



Espacios Públicos

ISSN: 1665-8140

revista.espacios.publicos@gmail.com

Universidad Autónoma del Estado de México
México

Cárdenas Gómez, Ericka Patricia; Rodríguez Bautista, Juan Jorge
La transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco
Espacios Públicos, vol. 15, núm. 34, mayo-agosto, 2012, pp. 208-230
Universidad Autónoma del Estado de México
Toluca, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67623463016>

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

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco

Fecha de recepción: 29 de agosto de 2011

Fecha de aprobación: 11 de noviembre de 2011

*Erika Patricia Cárdenas Gómez**

*Juan Jorge Rodríguez Bautista***

RESUMEN

Este artículo hace un recuento de la transformación urbana de Puerto Vallarta, Jalisco, durante un siglo (XX); se analiza la traza urbana y los cambios que ha vivido este municipio jalisciense a partir de relacionar el crecimiento urbano con los flujos migratorios y varios procesos de cambio social. El texto tiene como soporte empírico diversos planos y mapas, así como información estadística y documental.

PALABRAS CLAVE: Puerto Vallarta, crecimiento urbano, flujos migratorios.

* Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad por el CUAAD de la Universidad de Guadalajara. El contenido de este artículo formó parte de la investigación doctoral titulada: "Migración interna en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. El caso de los chiapanecos en Las Jarretaderas, 1960-2010".

**Doctor en Negocios y Estudios Económicos por la Universidad de Guadalajara. Profesor-investigador del CU Valles de la Universidad de Guadalajara y en su momento director de la tesis doctoral.

ABSTRACT

This article shows the urban transformation of Puerto Vallarta, Jalisco, throughout the course of one century (XX). The urban trace and its changes are analyzed in this municipality based on the relationship between urban growth, migratory flows and several processes of social change. The text uses numerous blueprints and maps as empirical support, as well as statistical and documentary information.

KEY WORDS: Puerto Vallarta, urban growth, migratory flows.

INTRODUCCIÓN

Este artículo tiene como objeto hacer un breve recuento de la transformación urbana llevada a cabo en el municipio de Puerto Vallarta, Jalisco. El periodo de estudio abarca de 1913 a 2000. Se analiza el crecimiento urbano y demográfico que ha vivido este municipio costero, para lo cual se revisan diversos planos, mapas e información estadística, intentando encontrar correlaciones entre la expansión de su área urbana y la migración. La evidencia empírica anterior se complementa con el uso de otras fuentes documentales y bibliográficas con las cuales se intenta deducir los procesos de cambio urbano impulsados inicialmente por la demanda de vivienda, empleo y servicios, por fines heurísticos, en este texto se abordan únicamente los flujos migratorios nacionales.

Está conformado por seis apartados. En el primero se esboza y sientan las bases teóricas metodológicas con los cuales se analizará la información empírica en la que se sustenta este artículo: mapas, planos y la mínima triangulación con otras fuentes documentales, bibliográficas y estadísticas que ayudan a dar un enfoque de sociología urbana. Los siguientes corresponden básicamente a las cinco fases socio-temporales en las que se ha dividido la historia urbana y en los que se analizan los cambios sociales suscitados en Puerto Vallarta. Finalmente, se presentan las conclusiones que, a manera de recapitulación, ponen énfasis en los cambios que ha sufrido esta ciudad turística del Pacífico mexicano.

LOS MAPAS Y PLANOS: UNA REFLEXIÓN PREVIA

En los planos y mapas hay agendas ocultas. Es decir, que el autor plasma en ellos intencionalidades que deben ser descubiertas para lograr un mejor análisis de estas fuentes de investigación.

Harley sugiere analizar la cartografía como un texto para descubrir qué hay más allá de lo propiamente representado (2005: 188), este autor puntualiza que cuando un cartógrafo elabora un mapa o un plano va a representar las normas y los valores del orden de la tradición social imperantes de su tiempo; hace una atenta invitación para leer mapas y

explotar los elementos de información que éstos ofrecen.

Por lo tanto, los mapas y planos deben entenderse en un contexto histórico más amplio que el de un simple procedimiento o técnicas científicas. Así, cuando se observa un mapa o un plano, uno debe preguntarse quién lo elaboró, por qué, en qué año se llevó a cabo, qué sucedía en ese periodo, entre otras interrogantes. En este sentido, la utilización de fuentes complementarias buscan completar el análisis de mapas y planos.

Bajo estas ideas vale la pena argumentar la sugerencia de Felipe Cabrales (2011: 47) cuando invita a desterrar la práctica de utilizar el material cartográfico como elemento decorativo que acompaña pasivamente a los textos, señala que las imágenes son generosas ya que ayudan a razonar geográficamente, pero además están dispuestas al diálogo, cuentan con el potencial suficiente para dar respuestas e incluso para inspirar preguntas nuevas.

Los mapas y planos tienen valor heurístico en sí, porque son fuentes documentales y dan pistas para el conocimiento y entendimiento de la ciudad, en su representación y la forma como el espacio se transforma. De ahí que sean materia prima en la investigación urbana, pero adquieren mayor importancia cuando en su estudio y análisis del lugar, ya sea descriptivo o hermenéutico, el investigador no olvide que al final de cuenta la ciudad es habitada por seres humanos y los cambios en el territorio son comprensibles si

éstos se relacionan con procesos económicos, sociales y políticos más amplios, de tal forma que una mínima triangulación es obligada para que la mirada a la historia urbana tenga un mínimo de lógica.

En las siguientes páginas se podrán observar cinco planos del municipio de Puerto Vallarta, en los cuales se notará la transformación urbana que ha sufrido su territorio. Cada plano tiene diferente fecha de elaboración; por lo tanto, con la ayuda de este material cartográfico se puede ilustrar la historia urbana del municipio costero. Cabe mencionar que dicha transformación obedece al crecimiento de la población que demandará vivienda, empleos y servicios, debido en gran medida a los flujos migratorios que han arribado año con año.

En los siguientes párrafos se precisan cinco fases en la transformación urbana de Puerto Vallarta; la selección, además de responder a una mínima lógica temporal, es más sólida cuando se enfatiza que desde un punto de vista histórico el mapa o plano es una fuente histórica en sí; además, el análisis abarca casi un siglo y se pueden observar los acelerados procesos de cambio social y urbano en dicho territorio.

