

CORREDOR VERDE EN EL ÁMBITO URBANO EN PUERTO VALLARTA



María Teresa Calzada Cortina, Candelario Macedo Hernández
Lorena A. Ramírez Barragán, Verónica Sánchez Equihua

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA



Centro Universitario de la Costa

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO DE LA COSTA
UDG CA-693 INVESTIGACIÓN PARA EL DESARROLLO
DE LA GESTIÓN EMPRESARIAL Y URBANISMO



UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO DE LA COSTA
UDG CA-693 INVESTIGACIÓN PARA EL DESARROLLO
DE LA GESTIÓN EMPRESARIAL Y URBANISMO



CORREDOR VERDE EN EL ÁMBITO URBANO EN PUERTO VALLARTA
PUERTO VALLARTA, JALISCO 2013 – 2017
TERRAMAR

AUTORES

María Teresa Calzada Cortina • Candelario Macedo Hernández
Lorena A. Ramírez Barragán • Verónica Sánchez Equihua

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA

Miguel Ángel Navarro Navarro

Rector General

Carmen Enedina Rodríguez Armenta

Vicerrector General

José Alfredo Peña Ramos

Secretario General

CENTRO UNIVERSITARIO DE LA COSTA

Marco Antonio Cortés Guardado

Rector

Remberto Castro Castañeda

Secretario Académico

Judith Araceli Saldate Márquez

Secretario Administrativo

La publicación de este libro se financió con recursos del PFCE 2018.

Primera edición, 2018

D.R. © 2018, Universidad de Guadalajara

Centro Universitario de la Costa

Av. Universidad 203

Delegación Ixtapa 48280

Puerto Vallarta, Jalisco, México

ISBN: 978-607-547-286-7

Impreso y hecho en México / *Printed and made in México*

Índice

Resumen.....	17
Introducción.....	19
1. Anteproyecto	27
1.1 Corredor verde en el ámbito urbano en Puerto Vallarta, una necesidad para los vallartenses.....	27
1.2 Diversificación turística.....	37
1.3 Parque lineal Luis Donaldo Colosio	39
2. Metodología de la investigación	47
2.1 Enfoque	47
2.2 Diseño	47
2.3 Población y muestra.....	48
2.4 Instrumentos	51
2.5 Métodos y técnicas	52
2.5.1 Métodos	52
2.5.2 Técnicas.....	52
2.5.3 Equipo.....	53
2.6 Esquema del proceso metodológico.....	53
2.7 Justificación	54
2.8 Alcances y delimitaciones	55

3. Antecedentes de la localidad.	57
3.1 Toponimia	57
3.2 Reseña histórica	58
3.3 Estructura gubernamental	59
3.4 Caracterización del Ayuntamiento	59
3.5 Escudo de armas	60
3.6 Descripción geográfica del municipio	62
3.6.1 Situación	62
3.6.2 Delimitación	63
3.6.3 Geología	63
3.6.4 Topografía	63
3.6.5 Clima	64
3.6.6 Hidrografía	64
3.6.7 Suelos	64
3.6.8 Vegetación	65
3.6.9 Fauna	65
3.6.10 Recursos naturales	65
3.6.11 Uso del suelo	66
4. Bases jurídicas	67
4.1 Legislación federal	67
4.1.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	67
4.1.2 Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano	70
4.1.3 Ley General de Cambio climático.	82

4.1.4 Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....	90
4.1.5 Ley General de Bienes Nacionales	94
4.2 Legislación estatal	98
4.2.1 Constitución Política del Estado de Jalisco.....	98
4.2.2 Código Urbano para el Estado de Jalisco.....	100
4.2.3.Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.....	103
4.2.4 Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco.	108
4.3 Legislación Municipal	109
4.3.1 Reglamento Orgánico del Gobierno y la Administración Pública del Municipio de Puerto Vallarta, Jalisco.	109
4.3.2 Reglamento de Zonificación para el Municipio de Puerto Vallarta, Jalisco.....	111
4.3.3 Reglamento del Consejo Municipal de Desarrollo Urbano de Puerto Vallarta.....	113
5. Delimitación de las áreas de estudio y de aplicación.....	117
5.1 Área de estudio.....	117
5.2. Área de aplicación	122
6. Análisis del área de estudio.....	127
6.1 Medio económico social.....	127
6.1.1 Economía.....	127

