

En un periodo de treinta años (1990 al 2020) PVR creció a una tasa promedio anual del 3,3% y su municipio conurbado de BB creció al 5,3% (INEGI, 2020). En conjunto ha crecido a una tasa promedio anual de 3,4% para el periodo del 2000-2020, lo que lo posiciona como la segunda metrópoli turística con mayor dinamismo poblacional sólo por debajo de la ZM de Cancún-Isla Mujeres.

Gráfico 1: Tasa de Crecimiento Medio Anual de los Municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas



Fuente: Elaboración propia a partir de datos actualizados al último censo del INEGI (2020).
 Nota: La Tasa de Crecimiento Medio Anual (TCMA) es el cambio relativo en promedio por año.

El turismo ha sido el propulsor de cambio, estructuración demográfica y desarrollo económico en el destino, las oportunidades y los retos fluyen del dinamismo de este sector; desde la década de los cuarenta se han realizado fuertes inversiones nacionales y extranjeras (Gauna y Oliveros, 2021). La dependencia al turismo, y/o la poca diversificación en otras actividades económicas ha posicionado a la ZM PV-BB como una ciudad *deprimida*, por su bajo Índice de Diversificación Relativa (IDR), que incluye un decremento absoluto en su PIB al obtener una tasa de crecimiento promedio anual de -3,78% (Sobрино, 2017).

La construcción de la oferta hotelera y de condominios, la creación de emprendimientos e infraestructura en hoteles de gran turismo y megaproyectos urbanos: la construcción del puerto marítimo, el aeropuerto internacional, carreteras, han sido el signo del desarrollo en la región.

Su transformación ha sido importante; de ser un destino de sol y playa dio paso a una diversificación de opciones turísticas por su belleza paisajística y su biodiversidad, resalta el turismo LGBT (lésbico, gay, bisexual y transgénero), posicionándolo como el destino *gay-friendly* de México a nivel internacional (Huizar, 2018) y el ecoturismo y turismo de aventura, que ha logrado diversificar la derrama económica con la participación de ejidatarios y el sector privado de la región en zonas rurales y de la sierra (Cornejo, Chávez y Espinoza, 2019).

6. Resultados

Fase 1. Preformación (hasta 1973)

Las primeras políticas de planeación y ordenamiento del territorio en destinos turísticos en México iniciaron desde los años cincuenta, en la administración del presidente Ruíz Cortínez (1952-1958). Se basaron en la elaboración de planes directores, también conocidos como de “primera generación”; un proyecto importante fue el Programa de Progreso Marítimo o “Marcha al Mar” (Cárdenas, 2017). Su principal objetivo fue ofrecer los recursos necesarios para generar procesos de migración del centro del país a las zonas costeras que se encontraban mayoritariamente deshabitadas (Gauna y Peláez, 2021). En esos procesos existió poca participación e involucramiento de las comunidades y los esquemas fueron pocos flexibles ante los cambios sustanciales y complejos que representaba el sector turístico (Baños, 2017).

Durante el periodo de 1955 a 1970 se presenta el despegue de la actividad turística en pequeños hoteles localizados en el pueblo de Puerto Vallarta: en 1958 inició la construcción de la carretera Compostela-Puerto Vallarta que fue concluida diez años después. De 1965 a 1973 se genera una gran proyección internacional, con la construcción de hoteles de gran turismo (Camino Real y Posada Vallarta), atrayendo un creciente número de turistas y con ello un desbordado crecimiento poblacional, provocando una ocupación del territorio de forma anárquica (Gauna 2019).

Con el propósito de impulsar un desarrollo turístico que beneficiara a las comunidades agrarias de esta zona costera de Nayarit, el Gobierno Federal decretó en noviembre de 1970 la creación del Fideicomiso Bahía de Banderas (FIBBA), expropiando terrenos que eran parte de ejidos, con el fin de impulsar la venta y promoción de terrenos para el desarrollo inmobiliario turístico del litoral (Massé, et al., 2018). Esto marcó el inicio de un proceso de expansión de inversiones e infraestructura turística, que

incluyó el inicio del desarrollo del fraccionamiento Nuevo Vallarta; sin embargo, durante este período no existió ningún instrumento de planeación y/o política territorial.

Fase 2. Creación de la trayectoria (1973-1985)

A partir del año 1973 se extiende la mancha urbana de forma acelerada en Puerto Vallarta (Ramírez y Calzada, 2015) con la constitución del Fideicomiso de Puerto Vallarta, que permitirá la construcción de la zona turística norte (con la llegada de nuevos hoteles de cadena), la regularización de espacios urbanos en las colonias Centro, Emiliano Zapata y 5 de Diciembre y la construcción de nuevos espacios urbanos en las zonas de Versalles y Conchas Chinas, entre otras acciones (Scartascini y Núñez, 2008). En esta fase comienza el período de creación de la trayectoria que se caracterizó por ser de rápido crecimiento y consolidación del destino, debido principalmente al aumento de la oferta hotelera e infraestructura y el “turismo de masas” (Virgen, et al., 2016; Merchand, 2012). En cuanto al crecimiento poblacional se continuó con un alto crecimiento, requiriendo mayores espacios para el asentamiento de los nuevos habitantes, ampliando con ello la presión sobre el medio natural y los requerimientos de equipamiento y servicios públicos.

Esta etapa fue acompañada por el *Plan General Urbano de 1975*, documento pionero en materia de política territorial en Puerto Vallarta elaborado por el Gobierno de Jalisco; este instrumento se caracterizó por: reconocer la importancia de la actividad turística, la dinámica de explosión demográfica por la alta población flotante; incluir asuntos de la agenda pública (vialidad, usos del suelo, imagen urbana, y servicios públicos) y establecer reglas para la implementación y/o ejecución de infraestructura, servicios, equipamientos y vivienda (Baños, 2017).

El Plan General Urbano no fue suficiente ni eficiente en su implementación debido a diversos factores; se destaca que la ciudad no contaba con reserva urbana desarrollada, provocando un desequilibrio urbano, así como un crecimiento desproporcionado de la ciudad y una total falta de prevención, que trajo como consecuencia que las personas habitaran tierras no aptas para el asentamiento humano.