PRIMERA FASE: PUERTO LAS PEÑAS (1913)

Es importante mencionar que el municipio de Puerto Vallarta se constituyó jurídicamente

el 31 de mayo de 1918 al adoptar dicho nombre.¹ Anteriormente, el poblado era conocido como Las Peñas, inclusive en mapas anteriores y otras fuentes documentales más antiguas le daban al lugar el nombre de “El Carrizal” (véase por ejemplo *Cartografía histórica de la Nueva Galicia*, 1984: 149). Pero en sentido estricto y como centro poblacional, Puerto Vallarta se fundó el

12 de diciembre de 1851 cuando don Guadalupe Sánchez, junto con un grupo de amigos, se instalaron a orillas del río Cuale y fundaron el poblado Las Peñas (Munguía, 1997a: 100). Es necesario puntualizar que la mayoría de los fundadores procedían de Mascota, Talpa y San Sebastián del Oeste, es decir, que desde sus inicios ha estado presente la migración.²

1. Plano de 1913

PUERTO LAS PEÑAS



FUENTE: Gobierno de Jalisco. Archivo Histórico del Estado de Jalisco. Número de clasificación PI211913222.

El primer plano (Plano de 1913: Puerto Las Peñas) fue elaborado el 24 de noviembre de 1913, cuando se tenían contemplados para el poblado una serie de proyectos de infraestructura (más adelante serán precisados). En tanto, conviene puntualizar que el plano está orientado hacia el Norte y es copia del documento original; al oeste limitaba con el Océano Pacífico; en la primera parte del plano se encuentran las 90 manzanas que componían el poblado Las Peñas que colindaba al este con el cerro del Vigía; por esta razón las manzanas cercanas al monte son más irregulares.

Hacia el sur se encuentra dibujado un polígono que representa la playa de Los Muertos. No se menciona a qué escala fue elaborado por Ricardo Zárate. En el plano se pueden apreciar dos cruces: uno se localiza en el poblado y otro en la playa mencionada, con dicho signo se indican los lugares donde se practicaron sondeos para la posible construcción de un muelle y se mencionan las medidas utilizadas.

Para conocer lo que hay de trasfondo en el plano, debemos preguntar ¿cuál es la intención que tuvo el autor a la hora de realizar este plano? Una respuesta tentativa se desprende de la explicación que el mismo hace. Se infiere que el plano respondió a la petición de alguna autoridad, la cual deseaba conocer el lugar idóneo para la construcción de un muelle; Zárate propone dos opciones, una en el poblado Las Peñas y la otra en la playa Los Muertos. Hay entonces una primera intención instrumental que consiste

en ser considerado como herramienta para tomar una decisión política e incidir en un territorio específico.

No obstante, el valor esencial del plano radica en convertirse en una fuente documental para la investigación urbana e histórica de Puerto Vallarta, al estar representadas las manzanas del poblado, aunque no se mencionan donde se ubican: La plaza, la iglesia, la comisaría, entre otros hitos; asimismo tiene valor histórico en sí; por un lado, la fecha en que fue elaborado: 1913, por otro, cuando se comprueba la respuesta tentativa que se dio al origen de dicho plano, ya que en el libro de Catalina Montes de Oca (2001: 23) se menciona que en el año en estudio, el entonces gobernador de Jalisco, José López Portillo y Rojas, envió al señor Leoncio R. Blanco para que hiciera un estudio sobre la comisaría del poblado Las Peñas, con la intención de hacer un estudio para la construcción de una carretera que partiera de Mascota a Guadalajara. Pero la propuesta fue mostrada hasta 1919 debido a la inestabilidad política que había en el país (Montes de Oca, 2001: 23).

Con lo anterior, se enfatiza que 1913 fue sustancial para Las Peñas, ya que las autoridades estatales trataron de detectar necesidades básicas de la población e identificar posibles soluciones. Desde esta perspectiva, el plano se inscribe en este contexto y se concatena con otros acontecimientos como que Blanco aconsejara a las autoridades estatales se construyera en el poblado Las Peñas una carretera, un

muelle y un malecón (Munguía, 1997a: 118). Estas peticiones serían necesarias para la infraestructura de los transportes y con ello impulsar la incipiente economía del lugar.

En cuanto a la dinámica poblacional de los primeros años de la segunda década del siglo xx, Munguía menciona que en 1913, Las Peñas contaba con una población de 4 800 habitantes; 3 500 se localizaban en el poblado principal y los restantes en las rancherías.³ En el puerto había 485 casas esparcidas en una franja de terreno de 900 metros. En la parte baja había cinco o seis calles mal empedradas y solamente dos tenían acera. La empresa Unión en Cuale era la encargada de vender terrenos, los cuales medían 12.5 x 25 metros, dentro de ciertos límites. El costo era de 2.50 pesos por metro cuadrado y el pago se hacía de contado, aunque también se ofrecían terrenos bajo otras modalidades (Munguía, 1997a: 115). Así, en el plano se observa que la traza del poblado es regular a pesar de las condiciones geográficas en las que se asentó.

¿Finalmente se construyó un muelle en Vallarta? Al parecer en el corto plazo no, según lo constata en sus memorias Catalina Montes de Oca (2001: 33), y para 1919 lo que ellos llamaban el muelle nunca había existido. Esto lo corrobora Carlos Munguía cuando señala que los barcos andaban frente a la playa, al final del malecón y la carga y descarga de las mercancías se efectuaba por medio de canoas debido a la falta de un muelle (1997a: 126).

Los datos e indicios que da el plano son importantes. Más aun cuando el tráfico comercial marítimo para esa zona era fundamental. Algunos autores señalan que en el corto plazo se estableció una ruta ente San Blas-Las Peñas-Manzanillo que llegó a articular gran parte de la zona costera de Jalisco y Nayarit. Así, el puerto Las Peñas era utilizado por algunas fincas dedicadas al negocio agroexportador que enviaban sus productos a Estados Unidos, al occidente y centro del país (Luna, 1997: 58).

Para tener una idea de la cantidad de mercancía que se trasladaba por vía marítima, el siguiente cuadro muestra los volúmenes de entrada y salida en el puerto Las Peñas. El movimiento de exportación era más elevado que el de la importación.

Cuadro 1
MOVIMIENTO MERCANTIL EN EL PUERTO LAS PEÑAS

<i>Año</i>	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>
1911	432 962 kg	1 246 191 kg
1912	744 829 kg	1 482 604 kg
1913	294 571 kg	667 500 kg

FUENTE: Munguía, 1997b: 51.