6.1.1.1 Agricultura	128
6.1.1.2 Ganadería	128
6.1.1.3 Pesca.....	128
6.1.1.4 Comercio.....	129
6.1.2 Educación	131
6.1.3 Dinámica poblacional	136
6.1.4 Realidad de Puerto Vallarta-Bahía de Banderas	141
6.1.5 Turismo	142
6.1.6 Vivienda.....	149
6.2 Medio natural	154
6.1.1 Hidrología.....	154
6.2.2 Topografía.....	157
6.2.2.1 Pendientes	157
6.2.2.2 Elevaciones.....	158
6.2.3 Geología	159
6.2.4 Edafología.....	161
6.2.5 Climatología.....	163
6.2.6 Vegetación	167
6.2.7 Fauna	168
6.2.8 Paisaje natural.....	169
6.2.9 Atributos ambientales bióticos.....	170
6.2.10 Riesgos y conflictos ambientales.....	172
6.3 Medio transformado	174
6.3.1 Estructura urbana.....	174

6.3.1.1 Unidades urbanas	175
6.3.1.2 El sistema vial.....	176
6.3.2 Vialidades	176
6.3.2.1 Los nodos viales.....	179
6.3.2.2 Material de rodamiento.....	181
6.3.3 Tenencia del suelo propiedad pública, social y privada.....	183
6.3.4 Vivienda.....	184
6.3.4.1 Número de cuartos por vivienda	185
6.3.5 Uso actual del suelo.....	186
6.3.6 Transporte público	187
6.3.6.1. Empresas transportistas.....	187
6.3.6.2. Servicio de Taxis	190
6.3.7 Agua potable.....	191
6.3.8 Drenaje residual y pluvial	191
6.3.9 Electrificación.....	193
6.3.10 Alumbrado público	194

7. Imagen urbana e identidad 195

7.1 Historia de la ciudad en referencia a su identidad.....	197
7.2 Espacio contextual	201
7.3 Identidad, estructura y significado.....	203
7.4 Espacio Urbano.....	204
7.5 Edificaciones en Puerto Vallarta.....	205
7.5.1 Acercamiento a la Arquitectura funcionalista.	206
7.5.2 Edificaciones representativas	207

7.5.2.1 Muelle de los muertos	207
7.5.2.2 Los arcos.....	207
7.5.2.3 Parroquia de Nuestra Señora de Guadalupe.....	208
7.6 Cultura	209
7.7 Desarrollo simbólico.....	210
7.7.1 Componentes que se integran a la imagen urbana.....	212
7.8 Características identitarias actuales. Referencias arquitectónicas para la regeneración urbana.....	213
7.8.1 Referencias del Área de estudio	217
8. Diagnóstico del área de estudio.....	219
8.1 Medio económico social.....	219
8.2 Medio natural	219
8.3 Medio transformado	220
8.4 Referentes conceptuales identitarios, significaciones	223
8.4.1 Aspectos que contextualizan la relación del proyecto con el entorno.....	229
8.4.2 Significaciones y representaciones.	233
8.4.3 Identidad gráfica: representaciones.	234
8.5. Priorización de la problemática	235
8.5.1 Análisis FODA.....	235
8.6. Síntesis - diagnóstico del área de estudio.	238
9. Proyecto corredor verde en el ámbito urbano en Puerto Vallarta.	
Propuesta conceptual proyecto Terramar	243