Otro acontecimiento para destacar fue la creación de la Comisión de Conurbación de la Desembocadura del Río Ameca en 1978, marcada por una planeación que dependía de una política vertical que dictaba la federación a través de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas (Cárdenas, 2019).

Fase 3. Desarrollo de la trayectoria (1985-2004)

A partir de 1985 inicia el crecimiento acelerado de la demanda, como resultado de la construcción de grandes hoteles y unidades de tiempo compartido; de forma especial, la zona de Marina Vallarta impulsa la expansión urbano-turística con una elevada densificación en Puerto Vallarta. Nuevos productos turísticos en el Municipio de Bahía de Banderas que mantienen el modelo de alta densidad y que empiezan a modificar las tendencias de crecimiento de la zona Nuevo Vallarta y Flamings (Massé, et al., 2018).

En 1988, el Congreso del Estado de Nayarit, a petición de grupos representativos que se consideraban marginados por las autoridades municipales de Compostela, realizó un amplio proceso de consulta en las comunidades que fructificó al año siguiente con la decisión de crear el Municipio de Bahía de Banderas mediante decreto número 7261 expedido en diciembre de 1989.

En cuanto a la población, continúa la tendencia de un rápido crecimiento, la ocupación del territorio será más marcada en el nuevo municipio de Bahía de Banderas por el encarecimiento de los espacios urbanos de Puerto Vallarta motivado por la especulación inmobiliaria.

Fue hasta 1997 cuando aparece el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) de Puerto Vallarta, su principal característica (planes de segunda generación) es que se basa en la zonificación como instrumento de control. En el 2002 surge el Plan Maestro de Desarrollo Urbano y Turístico de la Bahía de Banderas (PMDU-BB), diseñado por el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).

En esta trayectoria disminuye el crecimiento de Vallarta y se consolida la tendencia de desarrollos turísticos en Nuevo Vallarta, Punta Mita y Costa Banderas (Nayarit) con nuevos productos de alto poder adquisitivo. Se construyeron campos de golf, marina para lanchas deportivas y pesca, un aeropuerto privado y hoteles de gran turismo como *Four Seasons*, *Princess*, *Rockefeller Resort*, *Ritz Carlton* y *Quinta Real*. Años más tarde se concreta el megaproyecto urbano de *Vidanta* Riviera Nayarit para la creación de un parque temático, hecho que ha ido acompañado de denuncias legales por las implicaciones ambientales y sociales, como modificaciones en el cauce de ríos, extracción de material pétreo, despojo y desplazamiento de nativos del lugar, entre otras (Zepeda y Costa, 2018).

Cabe destacar que los resultados de los PDU cubren áreas menores que se limitan a fraccionamientos o desarrollos residenciales; por lo que se replica el modelo de segregación socio espacial del territorio y de urbanizaciones cerradas; es decir, no se rompe con el paradigma de planeación aislada ni se piensa en el territorio de una forma integral para procurar la cohesión social. Además, estos instrumentos se realizaron con escasa participación ciudadana, y sus metas fueron rebasadas por la burbuja inmobiliaria, la corrupción gubernamental y los intereses privados por encima de los públicos.

Fase 4. Trayectoria como proceso dinámico (2004-2023)

En este periodo, aunque no existe un agotamiento del modelo turístico que lleve a un proceso de estancamiento o retroceso, pero sí existe un proceso de envejecimiento de la oferta turística (de forma particular en Puerto Vallarta), lo que ha ocasionado que los precios del hospedaje sean menores, y con ello se tengan segmentos de turismo con menor poder adquisitivo; la ampliación del espacio turístico hacia Nayarit ha provocado una distribución de la demanda a lo largo de todo el corredor (Gauna y Oliveros, 2021).

Una condición adicional es la ampliación de forma significativa de nuevas modalidades de oferta turística que va desde la segunda residencia hasta el hospedaje colaborativo, o la oferta de espacios privados como turísticos a través de plataformas digitales, generando nuevas presiones tanto a la hotelería tradicional, como a la estructura urbana que ahora tiene que compartir los espacios con el turismo, lo que conlleva nuevos retos en la dinámica urbana.

A partir del 2006 PVR aprobó y publicó su *Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población (PDUCP)* y doce *Planes Parciales de Desarrollo Urbano (PPDU)* 2012-2020; los cuales corresponden a los diez distritos urbanos y dos localidades externas, El Colorado y Las Palmas de Arriba. En términos de planeación territorial, su diseño fue con la intención de promover la descentralización en distritos urbanos. Por su parte, Bahía de Banderas cuenta con un Plan Municipal de Desarrollo Urbano (PMDU-BB) que data del año 2002 (IMPLAN BB, 2023); además de 118 instrumentos derivados que incluyen planes parciales y planes de urbanización.

En las figuras 3 y 4 se desglosa en una línea del tiempo los distintos instrumentos de planeación que se han implementado a lo largo de los años en los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas.

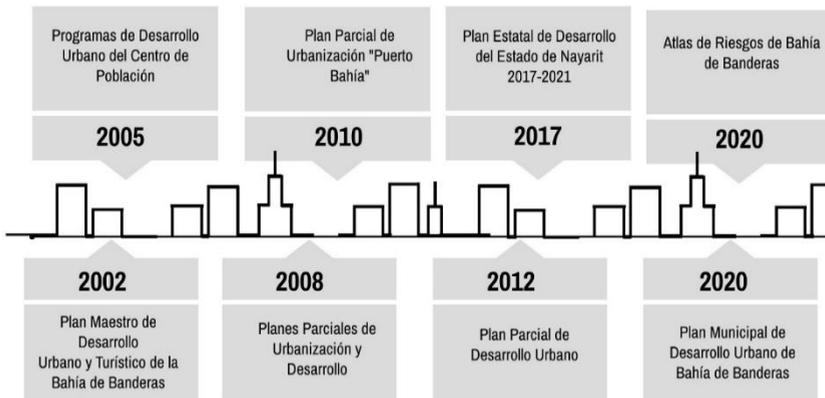
Figura 3: Línea del tiempo de los instrumentos de planeación urbana en Puerto Vallarta



Fuente: Elaboración propia con base en la revisión jurídica (H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta, 2023).