Ante la necesidad, y las demandas previas, con el paso del tiempo se construyó el muelle pero fue en la playa de Los Muertos. Fue así como se optó por la segunda propuesta de Ricardo Zárate, la cual se puede observar en la carta topográfica de Puerto Vallarta de 1973 que se analizará más adelante.⁴

LA SEGUNDA FASE: PUERTO VALLARTA EN 1920

El segundo plano que se analiza fue elaborado el 17 de marzo de 1920; a una escala de 1: 20 000, ahí se representan las 24 manzanas del poblado; como se puede observar, al parecer hubo una disminución de éstas respecto al plano anterior; sin embargo, resultan más regulares, es decir, hubo reagrupación de algunas de ellas. Asimismo, se pueden identificar tanto los terrenos dedicados a la agricultura como el área que no ha sido modificada por el hombre; también los caminos están representados. Llama la atención que en el plano no se menciona quién es el autor,

pero la explicación que acompaña al plano es digna de citarse:

La superficie anchura de negro representa terreno plano laborable. Tabaco, maíz y frijol. La montañosa representa también terreno laborable y para pastos está cubierta de Palmas de coco de aceite con una densidad media por hectárea de doscientos. La única propiedad rústica que rodea a Puerto Vallarta es la Unión en Cuale, la cual posee una superficie de terreno muy cerca de 40 000 hectáreas que se extienden hacia los Municipios de Mascota y Talpa. La parte plana que se encuentra al sur del pueblo es la más indicada para que se extienda la urbanización del mismo (véase figura 2. Puerto Vallarta. Plano de 1920).

Plano 2
PUERTO VALLARTA. PLANO DE 1920



FUENTE: Universidad de Guadalajara (2012), número de clasificación 990, Jalisco.

Sobre esta explicación se desprenden varios puntos. El primero es el señalamiento de las áreas agrícolas. Cabe recordar que en esos años, en la zona había un auge en la producción agrícola de tabaco, maíz y frijol. Además, se debe mencionar que algunas de las haciendas de la región se encontraban en su esplendor.

El segundo punto es que con el auge agrícola se requirió mano de obra, la cual llegó de Mascota, Talpa y San Sebastián del Oeste. Los habitantes de estos municipios jaliscienses se vieron en la necesidad de buscar empleo para poder sobrevivir y tuvieron en la migración la mejor alternativa al caer en mucho la producción minera en la región. La caída en los precios internacionales de plata fue otro factor que incentivó los flujos migratorios a Puerto Vallarta; así, llegaron flujos migratorios que poco a poco transformaron el espacio. Es importante mencionar que Puerto Vallarta en pocos años empezó a sobresalir económicamente y dio cabida a la demanda de empleo de San Sebastián del Oeste, entre otros, cuando anteriormente pertenecía a éste política y administrativamente. Éste y otros factores, condicionaron que los grupos locales pidieran la erección de Puerto Vallarta como municipio, cristalizada en 1918.

El tercer punto es el hecho de que en el plano se puede observar la gran extensión territorial que pertenecía a la compañía minera Unión en Cuale; como ya se

mencionó, esta empresa era la encargada de vender terrenos a los nuevos residentes de Puerto Vallarta.

El cuarto punto se desprende de la fecha en que fue elaborado el plano: 1920, año en que se emitió una recomendación para la urbanización del poblado.

El quinto punto está relacionado con la población y su difícil consenso, pues en el plano se indica que Puerto Vallarta poseía 2 606 habitantes. Sin embargo, en párrafos anteriores, se señaló que en 1913 eran 4 800 habitantes. Por su parte, Montes de Oca menciona que en 1918 eran 2 000, sin contar las congregaciones y rancherías cercanas (2001: 38). Quizá esta discordancia se debe a los flujos migratorios que arribaban al municipio, haciendo difícil su sumatoria.

Por último, algo interesante que señala el plano es la ubicación de un muelle. Sin embargo, como ya se mencionó éste no se construyó en el corto plazo; también se ilustran algunos de los ríos que corren por el lugar; ya no se denomina al lugar como Las Peñas sino como Puerto Vallarta, un cambio significativo que dio cuenta de que oficial y políticamente inició la historia de este municipio jalisciense.

LA TERCERA FASE: PUERTO VALLARTA, 1940-1943

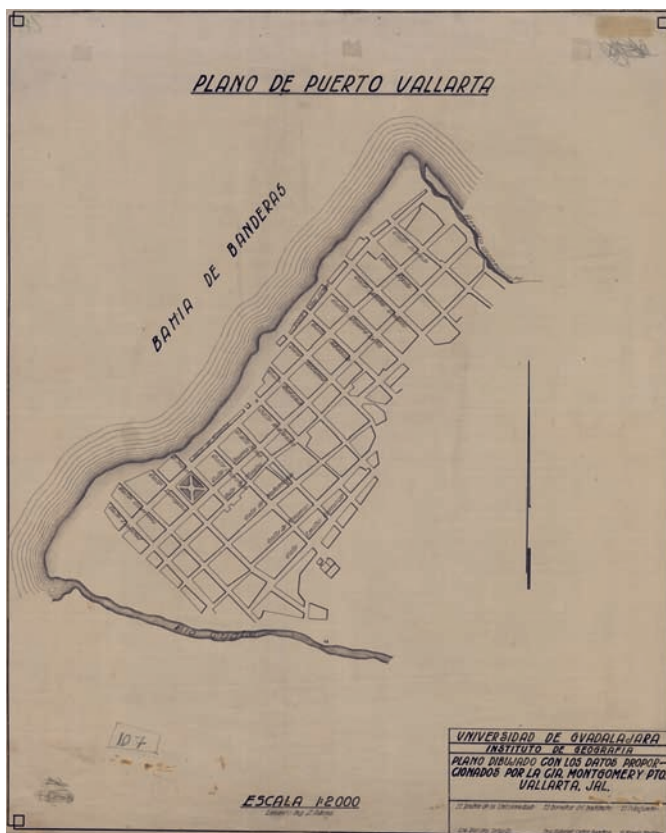
El tercer plano que se analiza tiene como posible fecha de elaboración el periodo que

abarca entre los años 1940 a 1943. Ello se infiere porque aparece el nombre del entonces rector de la Universidad de Guadalajara, Rodolfo Delgado, quien estuvo al frente de

la Máxima Casa de Estudios de Jalisco en ese tiempo. En cuanto a la información que brinda el plano se debe mencionar que la escala que se utilizó fue de 1: 2 000.

Plano 3

PUERTO VALLARTA. PLANO DE 1940-1943



FUENTE: Universidad de Guadalajara (2012), número de clasificación 1179, Jalisco.