9.1 Plan de acción.....	243
9.1.1. Objetivo.	243
9.2 Estrategias a implementar.	244
9.2.1 Espacios que integran el corredor verde Terramar.	244
9.2.1.1 Áreas recreativas	244
9.2.1.2 Áreas deportivas.....	245
9.2.1.3 Áreas de exposiciones	245
9.2.1.4 Áreas naturales	246
9.2.1.5 Áreas comerciales.....	249
9.2.1.6 Áreas para la comunicación e información	249
9.2.1.7 Áreas administrativas y de servicios.....	250
9.2.2. Relación de áreas y los diversos aspectos que definen el espacio urbano en su función social.....	251
9.2.3. Identidad	252
9.2.4. Señalización	253
9.2.5. Mobiliario urbano	254
10. Referencias Bibliográficas	258
11. Anexos	265
Anexo 1. Formato de encuesta aplicada a los residentes del área de estudio. Gráficas y discusión de los resultados obtenidos de la encuesta.....	265
Anexo 2. Planos Análisis- Diagnóstico.....	283

Índice de figuras

Figura i. Canal hidráulico Zanjón de la Aguada, Santiago de Chile.....	21
Figura ii. Plan maestro de diseño de Parque Aguada Oriente.....	22
Figura iii. Autopista arteria urbana.	23
Figura iv. Canal Cheonggyecheon (CHEON – gay -cheon), Corea del Sur. ...	24
Figura 1.1 Imagen del poblado de Puerto Vallarta en el año de 1947. 27	
Figura 1.2 Parque Los Sauces, Parque Villa Guadalupe y Parque Gaviotas.....	29
Figura 1.3 Parque Agua Azul, estado actual en breña.....	30
Figura 1.4 Distribución de áreas verdes en el Centro de Población de Puerto Vallarta.	34
Figura 1.5 Actual ruta de la vía Recreativa en Puerto Vallarta.	36
Figura 1.6 Zona hotelera y zona portuaria.	38
Figura 1.7 Área de inicio del canal Luis Donaldo Colosio.....	41
Figura 1.8 Área en donde desemboca la Vena Santa María.....	42
Figura 1.9 Trayectoria de la propuesta del parque lineal.	44
Figura 2.1 Residentes de las colonias del área de estudio.....	51
Figura 3.1 Escudo Heráldico de Puerto Vallarta	61
Figura 6.1 Principales cauces hidrológicos de Puerto Vallarta.	155
Figura 6.2 Sub-cuenca en la que se localiza el área de estudio.	156
Figura 6.3 Tipos de materiales geológicos de Puerto Vallarta.....	160
Figura 6.4 Corrientes oceánicas de California.	163
Figura 6.5 Corrientes marinas de baja frecuencia.	164
Figura 6.6 Clasificación de climas para Puerto Vallarta.	164

Figura 6.7 Temperaturas del periodo 2000 al 2012.....	165
Figura 6.8 Precipitación periodo 2000 al 2010.	166
Figura 6.9 Vegetación exuberante en la zona.	167
Figura 6.10 Algunas especies de árboles en el canal.....	168
Figura 6.11 Herpetofauna del área de estudio.	169
Figura 6.12 Paisaje natural con valor escénico	170
Figura 6.13 Zona hotelera ubicada en área de estudio.	171
Figura 6.14 Grave problema del manejo de la basura en la zona.	173
Figura 6.15 Vialidad Luis Donaldo Colosio.....	178
Figura 6.16 Nodo Boulevard Francisco Medina Ascencio y la Avenida Luis Donaldo Colosio (libramiento)	179
Figura 6.17 Nodo Avenida Luis Donaldo Colosio (Libramiento) y Av. Francisco Villa.....	179
Figura 6.18 Nodo Avenida Luis Donaldo Colosio (Libramiento) y Paseo de las Palmas	180
Figura 6.19 Nodo Avenida Luis Donaldo Colosio (Libramiento) y Río de la Plata	180
Figura 6.20 Nodo Avenida Luis Donaldo Colosio (Libramiento) y Río Danubio	181
Figura 6.21 Drenaje Pluvial	193
Figura 7.1 Referencias de la tesis Guillermo Wulf Sein. Elementos incorporados a la arquitectura de Puerto Vallarta, periodo 1958- 1973	215
Figura 7.2 Centro viejo de Puerto Vallarta.....	216
Figura 7.3 12 destinos coloridos de México.....	217