Actualmente, se transita hacia una tercera generación de instrumentos al incorporar otros insumos como el Atlas de Riesgo, Planes de Ordenamiento Ecológico (POEL) (INECC, 2023) y el Programa de Ordenamiento Territorial de la Zona Metropolitana Interestatal Puerto Vallarta–Bahía de Banderas (POTZMI PV-BB) (IMPLAN BB, 2023). Estos dos últimos instrumentos continúan en la fase del diseño y/o aprobación.

Respecto al POEL, entre el último trimestre del 2022 y el primer trimestre del 2023 comenzó la primera ronda de talleres de participación social para recoger el saber local de caracterización y diagnóstico por núcleos poblacionales y sectores para la elaboración del Programa de Ordenamiento Ecológico Participativo del municipio de Puerto Vallarta. En el caso de Bahía de Banderas se hizo la firma del convenio para iniciar su formulación, y el inicio de talleres se desarrollará durante el segundo trimestre del 2023.

Figura 4. Línea del tiempo de los instrumentos de planeación urbana en Bahía de Banderas

Fuente: Elaboración propia con base en la revisión jurídica (H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas, 2023).

Cabe destacar que el POEL es un instrumento de carácter regulatorio que contiene tres componentes jurídicos: i) determinar las características biofísicas y socioeconómicas del territorio; ii) regular fuera de los centros de población los usos de suelo para cumplir dos objetivos específicos: 1) proteger el ambiente y 2) conservar, restaurar y aprovechar de manera sustentable los recursos naturales; y iii) establecer criterios de regulación ecológica para cada una de las zonas en que se cumplirán los objetivos anteriores.

El diseño del Plan de Ordenamiento Ecológico consta de 13 etapas, inicia con la identificación de representantes territoriales y sectoriales para que formen parte del proceso de planeación, y concluye con la formulación legal del instrumento. En el primer trimestre del 2023 se finalizó con la etapa 2 que como ya se mencionó, corresponde a la primera ronda de talleres participativos; actualmente se encuentra en las etapas 3 y 4 que corresponde a la instalación del Comité de Ordenamiento Ecológico y la firma de Convenio de Coordinación entre las autoridades correspondientes.

En materia de metropolización, los municipios conurbados han avanzado de manera favorable con la firma de convenios de colaboración que permitió su consolidación como zona metropolitana en el 2019; desde el 2021 en la elaboración del POTZMI PV-BB, instrumento de carácter estratégico, cuya lógica es planear y regular de manera conjunta y coordinada el desarrollo de estos municipios apoyándose en un conjunto de lineamientos estructurados para propiciar un desarrollo más igualitario, sostenible e integral, además de facilitar la regulación de los cambios de uso de suelo, las aptitudes del territorio y las necesidades sociales y del sector productivo.

El documento borrador fue sometido a un proceso de consulta pública que culminó en octubre del 2022. Sin embargo, hasta la fecha no se ha concretado ni aprobado, por el contrario, se torna accidentado y con dudas en su proceso de elaboración, se visualiza lejano el tránsito hacia su implementación en el corto o mediano plazo.

7. Discusión

La trayectoria del destino Puerto Vallarta-Bahía de Banderas (PVR-BB), analizada a través del *Path Dependence*, permite entender cómo se ha configurado el territorio que comparte de forma muy cercana la vida cotidiana de la población local con el turismo, generando una enorme simbiosis. Este proceso se ha visto acompañado de distintos esfuerzos de planeación y desarrollo con el objetivo de mejorar el ordenamiento y sostenibilidad del territorio; sin embargo, no han logrado su efectividad debido a una serie de factores que han obstaculizado su correcta aplicación, ampliando así la problemática porque se debe gestionar con una visión metropolitana interestatal.

1. *Problemas institucionales.* En el marco jurídico y en la revisión de la literatura se identificó como necesaria la generación de mecanismos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno como el primer elemento indispensable para la ordenación territorial y el desarrollo de los destinos; en el caso de PVR-BB se tiene evidencia de la incapacidad de hacer valer la ley y

descoordinación del gobierno federal, estatal y municipal (Gadino, et al., 2022; Reyes, 2021; Baños, 2017; Collado, 2017; Cárdenas, 2016; Simancas, 2015; Bojórquez, 2014).