En el documento no se menciona el nombre del autor, pero sí se señala que el plano fue dibujado con los datos proporcionados por

la compañía Montgomery. Sobre este dato, conviene mencionar que esta empresa fue un actor importante en la vida de Puerto

Vallarta, le inyectó dinamismo a la región que se reflejó en la transformación del espacio y el crecimiento demográfico, era subsidiaria de *United Fruit Company*, la cual arribó al municipio de Puerto Vallarta en 1923 cuando compró la hacienda Ixtapa, ésta dejó de producir maíz y frijol para dedicarse al cultivo de plátano roatán. El destino de la producción era el extranjero, así que se tuvo que transformar el espacio para facilitar el traslado del producto. Entre las obras que se hicieron se encuentran: el tendido de la vía férrea desde los terrenos de Ixtapa a Boca de Tomate, canales de irrigación y la colocación de un enorme puente de fierro que atravesaba el caudaloso río de Mascota (Montes de Oca, 2001: 106).

Estos cambios vinieron a trastocar la dinámica demográfica del lugar, pues se volvería a requerir mano de obra para el cultivo del plátano. Así, llegaron flujos migratorios procedentes nuevamente de los municipios jaliscienses de San Sebastián, Talpa, Mascota y Atenguillo (Luna, 1997: 62). Aunque, cabe mencionar que también muchos de los empleados de la compañía venían de la capital de México y del extranjero (Montes de Oca, 2001: 105).

Para concluir sobre el tema de la empresa Montgomery, ésta dejó de operar en 1931, debido a la recesión económica mundial y la inseguridad jurídica que prevalecía en Puerto Vallarta por el reparto agrario, aunque varios de los administradores decidieron permanecer y continuar con el negocio, pero a una escala menor (Luna, 1997: 63).

Sobre el plano se puede decir que no es del municipio sino de la cabecera municipal. En él se señalan las 86 manzanas que componen el centro de Puerto Vallarta, se indican los nombres de las calles, se muestra el lugar donde se ubica la plaza y los límites que están marcados por el arroyo Goamecape y el río Cuale.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática (INEGI), para 1940, Puerto Vallarta tenía una población de 10 471 habitantes y en 1950, 10 801 habitantes. Es importante mencionar que esta población se refiere a la total del municipio; sin embargo, sería interesante conocer qué sucede con la dinámica poblacional de la cabecera municipal. De igual modo, surge la pregunta ¿cuáles fueron los cambios urbanos que hubo en esos años?

Montes de Oca (2001: 117-186) señala que en 1940, a la cabecera municipal de Puerto Vallarta se le dotó de algunos servicios y se instalaron varios comercios, los cuales facilitaron e hicieron más amena la vida de los habitantes, entre éstos se encuentran: el sistema de agua potable, el puente colgante para cruzar el río Cuale, edificación de varios hoteles, instalación de un periódico, gasolinera, bares, imprenta, academia comercial, laboratorio de análisis clínicos, cine, rastro municipal, red telefónica, pista regular de aterrizaje, modernas oficinas para la capitanía del puerto, agencia de periódicos, servicio de taxis, sucursales del Banco Mercantil de Guadalajara y del Banco Nacional de México, y transportes de carga

y pasaje. Así pues, en el plano se encuentran las manzanas que albergan algunos de estos comercios y lugares hitos en la historia del lugar.

Entre los cambios que hubo en Puerto Vallarta, mención especial merece la dotación de tierras que se le dio al campesinado en 1937.⁵ Este proceso, desde luego, trajo varias modificaciones en el territorio y la dinámica urbana: 1) en la tenencia de la tierra, 2) la transformación de los recursos naturales existentes, y 3) en la redistribución espacial de la población (Luna, 1997: 65).

En cuanto al primero desaparecieron las grandes haciendas y surgieron pequeños propietarios, éstos se van a sumar a la tala de bosque y de la vegetación con el fin de incorporar más hectáreas para el reparto. Respecto al segundo punto y consecuencia de lo anterior, fueron las repercusiones negativas para el medio ambiente. Por último, surgen más asentamientos humanos como resultado de la migración. Así se forman ejidos y familias enteras se reagrupan en diversas localidades pues se impulsó la migración por la esperanza de obtener un pedazo de tierra en un lugar donde hay prosperidad (Luna, 1997: 66). Para finalizar sobre esos años, solamente queda mencionar que en 1940 se realizó el trazo de las dos primeras colonias de Puerto Vallarta: Emiliano Zapata por el sur y “la 5 de diciembre” por el norte, en zonas ejidales (Martínez, 2009: 197).

LA CUARTA FASE: PUERTO VALLARTA EN 1973-1990

Antes de continuar con el análisis de Puerto Vallarta. Carta topográfica de 1973, se debe dejar asentado que desde 1960 el municipio de Puerto Vallarta se caracterizó por su rápido crecimiento poblacional, fenómeno que se debe sin lugar a dudas al fenómeno de la migración. Desde esta fecha la ciudad comenzó a despuntar como un centro turístico y recibió un gran afluente de turistas, al igual que de migrantes que vieron en este municipio un lugar propicio para encontrar empleo u otro mejor. A decir de Montes de Oca los eventos que le permitieron lograr una proyección turística fueron los siguientes:

1. Conmemoración del centenario de la fundación de Puerto Vallarta (1951).
2. Filmación de la película *La Noche de la Iguana* (1963).
3. Francisco Medina Ascensio eleva a Puerto Vallarta a rango de ciudad (1968).
4. Reunión de los presidentes Richard Nixon y Gustavo Díaz Ordaz (1970).
5. Se crea el Fideicomiso Bahía de Banderas, con el objeto de regularizar la tierra y dar certidumbre a los inversionistas (1970) (2001: 225-314).

El consenso generalizado indica que los acontecimientos anteriores fueron los que

impulsaron a Puerto Vallarta a ser lo que es al finalizar la primera década del siglo **xxi**: un centro turístico internacional. Además, se debe enfatizar que el auge que tuvo este punto turístico se debió a que los gobiernos federal, estatal y municipal se vieron en la necesidad de crear la infraestructura necesaria para atender a los turistas. Por citar algunos ejemplos, en Vallarta “se puso en marcha una planta termoeléctrica, se construyó el aeropuerto, se impulsó la creación de la Unidad Forestal La Palapa...” (Luna, 1997: 74).

Desde luego, la infraestructura jugó un papel importante en el crecimiento de la ciudad. La construcción de sistemas de transporte para la llegada y salida de personas y productos es una condición necesaria para el arranque económico (Pérez-Campuzano, 2010: 147). Desde esta consideración, Puerto Vallarta despegó con mayor ímpetu cuando se construyó el aeropuerto “Gustavo Díaz Ordaz” (Pérez-Campuzano, 2010: 150).