Figura 8.1 Identificación de sistema cromático	
a partir de referentes.	231
Figura 8.2 Herrería, barandal, soportes y anuncios.	232
Figura 8.3 Bosquejos que representan la propuesta	
para regenerar fachadas.....	232
Figura 8.4 Conceptualización corredor verde	234-235
Figura 9.1 Corredor verde Terramar, elemento integrador	
de la montaña con el mar.	244
Figura 9.2 Propuesta de locales y servicios sanitarios	249
Figura 9.3 Signo marcario Terramar.....	253
Figura 9.4 Sistema de señales	253-254
Figura 9.5 Bancas y módulos informativos	255
Figura 9.6 Área para descanso.....	256

Índice de tablas

Tabla 1.1 Relación de áreas verdes existentes en Puerto Vallarta, Jalisco.....	31
Tabla 2.1 Censo poblacional del área de estudio.....	49
Tabla 5.1 Cuadro de construcción del área de estudio.	117
Tabla 5.2 AGEB'S que conforman el área de estudio.	122
Tabla 5.3 Cuadro de construcción de área de aplicación.....	123
Tabla 6.1 Porcentajes en relación con la educación.....	131
Tabla 6.2 Número de escuelas, alumnos y profesores. Ciclos 2009-2010.....	132
Tabla 6.3 Descripción de las características de las pendientes.	157
Tabla 6.4 Material de rodamiento en vialidades del sistema vial primario.....	181
Tabla 6.5 Vialidades del sistema vial secundario	182
Tabla 6.6 Tenencia del Suelo	183
Tabla 6.7 Viviendas ubicadas en el área de estudio.....	184
Tabla 6.8 Número de cuartos por vivienda.....	185
Tabla 6.9 Uso de suelo actual	186-187
Tabla 6.10 Rutas de la Unión de Permisarios de Puerto Vallarta, A.C	188
Tabla 6.11 Rutas de la Alianza de Transportistas Vallartenses, A.C.	189
Tabla 6.12 Origen y destino.....	189
Tabla 6.13 Horarios del Búho Nocturno	190

Tabla 8.1 Significaciones y representaciones, meta conceptos	225-228
Tabla 8.2 Significados que se desprenden de interpretar el área de estudio y su contexto.	229-230
Tabla 8.3 Conceptualización corredor	233-234
Tabla 8.4 Análisis FODA del área de estudio.....	236-237
Tabla 9.1 Especies de flora propuestas.	246-248
Tabla 9.2 Relación de áreas y los diversos aspectos.....	251-252

Resumen

Concreto y asfalto es el binomio que en la actualidad describe a la mayoría de las grandes urbes, la naturaleza ha sido desplazada hasta prácticamente desaparecer los espacios verdes, lugares vitales de encuentro y recreación. Esta problemática se ha propagado en todo el mundo por la rápida carrera en pos de la modernidad. Puerto Vallarta no escapa de esta situación y el problema se ha ido agudizando con el paso del tiempo. La ciudad es un destino sui géneris donde confluyen individuos de diversas latitudes, generando un ambiente cosmopolita más enfocado a la industria turística que preocupado por el bienestar general de la población.

El verde de la Sierra Madre Occidental y el azul del Océano Pacífico no ha sido barrera suficiente, la mancha urbana ha ido ensanchándose, invadiendo las áreas rústicas con construcciones y vialidades, formando una composición urbana “metropolizada”; sumándose a la globalización y a las tendencias de la arquitectura, así como a la modernidad representada por el vehículo. La ciudad no fue planeada en sus orígenes, y por tanto su crecimiento ha sido desordenado, agravándose por las malas decisiones de los que han administrado la ciudad.

