
3.4. Desarrollo turístico y planes de promoción

Los siguientes planes y programas se requieren para realizar la estrategia de la región turística como se comentó en la sección anterior.

3.4.1. Política y administración turística

Esta sección propone los programas institucionales y de organización necesarios para apoyar y concretar la estrategia de esta región turística.

(1) Introducción de lineamientos de desarrollo y promoción de un desarrollo orientado hacia la naturaleza en el Cinturón vacacional Los Cabos - La Paz

El Cinturón vacacional Los Cabos - La Paz debería ser desarrollado como un área de playa de menor densidad, orientado a la naturaleza y físicamente discreto, contrastando con los centros de playa existentes en la región turística. Para inducir diferentes tipos alternativos de desarrollo turístico, se requeriría la introducción de lineamientos de desarrollo, la difusión publicitaria de conceptos y conocimientos de desarrollo alternativo y la promoción de la inversión a un turismo basado en la naturaleza.

(2) Sistema de coordinación interestatal para la administración turística

Aunque Los Cabos se ha enfocado tradicionalmente al mercado con dirección al sur, el Equipo de estudio JICA valora como bueno el potencial que tiene Los Cabos para atraer el mercado de larga distancia. En tanto que los visitantes de este último mercado generalmente viajan a un área más amplia que los de corta distancia, es posible que la región turística cubra el área de un circuito de viaje de los visitantes de larga distancia.

Por lo tanto es necesario establecer una administración turística que cubra la totalidad de la región, es decir los Estados de Baja California Sur, Sinaloa, Chihuahua, Sonora y Baja California. Para concretar la administración turística de esta amplia región, son necesarias las siguientes organizaciones.

a. Organo de coordinación interestatal para la administración turística

Es necesario establecer una organización que coordine la administración de la región turística de Los Cabos para transformarla en un sólo destino integrado, introduciendo la combinación de playas en BCS y las excursiones a las Barrancas del Cobre, los Cruceros Ecológicos por el Mar de Cortés y el Circuito Ecoturístico de Baja.

b. Organo de coordinación interestatal para la promoción turística

SECTUR debería tomar la iniciativa para establecer una organización que coordinara a los Fondos Mixtos en la región turística, que facilitara la efectividad de las actividades de promoción en el mercado de larga distancia.

(3) Encuestas a los visitantes en los aeropuertos

La organización propuesta para la coordinación de la promoción turística debería realizar encuestas periódicas entre los visitantes en los principales aeropuertos de la región para investigar su perfil, su nivel de satisfacción y la influencia de las actividades de promoción.

La encuesta tiene por objeto obtener información básica para la mercadotecnia y la planeación turística que permita mejorar los niveles de servicio en particular el de los hoteles y el de los aeropuertos, así como evaluar la efectividad de las actividades de promoción turística.

(4) Sistema de asistencia financiera para las EMPs turísticas

Para fomentar la participación local en el turismo debería establecerse una organización encargada del apoyo financiero de las EMPs turísticas bajo los respectivos gobiernos estatales y. Esta organización no sólo auxiliaría a las EMPs

para obtener apoyo financiero de FONATUR sino, si fuera posible, debería tener sus propios fondos para auxiliar directamente a las EMPs.

Hay muy pocos souvenirs atractivos que provengan de la historia y de la cultura tradicional. Esta es una de las razones del limitado impacto económico del turismo en las economías locales de BCS. Para una mejor integración del turismo con la economía local debería enfatizarse en BCS el apoyo a las EMPs turísticas.

(5) Introducción del sistema de capacitación para el ecoturismo

En tanto la región turística de Los Cabos tiene muchos recursos potenciales para el ecoturismo, se debe establecer un sistema de capacitación que extienda el concepto y el conocimiento del ecoturismo por parte de los respectivos gobiernos estatales. En principio, los guías deberían ser pobladores locales para retroalimentar los beneficios económicos del turismo a las economías locales.

(6) Introducción de tarifas aéreas con descuento hacia Los Cabos

Las tarifas aéreas de los vuelos regulares nacionales entre Los Cabos y las principales ciudades en México, son bastante altas. Con objeto de estimular la demanda turística nacional a Los Cabos, se recomienda introducir tarifas con descuento durante la temporada baja y los fines de semana.

3.4.2. Servicios de recepción

En los servicios de recepción los siguientes aspectos necesitan ser mejorados para una efectiva y eficiente promoción turística de la región.

(1) Servicio de los hoteles en Los Cabos

Se necesita una mayor inversión para mejorar el nivel de servicios en los hoteles de BCS. Es necesario realizar encuestas periódicas de satisfacción del consumidor para retroalimentar a los hoteleros con la opiniones de los clientes y hacerles ver esa necesidad. El mejoramiento del sistema de capacitación turística también proporcionaría una solución para resolver este tema, tal y como se comentó en el Volumen 2 : Estrategia de nivel nacional.

(2) Embellecimiento de los poblados y de las orillas de la carretera

Requieren de embellecimiento el centro urbano de Cabo San Lucas y de San José del Cabo, así como el de Puerto San Carlos que es una base de observación de ballenas en Bahía Magdalena.

La basura diseminada en los costados de carretera en BCS necesita recolectarse para no interferir con la belleza del escenario. Esto es especialmente importante en BCS en cuanto que la naturaleza es el más importante activo turístico para los visitantes y debido a la escasa vegetación la basura es fácilmente reconocible desde lejos.

(3) Servicios e instalaciones aeroportuarias

Los aeropuerto de San José del Cabo y La Paz necesitan crear un buen sentido de llegada para los viajeros. Se pudiera lograr renovando el interior del edificio terminal para ser consistente con la imagen turística de los respectivos centros de playa.

Las autoridades aeroportuarias deberían proporcionar más información de la regulación excepcional que requiere revisión aduanal aún para los pasajeros en vuelos nacionales.

(4) Mejoramiento del transporte público

El transporte público en Los Cabos requiere mejoramiento. Los servicios de taxis se encuentran disponibles, aunque son más caros que en otros destinos de playa. Es recomendable introducir servicios públicos de autobús para los visitantes, similares a los que se ofrecen en la zona hotelera de Cancun y proporcionándose no sólo en

las áreas urbanas de Cabo San Lucas y San José del Cabo, sino también entre las dos localidades.

En Cabo San Lucas sería necesario mejorar el servicio de embarcaciones públicas que crucen la marina y promover el desarrollo de la porción sur del poblado.

Las ventanas de los vagones del ferrocarril Chihuahua-Pacífico deberían limpiarse para una mejor vista de las Barrancas del Cobre.

3.4.3. Plan de promoción turística

Como Puerto Vallarta y Cancún, Los Cabos necesita poner una mayor atención en la promoción turística del mercado de larga distancia. Como se ha comentado, la promoción para este mercado debe cubrir un área más amplia que para el mercado de corta distancia. Los Cabos debería combinarse con las Barrancas del Cobre para atraer al mercado latinoamericano, europeo y asiático. Entre los países de larga distancia, el mercado japonés empezó a crecer a un ritmo notable y necesita atención especial.

La Tabla 3. 7 resume las medidas de promoción recomendadas para los respectivos productos en la región. Los productos turísticos clave en esta región se enfatizan con un sombreado y se basa en las estrategias de la región. La siguiente sección comenta algunas consideraciones para las actividades de promoción turística y como complemento a esa Tabla.

Campaña: "Año de Visita a Los Cabos"

Además de las actividades listadas en la Tabla 3. 7 se recomienda realizar la Campaña "Año de visita a Los Cabos", con un intervalo de 5 años más o menos. La organización interestatal propuesta para la administración de la promoción turística, debería tomar la iniciativa para realizar la campaña. Esta debería ser acompañada eventos y festivales antes y durante el período de campaña. Las organizaciones que participaron deberían también publicitar el significado del turismo y solicitar a la población local su participación en los eventos.

Acercamiento a los organizadores potenciales de viajes con intereses especiales

Los recursos turísticos en Los Cabos como la ballena, las aves silvestres, la pesca, el buceo, el veleo, el ferrocarril, el cañón, las montañas y el desierto, podrían ser meta de viajeros con intereses especiales (VIS). Comparado con otros destinos turísticos, las organizaciones de promoción turística en la región de Los Cabos deberían otorgar más importancia al acercamiento hacia las organizaciones potenciales de VIS.

La Tabla 3. 8 describe las especificaciones de las respectivas actividades de promoción turística basadas en la Tabla 3. 7.

Tabla 3.7 Productos turístico y medidas adecuadas de promoción

Recursos y Productos Turísticos	Turismo cultural mexicano							Turismo de naturaleza y vida silvestre				Turismo de cruceros	Turismo vacacional de playa	Actividades	Parque temático	Convenciones/Incentivos	Ecoturismo
	Turismo arqueológico	Excursiones	Poblados y aldeas singulares	Complejo turístico industrial local	Alojamiento alternativo	Museos regionales de cultura	Excursiones	Excursiones a la naturaleza	Museo ecológico	Alojamiento alternativo							
Folletos, mapas y carteles	○	—	○	○	—	—	●	○	○	○	●	●	●	—	○	○	
Manual para la industria de viajes (Publicación)		—	○	○	—	—	○	○	○	○	●	●	●	—	○	○	
Producción de medios (video)		—	◎	○	—	—	●	○	○	○	●	●	●	—	○		
Publ. en TV y Radio		—			—	—							●	○	—		
Publ. en periódicos y revistas		—			—	—	○						●	○	—		
Publ. en publicaciones de grupos con intereses especiales	◎	—			—	—	●	●	○	●	●	●	●	—	◎	◎	
Cooperación con periodistas	○	—	◎	○	—	—	●	●	○	○	●	●	○	—	○	◎	
Viajes de familiarización para medios masivos y la industria de viajes		—	○	○	—	—	●	○	○	○	○	○	●	●	—	◎	
Boletines de prensa	○	—	◎	○	—	—	●	●	○	○	●	●	●	—	○	◎	
Cooperación con personal de filmaciones de TV/Cine	○	—	◎		—	—	●	●		●	○	○	○	—		○	
Seminario para la Industria de viajes		—	○	○	—	—	●	○	○	○	●	●	●	—	◎	○	
Participación en eventos de la industria de viajes		—		○	—	—	○			○	●	●	●	—	◎		
Participación en misiones turísticas		—		○	—	—	●	○			○	○	○	—		○	
Campaña conjunta con la industria de viajes	○	—	○	○	—	—	○		○	○	●	●	●	—	◎		
Organización de una feria comercial de viajes		—	○	○	—	—	○	○	○	○	●	●	●	—	◎	◎	
Semana del viaje		—		◎	—	—	○						●	○		○	
Acercamiento a grupos con intereses especiales	◎	—	○	○	—	—								—		◎	

Nota: ◎ = muy efectivo ; ○ = efectivo ; blanco = no efectivo, = producto turístico no disponible.

Las columnas sombreadas señalan los productos turísticos de importancia para la región de Los Cabos.

Fuente: Equipo de estudio JICA .

las áreas urbanas de Cabo San Lucas y San José del Cabo, sino también entre las dos localidades.

En Cabo San Lucas sería necesario mejorar el servicio de embarcaciones públicas que crucen la marina y promover el desarrollo de la porción sur del poblado.

Las ventanas de los vagones del ferrocarril Chihuahua-Pacífico deberían limpiarse para una mejor vista de las Barrancas del Cobre.

3.4.3. Plan de promoción turística

Como Puerto Vallarta y Cancún, Los Cabos necesita poner una mayor atención en la promoción turística del mercado de larga distancia. Como se ha comentado, la promoción para este mercado debe cubrir un área más amplia que para el mercado de corta distancia. Los Cabos debería combinarse con las Barrancas del Cobre para atraer al mercado latinoamericano, europeo y asiático. Entre los países de larga distancia, el mercado japonés empezó a crecer a un ritmo notable y necesita atención especial.

La Tabla 3. 7 resume las medidas de promoción recomendadas para los respectivos productos en la región. Los productos turísticos clave en esta región se enfatizan con un sombreado y se basa en las estrategias de la región. La siguiente sección comenta algunas consideraciones para las actividades de promoción turística y como complemento a esa Tabla.

Campaña: "Año de Visita a Los Cabos"

Además de las actividades listadas en la Tabla 3. 7 se recomienda realizar la Campaña "Año de visita a Los Cabos", con un intervalo de 5 años más o menos. La organización interestatal propuesta para la administración de la promoción turística, debería tomar la iniciativa para realizar la campaña. Esta debería ser acompañada eventos y festivales antes y durante el período de campaña. Las organizaciones que participaron deberían también publicitar el significado del turismo y solicitar a la población local su participación en los eventos.

Acercamiento a los organizadores potenciales de viajes con intereses especiales

Los recursos turísticos en Los Cabos como la ballena, las aves silvestres, la pesca, el buceo, el veleo, el ferrocarril, el cañón, las montañas y el desierto, podrían ser meta de viajeros con intereses especiales (VIS). Comparado con otros destinos turísticos, las organizaciones de promoción turística en la región de Los Cabos deberían otorgar más importancia al acercamiento hacia las organizaciones potenciales de VIS.

La Tabla 3. 8 describe las especificaciones de las respectivas actividades de promoción turística basadas en la Tabla 3. 7.

Tabla 3.7 Productos turístico y medidas adecuadas de promoción

Recursos y Productos Turísticos	Turismo cultural mexicano					Turismo de naturaleza y vida silvestre				Turismo de cruceros	Turismo vacacional de playa	Actividades	Parque temático	Convenciones/Incentivos	Ecoturismo	
	Turismo arqueológico	Excursiones	Pobladós y aldeas singulares	Complejo turístico industrial local	Alojamiento alternativo	Museos regionales de cultura	Excursiones	Excursiones a la naturaleza	Museo ecológico							Alojamiento alternativo
Folletos, mapas y carteles	○	—	○	○	—	—	⊗	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	○	○
Manual para la industria de viajes (Publicación)	—	—	○	○	—	—	○	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	⊗	○
Producción de medios (video)	—	—	⊗	○	—	—	⊗	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	○	—
Publ. en TV y Radio	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⊗	○	—	—	—	—
Publ. en periodicos y revistas	—	—	—	—	—	—	○	—	—	—	⊗	○	—	—	—	—
Publ. en publicaciones de grupos con intereses especiales	⊗	—	—	—	—	—	⊗	⊗	○	⊗	⊗	⊗	⊗	—	⊗	⊗
Cooperación con periodistas	○	—	⊗	○	—	—	⊗	⊗	○	○	⊗	⊗	○	—	○	⊗
Viajes de familiarización para medios masivos y la industria de viajes	—	—	○	○	—	—	⊗	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	⊗	○
Boletines de prensa	○	—	⊗	○	—	—	⊗	⊗	○	○	⊗	⊗	⊗	—	○	⊗
Cooperación con personal de filmaciones de TV/Cine	○	—	⊗	—	—	—	⊗	⊗	⊗	○	⊗	○	—	—	—	○
Seminario para la industria de viajes	—	—	○	○	—	—	⊗	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	⊗	○
Participación en eventos de la industria de viajes	—	—	—	○	—	—	○	—	—	○	⊗	⊗	⊗	—	⊗	—
Participación en misiones turísticas	—	—	—	○	—	—	⊗	○	—	—	○	⊗	⊗	—	—	○
Campaña conjunta con la industria de viajes	○	—	○	○	—	—	○	—	○	⊗	⊗	⊗	⊗	—	⊗	—
Organización de una feria comercial de viajes	—	—	○	○	—	—	○	○	○	○	⊗	⊗	⊗	—	⊗	⊗
Semana del viaje	—	—	⊗	—	—	—	○	—	—	—	⊗	⊗	⊗	—	—	○
Acercamiento a grupos con intereses especiales	⊗	—	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⊗

Nota: ⊗ = muy efectivo ; ○ = efectivo ; blanco = no efectivo, = producto turístico no disponible.

Las columnas sombreadas señalan los productos turísticos de importancia para la región de Los Cabos.

Fuente: Equipo de estudio JICA .