Sobre la edificación de infraestructura se desprenden dos puntos. El primero es que ésta es sumamente importante para el traslado de turistas, pues al hacer accesible un lugar, las transformaciones de todo tipo se vuelven más rápidas. El segundo es que se va a requerir de mano de obra, la cual es escasa en el municipio, por lo que se ve en la necesidad de traerla de otros estados de la república. Muchos de estos trabajadores decidirán permanecer en el municipio ocasionando su crecimiento demográfico.

A esa dinámica se sumaron los intereses de los capitales privados que vieron en la ciudad costera de Jalisco, el lugar adecuado para hacer negocios con la construcción de hoteles. A la puesta en marcha de grandes construcciones, la gente arribó al municipio con la esperanza de obtener un empleo impulsando el fenómeno de la migración. Salvador Gómez señala que “una gran cantidad de los que llegaron a trabajar a la rama de la construcción decidieron quedarse a residir de manera permanente, trayendo a sus familias o llamando a otros nuevos migrantes, creando con ello nuevas colonias, barrios y asentamientos irregulares alrededor del municipio” (2003: 194).

Cuadro 2
POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE
PUERTO VALLARTA, JALISCO

<i>Censo</i>	<i>Total de habitantes</i>
1921	2 218
1930	10 245
1940	10 471
1950	10 801
1960	15 462
1970	35 911
1980	57 028
1990	111 457
2000	184 728
2010	255 681

Fuente: Censos Generales de Población 1921, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010 del INEGI.

Sin lugar a dudas, llama la atención el crecimiento demográfico que ha tenido el municipio de Puerto Vallarta. Sin embargo, esto no debe quedar ahí, ya que siguiendo con la idea de César Gilabert (2011: 147) el crecimiento poblacional inmediatamente se plasma en el urbanismo e imprime una expresión espacial de las relaciones sociales. Así, por ejemplo, en el territorio de Vallarta convergen habitantes, turistas, migrantes, empresarios y políticos. Además, como ya se mencionó, mayor cantidad de población va a hacer necesario la construcción de más vivienda e infraestructura, extendiéndose el área urbana.

Ahora bien, si se complementan las estadísticas con el material cartográfico, la carta topográfica de Puerto Vallarta elaborada en 1973 arrojaría la información siguiente. El primer dato es que ésta fue realizada a una escala de 1: 50 000 por el INEGI. Además se pueden identificar las características físicas y sociales del lugar; sobresalen las aproximadamente 120 manzanas que componen la cabecera municipal; de igual manera, se pueden identificar las ocho escuelas del lugar, así como el cementerio, las iglesias, entre otros. En dicha cartografía aparecen dos muelles: uno en la parte norte del poblado inicial y otro en la playa de Los Muertos.

Plano 4

PUERTO VALLARTA. CARTA TOPOGRÁFICA DE 1973



FUENTE: INEGI, 1973.

Cabe aclarar que en la carta topográfica no sólo se puede apreciar el crecimiento urbano del centro poblacional de Puerto Vallarta sino que también se observan otras localidades como el Pitillal, Ixtapa, Las Juntas, entre otras. Asimismo, se ilustra la ubicación del Aeropuerto Internacional “Gustavo Díaz Ordaz” y la carretera Puerto Vallarta-Compostela-Guadalajara. No cabe duda que en estos años y al menos dos décadas previas, los tres niveles de gobierno estuvieron involucrados en convertir al pueblo de pescadores en un centro turístico internacional. La estrategia económica fue apostarle al sector turismo, lo que trajo grandes consecuencias para el territorio.

Puerto Vallarta se convirtió en un polo de atracción para migrantes. Winnie (1984: 151) señalaba que en 1976, éstos constituían 58% de la población total del municipio, es decir, un poco más de la mitad. En ese tiempo sus habitantes comienzan a dedicarse a las actividades secundarias y terciarias dejando de lado a la agricultura; por ejemplo, durante 1940, 70.8% de su población económicamente activa laboraba en el sector primario, mientras que para 1970 ésta únicamente ocupaba 11.0% (Arroyo *et al.*, 1986: 127).

Ante la llegada de migrantes, a mediados de la década de los años setenta, en Puerto Vallarta se podrá ya apreciar la multiplicación de colonias. Además, por toda la ciudad se veían edificios en construcción, la mayoría de éstos se planeaban para satisfacer la demanda

del turismo o de los trabajadores de ingresos medios y altos (Munguía, 1997a: 206).

También se debe puntualizar que la edificación de vivienda de interés social se da hasta 1984, cuando se ponen a la venta 3 500 casas. Inició con la construcción de un fraccionamiento popular en la delegación Ixtapa; de igual manera se contemplaron otros dos: Los Sauces y la delegación de Las Juntas. También se desarrollaron proyectos como Vallarta 500 y Vallarta 750, los cuales representaron desarrollos habitacionales impulsados por la iniciativa privada. Mientras que los primeros, estuvieron a cargo del sector público (Munguía, 1997a: 219). No cabe duda que esto dará pie a la acelerada expansión urbana que enfrenta Puerto Vallarta a inicios de la segunda década del siglo veintiuno.

Ya en 1979, el entonces presidente municipal de Puerto Vallarta, señalaba que este territorio experimentaba un vertiginoso crecimiento económico convirtiéndose en un foco de atracción para los inmigrantes de la región occidente de México y de otras zonas del país. Los migrantes son generadores de asentamientos humanos que escapan del control gubernamental (Munguía, 1997a: 211).

Además, se debe recordar que por esos años se continúa con la edificación de infraestructura, así “La industria de la construcción tuvo un crecimiento tan considerable, que la mano de obra fue insuficiente para cubrir la demanda. A principios de 1980 había

más de siete mil trabajadores empleados en las construcciones. Como consecuencia fue necesario contratar personal de otros lugares” (Munguía, 1997a: 216). Muchos de estos trabajadores se quedaron y algunos de ellos fueron beneficiados del crédito para comprar una casa de interés social. Sin embargo, otros no corrieron con la misma suerte, y se vieron en la necesidad de instalarse en cualquiera de las colonias periféricas que en esos años se estaban formando.