En este contexto es necesario repensar y reinventar la ciudad aprovechando sus fortalezas y oportunidades, desde una perspectiva más integral, que tome en cuenta al habitante antes que al visitante, capaz de generar una sinergia que beneficie a la comunidad y al mismo tiempo genere un atractivo turístico de índole sustentable, apto para atender a un mayor número de mercados, no sólo el de sol y playa.

El proyecto del corredor verde Terramar, pretende ser una oportunidad para la recuperación de las zonas federales de los ríos, arroyos y escorrentías que cruzan la población. Un rescate y conector de parques de la zona, para el disfrute de los ciudadanos. Generando espacios accesibles, seguros, multifuncionales y multifacéticos para el que gusta de leer, contemplar las especies del lugar, correr, caminar o hacer ejercicio; espacios que servirán de cohesión social y de interrelación entre el turista y el lugareño; recuperar espacios verdes dando a la ciudad una mejor calidad en su imagen y generando una atmósfera de frescura, a través de la creación de microclimas y retornando especies de flora y fauna endémicas de la región.

El propósito de este proyecto de investigación es analizar la problemática y señalar estrategias con el fin de recuperar espacios para el disfrute de los ciudadanos, ya que la funcionalidad de la ciudad no sólo se encuentra en sus calles y edificios, sino, además, en brindar espacios adecuados para las diversas actividades de la población, que satisfagan sus requerimientos de relajación y esparcimiento.

Lo anterior y en correspondencia con los compromisos que a nivel mundial se señalan en el documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas, en apoyo a la vivienda y al desarrollo urbano sostenible (Hábitat III), y a la implementación de la Nueva Agenda Urbana, se define el objetivo para el presente estudio, con el afán de determinar acciones necesarias desde un nivel local y puntual para el proyecto de corredor verde Terramar en el ámbito urbano en Puerto Vallarta.

Introducción

Los centros de población crecen y se transforman de una manera sorprendente, basta con dejar de visitar durante algún tiempo una población o alguna parte de la ciudad, para que se note los cambios que ha sufrido en su paisaje, en sus actividades, en su espacio físico o en su gente; respondiendo siempre a la dinámica particular de cada lugar. En este sentido Puerto Vallarta no es la excepción, el ritmo de crecimiento en los últimos 30 años ha seguido una tendencia geométrica, transformando a este centro turístico basado en la riqueza natural y la calidad humana de la población, en un polo de desarrollo empresarial que ha propiciado una profunda modificación de su territorio.

Estas modificaciones no siempre obedecen a un ordenamiento de planeación, surgen de la corta visión de las autoridades, que conceden permisos de construcción sin analizar la capacidad de infraestructura y equipamiento con que se cuenta para satisfacer las necesidades de la población y de los visitantes; por lo que si se sigue con esta dinámica, será cada día más inalcanzable la sustentabilidad deseada para el territorio. Uno de los ámbitos de ésta carencia de equipamiento son los espacios verdes, tema central del presente proyecto de investigación.

Los espacios verdes son lugares dinámicos e integradores donde pueden desarrollarse diversas actividades como: la activación física (que cumple un papel importante en la lucha contra la obesidad y sus complicaciones médicas asociadas tan en boga en la actualidad), la cohesión social, la interrelación de la población con su medio, y la salud física, emocional e intelectual. Sin embargo, si bien es cierto que se han realizado obras de mejoramiento en la

ciudad, se observa que las políticas municipales adolecen por mucho de una planeación y una proyección a corto, mediano y largo plazo que concrete acciones efectivas para el desarrollo de la ciudad.

Es indudable que los árboles no son sólo elementos de ornato para embellecer la ciudad, estos seres vivos cumplen una función más importante, por ejemplo: disminuir los niveles de contaminación del medio ambiente al evitar la erosión y evaporación, de modo que se refresca la ciudad, absorción del CO₂ y liberación de oxígeno, entre otros beneficios. No obstante tener un grupo de árboles en un espacio determinado no representa un espacio público para la interacción; Flores (2007), menciona que el concepto de parques públicos incluye principios de sustentabilidad ecológica, económica y social, debido a ello es que se permite considerarlos como espacios incluyentes y con usos recreativos diversos.