2. *Desequilibrio territorial.* Baños (2017) y Romualdo, et al. (2019) señalan que existen fragilidades legales; persisten intereses de los capitales corporativos globales, en especial de los desarrolladores inmobiliarios y turísticos quienes consiguen concretar sus proyectos, logrando incluso cambios de usos de suelo; se ha descuidado la planeación y normatividad vigente que regule el proceso de poblamiento tanto urbano, como rural y las constantes deficiencias en la metodología de la planeación urbana y turística. El crecimiento inmobiliario en la región de estudio ha dejado en desventaja el tiempo e interés por la adecuada implementación, seguimiento y evaluación de una planeación que propicie un crecimiento urbano-turístico equilibrado y ordenado del territorio, lo cual ha repercutido principalmente en el encarecimiento del suelo y del abasto de servicios urbanos de calidad, así como la falta de equipamiento urbano. Desde hace más de una década, se han realizado distintos diagnósticos en los que se ha detectado la deficiente regulación local de usos de suelo que ha originado un crecimiento horizontal del destino; la zonificación privilegia la segregación de usos, baja densidad y pone candados a la reutilización de fincas y lotes urbanos al solicitar condiciones difíciles de cumplir en las áreas centrales como son el número de cajones de estacionamiento o el tamaño mínimo de lotes.
3. *Impactos ecológicos y paisajísticos.* Derivado del desequilibrio territorial se han generado condiciones de desigualdad socio-espacial, las cuales han propiciado el aumento de asentamientos irregulares; la transformación de los suelos agrícolas y de montaña en urbanos y la pérdida de zonas forestales de gran valor natural a favor de un desarrollo inmobiliario desmedido para fines turísticos, recreativos y de construcción de vivienda (Huízar, et al., 2015); de seguir así se corren grandes riesgos de desastres para cada vez más asentamientos humanos; de forma paralela el hacinamiento de la vivienda podría surgir una gentrificación no contenida. Los cambios de usos y/o degradación de suelo y vegetación revelan problemas como la pérdida acelerada de selva mediana caducifolia, selva baja subcaducifolia y bosques de encino; esta preocupación coincide con lo expuesto por Bringas y Verduzco (2012). Transformación del paisaje natural y social, pérdida de manglares, esteros y humedales a partir de su tala inmoderada que a su vez ocasionan otros impactos como la degradación de las playas naturales (Massé, et al., 2018). Así como mayor contaminación en los mares y océanos por la disposición clandestina de desechos y aguas residuales y mayores presiones sobre recursos naturales valiosos, incluyendo el uso de arenas y minerales para la construcción y agua para abastecer a una población en crecimiento (Bringas y Verduzco, 2012). Esto contrasta con lo mencionado en el marco jurídico sobre el establecer mecanismos para la conservación, mejoramiento, protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales.
4. *Falta de capacidades.* En PVR-BB es escaso el capital humano capacitado para la elaboración de instrumentos de planeación de carácter estratégico; esto se evidencia en la interacción de actores de los tres niveles de gobierno que es desigual y en el hecho de que el equipo técnico local a cargo de la elaboración requiera más capacitación para ejecutarlo. Se han carecido de habilidades como liderazgo, poder de negociación o comunicación para concretar estrategias o acciones específicas entre los agentes del destino turístico (Baños 2017).
5. *Poca efectividad de la participación ciudadana.* Los instrumentos de planeación requieren de la participación ciudadana para identificar necesidades, incluir los puntos de vista de amplios sectores de la sociedad y dar legitimidad a las acciones. En los procesos que se han desarrollado en la región de estudio la participación es escasa, con poca representatividad de sectores sociales interesados (Meade, 2020; Morales, 2020; Villate y Camacho, 2020; Bringas y Verduzco, 2017; Baños, 2017; Moscoso, 2014).
6. *Conflicto entre actividades y sectores.* En la región existe una complicación en materia de movilidad y de congestionamiento vial, generando graves problemas de conectividad intraurbana, más aún con un crecimiento urbano que no viene acompañado de nuevas vialidades, ampliando la problemática (Zamora y Cornejo, 2021; Bringas y Verduzco, 2012).

En cuanto a los sectores en la región existe una desarticulación entre la planeación territorial desprendida de un crecimiento urbano ligado al turismo y la falta de instrumentos de planeación que integren al resto de actividades económicas y los habitantes; se requiere la implementación de instrumentos de planeación urbana específicos por las condiciones del turismo (Gadino, et al., 2022; Collado, 2017).

8. Conclusiones

Los instrumentos de planeación de los municipios de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas destacan el interés por la protección de las áreas naturales, reconocen la vocación de las localidades y el control del desarrollo turístico; a pesar de ello, se tienen múltiples instrumentos con diferencias notorias entre sus clasificaciones, desfasados en términos legislativos y con criterios distintos al pertenecer a dos entidades federativas, lo cual ha propiciado un modelo territorial expansivo y difuso, que no responde a ningún plan de desarrollo u ordenamiento territorial, ni responde a las demandas de la ciudadanía local.

Este trabajo tiene como principal aportación que, en un destino turístico con nivel internacional, que está asentado en una zona metropolitana interestatal se identifica la necesaria la actuación de los diferentes niveles institucionales para asegurar la instauración de un sistema de instrumentación y seguimiento de objetivos y metas con base en la existencia de estudios técnicos bien fundamentados y un mayor involucramiento y corresponsabilidad de los diversos actores, lo que a su vez hace necesaria una eficiente procuración de recursos financieros para dar impulso a un proceso de desarrollo urbano-turístico ordenado y equilibrado.

Los principales elementos que inhiben la correcta aplicación de los instrumentos jurídicos y estratégicos de planeación dan cuenta de la necesidad por transitar hacia una planeación que promueva el ordenamiento, mediante el establecimiento de marcos de referencia y de políticas que permitan la estructuración de planes parciales y de desarrollo urbano de centro de población, e impulsar, transparentar, y dar un seguimiento a los lineamientos de utilización del suelo y a las políticas de impulso al desarrollo urbano y turístico.

En términos teóricos, se aporta la aplicación del modelo *Path Dependence*, metodología adecuada para explicar cómo decisiones pasadas influyen en los hechos actuales para generar políticas de ordenamiento adecuado en los destinos; sobre todo cuando existen problemas de urgente atención, cuyos momentos decisivos en la trayectoria de la planeación en el ordenamiento territorial y el desarrollo regional responden a una lógica de mercado, pero no fomenta las ventajas competitivas de urbes turísticas que, en un concepto ampliado, incluye aspectos como productividad, generación de empleo, flexibilidad; cohesión social, gobernabilidad, gobernanza y desarrollo sostenible.

La configuración espacial, así como los fuertes vínculos socioeconómicos, reducen los límites administrativos entre las dos localidades, lo que impone desafíos considerables en aquellos aspectos que sobrepasan la escala municipal como lo son el transporte público, la seguridad ciudadana, la protección del medio ambiente, la respuesta ante desastres naturales y el cambio climático; así como el crecimiento de la desigualdad entre la población. El ordenamiento metropolitano debe hacer frente a las presiones sobre la sierra, la pérdida de selvas y manglares, la ocupación de zonas vulnerables y la urbanización de suelos agrícolas.

En el corto plazo, se debe priorizar el financiamiento hacia una mayor infraestructura: red de vialidades primarias, equipamiento urbano, prestación de servicios de transporte público de alcance metropolitano y multimodal, entre otras.

Para posteriores investigaciones se deberá explorar cómo las interacciones y relaciones de los gobiernos, los empresarios, académicos y la sociedad civil configuraron la trayectoria evolutiva de los procesos de planeación del destino. Se identifican variables importantes para ser analizadas a mayor profundidad en procesos de planeación de destinos turísticos como son la imagen urbana, el patrimonio cultural, el medio ambiente, riesgos y vulnerabilidad, las estructuras de gobernabilidad y gobernanza (cooperación y conflictividad, redes de poder, arreglos institucionales, y los modelos de gestión), así como la participación ciudadana.