La migración es el ingrediente de fondo en el fenómeno urbano de ciudades como Puerto Vallarta; en los años noventa, en el país, se reorientó, es decir, se dirigió hacia las ciudades medianas y no tanto a las grandes; aquéllas presentaron ventajas y adquirieron mayor importancia, pues tenían costos comparativos más bajos y se aprovechaba la conveniencia de estar ubicadas en la cercanía de alguna metrópoli. Con ello se evitaron los costos crecientes de las diseconomías de la gran urbe (contaminación, congestión, altos precios del suelo, entre otros). Sin embargo, este proceso, para el caso de Jalisco, fue el resultado de una política gubernamental aplicada desde las décadas de los setenta y ochenta, como lo destacan Arroyo y Olmos “política económica que se aplicó en los años de 1970 y 1980 favoreció el crecimiento de las ciudades medias ya que hubo una reorientación de los flujos migratorios. Para la clase baja ya no era costeable trasladarse a Guadalajara, ciudad que tenía una larga trayectoria migratoria,

por lo que se dirigieron a las ciudades medias de la entidad” (1998: 293).

Ejemplo de estas ciudades medianas es Puerto Vallarta. Así, “Las ciudades medias están creciendo a ritmos superiores al de la ciudad de México, y se debe a la apertura de fuentes de trabajo y al incremento de su nivel de vida. Por estas razones los flujos migratorios se dirigen hacia estas ciudades” (Valencia, 2000: 37).

Luis Arturo Velázquez Gutiérrez puntualizó, con base en la Encuesta de Ingreso por Hogar de 1990, que de la población de Vallarta, 52% era migrante y que predominaban los hombres. Las ciudades que más aportaron a esta tendencia fueron la ciudad de México, Guadalajara y el estado de Nayarit (Velázquez, 1993: 139). Así, en la década de los noventa, Puerto Vallarta captaba la migración del estado de Jalisco fuera de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG). En ese entonces, con alrededor de 93 mil habitantes, seguía con un crecimiento económico centrado en el desarrollo de las actividades turísticas que se traducían también en un aumento importante de empleos en la rama de la construcción entre la población económicamente activa (PEA) masculina y de la rama servicios en la PEA femenina (Velázquez y Papail, 1997: 23).

Las características que tienen los migrantes de Puerto Vallarta, de acuerdo con Velázquez y Papail, son: a) la población migrante es joven ya que se concentraba en edades inferiores a los 30 años de edad; b) tenían

un nivel general de educación más alto en comparación con otras tres ciudades medias que también estudiaron: Ciudad Guzmán, Lagos de Moreno y Manzanillo; c) casi 19% de los hogares vallartenses tenía una mujer como jefa de familia; d) un número relativamente elevado de no parientes caracterizaba a los hogares de Puerto Vallarta; y, e) en Puerto Vallarta los hogares con parejas menores de 30 años representaba casi 30% (Velázquez y Papail, 1997: 116-197).

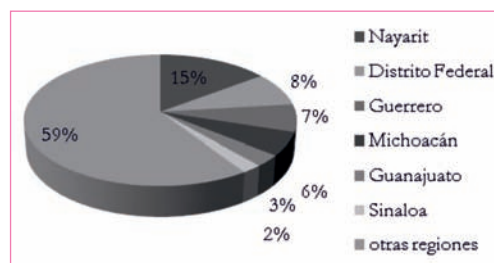
En este sentido, Roberto Rodríguez reconoció que a Puerto Vallarta también llegaba gente de Guadalajara y de la ciudad de México, quienes tenían un nivel de estudios alto y ocupaban lugares importantes en la jerarquía laboral. Es así que planteó tres motivos principales por los cuales los migrantes probaban suerte en la ciudad: el primero era de tipo familiar, ya que la familia decidía acompañar al jefe de ésta o vivir con familiares cercanos en la ciudad; el segundo era de carácter laboral, pues la compañía trasladaba a sus trabajadores; y el tercero era de sobrevivencia económica (Rodríguez, 1999: 34).

Así, la característica peculiar de la migración reciente hacia Puerto Vallarta es que ha tenido una atracción excepcionalmente fuerte para migrantes procedentes de centros urbanos más o menos distantes (Winnie, 1984: 155). Ello también lo constatan Canales y Vargas, quienes señalan que la mayoría de los inmigrantes de Puerto Vallarta provenían de otras entidades del país. Otra peculiaridad es

el hecho de que se trata de una inmigración primordialmente laboral. Casi 60% de los inmigrantes tiene entre 15 y 39 años, a la vez que otro 15% tiene entre 40 y 65 años (Canales y Vargas, 2002: 24).

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) muestra que para 1990 eran 29 232 los migrantes que residían en Puerto Vallarta. La mayor parte procedía de los estados del centro del país con casi 40% del total, como se ilustra en la gráfica 1. En primer orden se encuentra Nayarit, que proporciona 16% de los migrantes, le sigue el Distrito Federal y Guerrero con 7%, después se ubica Michoacán con 6%, Guanajuato con 3%, y por último el Estado de México con 2 por ciento.

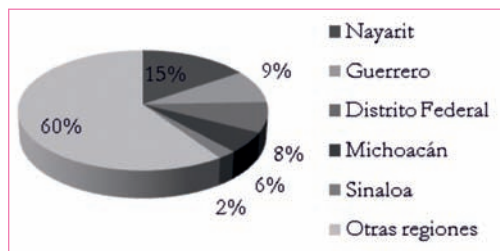
Grafica 1
MIGRACIÓN POR RESIDENCIA
EN PUERTO VALLARTA, 1990



FUENTE: INEGI. XI Censo General de Población y Vivienda 1990.

Para 2000 las tendencias se mantuvieron casi igual, como se puede observar en la gráfica 2. Sin embargo, llama la atención que casi se duplicó el número de migrantes, ya que

Gráfica 2
MIGRACIÓN POR RESIDENCIA
EN PUERTO VALLARTA, 2000



FUENTE: INEGI. XII Censo General de Población y Vivienda 2000.

cerca de 55 mil personas decidieron quedarse a vivir en Puerto Vallarta. En primer lugar se ubicó, de nueva cuenta, el estado de Nayarit con 15%, le siguieron ahora Guerrero con 9%, Distrito Federal con 8%, Michoacán con 6% y Sinaloa con 2%. En este año los estados de Guanajuato y el Estado de México ya no se encontraban entre los seis primeros lugares. Hubo por lo tanto un cambio en los flujos migratorios hacia Puerto Vallarta. Además de migrantes de Guerrero, destacó y como sexto lugar nacional, el estado de Veracruz pero no se incluyó en la gráfica porque esta entidad federativa no se ubicaba en la región centro del país zona que se quiere destacar como principal área de donde provienen los flujos migratorios a Puerto Vallarta. En este sentido, llama la atención que gente de lugares distantes y que no tenían como punto tradicional de destino este lugar turístico, están migrando a esta ciudad, aunque cabe aclarar que únicamente están representadas las personas que migraron

de manera definitiva, pero también se da en Puerto Vallarta la migración temporal.