Tabla 3. 8 Especificaciones de los productos de promoción para la región turística de Los Cabos

Nombre del proyecto	Descripción	Mercados meta	Intervalos
Producción de herramienta promocional			
Folleto con orientación a imagen	Versiones en 5 idiomas /total 50,000 copias por tiraje	Casi todos los mercados	Cada 2 años
folleto con orientación informativa	Versiones en 5 idiomas /total 50,000 copias por tiraje	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Carteles	3 clases/10,000 copias cada uno	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Mapas	Incl. mapa de la ciudad/Español : 20,000 copias por tiraje, Inglés: 50,000 copias	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Manual de viajes para Convenciones e incentivos	Español-Inglés/10,000 copias por tiraje	Norteamérica y nacional	Cada 2 años
Medios gráficos (1)	VIDEO, 20 minutos/versiones en 5 idiomas	Norteamérica y nacional	Cada 2 años
Medios gráficos (2)	Días a color, CD-ROM, etc.	Todos los mercados	Cada año
Publicidad			
TV	2 regiones de mercado	Nacional	20 veces al año
Radio	5 regiones de mercado	Nacional	Diario excepto sáb. y dom.
Periódicos (1)	5 regiones de mercado	Nacional	20 veces al año
Periódicos (2)	3 lugares	Norteamérica	12 veces al año
Revistas (1)	5 medios	Nacional	20 veces al año
Revistas (2)	3 medios	Norteamérica	12 veces al año
Actividades de RP			
Cooperación con periodistas	Cargos de comunicación, etc.	Todos los mercados	Cada año
Viajes de familiarización		Todos los mercados	108 personas por año
Boletines de prensa		Todos los mercados	Cada año
Cooperación con personal de filmación		Todos los mercados	3 casos por año
Acercamiento al sector			
Seminario/ presentación	Incluyendo la participación en Misiones Turísticas organizadas por SECTUR	Todos los mercados	19 veces al año
Viajes de familiarización a la industria		Todos los mercados	60 personas al año
Eventos de la industria de viajes	Incluye la participación en Misiones Turísticas organizadas por SECTUR	Todos los mercados	11 veces al año
Campaña conjunta		Todos los mercados	6 casos al año
Mercado de viajes (organización)	Organización del mercado de viajes	Todos los mercados	Cada año
Acercamiento a los consumidores			
Semana de Viajes	3 lugares en Norteamérica/ 2 lugares en Asia y Europa	Norteamérica, Europa y Asia	Cada año
Acercamiento a grupos con intereses especiales	Cargos por comunicaciones y gastos de viaje	Norteamérica, Europa y Asia	Cada año
Promoción de intercambio internacional	Cargos por comunicaciones y gastos de viaje	Internacional de larga distancia	Cada año
Campañas y Eventos			
Año de la Visita	Subsidios para el embellecimiento de los poblados y mejoramiento de los festivales y eventos (4 lugares)	Todos los mercados	Cada 5 años
Concurso de fotografía	Manejo de las fotos enviadas y compra de premios	Todos los mercados	Cada año

Fuente: Equipo de estudio JICA

3.4.4. Recomendaciones para el turismo sustentable

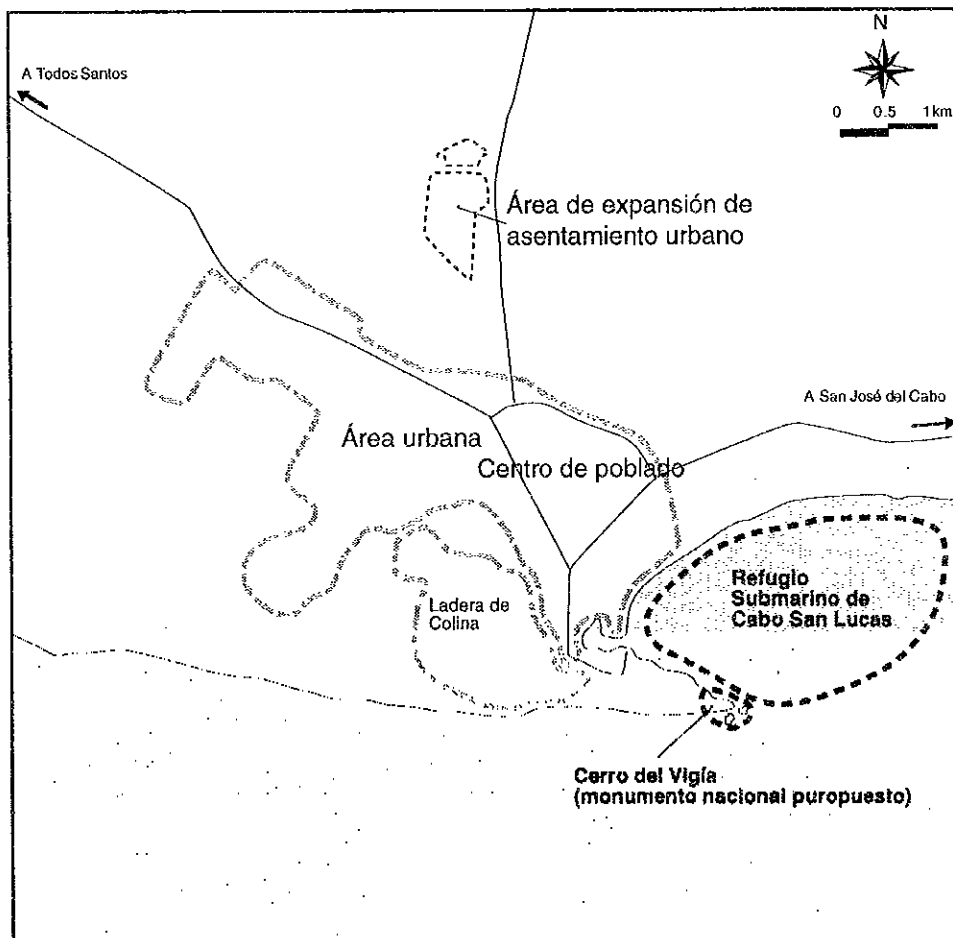
(1) Desarrollo turístico, urbanización e incremento de la contaminación

a. Asentamientos para la creciente población de Cabo San Lucas

El poblado de Cabo San Lucas es relativamente pequeño en dimensiones (población de 16,100 personas en 1990). Sin embargo, en años recientes, a medida en la que se incrementaba el número de llegadas de los turistas, el crecimiento de su población fue substancialmente más alto. Los inmigrantes recientes empezaron a vivir en áreas marginadas que no contaban con servicios de infraestructura (Ver Figura 3. 10). Los esfuerzos del gobierno local para proporcionar servicios de drenaje y de tratamiento de aguas negras para la creciente población, han quedado muy atrás de los requerimientos. Sin embargo, desde 1994 ha proseguido la construcción de los colectores de drenaje de tal manera que en la actualidad, el 85% de la población cuenta con sistema de drenaje.

Afortunadamente en Cabo San Lucas la velocidad de la expansión urbana no es tan grande como en Cancún y los asentamientos están localizados en el interior, lejos de las playas. De esta manera los impactos negativos de la urbanización descontrolada sobre los recursos turísticos en Cabo San Lucas no son muy percibidos actualmente. Sin embargo, es importante para el gobierno local mantener el incremento de la población urbana y de las instalaciones turísticas proporcionándoles colectores y servicio de tratamiento de aguas negras.

Figura 3. 10 Expansión del asentamiento Urbano en Cabo San Lucas



Fuente: Equipo de estudio de JICA

Tabla 3. 9 Distribución de la población y los cuartos de hotel en Los Cabos

	No. de cuartos de Hotel*	Población**
Centro del poblado de Cabo San Lucas	220	16,100
Zona Hotelera de Cabo San Lucas	1,550	
Corredor de Los Cabos	940	
Centro del poblado de San José del Cabo	70	14,900
Zona Hotelera de San José del Cabo	830	

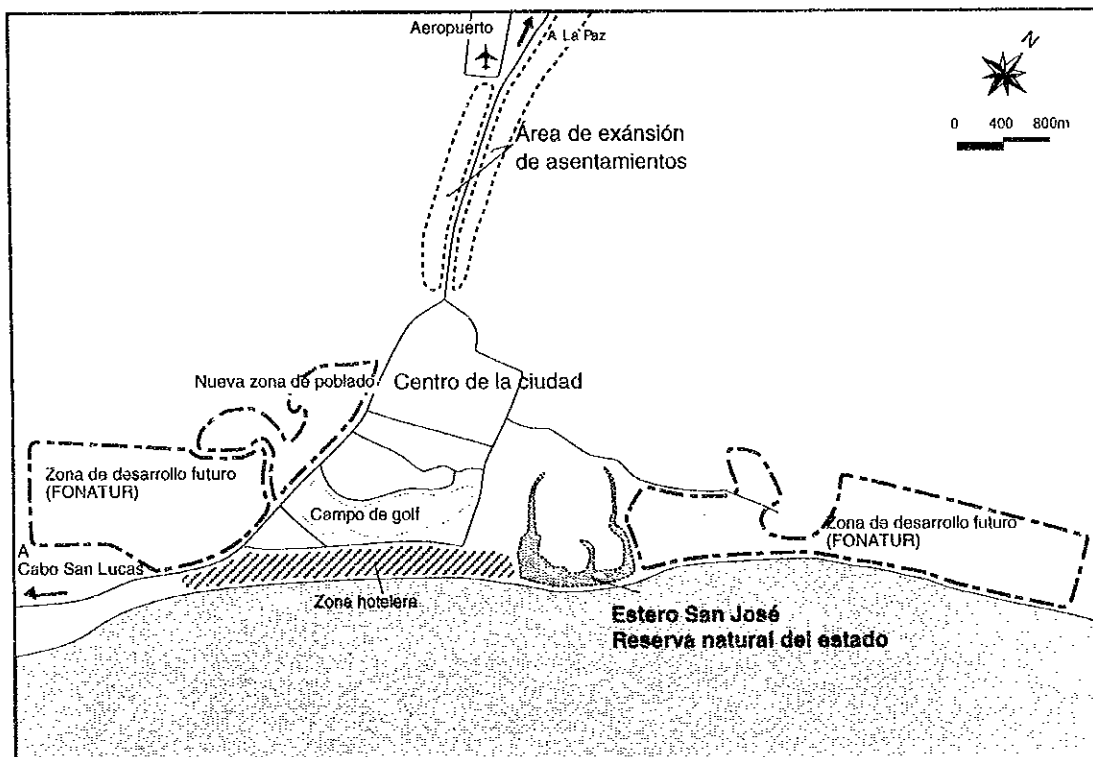
Fuente: * FONATUR Los Cabos 1995, ** Censo de Población de INEGI de 1990.

b. Asentamientos para la creciente población de San José del Cabo

FONATUR ha desarrollado en San José del Cabo una zona hotelera, campos de golf y otras instalaciones turísticas. Además de un pequeño estero, San José del Cabo cuenta con un agradable y antiguo centro en el poblado.

En 1990 la población de San José del Cabo era de 14,900 personas. En los últimos años, la población se ha incrementado rápidamente. Los nuevos pobladores han buscado su residencia en un área de 16 kilómetros de largo al norte y a lo largo de la carretera hacia el aeropuerto (Ver Figura 3. 11). En el área norte, INFONAVIT (la autoridad federal en vivienda), ha preparado un área de vivienda para trabajadores inmigrantes y sus familias. También en esa área, las oficinas del Municipio han trabajado para la regularización de lotes de vivienda adquiridos del ejido.

Figura 3. 11 Expansión urbana de San José del Cabo



Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla 3. 10 Situación del sistema de drenaje en Los Cabos

Área	Disponibilidad de sistema de drenaje	Problemas relacionados con el drenaje
Centro del Poblado de Cabo San Lucas	El sistema colector del Municipio cubre el 85% de la población. Existen dos plantas de tratamiento con capacidad de 40 litros/seg y 30 litros/seg.	El crecimiento de la población en áreas marginadas de la ciudad necesitan ser cubiertas por el sistema de drenaje municipal. Se considera necesario expandir la capacidad de tratamiento hasta 180 litros/seg.
Zona Hotelera de Cabo San Lucas	Los hoteles tienen sus propias plantas de tratamiento de aguas negras.	-
Corredor de Los Cabos	Los hoteles tienen sus propias plantas de tratamiento de aguas negras.	-
Centro del Poblado de San José del Cabo	La planta de tratamiento de aguas negras de FONATUR (100 litros/seg.) cubre tanto la zona hotelera como el poblado aunque el sistema trata sólo 50 litros/seg. de agua, cubriendo únicamente el 30% de la población.	Aunque la capacidad del sistema de tratamiento es hasta el momento suficientemente grande, el crecimiento de la población en la porción norte de la ciudad requiere ser cubierto por el sistema colector.
Zona Hotelera de San José del Cabo	La planta de tratamiento de aguas negras de FONATUR cubre la zona hotelera.	-

Fuente: Municipio de Los Cabos.

Debido al rápido incremento de la población y al reducido presupuesto gubernamental, hasta el momento sólo el 30% de la población de San José del Cabo cuenta con servicio de drenaje. La presencia y operación de plantas de tratamiento tiene mayores posibilidades con el involucramiento del sector privado porque con el árido clima de Los Cabos, el agua tratada es demandada para la irrigación de los campos de golf. No obstante, las autoridades deberían seguir construyendo los colectores de drenaje y dando el servicio de la tubería suministradora. Con el propósito de mantener la calidad y la imagen de Los Cabos como un destino turístico de nivel internacional, es inevitable proporcionar servicios de recolección y de tratamiento de aguas negras que permitan el incremento de las instalaciones turísticas y de la población urbana.

(2) Creciente conciencia del medio ambiente natural presente: Estero de San José en los Cabos.

El poblado de San José del Cabo tiene un estuario de agua dulce colindando con el hotel de la zona. No es espléndido en términos de riqueza natural pero es apreciado al encontrarse en un asentamiento urbano.

Al inicio de los 90's, un inversionista propuso un proyecto para desarrollar allí una marina, localizada al oriente y justo colindando con el estero. La gente de la localidad y los grupos ambientalistas reaccionaron contra el desarrollo de este proyecto de marina. El INE también rechazó el proyecto revisando su reporte de EIA en Septiembre de 1993.

Después de la repuesta al proyecto de la marina, una ONG local y las autoridades se han dado cuenta de la importancia de aprovechar el estero para la revitalización del turismo y para el enriquecimiento de las amenidades urbanas. Se ha empezado a planificar la revitalización de San José del Cabo, incluyendo los siguientes componentes :

-
- Remodelación del poblado ;
 - Mejoramiento de los senderos a lo largo del estero y ofrecimiento de tableros de señalización ;
 - Construcción de un parque para los habitantes cercano al estero ;
 - Calles de acceso al mar ; y
 - Expansión del campo de golf.

El estero de San José es uno de los pocos recursos restantes valorados tanto por su medio ambiente local como por el atractivo turístico. Las iniciativas mencionadas anteriormente tienden a orientarse hacia el aprovechamiento del estero para los habitantes y para los turistas, más que hacia la conservación natural. Con el objeto de salvaguardar ambos valores, es necesario establecer como prioridad superior la conservación natural del estero y como segunda prioridad tener un aprovechamiento racional del mismo.

(3) Potencial inexplorado del ecoturismo y factores para su desarrollo posterior

Casi todos los destinos turísticos tienen algún potencial para el ecoturismo. Este concepto debe incluir diversos elementos para el turista : 1) exposición a la riqueza de la naturaleza ; 2) disfrute ; y 3) aprendizaje sobre la naturaleza y su conservación. Para propósitos de ecoturismo, sólo pueden ser aprovechados elementos pequeños y menores del medio ambiente natural.

La Tabla 3. 11 muestra que en Los Cabos y sus alrededores existen varios tipos de áreas de reserva natural, que tienen potencial para el ecoturismo. Sin embargo, las actividades turísticas de la región orientadas a la naturaleza, se encuentran aún confinadas a las convencionales actividades de pesca deportiva y buceo. Se requiere el aprovechamiento diversificado de áreas disponibles en la región para el ecoturismo.

Adicionalmente, entre los factores relacionados con el ecoturismo se tendría el cómo promover actividades turísticas de bajo impacto y preservar al mismo tiempo las actividades de conservación de la naturaleza. El interés actualmente creciente en el ecoturismo tiene la tendencia a promover las actividades turísticas de forma excesiva más que la conservación natural. Con el propósito de lograr un balance entre la conservación natural y el aprovechamiento turístico, es necesario incrementar las actividades de administración del medio ambiente para las áreas naturales protegidas.