Bibliografía

- Antón-Clavé, S. y González, F. (2005). *Planificación territorial del turismo*. Barcelona, Ed. UOC.
- Anton-Clavé, S. y Wilson, J. (2016) The evolution of coastal tourism destinations: a path plasticity perspective on tourism urbanization. *Journal of Sustainable Tourism*. DOI: 10.1080/09669582.2016.1177063.
- Aón, L., Frediani, J.C., y Moro, S. (2005). *Planificación estratégica del transporte: los casos de la Micro región del Gran La Plata, Argentina y la Región Metropolitana de Curitiba, Brasil*. IDEHAB, Instituto de estudios del hábitat, FAU, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP, Universidad Nacional de La Plata.
- Arcia, D., Pinto, A., y Espinosa, L. (2023). *Sistemas de Ordenamiento Territorial en América Latina y El Caribe*. Documento Resumen. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

- <https://publications.iadb.org/es/sistemas-de-ordenamiento-territorial-en-america-latina-y-el-caribe-documento-resumen>
- Baños, J. (2017). Políticas para el territorio en Puerto Vallarta, Jalisco. La implementación incompleta del ordenamiento en el espacio del turismo. En A. Arellano (ed.), *Políticas Públicas y Territorio. Diseño e implementación de programas gubernamentales en Jalisco* (pp. 155-183). Guadalajara, Jalisco: Universidad de Guadalajara.
- Barrado, D. y Ávila, R. (2010): El tratamiento del espacio y de la actividad turística desde la perspectiva territorial, en Vinuesa, J. y Galiana, L. (eds.), *Teoría y práctica para una ordenación racional del territorio* (pp. 153-180). Madrid, Editorial Síntesis.
- Blázquez, M., Artigues, A. y Yrigoy, I. (2015). Crisis y planificación territorial turística neoliberal en las Islas Baleares. *Investigaciones Turísticas*, 9, pp. 24-49. ISSN: 2174-5609
- Bringas, N. y Verduzco, B. (2012). *Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas*. Reporte final: Colegio de la frontera norte.
- Bringas, N. y Verduzco, B. (2017). El ordenamiento territorial y la solución de conflictos socioterritoriales en regiones turísticas, en Montaña, A; Ivanova, A; y Serrano, R. (eds.), *Desarrollo de destinos turísticos consolidados: una visión desde la sustentabilidad y resiliencia* (pp. 19-40). Madrid, Editorial Síntesis. ISBN: 978-607-7777-81-6
- Basulto, O. (2020). Relevancia de los imaginarios sociales en la construcción de valor territorial turístico análisis de un caso de estudio comparado. *Estudios y perspectivas en turismo*, 29, pp. 932-957.
- Bojórquez, J. (2014). Evolución y planeación urbana en la ciudad turística de Cabo San Lucas, Baja California Sur (México). *PASOS. Revista de turismo y patrimonio cultural*, 12 (2), pp. 341-356. ISSN 1695-7121
- Bollo, M., Hernández, J. Vieyra, A. y Bocco, G. (2019). México y su complejo sistema de planificación territorial. *Perspectives on rural development*, 2018 (2), pp. 67-84. doi:10.1285/i26113775n2p67
- Camacho, R. (2015). Urbanización turístico-costera desigual en Playa del Carmen, Quintana Roo (México). *GeoGraphos*, 6 (77), pp. 107-134. doi: 0-14198GEOGRA2015.6.77
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Ley de Planeación. Vigente en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm>
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Diario Oficial de la Federación, Reforma DOF 06/06/2023. Vigente en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm>
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Ley General de Turismo. Reforma DOF 07/12/2022. Vigente en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.htm>
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano. Diario Oficial de la Federación, Reforma DOF 01/06/2021.
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Ley General de Cambio Climático. Diario Oficial de la Federación, Reforma DOF 15/11/2023.
- Cámara de Diputados LXV Legislatura Federal. (2023). Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. Diario Oficial de la Federación, Reforma DOF 08/05/2023.
- Cantos, R. (2014). La planificación turística y los entes públicos de gestión en el desarrollo de las grandes ciudades: los modelos de Barcelona y Londres. *Ciudad y territorio estudios territoriales*, pp. 1-22.
- Cárdenas, E. (2016). Crecimiento y planeación urbana en Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta (México). *Revista Investigaciones Turísticas*, 12, pp. 99-120. doi:10.14198/INTURI2016.12.05
- Cárdenas, E. (2017). Las políticas turísticas en México y su aplicación en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. En A. Arellano (ed.), *Políticas Públicas y Territorio. Diseño e implementación de programas gubernamentales en Jalisco* (pp. 125-154). Guadalajara, Jalisco: Universidad de Guadalajara.
- Cárdenas, E. (2019). *Las Zonas Metropolitanas de Acapulco, Cancún y Puerto Vallarta: trayectorias y desafíos*. México: Colegio de Jalisco.
- Carson, A. y Carson, B. (2017). Path Dependence in Remote Area Tourism Development Why Institutional Legacies Matter. En P. Brouder, S. Anton-Clavé, A. Gill, y D. Ioannides (eds.), *Tourism Destination Evolution* (pp. 103-122). Taylor y Francis Group.
- Chávez, D. (2009). Hacia la participación pasteurizada: La transición del presupuesto participativo a la gobernanza solidaria local en Porto Alegre, Brasil. *Medio Ambiente y Urbanización*, 70 (1), pp. 89-98.
- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Constitución Política del Estado de Jalisco. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>

- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Código Urbano para el Estado de Jalisco. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>
- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>
- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Ley de Turismo para el Estado de Jalisco y sus Municipios. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>
- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Jalisco. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>
- Congreso del Estado de Jalisco (2023). Ley para la Acción ante el Cambio Climático del Estado de Jalisco. Legislación Estatal. <https://congresoweb.congresoajalisco.gob.mx/bibliotecavirtual/leyesestatales.cfm>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal/>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Ley de Planeación para el Estado de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal-leyes/>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano del Estado de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal-leyes/>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Ley de Fomento al Turismo del Estado de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal-leyes/>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Ley Estatal de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal-leyes/>
- Congreso del Estado de Nayarit (2023). Ley de Conservación, Protección y Puesta en Valor del Patrimonio Histórico y Cultural del Estado de Nayarit. Legislación Estatal. <https://congresonayarit.gob.mx/legislacion-estatal-leyes/>
- Collado, M. (2017). *Planificación territorial y turística en destinos de sol y playa maduros*. (Tesis de doctorado, Universidad Politécnica de Madrid). Archivo Digital Universidad Politécnica de Madrid. Planificación territorial y turística en destinos de sol y playa maduros - Archivo Digital UPM
- Cornejo, J. Chávez, R. y Espinoza, R. (2019). Prospectivas del turismo de naturaleza en la costa de Jalisco. *Investigaciones turísticas* (17), pp. 189-212.
- Domareski, T., y Gándara J. (2017) La dinámica evolutiva del destino turístico Curitiba (Paraná- Brasil). *Estudios y Perspectivas del turismo*, 26, pp. 294-418.
- Duque F., C. A. (2022). Planificación urbana en la Amazonía colombiana: prácticas ciudadanas, participación, autonomía y (co)diseños para la vida. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 24 (1), pp.194-229. doi: <https://doi.org/10.17151/rasv.2022.24.1.9>
- Durand, F. (2014). Challenges of Cross-Border Spatial Planning in the Metropolitan Regions of Luxembourg and Lille. *Planning Practice & Research*, 29 (2), pp. 113-132. doi: [10.1080/02697459.2014.896148](https://doi.org/10.1080/02697459.2014.896148)
- Durand, F. y Decoville, A. (2018). Establishing Cross-Border Spatial Planning. En E. Medeiros (ed.), *European Territorial Cooperation: Theoretical and Empirical Approaches to the Process and Impacts of Cross-Border and Transnational Cooperation in Europe* (pp. 229-244). Springer International Publishing. doi: [10.1007/978-3-319-74887-0_12](https://doi.org/10.1007/978-3-319-74887-0_12)
- Flores, M. (2020). *Gobernanza participativa, la experiencia de Barcelona*. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 13. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu13.gpeb>
- Gadino, I. Sciadro, J. Taveira, G. y Goldberg, N. (2022). Tendencias y efectos socioambientales del desarrollo inmobiliario turístico en zonas costeras de Sudamérica. El caso de Región Este, Uruguay. *EURE*, 48 (145), pp. 1-23. doi: [10.7764/eure.48.145.05](https://doi.org/10.7764/eure.48.145.05)
- Gauna, C. (2019). Poblamiento, desarrollo, conservación y conflicto en la costa de Jalisco, una revisión histórica. *PASOS. Revista de turismo y patrimonio cultural*. 17, 193-207. doi: [10.25145/j.pasos.2019.17.013](https://doi.org/10.25145/j.pasos.2019.17.013)
- Gauna, C. y Peláez, A. (2021). La construcción del concepto “desarrollo” desde diversas visiones, momentos históricos y espacios geográficos. En C. Gauna y M. Osorio (eds.), *El desarrollo turístico en México* (pp. 405-429). Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.
- Gauna, C. y Oliveros, C. (2021). Dinámica evolutiva de Puerto Vallarta a partir de la teoría de la dependencia de la trayectoria (path dependence). En C. Gauna y M. Osorio (eds.), *El desarrollo turístico en México* (pp. 405-429). Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.
- Gobierno del Estado de Nayarit (2023). Fideicomiso Bahía de Banderas.

- https://www.nayarit.gob.mx/transparenciafiscal/cuentapublica/tomo6/empresariales/fideicomiso_bahia_banderas.pdf
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Decreto Número 7261. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, 13/12/1989. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Reglamento de la Administración Pública y Creación del Instituto Municipal de Planeación de Bahía de Banderas, Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, Reforma 31/12/2022. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Reglamento Orgánico del Instituto Municipal de Planeación para Bahía de Banderas, Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, Reforma 24/02/2020. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Reglamento de Fomento y Desarrollo Turístico de Bahía de Banderas, Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, Reforma 13/08/2014. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Reglamento de Equilibrio Ecológico, Protección al Medio Ambiente y Cambio Climático para el municipio de Bahía de Banderas, Nayarit. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, Reforma 15/10/2019. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Reglamento Interior de las Instancias de Coordinación de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta- Bahía de Banderas. Periódico Oficial del Estado de Nayarit, Reforma 31/03/2020. <https://transparencia.bahiadebanderas.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Reglamento Orgánico de la Administración Pública del Municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco, Reforma 31/08/2022. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Reglamento Municipal de Cambio Climático de Puerto Vallarta, Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco, Creación 30/04/2021. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Reglamento de Ecología para el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco, Reforma 31/05/2022. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Reglamento de Turismo para el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco, Creación 28/08/2009. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Reglamento de Gestión y Ordenamiento Metropolitano para el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. Periódico Oficial del Estado de Jalisco, Reforma 30/04/2021. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan de Desarrollo Urbano de Puerto Vallarta del Estado de Jalisco (1997). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan General Urbano (1975). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan de Desarrollo Urbano del Centro De Población de Puerto Vallarta (2006). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Jalisco 2013-2033 (2013). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024 Visión 2030 (2019). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Plan Parcial de Desarrollo Urbano de Puerto Vallarta, Jalisco. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Programa Municipal de Desarrollo Urbano del Municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Programa Municipal de Desarrollo Urbano del Municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Puerto Vallarta (2023). Planes Parciales de Desarrollo Urbano Distritos (Del 1 al 10). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Programas de Desarrollo Urbano del Centro de Población, Bahía de Banderas, Nayarit (2005). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Plan Maestro de Desarrollo Urbano y Turístico de la Bahía de Banderas (2002). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Plan Parcial de Urbanización "Puerto Bahía". <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>

- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Planes Parciales de Urbanización y Desarrollo (2008). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Nayarit (2017-2021). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Plan Parcial de Desarrollo Urbano (2012). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Atlas de Riesgos de Bahía de Banderas (2020). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- H. Ayuntamiento de Bahía de Banderas (2023). Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Bahía de Banderas (2020). <https://transparencia.puertovallarta.gob.mx/>
- Halkier, H. y James, L. (2017). Destination Dynamics, Path Dependency and Resilience. Regaining Momentum in Danish Coastal Tourism Destinations? En P. Brouder, S.A. Clavé, A. *Tourism Destination Evolution* (pp. 19-42). Routledge.
- Huizar, M. (2018). *Desarrollo local y turismo en la región de bahía de banderas*. Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara. ISBN: 978-607-547-214-0
- Huizar, A. Villanueva, R. y Enciso, M. (2015). Planificación turística y sustentabilidad en el municipio de Bahía de Banderas. En S. Arnaiz y Dachary, A. (eds.), *Sustentabilidad y turismo* (pp. 315-331). Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.
- Ivars-Baidal, J; y Vera-Rebollo, J. (2019). Planificación turística en España. De los paradigmas tradicionales a los nuevos enfoques: planificación turística inteligente. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 82, 2765, pp. 1-31. <http://dx.doi.org/10.21138/bage.2765>
- Instituto de Información, Estadística y Geográfica de Jalisco (2018). Boletín Económico Mensual, 2023. IIEG. <https://iieg.gob.mx/ns/>
- Instituto Municipal de Planeación de Bahía de Banderas (2023). Leyes, códigos y reglamentos. IMPLAN BB. <http://implan.bahiadebanderas.gob.mx/transparencia/1#/>
- Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (2023). Programa de Ordenamiento ecológico local participativo (POELP) del municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. INECC. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/755809/TdR_POELP_Vallarta_Final_no_objetado_abierta_publicar_1_.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI. <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Consulta de indicadores sociodemográficos y económicos por área geográfica. INEGI. <https://www.inegi.org.mx>
- Jiménez, S., Chávez, D., Ramírez, M., y Correa, D. (2021). Dinámica de la expansión urbana en la ciudad de Colima. *Revista de Difusión Científica, Ingeniería y Tecnologías*, 15(3), pp. 49-54. ISSN:2007-3585.
- Ledesma, O. y Simancas, M. (2016). Una oportunidad para implementar la gobernanza territorial en la gestión de los destinos turísticos de Canarias. XV Coloquio de Geografía del Turismo, el Ocio y la Recreación de la AGE. ISBN 978-84-617-5115-0.
- López, L. (2015). Impactos territoriales del turismo y lineamientos de ordenación para territorios con vocación turística. Caso de estudio municipio de Santa fe de Antioquia. *Repositorio Institucional UPTC*: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- López-Zapata, L. V., Sepúlveda, W. M., y Gómez-Gómez, J. S. (2018). Percepción del paisaje desde la mirada del turista de algunos espacios de transformación urbana de Medellín, Colombia. *Territorios* (39), pp. 175-201.
- Lotero, J. (2022). *Dinámica territorial del desarrollo y vínculos urbano-rurales en Antioquia (Colombia)*. Estudios y perspectivas, CEPAL, Bogotá. ISSN: 1684-9477
- Ma, M. y Hassink, R. (2013). An Evolutionary Perspective on Tourism Area Development. *Annals of Tourism Research*, 41, pp. 89-109. doi: 10.1016/j.annals.2012.12.004
- Martin, R. (2010). Roepke Lecture in Economic Geography-Rethinking Regional Path Dependence: Beyond Lock-In to Evolution. *Economic Geography*, 86 (1), pp. 1-27. doi:10.1111/j.1944-8287.2009.01056.x
- Martin, R. y Sunley, P. (2006). Path Dependence and Regional Economic Evolution. *Journal of Economic Geography*, 438, pp. 395-438.
- Massé, M. Zizumbo, L. y Palafox, A. (2018). El megaproyecto de Nuevo Vallarta (México): desterritorialización y afectaciones ambientales. *Revista de geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona*, 22 (582), pp. 1-30. ISSN: 1138-9788