LA QUINTA FASE: PUERTO VALLARTA, 2000

Al continuar con el análisis del material cartográfico, la quinta imagen que se revisa, corresponde a la carta topográfica de Puerto Vallarta de 2000, elaborada por el INEGI a una escala de 1 a 50 000. Como en la carta topográfica anterior, se pueden observar los elementos naturales y sociales que constituyen el territorio. Así, dentro de los naturales se encuentran los diferentes tipos de suelo, mientras que en los sociales se aprecia el equipamiento básico como las carreteras y el aeropuerto.

Lo que sobresale en esta carta es el crecimiento urbano que ha tenido el municipio en estudio. Así, son alrededor de 130 las manzanas que componen la cabecera municipal. Sin embargo, dicho crecimiento no para ahí, sino que se extiende a las delegaciones de El Pitillal, Las Juntas e Ixtapa; e incluso sobrepasa los límites estatales. Así se observa crecimiento urbano en Las Jarretaderas, Mezcales, San Vicente, localidades pertenecientes al estado de Nayarit. No cabe duda que el despegue económico que tiene la cabecera municipal de Puerto Vallarta se expande a la zona contigua de Bahía de Banderas, Nayarit, y ha sido tal el empuje, que este territorio se constituyó como municipio en 1989, separándose de Compostela.

Plano 5

CARTA TOPOGRÁFICA. PUERTO VALLARTA, 2000



FUENTE: INEGI, 2000.

También en la carta topográfica se puede apreciar el aumento de escuelas, cementerios, plazas e iglesias, pues se debe atender las necesidades de los habitantes de las colonias. Al respecto, Salvador Gómez Nieves señala que la infraestructura construida en Puerto Vallarta durante el periodo 1990-2010 se orientó a apoyar la promoción del turismo y en especial al bienestar social y económico del municipio, por ejemplo: la Central de Autobuses foráneos; el Centro Universitario de la Costa, perteneciente a la Universidad de Guadalajara; la carretera Guadalajara-Mascota-San Sebastián del Oeste-Puerto Vallarta; y el boulevard del lado norte.

Sin embargo, aun con los avances que ha tenido este municipio, Vallarta ha sido y sigue siendo un caos urbano que muestra dos caras distintas: una, la zona turística compuesta por el área centro del poblado, La Marina Vallarta y la franja hotelera (la sur y norte); y la otra, las colonias populares (Gómez, 2010: 218).

En la carta topográfica de Puerto Vallarta de 2000 aparecen las colonias Presidentes Municipales, Coapinole, Bobadilla, Morelos y Pavón, Arboledas, entre otras. Como ya se dijo, en 1940 había dos colonias en Puerto Vallarta, para 2010 eran ya 160 de acuerdo con César Gilabert (2011: 214). Se debe

mentonar que muchas de estas colonias son pobres, sustentando una estratificación espacial y social (Gilabert, 2011: 147). Es importante señalar que a finales del siglo xx y principios del xxi, a los flujos migratorios que arriban a Puerto Vallarta se van a incorporar los indígenas (ver cuadro 3). Ellos se van a dedicar básicamente a la industria de la construcción y a la venta de artesanía (Scartascini, 2008: 115).

Cuadro 3

GRUPOS LINGÜÍSTICOS INDÍGENAS CON MAYOR
PRESENCIA POBLACIONAL EN PUERTO VALLARTA

<i>Orden</i>	<i>Grupo lingüístico</i>	<i>Puerto Vallarta</i>
1.	Náhuatl	837
2.	Zapotecos	191
3.	Otomís	144
4.	Huicholes	79
5.	Lenguas mixtecas	75
6.	Triquis	72
7.	Tzotzil	3
8.	Coras	11
9.	Popolocas	16
10.	Tzeltal	6

FUENTE: elaboración propia con base en el INEGI. II Censo de población y vivienda, 2005.

No cabe duda que los datos que se mostraron anteriormente son relevantes para entender el comportamiento que puedan tener este grupo de migrantes en el fenómeno urbano, económico y social de la ciudad, pero hace

falta hacer un estudio a profundidad con cada uno de los grupos lingüísticos, con el objeto de conocer, entre otras, inquietudes, redes y estrategias de sobrevivencia que se han establecido.

UNA REFLEXIÓN FINAL

A través de los distintos planos y cartas topográficas se pudo observar la transformación urbana de Puerto Vallarta. Asimismo, con la presentación de estadísticas se aprecia el crecimiento poblacional de dicho municipio. Se presentaron empíricamente los cambios urbanos y las transformaciones que sufrió el territorio al contextualizarse social e históricamente cada uno de ellos.

Resultó interesante el presente ejercicio porque se asentó la procedencia de los flujos migratorios. En un inicio venían de los municipios contiguos a Puerto Vallarta, Mascota, Talpa, San Sebastián del Oeste. Una vez que el área en estudio se preparaba para despegar como centro turístico se diversificaron los lugares de procedencia de los flujos migratorios. Así, en el municipio costero hay gente de toda la república. Aunque el grueso de los flujos migratorios lo proporcionan los estados de la región centro del país, Nayarit, Distrito Federal y Guerrero, sobre todo. De este modo, Puerto Vallarta es una ciudad central y pieza clave para la conurbación que se está llevando a cabo en la zona comprendida

entre los estados de Jalisco y Nayarit, es decir, que se seguirá expandiendo el área urbana trayendo consigo varios cambios sociales y urbanos.

Desde la sociología urbana, los cambios que experimentó Puerto Vallarta en casi un siglo se pueden sintetizar en la siguiente premisa: Puerto Vallarta pasó de pueblo de pescadores a un centro turístico internacional. Este proceso tomó dirección y se intensificó en el último tercio del siglo xx. El proceso de modernización asincrónico y segmentado, colocado en el contexto de políticas nacionales encaminadas a la industria turística, trajo graves problemas en la ahora ciudad internacional. Problemas como la desigualdad económica que vive el país, harán que Puerto Vallarta continúe siendo un polo de atracción para miles de personas que buscan una oportunidad de empleo. Es por esta razón que sus administraciones deben actuar de acuerdo con los nuevos desafíos. Uno de ellos es la proliferación de colonias que demandan servicios, vivienda y empleo.

la pesca y en menor medida a la ganadería y el comercio. Se debe recordar que el poblado fue un punto de enlace con las zonas mineras de San Sebastián del Oeste, Talpa y Mascota, pues Las Peñas, desde 1885, era ya un puerto de cabotaje. Su importancia era tal porque por esta vía se trasladaba la maquinaria y los insumos requeridos por las minas (Luna, 1997: 121).