Tabla 3. 11 Áreas de reserva natural en Los Cabos

Nombre	Area (has)	Año de establecimiento	Características	Proyectos en proceso
Estero de San José	50	1993	Estero de agua dulce localizado justo en el límite de la zona hotelera y del centro del poblado	Las ONG's, el Estado y el Municipio están trabajando conjuntamente para establecer un plan que permita a un mayor número de turistas y de ciudadanos el acceso al estero.
Refugio Submarino de Cabo San Lucas	3,600	1973	Rica variedad de flora y fauna en el lecho marino	Voluntarios del Grupo Ecológico de Cabo San Lucas tienen bajo observación a los operadores de lanchas, a los pescadores y a las actividades recreacionales.
Reserva de la Biosfera "Sierra de la Laguna"	112,437	1994	Un amplio rango de altitudes desde algunos metros hasta los 2,000 metros, con una rara mezcla de especies del desierto, tropicales y subalpinas.	-
Arrecifes de Cabo Pulmo	7,111	1995	Parque nacional marino de rica diversidad biológica.	-
Cerro del Vigía (Propuesto)	-	Propuesto	Los gobiernos sienten la necesidad de establecer límites a las instalaciones turísticas en las áreas de colinas cerca del Refugio Submarino de Cabo San Lucas. Actualmente se propone como monumento natural.	-

Fuente: Equipo de estudio JICA.

3.5. Desarrollo turístico y proyectos de promoción

3.5.1. Plan de acción

En tanto el año meta del plan de acción el 2002, los proyectos seleccionados constituyen las acciones a ser ejecutadas en el corto plazo (1996-2000) y en el mediano plazo (2001-2005).

(1) Proyectos de desarrollo turístico

Los proyectos de acción fueron seleccionados a partir de los siguientes criterios:

- Contribución al desarrollo de nuevo(s) producto(s) y atractivo(s) turístico(s) ;
- Contribución a la revitalización de Los Cabos y La Paz ;
- Contribución al mantenimiento del medio ambiente natural y social y los recursos turísticos ;
- Contribución a la formulación de una red turística y al fortalecimiento de la integración de los centros turísticos de Los Cabos y La Paz.

De acuerdo con los criterios apuntados, fueron seleccionados los siguientes proyectos como acciones en la región turística Los Cabos:

- 1) Mejoramiento carretero del tramo entre San José del Cabo-Buena Vista (LTR LLM-3) ;
- 2) Desarrollo del centro de playa de Pichilingue (LTR LPZ-3) ;
- 3) Mejoramiento de las amenidades turísticas de La Paz (LTR LPZ-1) ;
- 4) Conservación y mejoramiento de las amenidades turísticas en el Estero de San José y en el centro histórico de San José del Cabo (LTR SJD-1) ;
- 5) Integración de las áreas norte y sur de Cabo San Lucas (LTR CSL-1) ;
- 6) Mejoramiento del servicio de autobús público interurbano entre Cabo San Lucas y San José del Cabo (LTR LCC-1),
- 7) Introducción de embarcaciones de alta velocidad entre La Paz y Topolobampo en el Estado de Sinaloa (LTR BDC-1).

(2) Proyectos de promoción turística

Todos los proyectos enlistados en la Tabla 3. 8 deberían ser ejecutados como proyectos de acción.

(3) Programas institucionales y organizacionales

Como se comentó en la sección anterior, deben ser ejecutados como programas de acción los siguientes programas :

- 1) Introducción de lineamientos de desarrollo y promoción de inversión para el desarrollo del ecoturismo ;
- 2) Establecimiento de una organización interestatal para la coordinación de la administración turística ;
- 3) Establecimiento de una organización interestatal para la coordinación de la promoción de ventas ;
- 4) Muestreo periódico entre los visitantes en los aeropuertos ;
- 5) Establecimiento de un sistema de asistencia financiera para las empresas turísticas medianas y pequeñas ; y,
- 6) Introducción del sistema de capacitación para el ecoturismo.

La Tabla 3. 12 resume el costo de los proyectos de acción.

Tabla 3. 12 Costo de los proyectos de acción

Proyectos de acción	Unidad	Costo (en miles)			
		Total	Federal	Estado/ Municipio	Privado
Mejoramiento carretero del tramo entre San José del Cabo-Buena Vista (LTR LLM-3)	Peso	102,300	94,500	7,800	
	Dólares	13,640			
Desarrollo del centro de playa de Pichilingue (LTR LPZ-3)	Peso	3,250		3,250	
	Dólares	433			
Mejoramiento de las amenidades turísticas de La Paz (LTR LPZ-1)	Peso	3,500		3,500	
	Dólares	467			
Conservación y mejoramiento de las amenidades turísticas en el Estero de San José y en el centro histórico de San José del Cabo (LTR SJD-1)	Peso	54,900	43,200	11,130	570
	Dólares	7,320			
Integración de las áreas norte y sur de Cabo San Lucas (LTR CSL-1)	Peso	8,000		800	7,200
	Dólares	1,067			
Mejoramiento del servicio de autobús público interurbano entre Cabo San Lucas y San José del Cabo (LTR LCC-1)	Peso	13,100		13,100	
	Dólares	1,747			
Introducción de embarcaciones de alta velocidad entre La Paz y Topolobampo en el Estado de Sinaloa (LTR BDC-1)	Peso	272,925	2,925		270,000
	Dólares	36,390			
Total	Peso	457,975	140,625	39,580	277,770
	Dólares	61,063	18,750	5,277	37,036

Fuente: Equipo de estudio JICA

(4) Perfil de los proyectos del plan de acción y su formato EEI

A continuación se muestra el perfil y la Evaluación Ecológica Inicial (EEI) de los proyectos de desarrollo que fueron seleccionados como proyectos de acción.

Nombre del proyecto:	Mejoramiento carretero del tramo San José del Cabo-Buena Vista
Clave del proyecto:	LTR LLM-3 (AP LTR-1)
Ubicación:	Zona costera a lo largo del Mar de Cortés (Bahía del Golfo de California)
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar el desarrollo de un nuevo cinturón vacacional de playa entre Los Cabos y Buena Vista a través de Cabo Este, mejorando la accesibilidad. - Proporcionar una nueva ruta de excursión a lo largo de la costa del Mar de Cortés (Bahía del Golfo de California)
Fundamentación y alcance:	<p>Con el objeto de dar respuesta a las crecientemente diversificadas preferencias de los turistas que se esperan, es necesario para la región de Los Cabos desarrollar centros de playa exclusivos de más baja densidad y orientados a la naturaleza. La belleza y la tranquilidad del Mar de Cortés y sus playas son competitivos con el Mar Caribe.</p> <p>La zona costera a lo largo del Mar de Cortés tiene un alto potencial para ese nuevo tipo de desarrollo de playa. Con objeto de inducir el desarrollo del cinturón vacacional, es necesario el mejoramiento de las carreteras existentes.</p> <p>Al mismo tiempo, el mejoramiento de la carretera costera proporciona una nueva ruta de excursión entre Los Cabos y La Paz, a través de la cual los visitantes puedan disfrutar tanto de la belleza del océano como de la panorámica del desierto.</p> <p>Deberían construirse miradores en la carretera para mejorar el potencial turístico.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Mejoramiento de El Rincón a San José del Cabo (70 km.) con la ampliación y la pavimentación con concreto asfáltico, reparación y nueva dotación de instalaciones de carretera, como señalización, alcantarillas, etc. 2) Desarrollo de miradores conjuntamente con arquitectura de paisaje y estacionamientos en Punta Colorada, Punta Arena, Cabo Pulmo, Bahía Frailes, Boca del Tule, Punta Gorda y etc.
Organo ejecutor:	SCT, Gobierno del Estado de Baja California Sur
Participación del sector privado:	Algunas de las actividades comerciales del sector privado deberían permitirse en los miradores a lo largo de la carretera costera.
Programación:	A implementarse al año 2002
Proyectos conexos:	LTR LLM-1 y 3
Costo del proyecto:	102,300,000 pesos (13,640,000 dólares)
Fuentes de financiamiento:	La SCT es financieramente responsable del mejoramiento de las carreteras ; de otra parte, el mirador debería involucrar a empresas privadas.
Acuerdos para la implementación:	El gobierno del Estado debería dar una alta prioridad al proyecto de mejoramiento de estas carreteras, solicitándole a la SCT sus esfuerzos en ese sentido.
Consideraciones ambientales:	Debería prepararse un ordenamiento ecológico para inducir el desarrollo de centros de playa de baja densidad para preservar la belleza natural del área. Ver también el resultado de la Evaluación Ecológica Inicial (EEI).

No LTR LLM-3 Mejoramiento de la carretera en la sección de San José del Cabo-Buena Vista

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación		Después de la operación				Medio Ambiente Social			
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Barcos	Operación de Instalaciones	Acumulación de Bienes y de Personas	Población	Uso del Suelo	Baja a nula densidad de población
1 Reasentamientos								Economía/Transporte	Humedales, terreno parcialmente agrícola	
2 Actividad económica										
3 Instalaciones públicas y de tráfico										
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Medio Ambiente Natural		
7 Condición de la salud pública			▲					Topografía/Geografía		Terreno costero montañoso y parcialmente escarpado
8 Desechos							▲			
9 Peligros (Riesgos)								Zona costera y marítima		
10 Topografía y geología	▲									
11 Erosión del suelo	▲									
12 Agua superficial								Flora y Fauna		Vegetación costera, pequeños mamíferos
13 Situación hidrológica	▲									
14 Zona costera										
15 Flora y fauna	▲			▲				Contaminación		
16 Meteorología								Quejas		Ninguna
17 Paisaje			▲							
18 Contaminación del aire				▲						
19 Contaminación del agua	▲									
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones										
22 Hundimiento de tierra				▲						
23 Olores ofensivos										

Nota: ●: Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto. y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.
Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de vibración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

Nombre del proyecto:	Desarrollo del centro de playa Pichilingue
Clave del proyecto:	LTR LPZ-3 (1) (AP LTR-2)
Ubicación:	Municipio de La Paz, Baja California Sur
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar que el sector privado desarrolle un centro de playa en Pichilingue al norte de La Paz. - Revitalizar el turismo de La Paz .
Fundamentación y alcance:	<p>En algún tiempo La Paz prosperó como un puerto libre y como destino de playa. Sin embargo, el número de llegadas turísticas declinaron desde que Los Cabos inició el desarrollo hotelero de playa en Cabo San Lucas, San José del Cabo y el corredor Los Cabos.</p> <p>Con objeto de atraer un mayor número de turistas internacionales y de satisfacer unas más diversificadas preferencias del turista, es necesario incrementar la diversidad así como la capacidad de los centros de playa. Como La Paz solía ser un popular poblado de playa, todavía tiene potencial básico para un desarrollo de este tipo. Pichilingue es un sitio de desarrollo potencial para un centro de playa en tanto que tiene aguas tranquilas y hermosas playas además de ser el muelle de los cruceros.</p> <p>En el largo plazo podría conformarse un gran cinturón vacacional de playa de clase internacional entre La Paz y Pichilingue incluyendo Playa Palmira y La Concha.</p> <p>Algunos cruceros arriban a Pichilingue, aunque el puerto no cuente con instalaciones turísticas, ni siquiera restaurantes o tiendas de souvenirs que entretengan al turista de cruceros. Con objeto de incrementar estos arribos y atraer un mayor número de turistas, se requiere fomentar entre el sector privado el desarrollo de algunas instalaciones turísticas en este puerto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de instalaciones turísticas en el puerto actual de Pichilingue. -Mejoramiento de la arquitectura de paisaje en el mismo puerto. - Desarrollo de alojamiento turístico (más de 1,000 cuartos de hotel) por parte del sector privado. - Programa de promoción de inversiones para atraer la inversión privada en el área de playa de Pichilingue.
Organo ejecutor:	Gobierno del Estado y el municipio de La Paz, sector privado.
Participación del sector privado:	La inversión del sector privado es clave para la ejecución del proyecto.
Programación:	A ser implementado al año 2002
Proyectos conexos:	PTR LPZ-3 (2), LTR BDC-1, LTR MCC-1 y 2
Costo del proyecto:	3,250,000 pesos (433,000 dólares); sin incluir costos de hotel.
Fuentes de financiamiento:	Gobierno estatal y API
Acuerdos para la implementación:	El gobierno estatal del municipio de La Paz deberían crear un buen ambiente de inversión para atraer al sector privado al área de Pichilingue.
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR LPZ-3 (1) Desarrollo del centro de playa de Pichilingue

Alcance	Descripción del Sitio					
	Antes de la operación		Después de la operación			
	Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Barcos	Operación de Instalaciones
	Reclamaciones y	Bienes y de Personas	Acumulación de	Operación de	Instalaciones	Operación de
1 Reasentamientos						
2 Actividad económica						
3 Instalaciones públicas y de tráfico						▲
4 Espíritu de las comunidades						
5 Propiedad cultural						
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes						
7 Condición de la salud pública						
8 Desechos						▲
9 Peligros (Riesgos)						
10 Topografía y geología						
11 Erosión del suelo						
12 Agua superficial						
13 Situación hidrológica						
14 Zona costera	▲					
15 Flora y fauna						
16 Meteorología						
17 Paisaje	▲					
18 Contaminación del aire						
19 Contaminación del agua	●					▲
20 Contaminación de la tierra						
21 Ruido y vibraciones						▲
22 Hundimiento de tierra						
23 Olores ofensivos						

Nota: ●: Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto, y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.

Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

Nombre del proyecto:	Mejoramiento de las amenidades turísticas de La Paz
Clave del proyecto:	LTR LPZ-1 (AP LTR-3)
Ubicación:	Municipio de La Paz, Baja California Sur.
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Revitalizar el turismo de La Paz. - Desarrollar y promover el turismo de la parte sur de Baja California Sur (Los Cabos y su área de excursión de un día).
Fundamentación y alcance:	<p>En algún tiempo, La Paz prosperó como un puerto libre y como destino de playa. Sin embargo, el número de llegadas turísticas declinaron desde que Los Cabos inició el desarrollo hotelero de playa en Cabo San Lucas, San José del Cabo y el corredor Los Cabos.</p> <p>Con el objeto de atraer un mayor número de turistas internacionales, es necesario incrementar los atractivos turísticos en la región de Los Cabos para satisfacer las más diversificadas preferencias del turista. El turismo a La Paz podría ser revitalizado a partir de sus atractivos turísticos porque tiene hermosas playas y un mar tranquilo y porque está localizado en el punto nodal que conecta Los Cabos con la porción norte de Baja California Sur y con las Barrancas del Cobre de Sinaloa y Chihuahua.</p> <p>Antes que nada, es necesario mejorar las amenidades turísticas en el poblado de La Paz con la introducción de excursiones a sus edificios históricos. Entre otros, se incluirían la Catedral de Nuestra Señora de La Paz, la Biblioteca de Las Californias, el Museo de Antropología e Historia, la Capilla del Sagrado Corazón, la Capilla de San Martín de Porres, el Acuario de Exhibición de Especies Marinas de La Paz.</p> <p>Estos edificios históricos podrían ser utilizados a partir de las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Formulación de rutas de excursión que cubran los edificios históricos y la provisión de señalamiento de orientación. - Mejoramiento del paisaje alrededor de los edificios históricos, incluyendo la instalación de tableros explicativos en inglés, alumbrado y bancas en la calle.
Organo ejecutor:	Municipio de La Paz, INAH, y sector privado.
Participación del sector privado:	La participación de los ciudadanos debería fomentarse en la etapa inicial de planeación, en tanto tienen conciencia de que el embellecimiento del poblado se realiza con base en el reconocimiento de sus habitantes.
Programación:	A implementarse al año 2002
Proyectos conexos:	PTR LPZ-2, 3, 4, 5 y 9
Costo del proyecto:	3,500,000 pesos (467,000 dólares)
Fuentes de financiamiento:	Municipio de La Paz Municipal e INAH
Acuerdos para la implementación:	El gobierno municipal y el INH deberían coordinarse en el diseño e implementación del proyecto involucrando también a los ciudadanos locales.
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR LPZ-1 Mejoramiento de las amenidades turísticas de La Paz

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación		Después de la operación				Medio Ambiente Social			
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Barcos	Operación de Instalaciones	Acumulación de Bienes y de Personas	Medio Ambiente Social Población	Higher density of population	Urbanized area
1 Reasentamientos								Economía/Transporte	Comercio, industria y turismo / tráfico congestionado y limitado estacionamiento en las áreas comerciales	
2 Actividad económica										
3 Instalaciones públicas y de tráfico										
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Medio Ambiente Natural		
7 Condición de la salud pública								Topografía/Geografía	Planicie y área costera	
8 Desechos				●			●			
9 Peligros (Riesgos)								Zona costera y marítima	Playa arenosa	
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo										
12 Agua superficial										
13 Situación hidrológica										
14 Zona costera										
15 Flora y fauna										
16 Meteorología										
17 Paisaje								Contaminación		
18 Contaminación del aire								Quejas	Ninguna	
19 Contaminación del agua										
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones				●						
22 Hundimiento de tierra										
23 Olores ofensivos										

Nota: ●: Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto. y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.

Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previenen en general como significativos.

Conservación y mejoramiento de las amenidades turísticas del estero de San José del Cabo y de su centro histórico.

Clave del proyecto:	LTR SJD-1 (AP LTR-4)
Ubicación:	Municipio de San José del Cabo, Los Cabos, Baja California Sur....
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none">- Conservar el estado de la reserva natural del estero de San José.- Promover un uso racional del área de reserva natural para la recreación de los ciudadanos y del turismo.- Revitalizar el área del poblado antiguo de San José del Cabo conectándolo con la Laguna de San José por un paseo público vegetado.
Fundamentación y alcance:	<p>El desarrollo turístico de San José del Cabo ha tenido como base las instalaciones que FONATUR ha desarrollado en gran escala. Sin embargo, ese desarrollo no ha atraído a la inversión privada en hotelería, resultando en un lento crecimiento en las llegadas de los visitantes. Para acelerar el crecimiento de las llegadas turísticas, es necesario diversificar los productos turísticos con el desarrollo de productos más orientados hacia la naturaleza.</p> <p>FONATUR, los gobiernos y las ONGs locales se dan cuenta de la importancia de utilizar el estero no sólo para la revitalización del turismo sino también para el enriquecimiento de las amenidades urbanas. Se ha iniciado la planeación de la revitalización del estero de San José, que incluye diversas medidas para el mejoramiento de las amenidades turísticas y urbanas. Entre sus componentes, los siguientes elementos son recomendables:</p> <ul style="list-style-type: none">- Aprovechamiento del espejo de agua del estero para actividades recreativas, como botes de pedales ;- Renovación del área central urbana ;- Mejoramiento de los senderos a lo largo del estero que llegan al centro e instalación de tableros informativos ;- Expansión a 360 m2 del museo existente, localizado contiguamente al estero ofreciendo información, un salón audiovisual y una biblioteca ;- Construcción de parques para los habitantes cerca del estero ;- Construcción de calles de acceso al mar . <p>Adicionalmente es necesario poner más atención a las actividades de conservación del estero.</p>
Organo ejecutor:	Gobierno municipal de Los Cabos, FONATUR, ONGs.
Participación del sector privado:	La Participación de grupos y ciudadanos en el proyecto es importante en las etapas de planeación y ejecución porque el proyecto sirve tanto a los ciudadanos como a los turistas.
Programación:	A implementarse para el año 2002.
Proyectos conexos:	
Costo del proyecto:	54,900,000 pesos (7,320,000 dólares).
Fuentes de financiamiento:	El municipio de Los Cabos y el Banco Interamericano de Desarrollo a través de FONATUR.
Acuerdos para la implementación:	Se debe preparar un estudio detallado y se debe tener el consenso ciudadano sobre los resultados del estudio y su EIA también necesita ser valorado por el INE.
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR SJD-1 Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en el estero de San José y en el casco antiguo de San José del Cabo

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación		Después de la operación				Medio Ambiente Social		Ninguno	
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Tránsito/Aeronaves/Barcos	Operación de Instalaciones	Agrupación de Bienes y de Personas	Medio Ambiente Social	Población	Uso del Suelo
1 Reasentamientos								Economía/Transporte		Ninguna
2 Actividad económica										
3 Instalaciones públicas y de trabajo										
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Medio Ambiente Natural		
7 Condición de la salud pública								Topografía/Geografía		Estero de río, cerca de la costa.
8 Desechos		▲					●			
9 Peligros (Riesgos)										Zona costera y marítima Sandy beach
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo										
12 Agua superficial										Vegetación de humedales/ diversas aves acuáticas
13 Situación hidrológica					▲					
14 Zona costera		▲								
15 Flora y fauna		●					●	Contaminación		
16 Meteorología								Quejas		Ninguna / fuerte resistencia de la gente contra el plan de desarrollo de la marina en el estero.
17 Paisaje		▲								
18 Contaminación del aire										
19 Contaminación del agua										
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones										
22 Hundimiento de tierra										
23 Olores ofensivos										

Nota: ●: Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto, y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.

Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

Integración de las áreas norte y sur de Cabo San Lucas	
Clave del proyecto:	LTR CSL-1 (AP LTR-5)
Ubicación:	Municipio de Los Cabos, Baja California Sur.
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar las amenidades turísticas de Cabo San Lucas. - Promover el desarrollo turístico en el área sur de Cabo San Lucas.
Fundamentación y alcance:	<p>Con el objeto de acelerar el desarrollo turístico en Los Cabos, es necesario concentrar los esfuerzos en esta área y en las excursiones de un día. Uno de los esfuerzos requeridos es mejorar las amenidades turísticas de Cabo San Lucas.</p> <p>Las instalaciones turísticas existentes están concentradas en la parte norte de la marina de Cabo San Lucas. Esta marina separa el poblado en dos áreas obstruyendo a las instalaciones turísticas en la sección sur.</p> <p>Los visitantes, especialmente aquellos que se quedan en el área sur, tienen que hacer una larga caminata alrededor de la marina para ir al área central que es la que tiene los restaurantes, las tiendas, los discos y los hoteles.</p> <p>Con el propósito de integrar las dos áreas, es necesario mejorar los servicios de transporte para conectar el norte y el sur.</p> <p>Este proyecto tiene los siguientes componentes:</p> <p>1) Servicio de transbordo entre el norte y el sur de la marina :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcción de muelles para las embarcaciones de transbordo ; - Un módulo de expedición de boletos, tableros informativos y sanitarios de paga ; y, - Compra de 2 embarcaciones para el servicio de transbordo <p>2) Expansión del servicio público de autobús al área sur.</p>
Organo ejecutor:	Municipio de Los Cabos para el servicio de autobús. El sector privado para el servicio de transbordo.
Participación del sector privado:	El gobierno municipal necesita promover entre el sector privado el desarrollo de instalaciones turísticas en el área sur, cuando se mejoren los servicios de transporte.
Programación:	A ser implementado al año 2002
Proyectos conexos:	LTR CSL-2
Costo del proyecto:	8,000,000 pesos (1,067,000 dólares)
Fuentes de financiamiento:	Municipio y sector privado.
Acuerdos para la implementación:	En la etapa de planeación y ejecución el proyecto debe coordinar bien a FONATUR, al propietario y al operador de la marina.
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR CSL-1 Integración de la áreas norte y sur de Cabo San Lucas

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación			Después de la operación				Medio Ambiente Social		
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaues/Batidos	Operación de Instalaciones	Acumulación de Bienes y de Personas	Población	Uso del Suelo	Urbano
1 Reasentamientos								Economía/Transporte	Turismo / caminos urbanos pero un relativamente deficiente transporte.	
2 Actividad económica				▲						Urbano
3 Instalaciones públicas y de traico					▲					
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Medio Ambiente Natural	Relativamente plano / asentamiento urbano	
7 Condición de la salud pública					▲			Topografía/Geografía		
8 Desechos									Zona costera y marítima	Marina artificial y playa arenosa
9 Peligros (Riesgos)										
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo										
12 Agua superficial									Flora y Fauna	Reserva marina fuera de la marina
13 Situación hidrológica										
14 Zona costera										
15 Flora y fauna										
16 Meteorología								Contaminación		Ninguna
17 Paisaje								Quejas		
18 Contaminación del aire				▲						
19 Contaminación del agua										
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones				▲						
22 Hundimiento de tierra										
23 Olores ofensivos										

Nota: ● Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto, y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.
Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

Nombre del proyecto:	Mejoramiento del servicio interurbano de autobús público entre Cabo San Lucas y San José del Cabo
Clave del proyecto:	LTR LCC-1 (AP LTR-6)
Ubicación:	Municipio de Los Cabos, Baja California Sur.
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Integrar más a Cabo San Lucas y San José del Cabo; los dos centros que componen el centro turístico de Los Cabos. - Promover un mayor desarrollo a lo largo del corredor.
Fundamentación y alcance:	<p>Los atractivos turísticos de Los Cabos (Cabo San Lucas, San José del Cabo, y el corredor entre estos poblados) están basados primordialmente en el mar y playa. Debido a la proximidad con los Estados Unidos y a los limitados recursos turísticos, el crecimiento de la llegada de los turistas a Los Cabos, no ha sido particularmente rápida. Se requiere diversificar los atractivos turísticos en los subcentros de Los Cabos.</p> <p>En tanto los dos poblados del corredor se encuentran relativamente separados uno del otro, la integración de estos subcentros mejorará a través del mejoramiento del sistema de transporte e incrementará la conveniencia de una mayor diversificación de atractivos turísticos.</p> <p>El servicio actual de autobús entre Cabo San Lucas y San José del Cabo es infrecuente y las tarifas de taxis son muy altas. Esta situación tiende a limitar la disponibilidad y accesibilidad de los atractivos para el turista.</p> <p>Con el objeto de incrementar la integración interna de Los Cabos deben mejorarse los servicios interurbanos de autobús como los servicios que se encuentran en Cancún.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compra de autobuses (10 vehículos). - Mejoramiento de la terminal de autobuses en San José del Cabo y Cabo San Lucas. - Construcción de paraderos de autobuses a lo largo del corredor, conjuntamente con tableros de señalización y arquitectura de paisaje (10 paraderos).
Órgano ejecutor:	Municipio de Los Cabos , sector privado
Participación del sector privado:	
Programación:	A ser implementado al año 2002
Proyectos conexos:	LTR LCC-2 y 3
Costo del proyecto:	13,100,000 pesos (1,747,000 dólares)
Fuentes de financiamiento:	Municipio
Acuerdos para la implementación:	
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR LCC-1 Mejoramiento del servicio público inter-urbano de autobuses entre Cabo San Lucas y San José del Cabo

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación		Después de la operación		Medio Ambiente Social					
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Barcos	Instalaciones	Bienes y de Personas	Acumulación de		
1 Reasentamientos									Uso del Suelo	Densidad media de población en las áreas urbanas, baja densidad en el corredor entre las áreas urbanas.
2 Actividad económica									Economía/Transporte	Mayormente turístico.
3 Instalaciones públicas y de tráfico										Turismo / Las calles no se encuentran tan bien dentro de las áreas urbanas / buen servicio interurbano
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes										
7 Condición de la salud pública										
8 Desechos										
9 Peligros (Riesgos)										
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo										
12 Agua superficial										
13 Situación hidrológica										
14 Zona costera										
15 Flora y fauna										
16 Meteorología										
17 Paisaje										
18 Contaminación del aire										
19 Contaminación del agua										
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones										
22 Hundimiento de tierra										
23 Olores ofensivos										

Nota: ● Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto. y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones de sitio.

Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

Nombre del proyecto:	Introducción de embarcaciones públicas de alta velocidad entre La Paz (Baja California Sur) y Topolobampo (Sinaloa)
Clave del proyecto:	LTR BDC-1 (AP LTR-7)
Ubicación:	La Paz, Baja California Sur y Topolobampo (Los Mochis), Sinaloa
Objetivos:	<ul style="list-style-type: none"> - Integrar los centros de playa de Los Cabos con las Barrancas del Cobre en Sinaloa y Chihuahua, para fomentar las actividades de excursión regionales. - Atraer un mayor número de turistas internacionales de los mercados de larga distancia, con la diversificación de los productos turísticos.
Fundamentación y alcance:	<p>Ni Los Cabos ni la parte sur de Baja California Sur cuentan con riqueza de recursos turísticos que no sean el mar y las playas. A largo plazo es necesario incrementar la diversidad de productos turísticos con la integración de los centros de playa de Los Cabos, La Paz, Cabo Este, etc. que los vincule con las excursiones regionales, como las Barrancas del Cobre y la observación de ballenas en Bahía Magdalena.</p> <p>Las Barrancas del Cobre en particular, localizadas en los Estados de Sinaloa y Chihuahua, tienen un alto potencial comparable en carácter y exuberancia con el Gran Cañón de EUA. Debe darse una alta prioridad a la integración de Los Cabos/La Paz, con las Barrancas del Cobre, mejorando el transporte marítimo.</p> <p>El mejorar el transporte marítimo satisfecería por su confort y su velocidad, tanto al turismo como a personas que viajaran por otros propósitos. Las embarcaciones de alta velocidad operarían entre el Puerto de La Paz y el de Topolobampo.</p> <p>En el corto plazo es necesario que el gobierno fomente la introducción de embarcaciones de alta velocidad entre La Paz-Topolobampo a través del ofrecimiento de créditos con bajas tasas de interés que sustenten esta política turística.</p>
Organo ejecutor:	Sector privado.
Participación del sector privado:	El papel del sector privado es inevitable para formular el cinturón vacacional de playa, así como para el desarrollo de instalaciones en el área portuaria.
Programación:	A ser implementado al año 2002
Proyectos conexos:	PTR LPZ-3 (1) , LTR MCC-1 y 2
Costo del proyecto:	272,925,000 pesos (36,390,000 dólares)
Fuentes de financiamiento :	Se necesita una política de créditos basada en bajas tasas de interés por parte de FONATUR u otros bancos de desarrollo gubernamental para apoyar las empresas medianas y pequeñas en el desarrollo turístico.
Acuerdos para la implementación:	La operación de embarcaciones de alta velocidad debería ser hecha por el sector privado. Sin embargo, se necesita el auxilio gubernamental para fomentar la operación de estas embarcaciones.
Consideraciones ambientales:	Ver forma EEI.

No LTR BDC-1 Introducción de una embarcación de alta velocidad entre La Paz y Topolobampo (Sinaloa)

Alcance	Descripción del Sitio							
	Antes de la operación		Después de la operación			Medio Ambiente Social		
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Batidos	Operación de Instalaciones	Bienes y de Personas	Medio Ambiente Social
1 Reasentamientos								Ninguna
2 Actividad económica								Uso del Suelo
3 Instalaciones públicas y de tráfico								Economía/Transporte
4 Espíritu de las comunidades								Astilleros/ Carreteras
5 Propiedad cultural								Medio Ambiente Natural
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes				●				Topografía/Geografía
7 Condición de la salud pública				▲				Planicie y puertos
8 Desechos							▲	Zona costera y marítima Puerto
9 Peligros (Riesgos)								Flora y Fauna
10 Topografía y geología								
11 Erosión del suelo								
12 Agua superficial								
13 Situación hidrológica								
14 Zona costera								
15 Flora y fauna								
16 Meteorología								
17 Paisaje								
18 Contaminación del aire								
19 Contaminación del agua				▲			▲	Contaminación
20 Contaminación de la tierra								Quejas
21 Ruido y vibraciones				▲				
22 Hundimiento de tierra								
23 Olores ofensivos								
								Medidas a tomar
								Ninguna

Nota: ●: Aspectos ambientales a los que hay que ponerles atención especial. Podrían causar serios impactos que, dependiendo de su magnitud, podrían afectar la formulación del proyecto. y la posibilidad de la medida. ▲: Aspectos del medio ambiente que pueden ofrecer un impacto significativo dependiendo de la escala del proyecto y de las condiciones del sitio.

Sin marca: Aspectos ambientales que no requieren de valoración relevante en tanto la anticipación de sus impactos no se previene en general como significativos.