De acuerdo al informe publicado por The San Diego Foundation “Parques para todos”: la actividad física promueve el desarrollo social, estimula un estilo de vida saludable, tiene un efecto positivo en el rendimiento académico de los estudiantes, así como en la productividad laboral y se contribuye con el bienestar psicológico; además, los espacios verdes brindan importantes beneficios ambientales, como ayudar a contrarrestar el cambio climático, aumentar la absorción del agua de tormentas, reducir la contaminación del aire y del agua, y se brinda un hábitat a la flora y fauna de la localidad.

En otras ciudades se han hecho intervenciones exitosas como El Parque Inundable de La Aguada en Santiago de Chile, creado como una solución para dos grandes problemáticas: por un lado las constantes inundaciones provocadas por la incapacidad de conducir las crecidas del cauce en los periodos de

grandes lluvias; y por otro el deterioro de la zona colindante al Zanjón de la Aguada que ha sido la limahoya natural de Santiago, el desagüe de la ciudad.



Figura i. Canal hidráulico Zanjón de la Aguada, Santiago de Chile. Fuente: <https://goo.gl/rwWMra>

La complejidad de la problemática representó un gran reto, desde el punto de vista de la ingeniería hidráulica y estructural; ya que era el principal cauce pluvial natural de la ciudad, pasa por 9 comunas y recibe los aportes de la quebrada de Macul y las aguas lluvias de 21 comunas más, con una mínima capacidad hidráulica inundando a su paso calles y viviendas.

El parque pone fin a las inundaciones que se producen en época invernal, en la zona donde el afluente se convierte en una bóveda; la capacidad de la bóveda es de 94 metros cúbicos y el Zanjón lleva 252 metros cúbicos en una crecida muy grande.



Figura ii. Plan maestro de diseño Parque Aguada Oriente, desarrollada por SEREX-UC.
Fuente: <https://goo.gl/rwWMra>

La idea detrás del parque inundable, es que el sector cuente con una zona preparada para una inundación durante las crecidas del zanjón en el invierno. Ahí se instalaron dos lagunas incluidas, capaces de captar las aguas lluvias del curso en forma controlada, algo que evita la inundación de unas 6.000 viviendas y comercios colindantes, calles e infraestructura urbana tales como la autopista central y la línea 2 del metro. En el Ministerio de Obras Públicas se estima que el desborde sobre el parque ocurre una vez cada dos años, es por eso que el lugar opera como parque más del 95% del año (Vergara, 2007). Para el 2008, se rescataron espacios importantes para la ciudad y se comenzaron los trabajos de construcción para tal fin, gestionando una recuperación de espacios públicos, de regeneración del espacio privado potencializando económicamente e impactando en la mejora de la calidad de vida.

Otro proyecto polémico en su tiempo (1999), fue la recuperación del canal Cheonggyecheon (CHEON – gay -cheon), en Corea del Sur, donde se ejemplifica cómo una gran ciudad puede modificar sus patrones de crecimiento, recuperando un antiguo e importante canal urbano que se había transformado en autopista, devolviéndole su rol natural y generando uno de

los espacios públicos más interesantes de la séptima aglomeración urbana más grande del mundo (Vergara, 2007: Mayo).

Hoy el lugar recibe a más de 90.000 visitantes al día y la ciudad ha visto los beneficios ambientales de esta transformación. La contaminación del aire ha bajado de 74 microgramos por metro cúbico a 48, y los efectos de enfriamiento de la corriente abierta ha significado que las temperaturas son de hasta 5° F más bajas que en otras zonas urbanas. La fauna también se ha incrementado con una variedad de especies 5 veces mayor que antes.



Figura iii. Autopista arteria urbana, que luego recibió una segunda vía de alta velocidad elevada de seis pistas. Fuente: goo.gl/RqLWMScontent_copy

En la siguiente figura se observa el parque lineal con borde de 400 hectáreas, desarrollado en 8 kilómetros de largo y 80 metros de ancho, dando paso al cauce natural del río con aguas tratadas y purificadas.