- ³ Se observa crecimiento demográfico significativo si se toma en cuenta que en 1879, el poblado de Las Peñas contaba con 25 o 30 casas con 100 habitantes, para 1885 ya eran 800 habitantes distribuidos en 250 casas. Sin duda este crecimiento es natural, aunque también se debe a la migración que recibe (Acosta y Quintero, 1994: 16).
- ⁴ En la carta topográfica también se puede apreciar que lejos quedaron esas 90 manzanas, pues actualmente Puerto Vallarta cuenta con una población de 255 681 habitantes (INEGI, 2010).
- ⁵ Los terrenos que se repartieron pertenecían a la empresa Unión en Cuale.

NOTAS

- ¹ Cabe mencionar que antes de que se transformara Puerto Vallarta como municipio, éste pertenecía a San Sebastián del Oeste.
- ² En un inicio, los habitantes del poblado se dedicaban principalmente a la agricultura, a

BIBLIOHEMEROGRAFÍA

Acosta Daniel e Irineo Quintero (1994), "Informe acerca de la deseada habilitación del puerto de Peñitas para el comercio de cabotaje, propuesto por la comisión nombrada al efecto

- a los representantes de varios de los municipios interesados”, en *Descripciones Jaliscienses*, 1885, núm. 10, Zapopan, El Colegio de Jalisco, pp. 9-35.
- Gobierno de Jalisco (2012), Archivo Histórico del Estado de Jalisco, número de clasificación PI211913222.
- Arroyo Alejandro, Jesús y Edgar Olmos (1998), “Políticas económicas y distribución territorial de la población en el occidente de México”, en Jesús Arroyo (coord.), *Economía regional y migración*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara / Asociación Mexicana de Población / Juan Pablos Editor.
- Arroyo Alejandro, Jesús, William Winnie y Luis Arturo Velázquez (1986), *Migración a centros urbanos en una región de fuerte emigración-el caso del occidente de México*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
- Cabralas Barajas, Luis Felipe (2011), “Panorámicas urbanas mexicanas: representación del paisaje cultural del Siglo XIX e inicios del XX”, en prensa a publicarse en Enrique Florescano y Carlos Herrejón (coords.), *La formación geográfica de México*, México, CONACULTA.
- Canales Cerón, Alejandro y Patricia Vargas Becerra (2002), *Bahía de Banderas a futuro. Proyección de población y estimaciones demográficas 2000-2025*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
- Universidad de Guadalajara y Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla (1984), *Cartografía Histórica de la Nueva Galicia*, Guadalajara.
- Gilabert Cesar (2011), *Del paraíso a las puertas del infierno. Evolución biopolítica y sociocultural de Puerto Vallarta*, Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- Gómez Nieves, Salvador (2003), “El turismo y los cambios en los modos de vida de la población residente de Puerto Vallarta”, *Tesis doctoral*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara / CIESAS.
- (2010), “El desarrollo del turismo en el estado”, en Víctor Manuel González Romero (ed.), *2 décadas en el desarrollo de Jalisco 1990-2010*, Guadalajara, Gobierno del Estado de Jalisco.
- Harley, J. Brian (2005), “Hacia la deconstrucción del mapa”, en *La nueva naturaleza de los mapas*, México, Fondo de Cultura Económica.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (1921, 1930, 1940, 1950, 1960, 1970, 1973, 1980, 1990, 2000, 2010), *Censos de población*, México.
- (2000), *Carta topográfica*, México.
- (2005), *Conteo de población*, México.

- Luna Jiménez, Pedro (1997), “Vallarta y su región durante la primera mitad del siglo xx”, en Jaime Olveda (coord.), *Puerto Vallarta: una aproximación*, Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- Universidad de Guadalajara (2012), *Mapoteca de la Biblioteca del Centro Universitario de Ciencias Sociales*, número de clasificación 990, Jalisco.
- Universidad de Guadalajara (2012), *Mapoteca de la Biblioteca del Centro Universitario de Ciencias Sociales*, número de clasificación 1179, Jalisco.
- Martínez Hernández Virginia (2009), “La urbanización del suelo ejidal, o de cómo la “irregularidad” se convirtió en la “regularidad” para acceder a la tierra”, en Patricia Núñez Martínez y Roberto Rodríguez Carranza (coords.), *Sociedad y Economía. Estudios sobre Puerto Vallarta y su región*, Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- Montes de Oca, Catalina (2001), *Puerto Vallarta en mis recuerdos*, Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- Munguía Fregoso, Carlos (1997a), *Panorama histórico de Puerto Vallarta y de la Bahía de Banderas*, México, Secretaría de Cultura de Gobierno de Jalisco / Ayuntamiento de Puerto Vallarta.
- (1997b), “Panorama histórico de Las Peñas 1800-1918”, en Jaime Olveda (coord.), *Puerto Vallarta: una aproximación*, Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- Pérez-Campuzano, Enrique (2010), “Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México”, en *Región y Sociedad*, vol. 12, núm. 49, Hermosillo, El Colegio de Sonora, pp. 143-176.
- Rodríguez, Roberto (1999), “El entorno vallartense a vuelo de pájaro”, en Ricardo Fletes y Rogelio Marcial, *El otro Vallarta. Acercamiento a la problemática sociourbana contemporánea de Puerto Vallarta*, Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- Scartascini Spadaro, Gabriela (2008), “México: Migración indígena de San Juan Copala, Oaxaca, hacia Puerto Vallarta, Jalisco, cultura y tradición ancestral en el siglo xxi”, en *Oralidades. Revista de Historia Oral*, núm. 3, junio, pp. 115-124.
- Valencia Rojas, Alberto (2000), *La migración indígena a las ciudades*, México, INI-PNUD.
- Velázquez Gutiérrez, Luis Arturo y Jean Papail (1997), *Migrantes y transformación económica sectorial, cuatro ciudades del occidente de México*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.

Velázquez Gutiérrez, Luis Arturo (1993), “Puerto Vallarta, ciudad de atracción migratoria” en Jaime Olveda (ed.), *Una aproximación a Puerto Vallarta*, Zapopan, El Colegio de Jalisco / Ayuntamiento de Puerto Vallarta / Fundación Jalisco Cambio XXI.

Winnie, William (1984), *La movilidad demográfica y su incidencia en una región de fuerte emigración*, Guadalajara, Universidad de Guadalajara.