3.5.2. Proyectos turísticos a ser implementados al año 2010

(1) Proyectos de desarrollo turístico

Los proyectos propuestos, que incluyen los proyectos de acción en el Nivel-1 (centros de playa) y en el Nivel-2 (área de excursión de un día), se resumen por tipo y categoría en la Tabla 3. 13. El resto de los proyectos están enlistados de la Tabla 3. 14 a la Tabla 3. 20.

Tabla 3. 13 Resumen de los proyectos de desarrollo por tipo

Tipos de proyecto	Unidad	Corto plazo 1997-2000	Mediano plazo 2001-2005	Largo plazo 2006-2010	Total 1997-2010
Categoría-A					
Atractivo turístico	Pesos	57,964	100,637	21,575	180,176
	Dólares	7,729	13,418	2,877	24,023
Social y medioambiental	Pesos	3,200	0	0	3,200
	Dólares	427	0	0	427
Facilidades turísticas	Pesos	78,250	104,000	32,000	214,250
	Dólares	10,433	13,867	4,267	28,567
Alojamiento hotelero	Pesos	1,450,060	1,826,180	2,663,740	5,939,980
	Dólares	193,341	243,491	355,165	791,997
Desarrollo de terrenos	Pesos	0	110,000	110,000	220,000
	Dólares	0	14,667	14,667	29,333
Transporte (TRP-1)	Pesos	117,400	286,100	139,700	543,200
	Dólares	15,653	38,147	18,627	72,427
Servicios públicos (UTL-1)	Pesos	0	0	0	0
	Dólares	0	0	0	0
Total de la Categoría-A	Pesos	1,706,874	2,426,917	2,967,015	7,100,806
	Dólares	227,583	323,589	395,602	946,774
Categoría -B					
Transporte (TRP-2)	Pesos	669,200	121,852	82,200	873,252
	Dólares	89,227	16,247	10,960	116,434
Servicios públicos (UTL-2)	Pesos	292,260	93,000	0	385,260
	Dólares	38,968	12,400	0	51,368
Total de la Categoría-B	Pesos	961,460	214,852	82,200	1,258,512
	Dólares	128,195	28,647	10,960	167,802
Total de la Categoría-A y B	Pesos	2,668,334	2,641,769	3,049,215	8,359,318
	Dólares	355,778	352,236	406,562	1,114,576

Nota: La línea superior se presenta en miles de pesos ; la línea inferior en miles de dólares.

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Tabla 3. 14 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (1/7)

Región/clave del proyecto/tipo, categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo		Organismo de operación		Costo			Plan de acción		
		Público	Privado	Público	Privado	En miles de pesos					
						Total	1996-2000	2001-2005		2006-2010	
Región Turística de Los Cabos (LTR)											
Centro turístico de Cabo San Lucas (CSL)											
LTR CSL -	Integración de las áreas norte y sur de Cabo San Lucas					1,067	6,000	7,200	800	0	APLTR-6
LTR CSL - 1	TRP A 1) Servicios de conexión entre el norte y el sur de Cabo San Lucas					960	7,200	7,200	0	0	
LTR CSL - 2	TRP A 2) Taquilla, señalamiento informativo y sanitarios de peaje						5,500	5,500	1,700	0	
LTR CSL - 3	TRP A 3) Corrope de 2 barcos para la conexión					107	1,700	1,700	800	0	
LTR CSL - 4	TRP A 4) Expansión del servicio de transporte de autobús al área sur.					1,707	12,804	12,804	0	0	
LTR CSL - 5	ATR A 1) Desarrollo del Museo de la Ballena en el área de la maraña Cabo San Lucas					93	700	700	0	0	
LTR CSL - 6	ATR A 2) Estudio y diseño para el museo de ballena en el terreno de FONATUR					1,614	12,104	12,104	0	0	
LTR CSL - 7	ATR A 3) Museo de la Ballena						10,060	10,060			
LTR CSL - 8	ATR A 4) Sala principal de exhibición; biblioteca y salas audiovisuales : 1,000 M2.						1,657	1,657			
LTR CSL - 9	ATR A 5) Restaurantes/ café incluyendo espacio exterior (100 asientos en total)						397	397			
LTR CSL - 10	ATR A 6) Estacionamiento (50 automóviles) y jardines.						5,137	5,137			
LTR CSL - 11	ATR A 7) Mejoramiento de las playas públicas en la bahía El Médano					585	4,132	4,132	5,137	0	
LTR CSL - 12	ATR A 8) Desarrollo por el sector público;					551	132	132	4,132	0	
LTR CSL - 13	ATR A 9) Instalaciones deportivas de playa (volley ball de playa)						4,000	4,000	1,005	0	
LTR CSL - 14	ATR A 10) Estacionamiento y jardinería					134	1,005	1,005	1,005	0	
LTR CSL - 15	ATR A 11) Desarrollo por el sector privado; sanitarios de peaje, desarrollo de instalaciones de ducha y cambio de ropa						19,280	19,280	0	0	
LTR CSL - 16	ATR A 12) Embellecimiento del área turística central de Cabo San Lucas					2,571	680	680	0	0	
LTR CSL - 17	ATR A 13) Preparación y diseño del plan maestro de embellecimiento					91	5,000	5,000	0	0	
LTR CSL - 18	ATR A 14) Embellecimiento del área turística; red de caminos sombreados para peatones y mejoramiento de la simbología y la señalización.					667	0	0	5,000	0	
LTR CSL - 19	ATR B 3) Introducción de un sistema de cobro por estacionamiento en las calles					1,813	13,600	13,600	0	0	
LTR CSL - 20	HTL A Desarrollo de alojamiento hotelero en Cabo San Lucas (2,070 cuartos adicionales)					187,371	1,405,280	322,640	471,990	610,650	
LTR CSL - 21	HTL B Sub-total de la Categoría-A					191,567	1,436,901	342,644	483,607	610,650	
LTR CSL - 22	HTL C Sub-total de la Categoría-B					1,813	13,600	0	13,600	0	
LTR CSL - 23	HTL D Total del centro turístico de Cabo San Lucas					193,400	1,450,501	342,644	497,207	610,650	
Corredor de Los Cabos (LCC)											
LTR LCC -	Mejoramiento del servicio público de autobús inter-urbano entre Cabo San Lucas y San José del Cabo					1,747	13,100	7,900	5,200	0	APLTR-6
LTR LCC - 1	TRP A Adquisición de autobuses nuevos (26 unidades)						10,400	5,200	5,200		
LTR LCC - 2	ATR A 1) Mejoramiento de la terminal de autobuses en San José del Cabo y Cabo San Lucas.						2,000	2,000			
LTR LCC - 3	ATR A 2) Paraderos de autobús a lo largo del corredor, señalización, jardinería (10 paraderos).						700	700			
LTR LCC - 4	ATR A 3) Complejo de instalaciones turísticas a lo largo del corredor de Los Cabos					367	6,500	0	6,500	0	
LTR LCC - 5	ATR A 4) Restaurantes, catedrales, tiendas de regalos, centro de información					667	5,000	0	5,000	0	
LTR LCC - 6	ATR A 5) Miradores y área de estacionamiento					200	1,500	0	1,500	0	
LTR LCC - 7	HTL A Desarrollo de alojamiento hotelero en el corredor de Los Cabos (3,789 cuartos adicionales)					306,471	2,298,530	483,630	683,120	1,121,780	
LTR LCC - 8	HTL B Sub-total de la Categoría-A					309,084	2,318,130	491,530	704,820	1,121,780	
LTR LCC - 9	HTL C Total del corredor de Los Cabos					309,084	2,318,130	491,530	704,820	1,121,780	

Tabla 3. 15 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (2/7)

Región/clave del proyecto	Tipo categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo				Costo		Plan de acción
			Organismo de operación		En miles de pesos				
			Público	Privado	1996-2000	2001-2005			
			miles de dólares		Total				
			Total						
LTR	SJD	-	7,920	54,900	23,200	31,700	0	APLTR-4	
LTR	SJD	-	93	700	700	0	0		
LTR	SJD	-	333	2,500	2,500	0	0		
LTR	SJD	-	5,333	40,000	20,000	20,000	0		
LTR	SJD	-		15,000	15,000				
LTR	SJD	-		5,000	5,000				
LTR	SJD	-	76	570		570			
LTR	SJD	-	33	250		250			
LTR	SJD	-	1,451	10,860		10,860			
LTR	SJD	-	14,400	168,000	0	94,000	14,000		
LTR	SJD	-		62,310		62,310			
LTR	SJD	-		31,000		31,000			
LTR	SJD	-		690		690			
LTR	SJD	-		14,000		14,000			
LTR	SJD	-	131,563	966,720	235,830	394,740	416,150		
LTR	SJD	-	40,000	300,000	0	262,000	38,000		
LTR	SJD	-		52,000		52,000			
LTR	SJD	-		210,000		210,000			
LTR	SJD	-		38,000		38,000			
LTR	SJD	-	29,333	220,000	0	110,000	110,000		
LTR	SJD	-		208,000		100,000	100,000		
LTR	SJD	-		20,000		10,000	10,000		
LTR	SJD	-	2,400	18,000	0	0	18,000		
LTR	SJD	-	1,067	8,000	0	0	8,000		
LTR	SJD	-	1,333	10,000	0	0	10,000		
LTR	SJD	-	1,924	14,430	14,430	0	0		
LTR	SJD	-	756	5,670	5,670	0	0		
LTR	SJD	-	1,168	8,760	8,760	0	0		

Tabla 3. 16 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (3/7)

Región	Línea de proyecto	Tipo	Categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo		Organismo de operación		Costo			Plan de acción
					Público	Privado	Público	Privado	En miles de pesos			
									Total	1996-2000	2001-2005	
LTR	SLD	TRP	B	Mejoramiento del aeropuerto en San José del Cabo según el Plan Maestro de ASA. - Expansión de la pista de aterrizaje de 2,200 m. a 2,700 m. - Construcción de la pista de rodaje - Expansión del edificio terminal existente - Expansión del edificio terminal satélite. - Otros	ASA	ASA	ASA	ASA	259,000	148,200	67,600	42,200
									34,533	18,000		
										44,000		
										84,000		16,800
										85,000		17,000
										28,000		8,400
										225,016	832,440	596,150
										36,487	163,630	67,600
										261,473	452,660	639,350
										10,960	10,960	0
LTR	LLC	ATR	A	Desarrollo del complejo del museo del desierto en Santiago estando integrado con el zoológico existente.		Mun.			1,464	0	0	0
LTR	LLC	- 1	ATR	Museo al aire libre en poblados ex-mineros.		Mun.			4,152	10,380	20,760	0
LTR	LLC	- 2	ATR	Estudio y diseño de las ex-minas para convertirlas en museos: - Rehabilitación y jardinería de sitios, talleres, tienda de recuerdos, sanitarios de paga y oficina de información en cada sitio.		Mun.			1,384	0	10,380	0
LTR	LLC	- 3	ATR	Estudio y diseño de las ex-minas para convertirlas en museos: - Rehabilitación y jardinería de sitios, talleres, tienda de recuerdos, sanitarios de paga y oficina de información en cada sitio.		Mun.			1,384	0	10,380	0
LTR	LLC	- 1	ATR	Desarrollo de museo al aire libre en El Rosario		Estado			187	1,400	0	1,400
LTR	LLC	- 2	ATR	Estudio y diseño de sitios anteriormente mineros para museos: - Rehabilitación y jardinería de sitios, talleres, tienda de recuerdos, sanitarios de paga y oficina de información en cada sitio.		Estado			67	500	0	500
LTR	LLC	- 3	ATR	Desarrollo de museo al aire libre en El Rosario		Estado			53	400	0	400
LTR	LLC	- 1	ATR	Desarrollo de museo al aire libre en El Rosario		Mun.			67	500	0	500
LTR	LLC	- 2	ATR	Desarrollo de museo al aire libre en El Rosario		Mun.			264	1,900	0	1,900
LTR	LLC	- 3	ATR	Desarrollo de museo al aire libre en El Rosario		Mun.			264	1,900	0	1,900
LTR	LLC	- 1	TRP	Mejoramiento de la carretera del Tipo C al estándar de Autopista (4 carriles / 22 m ancho), entre La Paz y la entrada al aeropuerto de Los Cabos (176 km.); conforme con el plan de acción de STC.		SCT			69,333	520,000	520,000	0
										47,480	21,360	26,120
										69,333	520,000	0
										75,664	541,360	26,120
										907	3,800	400
										800	800	400
										1,000	800	400
										5,000	3,000	2,000

Tabla 3. 17 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (4/7)

Región/clave del proyecto/tipo categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo/Organismo de operación				Costo				Plan de acción
		Público		Privado		En miles de pesos				
		Público	Privado	Público	Privado	Total	1996-2000	2001-2005	2006-2010	
LTR LLM - HTL A	Desarrollo de alojamiento hotelero en el corredor Los Cabos-La Paz. - Desarrollo de villas turísticas autocontenidas (626 cuartos). - Desarrollo de alojamiento en tiendas de acampar de lujo. Mejoramiento de la carretera en el tramo San José del Cabo-Buena Vista.					386,740	168,740	85,050	131,950	
LTR LLM - 1 TRP A	1) De San José del Cabo al El Fincón (70 km) - Mejoramiento de la carretera; pavimentación, señalamiento, rieles de contención; alcantarillado; miradores en Punta Colorada, Punta Arena, Cabo Pulmo, Bahía Frías; Boca del Tule, Punta Gordá, etc. - Desarrollo de miradores. 2) De La Rivera a Buena Vista (12 km.) - Mejoramiento carretera; pavimentación, señalamiento, rieles de protección, alcantarillado. - Desarrollo de miradores. Mejoramiento carretera de Los Barriles a Boca de Alamo (25 km.)			Estado		120,400	102,300	18,100	0	APLTR-1
LTR LLM - 3 TRP A	Mejoramiento de la carretera en el tramo San José del Cabo-Buena Vista.			Estado		94,500	94,500	0	0	
LTR LLM - TRP A	Mejoramiento de la carretera en el tramo San José del Cabo-Buena Vista.			Estado		21,000	21,000	5,000	6,000	
LTR LLM - TRP A	Mejoramiento de la carretera en el tramo San José del Cabo-Buena Vista.			Estado		82,085	615,640	105,750	234,050	
Sub-total de la Categoría-A										
Total de la ruta del Pacífico, corredor Los Cabos - La Paz										
LTR LLP - ATR A	Mejoramiento de la Playa de San Pedrito. - Estacionamiento, camino peatonal, sanitarios de paga. - Muelle para embarcaciones en el área de la laguna, incluyendo jardinería con frente de agua.	Estado				10,200	0	3,400	7,175	
LTR LLP - ATR A	Embellucamiento del área histórica en Todos Santos - Instalación de señalización turística en cada edificio histórico. - Mejoramiento de paisaje en el centro de la ciudad.	Mun.				267	2,000	2,000	0	
LTR LLP - ATR A	Desarrollo del poblado artístico en Todos Santos. - Conformación del poblado de artistas; rutas peatonales y jardinería de paisaje	Mun.				933	7,000	3,500	3,500	
LTR LLP - HTL A	Reactivación de edificio(s) histórico(s) para exposiciones de arte. - Alojamiento hotelero en Todos Santos (125 cuartos).					6,833	51,400	19,480	12,470	19,450
Sub-total de la Categoría-A										
Total de la ruta del Pacífico, corredor Los Cabos - La Paz										
LTR LPZ - ATR A	Mejoramiento de las amenidades turísticas de La Paz. - Formulación de rutas turísticas a edificios y áreas históricas, proveyendo señalización de orientación. - Mejoramiento del paisaje alrededor de los edificios históricos, incluyendo tableros explicativos, alumbrado y mobiliario.	Mun.				3,500	0	3,500	0	APLTR-3
LTR LPZ - ATR A	Mejoramiento de las áreas de playa existentes de La Paz. - Arquitectura de paisaje, sanitarios de paga, instalación de duchas y cabinas para cambio de ropa en Playa Palmira, El Coromuel, El Calmatricito, La Concha de Pichilingue.	Mun.				21,000	0	10,500	10,500	
LTR LPZ - 1 TFC A	Desarrollo del centro de playa de Pichilingue. 1) Desarrollo del área portuaria de Pichilingue. - Mejoramiento del paisaje en el puerto de entrueros existente en el área de desarrollo del centro de playa de Pichilingue.					108,608	814,560	221,990	228,810	363,760
LTR LPZ - 2 HTL A	Mejoramiento de la terminal portuaria y del centro de información: 200 M2. 2) desarrollo de alojamiento hotelero (1,400 cuartos existentes + 1,340 cuartos adicionales).					433	3,250	3,250	0	0
LTR LPZ - TFC A	Mejoramiento de la marina existente para 200 barcos en la Bahía de La Paz y plaza marplatense.					108,375	811,310	218,740	228,810	363,760
LTR LPZ - TFC A	Desarrollo de un campo de golf cerca del área del parque infantil.					10,000	75,000	75,000	0	0
LTR LPZ - TFC A	Desarrollo de un campo de golf cerca del área del parque infantil.					1,333	10,000	10,000	0	0