- Mattsson, K. y Cassel, S. (2019). Immigrant Entrepreneurs and Potentials for Path Creating Tourism Development in Rural Sweden. *Tourism Planning and Development*, 17 (4), pp. 384-403. doi: 10.1080/21568316.2019.1607543
- Meade, L. (2020). La participación social en los procesos de gestión integral de los recursos hídricos, en el crecimiento urbano-turístico-territorial, vinculados al deterioro ambiental del Sistema Lagunar de Nichupté en Cancún, Quintana Roo. (Tesis de doctorado, Universidad Autónoma Metropolitana).
- Mellon, V. y Bramwell, B. (2018). The Temporal Evolution of Tourism Institutions. *Annals of Tourism Research*, 69, pp. 42-52.
- Mendoza, I. y Alcívar, G.L. (2020). La zonificación territorial como instrumento de planificación y gestión de destinos turísticos afectados por desastres naturales: la estrategia posterremoto de 2016 en Portoviejo (Ecuador). *Revista Internacional de Turismo, Empresa y Territorio* 7, 1-21. doi: 10.21071/riturem.v4i1.12718
- Merchand, M. (2012). Desarrollo inter-estatal turístico de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas: México. *Revista Problemas del Desarrollo*, 168 (43), 147-173. (scielo.org.mx)
- Mérida, J. (2021). ¿Una nueva forma de hacer política? Modos de gobernanza participativa y «Ayuntamientos del Cambio» en España (2015-2019). *GAPP Nueva Época*, 26, pp. 92-110. doi: <https://doi.org/10.24965/gapp.i26.10841>
- Montoya, M., Vásquez, A., Montoya, N. (2015). Coexistencia y uso estratégico de los modelos de participación política en los procesos de transformación urbana en Colombia. El caso de Medellín. *Estudios de Derecho*, 72 (160), pp. 217-242. doi: 10.17533/udea.esde.v72n160a09
- Morales, E. (2020). *Dinámica territorial asociada al sector turismo en el municipio de Compostela; una mirada desde la planificación 2000-2018*. (Tesis de maestría) Universidad Autónoma de Nayarit.
- Morera, C. y Miranda, P. (2015). De la geografía del turismo al análisis territorial del turismo: el rastro en Costa Rica. *Revista Geográfica de América Central*, 1 (54), pp. 15-43. doi: <http://dx.doi.org/10.15359/rgac.1-54.1>
- Moscoso, F. (2014). Gobernanza y turismo: instrumento para la planificación integral y el avance hacia la cohesión territorial de los destinos turísticos. *Repositorio institucional de la UNLP*.
- Navarro, S. (2014). Análisis de las buenas prácticas del plan general de ordenación urbana de Peñíscola como instrumento de planificación territorial del turismo. XVII Congreso Internacional de Turismo Universidad Empresa. Del territorial al destino turístico: claves del éxito.
- Palacio, J. (2004). *Indicadores para la caracterización y ordenamiento del territorio*. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Instituto Nacional de Ecología.
- Quintana, C. (2021). La política pública de turismo en Montevideo, Uruguay (2000-2019). *Aportes y transferencias, Tiempo Libre, Turismo y Recreación*, 19 (1), 27-40. (PDF) La política pública de turismo en Montevideo, Uruguay (2000-2019) (researchgate.net)
- Ramírez, L. y Calzada, T. (2015). Pobreza urbana, deterioro de la ciudad actual: el caso de Puerto Vallarta. *Contexto. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León*, 9 (11), pp. 29-41.
- Rando, E. (2019). Planificación territorial y desarrollo económico: a propósito de las Actuaciones Territoriales Estratégicas en la Comunidad Valenciana. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, 51 (199), 43-62. ISSN(E): 2659-3254
- Remond, R., González, J. y Navarro, E. (2015). Urbanización turística y ocupación del suelo en la península de Hicacos (Varadero, Cuba). Comportamientos diferenciados entre los espacios de uso público y privado. *EURE*, 41(124), 139-161.
- Reyes, C. (2021). Determinación de estrategias para el análisis de instrumentos de ordenamiento territorial rural en Ibagué, Colombia. *Revista B33 Arquitectura y Urbanismo*. ISSN 2390-0563. Universidad del Tolima.
- Romualdo, A., Chávez, R., Ramírez, H. y Espinoza, R. (2019). Desarrollo territorial inteligente: Caso La Riviera, Nayarit, México. *Revista Iberoamericana Ambiente y Sustentabilidad*, 2 (3), 150-160. doi: <https://doi.org/10.46380/rias.v2i3.62>
- Rosas, F. Rogel, I. y Colín, K. (2016). Planeación metropolitana, políticas públicas y gobernanza territorial: Orígenes y fundamentos conceptuales en México. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, 41-56. doi: [10.24965/gapp.v0i16.10363](https://doi.org/10.24965/gapp.v0i16.10363)
- Sanz-Ibáñez, C. y Antón-Clavé, S. (2014). The evolution of destinations: towards an evolutionary and relational economic geography approach. *Tourism Geographies*, 16(4), 563-579. doi: [1080/14616688.2014.925965](https://doi.org/10.1080/14616688.2014.925965)
- Scartascini, G. y Núñez P. (2008). De pueblo en pueblo, alternativas de un destino de sol y playa en Orozco. In: J. Núñez P. y Virgen C. *Desarrollo turístico y sustentabilidad social*. Ed. Porrúa.

- Seltzer, E. (2006). Tres décadas de planificación regional en Portland, Oregón. En *Experiencias innovadoras de planificación regional y urbana. Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio*, 11, 24-43. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid.
- Simancas, M. (2015). La ordenación territorial del turismo en espacios insulares. *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, 47 (185), 445-462.
- Soares, J. Ivars-Baidal, J. y Gándara, J. M. (2016). Dinámica evolutiva y Path Dependence en los destinos turísticos litorales el papel y la percepción de los agentes locales desde una perspectiva comparada. *Estudios y perspectivas en turismo*, 25, 164-185.
- Sobрино, J. (2017). Ciclos económicos y competitividad de las ciudades. En A. Sánchez (ed.), *Economía de las metrópolis*, México.
- Taylor, P., Frost, W. y Laing, J. (2019). Path Creation and the Role Of Entrepreneurial Actors: The Case of the Otago Central Rail Trail. *Annals of Tourism Research*, 77, 79-91. doi:10.1016/j.annals.2019.06.001
- Vera-Rebollo, J; Ivars-Baidal, J. y Celdrán, A. (2016). *Evolución y metabolismo de un lugar transformado por el turismo de masas. una interpretación del modelo turístico de Torre Vieja desde la teoría de la dependencia de la trayectoria*. doi: 10.14198/LibroHomenajeAlfredoMorales2016-32
- Villate, P; y Camacho Y. (2020). La gobernanza para la gestión activa del turismo: el caso de la Provincia del Tequendama-Cundinamarca, Colombia. *Gestión y ambiente*, 23 (2), 284-298. doi: <https://doi.org/10.15446/ga.v23n2.81896>
- Virgen, C.; Zepeda, A.; y Gándara, J. (2016). Puerto Vallarta y sus etapas, una aproximación a la teoría evolutiva. *Cultur-Revista de Cultura y Turismo*, 3(10), 135-163.
- Zamora, K. y Cornejo, J. (2021). Percepción sobre los procesos colaborativos y de participación ciudadana en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. *Región y sociedad*, 1-30. doi: 10.22198/rys2021/33/1466
- Zepeda, S., y Costa, F. (2018). El desarrollo turístico y la utopía de la sustentabilidad en Bahía de Banderas, Nayarit. En S. Arnaiz y A. Gómez (eds.), *El turismo frente a los objetivos del desarrollo sustentable* (pp.101-117). Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.

Notes

- ¹ En este trabajo los términos de planeación y planificación serán utilizados indistintamente porque se considera que tienen similar significado.
- ² Los principios de política pública son: derecho a la ciudad; equidad e inclusión; derecho a la propiedad urbana; coherencia y racionalidad; participación democrática y transparencia; productividad y eficiencia; protección y progresividad del espacio público; resiliencia, seguridad urbana y riesgos; sustentabilidad ambiental; Accesibilidad universal y movilidad.

Recibido: 01/06/2023
 Reenviado: 09/01/2024
 Aceptado: 15/01/2024
 Sometido a evaluación por pares anónimos