Figura iv. Canal Cheonggyecheon (CHEON – gay -cheon), Corea del Sur. Fuente: goo.gl/7ci6iN

Para el presente proyecto de investigación Corredor verde en el ámbito urbano en Puerto Vallarta, se tiene como objetivo analizar el espacio aprovechable y desarrollar una propuesta conceptual de un parque lineal que conecte el parque Agua Azul con la playa Las Glorias de esta localidad, aprovechando que este espacio es paralelo al canal que transcurre sobre la vialidad lateral de la avenida Luis Donaldo Colosio, sitio que en la actualidad es sub-utilizado. Así como identificar estrategias que motiven una planeación participativa, que impulse a la sociedad a actuar como motor de seguimiento, apropiándose del proyecto para exigir a la autoridad que éste se convierta en una realidad en beneficio de los habitantes y su ciudad, a corto plazo.

Considerando el saneamiento de la ciudad, el paisaje y un ambiente de calidad como medios para restituir el confort, la calidad ambiental, la salud y

la seguridad. Razón por la cual es muy importante que cada ciudadano contribuya para lograr cada día una ciudad sustentable y sostenible, ya que esto brindará una mejor calidad de vida y un referente en la utilización legítima de cada espacio de la ciudad.



1. Anteproyecto.

1.1 Corredor verde en el ámbito urbano en Puerto Vallarta, una necesidad para los vallartenses.

La configuración de la traza urbana de la ciudad de Puerto Vallarta, donde inicialmente se generó el asentamiento humano, es lineal, debido a que la constitución física del territorio es estrecha, ubicándose entre el mar y la parte montañosa y generándose el ensanche en la parte plana, hacia la delegación de Ixtapa, Jalisco.



Figura 1.1 Imagen del poblado de Puerto Vallarta en el año de 1947. Fuente: dominio popular

En sus inicios el crecimiento de la población fue espontáneo, los primeros asentamientos de los que se tiene noticias son a partir del año de 1851 (Montes de Oca, 2001:207); actualmente Puerto Vallarta se ha convertido en una ciudad conurbada y con un plan de desarrollo de población que data de 1997,

siendo éste el vigente de la ciudad; a partir de esa fecha se han realizado diferentes intentos de actualizar el instrumento de planeación pero en ningún trienio de gobierno municipal se han cristalizado las propuestas.

El centro de población de Puerto Vallarta ha sufrido en diferentes momentos un incremento en su extensión territorial, en 1997 contaba con una superficie de 80'576,340.80 m² (8,057-63-40.80 Has) y actualmente cuenta con 105'815,056.18 m² (10,581-50-56.18 Has), no así la infraestructura y los equipamientos; el crecimiento de la ciudad ha rebasado por mucho los posibles estudios y proyecciones realizados, es por ello que se considera una necesidad urgente el replantear la ciudad.

Puerto Vallarta ha perdido la imagen que tenía tradicionalmente y su identidad, debido a factores como: la modificación de la tipología, el aumento de vehículos, el movimiento migratorio que se gesta en la ciudad, el desconocimiento del entorno como parte importante del desarrollo social, la visualización como un lugar con oportunidades de crecimiento económico sin tomar en cuenta el potencial del entorno físico natural, la seguridad y la disposición de los espacios. Puerto Vallarta era una ciudad integrada a la naturaleza que atraía a propios y extraños en donde se gozaba de cada espacio del lugar, atractivo que impulsó al turismo, no sólo en Puerto Vallarta sino en la región.

El crecimiento anárquico de la ciudad ha generado el asentamiento de la población en los cauces de los arroyos o escorrentías, por lo que se considera de suma importancia realizar un ordenamiento territorial y, por tanto, es fundamental que se atienda, planteándose y ejecutándose, un replanteamiento de la ciudad que conlleve diferentes estrategias, entre las cuales se cuenta la de recuperar áreas que puedan ser utilizadas como espacios verdes para dis-