Tabla 3. 18 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (5/7)

Región/clave del proyecto	Tipo	Categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo		Organismo de operación		Costo			Plan de acción
				Público	Privado	Público	Privado	En miles de pesos			
				miles de dólar		2001-2005			2006-2010		
				Total	Total	Total	Total	1996-2000	2001-2005	2006-2010	
LTR	LPZ	UTL	B	Desarrollo de suministro de agua en La Paz según el Plan Maestro de SAPAL	Mun.	Mun.		27,630	88,000	0	
				- Desarrollo de 4 nuevos pozos, rehabilitación de otros 13 y del tanque; desarrollo de la red de abastecimiento.				18,390			
				- Renovación de tapaderas, supervisión y reparación de las fugas de agua.				3,800			
				- Adquisición de equipo de supervisión, rehabilitación de talleres y de equipo.				5,440			
				- Desarrollo de 6 nuevos pozos en la Cuarta del Carrizal					88,000		
				- Extensión de la red de abastecimiento 70km. 500 l/seg.							
LTR	LPZ	UTL	B	Desarrollo del sistema de tratamiento de aguas negras en La Paz según el Plan Maestro de SAPAL.	Mun.	Mun.	33,093	243,200	5,000	0	
				- Reparación de la tubería de recolección desarrollo de planta desalinizadora.				55,200			
				- Expansión de la red recolectora a la nueva zona urbana.				53,000			
				- Desarrollo de planta desalinizadora.				135,000			
				- Expansión de la red-2 de tubería recolectora.				5,000	5,000		
LTR	LPZ	UTL	B	Mejoramiento y embellecimiento del tiradero de desechos sólidos existente en La Paz.	Mun.	Mun.	933	7,000	0	0	
				- Expansión de del tiradero y limpieza del sitio y del área vecina; compra de equipo.				7,000			
LTR	LPZ	TRP	B	Mejoramiento del aeropuerto de La Paz según el Plan Maestro de ASA.	ASA	ASA	10,754	80,652	0	40,000	
				- Estudio y diseño de la capacidad y de las instalaciones del aeropuerto.				652		652	
				- Expansión del edificio terminal y de la plataforma satélite.				80,000		40,000	
				Sub-total de la Categoría-A			123,208	924,060	296,960	374,260	
				Sub-total de la Categoría-B			60,198	451,482	277,800	133,652	40,000
				Total del centro turístico de La Paz			183,406	1,375,542	574,820	386,462	414,260
				Sub-total de la Categoría-A			946,774	7,100,806	1,706,874	2,426,817	2,967,015
				Sub-total de la Categoría-B			167,802	1,258,512	961,460	214,852	82,200
				Total del área prioritaria de desarrollo en el Estado de Baja California Sur			1,114,576	8,359,318	2,668,334	2,641,769	3,049,215
LTR	BEC	-1	UTL	B	Desarrollo del poblado base de observación de ballenas en Bahía Magdalena.	Mun		12,797	95,975	76,700	0
LTR	BEC	-2	ATR	A	1) Embellecimiento de San Carlos con el desarrollo del sistema de recolección de desechos sólidos.	Mun		47	350	0	0
LTR	BEC	-3	ATR	A	2) Desarrollo del centro de información, sanitarios de paga y área de estacionamiento.	Estado		173	1,300	0	0
LTR	BEC	-4	HTL	A	3) Muelle de abrigo para 7 embarcaciones que anclan en Puerto San Carlos.	Estado		350	2,625	0	0
LTR	BEC	-5	TRP	A	4) Desarrollo de alojamiento hotelero: 100 cuartos en San Carlos, Punta Belcher y Puerto Cortés (100 cuartos adicionales)			60,000	45,000	0	0
LTR	BEC	-5	TRP	A	5) Mejoramiento de la pista de aterrizaje.	SCT		4,227	0	31,700	0
				- Pista de aterrizaje (1,300 m. x 30 m)							
				- Sala de espera (50 M2)							
				- Camino de acceso desde la carretera Federal (5 km.) en Bandolitas.							
LTR	BEC	-1	ATR	A	1) Desarrollo del sitio de observación de ballenas de Laguna San Ignacio.	Estado		12,200	91,500	66,800	24,700
LTR	BEC	-2	HTL	A	2) Desarrollo del centro de información, sanitarios de paga y estacionamiento.	Estado		347	2,500	2,600	0
LTR	BEC	-3	TRP	A	3) Desarrollo de alojamiento hotelero 20 cuartos en la Laguna San Ignacio.	Mun.		1,600	12,000	12,000	0
LTR	BEC	-4	TRP	A	4) Mejoramiento del camino de San Ignacio a la Laguna San Ignacio (68 km.)	SCT		6,960	52,200	52,200	0
LTR	BEC	-4	TRP	A	5) Mejoramiento de la pista de aterrizaje en San Ignacio.	SCT		3,293	24,700	0	24,700
				- Pista de aterrizaje (1,300 m. x 30 m)							
				- Sala de espera (50 M2)							

Tabla 3. 19 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (6/7)

Región/clave del proyecto/Tipo categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo		Organismo de operación	Costo		Plan de acción
		Público	Privado		En miles de pesos		
					Total	1995-2000	
LTR BEC -	Desarrollo del sitio de observación de ballenas en Laguna Cijo de Liebre.	Estado			54,100	0	84,100
LTR BEC - 1	ATR A 1) Desarrollo del centro de información, sanitarios de paga, estacionamiento.	Estado			347	0	2,600
LTR BEC - 2	HTL A 2) Desarrollo de eco-lodge: 20 cuartos en Guerrero Negro.			Estado	1,600	0	12,000
LTR BEC - 3	TRP A 3) Mejoramiento carretero entre Guerrero Negro-EI Dahi-sitio de observación de ballenas (32 km.).	Mun.			5,973	0	44,800
LTR BEC - 4	TRP A 4) Mejoramiento de la pista de aterrizaje en Guerrero Negro.	SCT			3,283	0	24,700
	- Pista de aterrizaje (1,300 m. x 30 m)						
	- Sala de espera (50 M2)						
LTR BEC -	Desarrollo turístico Santa Teresita.	Estado			13,085	0	98,140
LTR BEC - 1	ATR A 1) Centro de información en Guadalupe	Estado			347	0	2,600
LTR BEC - 2	ATR A 2) Mejoramiento de las instalaciones turísticas en el área de la barranca incluyendo sitio de campamento con sanitarios y excursiones con sogas/cadenas en áreas de acantilados a las cuevas (8 cuevas).	Mun.			907	0	6,800
LTR BEC - 3	TRP A 3) Mejoramiento del camino existente de la Carretera No.1 hasta Guadalupe (aprox. 34 km.)	Estado			11,832	0	88,740
LTR BEC -	Mejoramiento de la Carretera Federal No.1 del tipo C al estándar de Autopista según el plan de acción de la SCT.	SCT			493,333	3,700,000	0
	- R. Sánchez Taboada-Guerrero Negro (592 km.)						
	- Guerrero Negro-La Paz (770 km.)						
	Sub-total de la Categoría-A				1,700,000	1,700,000	
	Sub-total de la Categoría-B				2,000,000	2,000,000	
	Total del Circuito Ecoturístico de Baja				388,385	18,925	241,640
	Sub-total de la Categoría-A				493,380	3,700,350	0
	Sub-total de la Categoría-B				542,629	3,719,275	241,640
	Total del Circuito Ecoturístico de Baja				1,036,009	7,419,625	241,640
LTR Centro turístico de Loreto (LTO) y otros					57,601	68,330	188,640
LTR LTO -	HTL A Desarrollo de alojamiento hotelero en el área de Loreto (623 cuartos adicionales)	Estado			2,947	0	9,000
LTR LTO -	TFC A Desarrollo de la base portuaria para los cruceros por el Mar de Cortés.						
	- Centro de información, estación de combustible, atraque de embarcaciones, taller de reparación de barcos, edificio terminal y estacionamiento en Loreto, Santa Rosalía y				9,769	9,540	36,230
	Desarrollo de alojamiento hotelero en otras áreas del Estado (152 cuartos adicionales)				70,318	77,870	210,270
	Sub-total de la Categoría-A				70,318	77,870	210,270
	Sub-total de la Categoría-B						
	Total del centro turístico de Loreto				113,567	86,750	348,045
	Fuera del área prioritaria de desarrollo del Estado de Baja California Sur				493,380	3,700,350	0
	Sub-Sub-total de la Categoría-A				612,947	3,797,145	348,045
	Sub-Sub-total de la Categoría-B						
	Total localizado fuera del área prioritaria de desarrollo del Estado de Baja California Sur				36,390	272,925	0
	Sub-total de la Categoría-A				2,925	2,925	0
	Sub-total de la Categoría-B				270,000	270,000	0
LTR Corredor Barrancas del Cobre - La Paz (BDC)							
LTR BDC -	TRP A Introducción de embarcaciones de alta velocidad entre La Paz y Topolobampo						
	- Muelle de atraque del Hidrotol con SOMX10M muelles flotantes en La Paz y						
	- Compra de Hidrotols (2 unidades)						
	- Mejoramiento del ferrocarril a las Barrancas del Cobre						
	- Mejoramiento del programa de transporte por tren.						
	- Adquisición de vagón turístico/ tren con el coche comedor y cubierta; considerat locomotora de diesel x 2; 6 vagones de pasajeros x 2= 12 vagones (2 trenes).						
	Sub-total de la Categoría-A				120,000	900,000	0
	Sub-total de la Categoría-B				168,123	1,260,925	0
	Total del corredor Barrancas del Cobre - La Paz				168,123	1,260,925	0

Tabla 3. 20 Listado de proyectos de desarrollo para la región turística de Los Cabos (7/7)

Región/línea del proyecto/tipo categoría	Nombre de los Proyectos y Componentes	Organismo de desarrollo/Organismo de operación		Costo			Plan de acción	
		Público	Privado	En miles de pesos				
				Total	1996-2000	2001-2005		2006-2010
LTR	Cruceros ecoturísticos por el Mar de Cortés (MCC)							
LTR	ATR A Desarrollo de puertos de base para los cruceros ecoturísticos por el Mar de Cortés:	Estado	0	4,800	36,000	0	16,000	20,000
	- Centro de información, estación de combustible, atraque de embarcaciones, taller de reparación de barcos, edificio terminal y estacionamiento en Santa Rosalía y							
	- Desarrollo de puertos de escala para los cruceros ecoturísticos por el Mar de Cortés.	Estado	0	129	969	0	969	0
	- Muelles para abordar en Isla Coronados, Isla del Carmen, Isla Danzante, etc. (5 lugares)							
	Sub-total de la Categoría-A			4,929	36,969	0	16,969	20,000
	Total de cruceros ecoturísticos por el Mar de Cortés.			4,929	36,969	0	16,969	20,000
	Otros Estados			173,053	1,297,894	0	1,277,894	20,000
	Sub-total de la Categoría-A			173,053	1,297,894	0	1,277,894	20,000
	Total de otros Estados			1,239,393	9,295,450	1,803,609	4,156,721	3,335,060
	Gran total de la Región Turística de Los Cabos			661,192	4,959,962	4,661,810	214,852	82,200
	Total de la Categoría-A			1,900,575	14,254,312	6,465,479	4,371,573	3,417,260
	Gran total de la Región Turística de Los Cabos							

Notas:

- Costo: en miles, estimado por el Equipo de estudio JICA (a precios de 1997).
- Abreviaturas de las Claves del Proyecto:
 (1) Región Turística: BCS= Estado de Baja California Sur.
 (2) Centro/productos turísticos:
 (3) Tipo de proyectos:
 ATR=Desarrollo/mejoramiento de atractivos turísticos; ENS=Desarrollo social y conservación ambiental; TFC=Desarrollo de instalaciones turísticas; HTL= Desarrollo de alojamiento hotelero.
 LDV=Desarrollo de terrenos; TRP=Desarrollo/mejoramiento del transporte; UTL=Desarrollo del sistema de servicios públicos.
 (4) Categoría de los proyectos:
 A=Proyectos directamente relacionados con el turismo; B=Proyectos indirectamente relacionados con el turismo pero desarrollado bajo la estrategia de desarrollo nacional y/o estatal.
 3 APLTR = Proyecto seleccionado como Plan de Acción para la Región Turística de Los Cabos.

(2) Promoción turística y programas institucionales

Tabla 3. 21 resume la promoción turística y los programas institucionales a ser implementados al año meta del 2010, incluyendo los proyectos de acción.

Tabla 3. 22 detalla los programas de promoción turística.

Tabla 3. 21 Resumen de proyectos de promoción turística por tipo

Tipo de Proyectos	Unidad	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Total
		1997-2000	2001-2005	2006-2010	1997-2010
Publicidad (preparación de materiales)	Pesos	2,781	8,042	5,487	16,310
	Dólares	371	1,072	732	2,175
Publicidad	Pesos	67,147	111,912	111,912	290,971
	Dólares	8,953	14,922	14,922	38,796
Actividades de RP	Pesos	11,990	19,984	19,984	51,958
	Dólares	1,599	2,665	2,665	6,928
Acercamiento a la industria	Pesos	17,618	30,411	30,411	78,440
	Dólares	2,349	4,055	4,055	10,459
Acercamiento a los consumidores	Pesos	5,722	14,169	14,169	34,060
	Dólares	763	1,889	1,889	4,541
Campañas y eventos	Pesos	4,325	4,813	4,813	13,951
	Dólares	577	642	642	1,860
Programas institucionales y organizacionales	Pesos	2,262	3,769	3,769	9,800
	Dólares	302	503	503	1,307
Total	Pesos	111,844	193,098	190,543	495,486
	Dólares	14,913	25,746	25,406	66,065

Nota: La línea superior es en miles de pesos. La línea inferior es en miles de dólares.

Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla 3. 22 Listado de proyectos de promoción turística

Nombre del Proyecto	Organos Ejecutores	Costo				
		(en miles de dólares)	(en miles de Pesos)			
Producción de herramientas promocionales						
Folleto de orientación a imagen	Fondos Mixtos	187	1,400	233	700	467
Folleto de orientación informativa	Fondos Mixtos	187	1,400	233	700	467
Carteles	Fondos Mixtos	168	1,260	210	630	420
Mapas	Fondos Mixtos	327	2,450	408	1,225	817
Manual para la industria de viajes	Fondos Mixtos	933	7,000	1,167	3,500	2,333
Medios gráficos (1)	Fondos Mixtos	243	1,820	303	910	607
Medios gráficos (2)	Fondos Mixtos	131	980	226	377	377
Publicidad						
TV	Fondos Mixtos	14,336	107,520	24,812	41,354	41,354
Radio	Fondos Mixtos y SECTUR	9,800	73,500	16,962	28,269	28,269
Periódicos (1)	Fondos Mixtos	1,050	7,875	1,817	3,029	3,029
Periódicos (2)	Fondos Mixtos	5,053	37,900	8,746	14,577	14,577
Revistas (1)	Fondos Mixtos	1,568	11,760	2,714	4,523	4,523
Revistas (2)	Fondos Mixtos	6,989	52,415	12,096	20,160	20,160
Actividades de RP						
Cooperación con periodistas	Estado, Fondos Mixtos, Hotel, etc.	173	1,300	300	500	500
Viajes de familiarización	Estado, Fondos Mixtos, Aerolíneas, Hoteles	5,760	43,200	9,969	16,615	16,615
Boletines de prensa	Fondos Mixtos	179	1,344	310	517	517
Cooperación con personal de filmaciones	Estado, Fondos Mixtos, Hoteles, etc.	815	6,115	1,411	2,352	2,352
Acercamiento al sector de viajes						
Seminarios/presentaciones	Fondos Mixtos	3,628	27,210	6,279	10,465	10,465
Viajes de familiarización para el sector de viajes	Estado, Fondos Mixtos, Aerolíneas, Hoteles	5,180	38,848	8,965	14,942	14,942
Evento comercial de viajes	Fondos Mixtos	645	4,841	1,117	1,862	1,862
Campaña conjunta	Fondos Mixtos	520	3,900	650	1,625	1,625
Mercado de la industria de viajes	Fondos Mixtos	486	3,640	607	1,517	1,517
Acercamiento a los consumidores						
Semana del viaje	Fondos Mixtos	4,274	32,058	5,343	13,358	13,358
Acercamiento a grupos de intereses especiales	Fondos Mixtos	93	700	162	269	269
Promoción de intercambio internacional	Fondos Mixtos	173	1,300	217	542	542
Campañas y eventos						
Año de Visita	Estado y Municipio, etc.	1,600	12,000	4,000	4,000	4,000
Concurso de fotografía	Estado y Municipio, etc.	260	1,950	325	813	813
Programas Institucionales						
Entrevistas a la llegada de los visitantes	Fondos Mixtos	1,307	9,800	2,262	3,769	3,769
Total		66,065	495,486	111,844	193,098	190,543

Fuente: Equipo de estudio JICA

3.6. Análisis económico y financiero

3.6.1. Análisis de los resultados históricos de Los Cabos

El Equipo de estudio calculó la tasa interna de retorno económico (TIRE) en Los Cabos en el orden del 2.8% durante el período 1980-1994 basados principalmente en los datos de FONATUR y bajo el supuesto de que el valor residual de la inversión histórica fue contabilizado como beneficio para 1995. Esto muestra que la inversión turística histórica no fue tan efectiva en Los Cabos. El análisis de costo muestra que los costos de inversión en la infraestructura, la inversión del sector privado, la inversión en vivienda y los costos de operación constituyen aproximadamente el 3.8%, 14.6%, 2.9%, y 78.7% respectivamente. El análisis de beneficios muestra que los efectos económicos regionales constituyen el 68.7% mientras que el de la creación de empleo, representa el 17.9% y el efecto multiplicador, el restante 13.4%.

Uno de los principales problemas de Los Cabos es el bajo impacto económico del turismo atribuido a la ausencia de industrias de apoyo derivado de su localización y de sus condiciones naturales con la consecuente dependencia de la importación de productos por parte del sector turismo. Otra razón del bajo efecto de la inversión podría serlo el disperso desarrollo que se ha verificado en Cabo San Lucas y San José del Cabo.

3.6.2. Supuestos generales para el análisis económico y financiero

a. Area del análisis:

El análisis se aplica al área de desarrollo prioritario (Nivel-2), que se ha establecido como el escenario de la región turística de Los Cabos.

b. Años meta :

La evaluación cubre los años de 1996 al 2010, estando dividida en las 3 siguientes fases.

- Corto plazo : 1996-2000
- Mediano plazo: 2001-2005
- Largo plazo: 2006-2010

c. Costos del desarrollo

Los costos de desarrollo que se utilizan para el análisis se resumen en la Tabla 3. 23 por tipo de proyecto y fase.

Tabla 3. 23 Costo de desarrollo por tipo de proyecto y fase

		Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Total
Transportación -A	TRP-A	82,200	213,600	104,775	400,575
Transportación -B	TRP-B	167,300	30,463	20,550	218,313
Servicios urbanos	UTL-B	73,065	23,250	0	96,315
Medio ambiente	ENV	1,600	0	0	1,600
Desarrollo de terrenos	LDV	0	55,000	55,000	110,000
Sub total		324,165	322,313	180,325	826,803
Costo de adquisición de terrenos		32,417	32,231	18,033	82,680
Hotel	HTL	1,436,829	1,804,518	2,653,784	5,895,132
Atractivos turísticos	ATR	65,764	101,937	21,575	189,276
Otros medios de transporte	TFC	78,250	104,000	32,000	214,250
Sub total		1,580,843	2,010,455	2,707,359	6,298,658
Costo de adquisición de tierra		56,388	72,426	94,376	223,190
Total		1,993,812	2,437,425	3,000,093	7,431,331

Nota: Unidad de medida: en miles de pesos

Fuente: Equipo de estudio JICA

d. Llegada a hoteles

La meta de la llegada a hoteles que se utiliza para el análisis se resume en la Tabla 3. 24.

Tabla 3. 24 Llegada a los hoteles de los principales centros turísticos

Centros turísticos	Nacional				Internacional			
	1995	2000	2005	2010	1995	2000	2005	2010
La Paz	148	196	251	340	50	66	88	121
Los Cabos	58	91	131	194	390	589	877	1,302
Cabo Este	18	31	59	102	16	40	77	131
Todos Santos	5	6	11	17	5	7	11	17
Meta	229	324	452	653	461	702	1,053	1,571

Nota: Unidad de llegadas: en miles de personas

Fuente: Equipo de estudio JICA.

e. Gasto del visitante

Gasto per-cápita

El gasto per-cápita que se define como el gasto total de una persona durante su estadía en un destino turístico, se supone con base en el gasto de huéspedes hoteleros para 1994. La unidad de gasto de los turistas internacionales y nacionales se incrementa debido al mejoramiento de las instalaciones y a pesar de que la inflación no está considerada en este análisis. La proporción de Los Cabos en el 2006-2010 respecto de la unidad de gasto de Cancun es del 76% para los visitantes nacionales e internacionales.

Tabla 3. 25 Gasto turístico en el centro turístico primario

	1994		1996-2000		2001-2005		2006-2010	
	Local	Internacional	Local	Internacional	Local	Internacional	Local	Internacional
Los Cabos	1,610	2,510	1,800	5,220	2,270	6,575	2,740	7,930
Loreto	440	800						
La Paz	770	1240						

Nota: Unidad de gasto: en pesos

Fuente: Equipo de estudio JICA

Proporción de gasto por categoría

Las tasas de autosuficiencia se estiman por categoría de gasto y que son los que normalmente utilizan el Banco de México y FONATUR.

Tabla 3. 26 Proporción de gasto por categoría

	1994								1996-2010			
	Local				Internacional				Total			
	A	AyB	C	O	A	AyB	C	O	A	AyB	C	O
Los Cabos	41	34	8	18	34	37	8	22	37	35	8	20
Loreto	29	36	16	19	22	37	16	24				
La Paz	33	33	8	27	25	34	8	33				

Nota: Proporción en %, A: Alojamiento, AyB: Alimentos y bebidas, C: Compras, O: Otros.

Fuente: Datos de SECTUR, recopilado por el Equipo de estudio JICA.

f. Otros

Las siguientes son las suposiciones hechas para el análisis.

- Se utilizan los precios y el tipo de cambio de 1996 (1 dólar = 7.5 pesos).

- No se considera la inflación en la evaluación del análisis económico y financiero.

3.6.3. Análisis económico

El objetivo de este análisis es evaluar la viabilidad económica del desarrollo turístico en el área prioritaria (Nivel-2) de la región turística de Los Cabos.

(1) Metodología del análisis económico

a. Beneficio económico

Beneficio directo

El beneficio directo del desarrollo turístico en sus efectos económicos regionales se calculan como una cierta parte del incremento en el número de turistas con los proyectos propuestos. La fórmula es la siguiente :

$$(\text{beneficio directo}) = (\text{número de turistas con proyectos} - \text{número de turistas sin proyecto}) \times (\text{unidad de gasto}) \times (\text{tasa de autosuficiencia})$$

El número de turistas con los proyectos se calcula ajustándolo linealmente con base en las llegadas meta a hoteles en el 2000, 2005 y 2010. Se supone que el número de turistas sin los proyectos se incrementará hasta 1999 debido a los efectos de la inversión histórica tal y como se presenta a continuación.

- 1996 = 80% de la cifra con proyectos.
- 1997 = 70% de la cifra con proyectos.
- 1998 = 60 de la cifra con proyectos.
- 1999 = 50% de la cifra con proyectos.
- Después del 2000 = igual a la misma cifra que para 1999.

Tasa de autosuficiencia

La tasa de autosuficiencia definida como la tasa de suministro final dentro del mismo Estado respecto del gasto del visitante, se estima por categoría del gasto del visitante y con base en las entrevistas realizadas por el Equipo de estudio JICA. Aunque la proporción de alimentos, bebidas y compras se incrementa debido a la promoción de las industrias locales, ese incremento en puntos es la mitad del de otras regiones debido a las dificultades para el desarrollo de la industria local que se deriva de su ubicación y condiciones naturales.

Tabla 3. 27 Tasa de autosuficiencia

	1994	1996-2000	2001-2005	2006-2010
Alojamiento	50.0	50.0	50.0	50.0
Alimentos y bebidas	15.0	20.0	22.5	25.0
Compras	15.0	20.0	22.5	25.0
Otros	80.0	80.0	80.0	80.0

Nota: Unidad en %

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Beneficio indirecto

Estos beneficios generalmente consisten en la creación de empleos, efectos multiplicadores y otros beneficios indirectos. Debido a la dificultad para estimar otros beneficios indirectos, aquí se calculan sólo los de creación de empleo y los efectos multiplicadores.

Empleo indirecto de trabajadores hoteleros :

De acuerdo con los estudios realizados por SECTUR y el Censo de Servicios de 1993, el número de trabajadores en las industrias relacionadas con el turismo, es de

2.5 veces el de los trabajadores de hotel. El beneficio del empleo indirecto se estima con base en el incremento del número de cuartos acumulados:

- Número de trabajadores de hotel por cuarto : 1.3 , y
- Promedio de ingreso de las industrias conexas: \$ 10,000/año.

El empleo en hoteles para el futuro se estudia en el Volumen 2 : estrategia de nivel nacional. de acuerdo con el estudio, el promedio de trabajadores de hotel por cuarto durante el periodo de 1996 al 2010 se estima en 1.35. En el análisis económico, se supone un valor ligeramente menor (1.3) con el objeto de evitar la sobreestimación de los beneficios económicos.

Incremento del empleo en la industria de la construcción :

El incremento de trabajadores en la construcción se supone como una proporción de la inversión en construcción.

- Número de trabajadores en la construcción : 9.4 por millón de pesos de inversión ;
- Ingreso promedio de la industria de la construcción : \$ 14,000/año

Efectos multiplicadores del consumo turístico

De acuerdo con la matriz insumo-producto de 1985, los efectos multiplicadores del insumo intermedio de hoteles y restaurantes es del 14 %. Para estimar los efectos multiplicadores, se supone que el 50 % del ingreso intermedio circula localmente.

Efectos multiplicadores del trabajo en la construcción

De acuerdo con la matriz insumo-producto de 1980, el insumo intermedio de la industria de la construcción es del 53%. Para estimar los efectos multiplicadores, se supone que el 30% del ingreso intermedio circula localmente.

Otros beneficios indirectos

Otros beneficios indirectos son : el incremento de divisas extranjeras y de ingreso gubernamental ; el mejoramiento de la estructura económica ; la promoción de actividades comerciales y los impactos sociales del desarrollo regional. Existen efectos de nivel nacional que también son difíciles de estimar. Por ello, se excluyen de este análisis..

b. Costos

Los futuros costos se componen de los referidos a la construcción, la promoción y la operación.

Costo de construcción y costo compartido

Los costos de construcción son estimados para cada proyecto como se muestran en la lista de ejecución. La inversión indirecta como la planeación y los estudios representan el 5% de la inversión en infraestructura.

Cierta inversión contribuye no sólo a la industria turística, sino también a otras industrias locales y a la seguridad social ; por lo tanto, los factores que contribuyen a la inversión en el turismo, se suponen considerando la naturaleza de la inversión en relación con el turismo, de la siguiente manera :

- Instalaciones turísticas 100%
- Transporte principalmente para el turismo 75%
- Transporte para desarrollo regional 25%
- Desarrollo de terrenos 75%
- Servicios públicos urbanos 25%
- Protección y mejoramiento ambiental 50%

El valor de amortización de la inversión histórica no se toma en cuenta en este análisis, aunque la de la inversión futura se tome en cuenta para el 2011, en tanto muchos de los proyectos propuestos estarán finalizados después del periodo de evaluación. Los períodos de amortización son los siguientes :

- Infraestructura 30 años
- Inversión indirecta 15 años
- Instalaciones turísticas 15 años

No se considera el costo de adquisición de terreno para la evaluación del análisis económico.

Costos de promoción

Los costos de promoción también se estiman para cada actividad promocional.

Costos de operación

Los costos de operación se suponen del 30% del costo acumulado del desarrollo de infraestructura, como carreteras, aeropuerto, drenaje, suministro de agua y de electricidad y el 58% del consumo turístico en instalaciones relacionadas, tales como hotel, museo, marina y campo de golf.

Factores de conversión a precios económicos

Los siguientes factores de conversión a precios económicos, son adoptados con base en el reporte de FONATUR "Evaluación socioeconómica Ex-post de Cancún" :

- Construcción de infraestructura: 0.726
- Construcción de instalaciones: 0.699
- Operación y mantenimiento: 0.692

El factor de conversión a precios económicos de la promoción, se supone igual al de la operación y el mantenimiento..

(2) **Análisis económico de la región turística de Los Cabos**

La Tasa Interna de Retorno Económica (TIRE) indica la viabilidad de los proyectos desde el punto de vista de la economía nacional y se utiliza como criterio crediticio entre las organizaciones financieras internacionales como el Banco Mundial. Un proyecto con más del 10% de TIRE es aceptable en general. La TIRE de Los Cabos se estima en 11.1%. La tabla siguiente muestra los resultados del análisis de sensibilidad basados en la cifra de la TIRE apuntada.

Tabla 3. 28 Tasa interna de retorno económica (TIRE)

Casos del análisis de sensibilidad	TIRE (%)
Caso base	11.1
Incremento del beneficio total (+20%)	30.7
Decremento del beneficio total(-20%)	-10.7
Incremento del costo total (+20%)	-7.0
Decremento del costo total(-20%)	35.5

Fuente: Equipo de estudio JICA.

En el caso de incremento en el beneficio o de reducción en el costo, la viabilidad económica se mejora significativamente. La causa principal del incremento en el beneficio es el aumento del flujo de visitantes y su gasto. No obstante, existe una cierta relación entre el incremento de los visitantes y el costo por concepto. En general, la inversión en infraestructura e instalaciones y una promoción de ventas efectiva se requiere para recibir un aumento de visitantes. Sin embargo no existe

información substancial para un análisis cuantitativo de los efectos de la promoción turística.

Por lo tanto, el análisis de sensibilidad se realiza con la combinación de un incremento en costo y en beneficio para clarificar la capacidad de los costos para incrementar el beneficio. Si el 5% de incremento en costo, genera el 10% de incremento en el beneficio, la futura TIRE será del 15.9% y la viabilidad económica mejorará. Con el objeto de asegurar la viabilidad económica con el 20% de incremento en el beneficio, se permite un incremento en el costo total del 10%. Con ello, se requieren esfuerzos posteriores para atraer más turistas que permitan un crecimiento consistente del sector turístico.

Tabla 3. 29 Análisis de sensibilidad de la TIRE por incremento en costo y beneficio

Casos	Costo: +5%	Costo +10%	Costo: +20%
Beneficio +20%	25.2 %	20.2 %	11.1 %
Beneficio: +10%	15.9 %	11.1 %	
Beneficio: +5%	11.1 %		

Fuente: Equipo de estudio JICA.

3.6.4. Análisis financiero

(1) Objetivos del análisis

Se ha realizado el primer análisis desde el punto de vista financiero con el objeto de promover la inversión privada en instalaciones para visitantes y la inversión pública para la construcción de infraestructura. El análisis financiero que se presenta tiene los siguientes objetivos:

a. Pertinencia de la inversión pública en infraestructura

La pertinencia de la inversión pública será evaluada por la proporción de ingreso y gasto (I/G). Esta proporción se estima asumiendo que la tasa de descuento es del 8.5%, lo que supone un costo de oportunidad del capital en general. Un proyecto es factible desde el punto de vista financiero cuando la relación I/G es mayor a 1.0.

b. Rentabilidad de la inversión privada

La tasa interna de retorno financiera (TIRF), indica la viabilidad de los proyectos desde el punto de vista de la rentabilidad. Se puede esperar que un proyecto se ejecute por parte del sector privado cuando la TIRF es mayor que la suma de una tasa de interés y la rentabilidad deseada, que se supone del 20% en México y excluyendo la escalación de precios.

La TIRF se estima en un modelo simple con sólo dos subsectores que son : la industria hotelera y otra industria turística.

(2) Principales suposiciones del análisis financiero

Las principales suposiciones utilizadas para el análisis financiero, son las siguientes :

a. Llegadas a hoteles y unidad de gasto de los turistas

El número de llegadas a hotel y la unidad de gasto de los visitantes se supone igual al del análisis económico, aunque no se utiliza la tasa de conversión a costos de economía ni la tasa de autosuficiencia.

b. Costo de infraestructura

Los costos para el sector público se componen de operación y mantenimiento, así como del costo de depreciación.

Se supone que toda la infraestructura será construida y operada por el sector público aunque existan variaciones en la administración.

c. Impuesto al consumidor

El ingreso para el sector público son los impuestos. En este análisis se consideran dos tipos : el impuesto al valor agregado (IVA) y el impuesto sobre la renta (ISR). En relación al impuesto hotelero se supone que será utilizado para actividades promocionales y por lo tanto no es contabilizado como ingreso.

d. Ingreso para el sector privado

El ingreso para el sector privado, se calcula de la siguiente manera :

Ingreso = (Incremento en el número de llegadas de hotel) x (unidad de consumo) x (1-tasa de impuesto al consumidor).

e. Costo para el sector privado

Los costos del sector privado se componen de operación y mantenimiento, depreciación, costos de promoción e intereses, así como impuesto sobre la renta.

El costo de operación y mantenimiento se estima del 63% del gasto del turista, debido al alto nivel de la tasa de autosuficiencia en el Estado de Baja California Sur.

El costo de depreciación se supone como de un quinceavo de la inversión de las instalaciones turísticas que incluyen hoteles, aunque el costo de depreciación de la infraestructura se supone de un treintavo de esa inversión.

En relación a los costos de promoción se propone que se contabilice un tercio para el sector privado. Sin embargo, si el impuesto de hotel excede el costo de promoción en su conjunto, la carga para el sector privado se asume como de cero.

El impuesto sobre la renta se calcula multiplicando la utilidad después de la deducción del pago de intereses. La tasa del impuesto sobre la renta, se supone del 34%. Si existe una pérdida acumulada no se aplica el impuesto sobre la renta.

f. Costo de adquisición de terrenos

Los costos de adquisición de terrenos se añaden a los costos de inversión propuestos en el listado de ejecución. Los costos de adquisición del terreno respecto de los costos de cada inversión, se suponen de la siguiente manera :

- Hotel de categoría alta : 4.2 %
- Hotel de categoría media : 2.9 %
- Hotel de categoría baja : 1.1 %
- Otras instalaciones : 5.0 %
- Infraestructura : 10.0 %

En relación al costo de adquisición del terreno, el valor residual en el 2011 representa el total de lo invertido de 1996 al 2010 porque generalmente no es considerado el costo de la depreciación del terreno.

Se supone que la mitad del costo de inversión en el sector privado, incluyendo el costo de adquisición del terreno, será prestado en el primer año de cada fase por los bancos. Las condiciones consideradas para el crédito son las siguientes :

- Período de pago: 10 años con 3 de gracia.
- Intereses: 16 % anual.
- Se supone que la adquisición del terreno se realizará en el primer año de cada fase.

Con el objeto de calcular la Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRF), se considera en el rubro de gastos cargados al sector privado el costo de inversión, que

incluye la adquisición del terreno, los costos de operación y mantenimiento así como los de promoción.

(3) Resultados de los análisis financieros

a. Proporción de ingreso y gasto (I/G)

La tasa de ingreso y gasto del sector público (I/G) para la región turística de Los Cabos es de 2.62, en caso de una tasa de descuento del 8.5% lo cual es suficiente.

Tabla 3. 30 Proporción de ingreso y gasto (I/G)

Casos del análisis de sensibilidad	I/G
Caso base	2.62
Incremento del Ingreso (+20%)	3.14
Decremento del Ingreso (-20%)	2.09
Incremento del Gasto (+20%)	2.18
Decremento del Gasto (-20%)	3.27

Fuente: Equipo de estudio JICA.

b. Tasa interna de retorno financiero

La Tasa Interna de Retorno Financiero (TIRF) del sector privado es de 19.9%. Como se muestra en la Tabla 3. 31 se realizó un análisis de sensibilidad tomando como punto de partida el costo base de 19.9 %.

Tabla 3. 31 Tasa interna de retorno financiero (TIRF)

Casos del análisis de sensibilidad	TIRF (%)
Caso Base	19.9
Incremento del Ingreso (+20%)	34.8
Decremento del Ingreso (-20%)	-1.4
Incremento del Gasto (+20%)	2.8
Decremento del Gasto (-20%)	38.0

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Si el Impuesto sobre la Renta se contabiliza como gasto, la TIRF resultante es del 17.2%.

Con el objeto de verificar si el plan de inversión propuesto es el óptimo, se realiza el análisis de sensibilidad para la inversión en hoteles y en otras instalaciones tal y como se muestra a continuación.

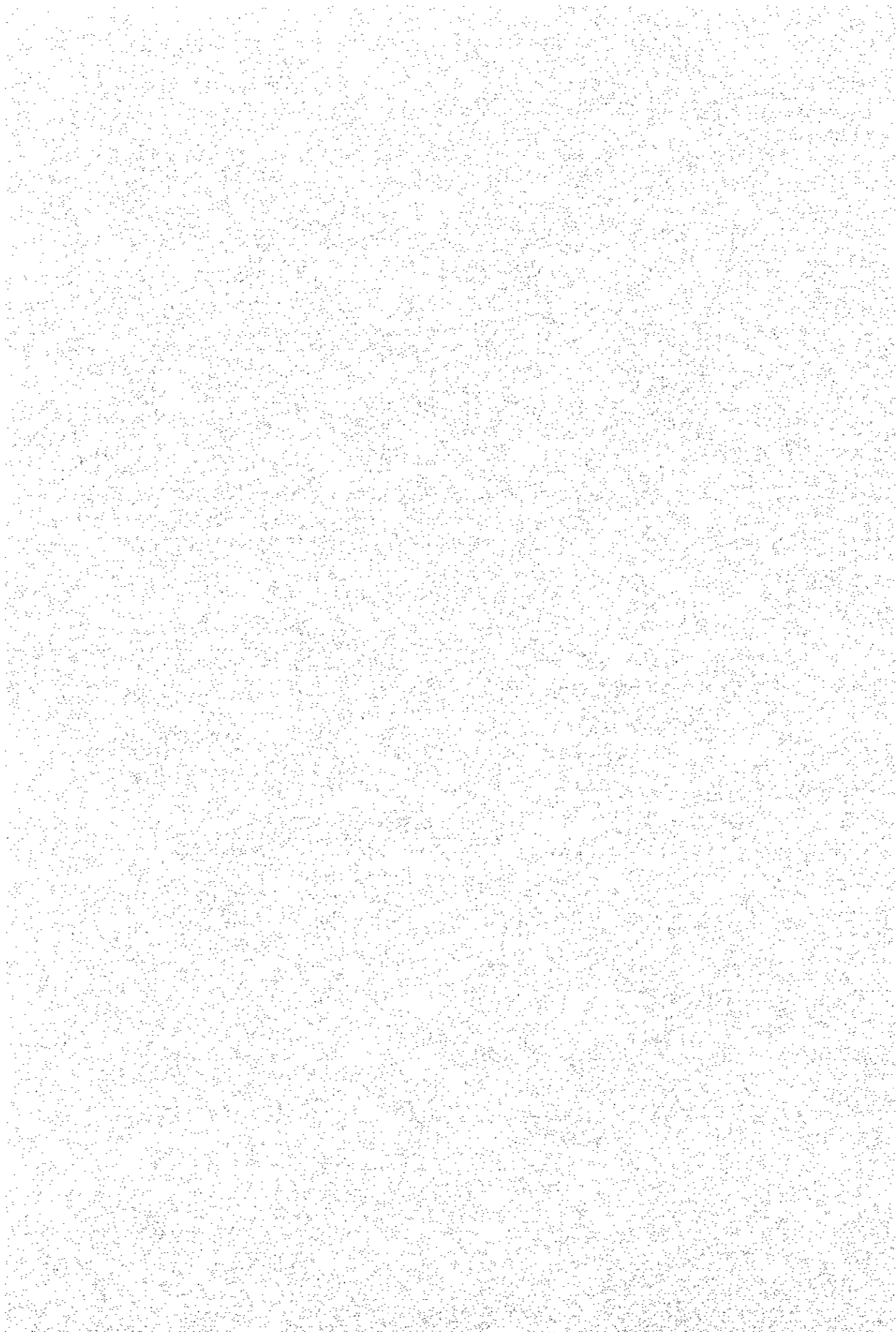
Tabla 3. 32 Análisis de sensibilidad de la TIRF para la inversión privada en hoteles y otras instalaciones

Privada	-10 %	0 %	+10 %	Hotel
-10 %	20.9 %	19.4 %	18.1 %	
0 %	21.4 %	19.9 %	18.6 %	
-10 %	21.9 %	20.3 %	19.0 %	
Otras instalaciones				

Fuente: Equipo de estudio JICA.

En la región turística de Los Cabos el plan de inversión con menos hoteles y más instalaciones de otro tipo, es más adecuado desde el punto de vista financiero bajo el supuesto de que la elasticidad de la demanda es de 0.5.

4. Estrategia de Puerto Vallarta



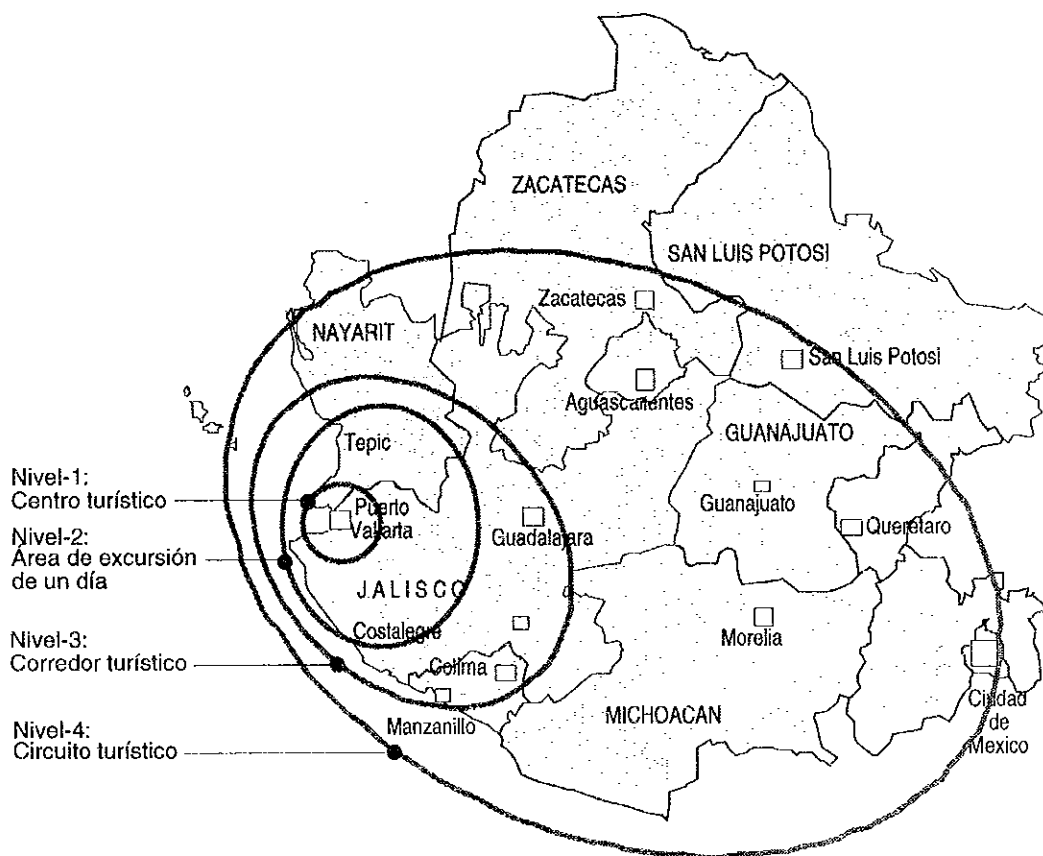
4. Estrategia de Puerto Vallarta

4.1. Contexto regional

4.1.1. Localización de la región turística de Puerto Vallarta

La Figura 4. 1 muestra la localización de Puerto Vallarta y su región turística. La Tabla 4. 1 define las áreas que corresponden al sistema jerárquico de la región turística.

Figura 4. 1 Región turística de Puerto Vallarta



Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla 4. 1 Jerarquización de la región turística

Niveles	Cobertura	Función
Nivel-1	Puerto Vallarta	Centro turístico
Nivel-2	Proximidades de Puerto Vallarta incluyendo la parte sur de Nayarit	Área de excursión de un día
Nivel-3	Triángulo turístico de Jalisco	Corredor turístico /Zona turística (excursión corta)
Nivel-4	interestatal; incluyendo Nayarit, Colima y las ciudades históricas del interior.	Región turística (Circuito turístico de una semana)

Fuente : Equipo de estudio JICA

4.1.2. Condiciones naturales y socioeconómicas

El Estado de Jalisco tiene un territorio de 80,137 Km. con 103 km. de litoral frente al Océano Pacífico. Su población fue de 5,700,000 en 1994, con una tasa de crecimiento anual de 1.9%. Es el 4o. Estado con mayor número de población en México. El Producto Regional Interno Bruto (PRIB) fue de 78.9 millones de dólares

y el PIBR per-cápita fue de 14,837 dólares estando en el 3o. y 4o. lugar en México, respectivamente.

Las llegadas de visitantes al Estado fueron de 5.5 millones en 1992, de los cuales el 77% fue nacional y el 23% extranjero. El sector turístico participa con el 28% del PIBR estatal, seguido sólo del sector manufacturero.

Es necesario modificar el mercado hacia segmentos de mayor gasto, a través de la creación de valor agregado en el destino. Esto puede lograrse si Guadalajara y otras ciudades históricas en el área del Bajío que tienen productos diferentes al de Puerto Vallarta, se combinan con el destino de playa. Las áreas para un desarrollo turístico posterior están limitadas en Puerto Vallarta y por lo tanto es importante considerar la maximización del uso de la tierra.

Los principales indicadores de las condiciones naturales y socioeconómicas en el Estado se muestran en la Tabla 4. 2

Tabla 4. 2 Principales indicadores de las condiciones naturales y socioeconómicas en el Estado

Concepto		Descripción
Condiciones Geográficas	Area	80,137 km ²
	Línea costera	345 km. de Océano Pacífico
Población	Total en 1994	5,700,000; 4o. Estado con población más alta
	Tasa de crecimiento anual	1.9 % (80/90)
	Densidad de Población	71.13 capita/ km ²
PIB	Total PIBR	24.00 miles de millones de dólares; 3er. Estado más grande
	PIB per-cápita	4,600 dólares; 4o. Estado más grande
Empleo		1,588,000
Principales Industrias		Manufactura Comercio, turismo, comunicaciones y transporte

Fuente: Censo estatal

4.1.3. Programa de desarrollo regional para Jalisco

En el Plan de Desarrollo Regional del Estado de Jalisco (1995 - 2001), se establecen los siguientes objetivos.

(1) Objetivos generales

Los objetivos del programa regional de desarrollo del Estado, son :

- Proteger, preservar y restaurar el medio ambiente y asegurar el desarrollo sustentable para una mejor calidad de vida ;
- Impulsar el desarrollo regional, la sustentabilidad y la integración del Estado, enfatizando los sectores de alta prioridad ;
- Promover la inversión productiva como la base para el mejoramiento de la calidad de vida, utilizando el potencial que tiene el Estado ;
- Intensificar los programas de capacitación y mejoramiento de las condiciones laborales del personal al servicio del Estado.

(2) Objetivos específicos y acciones

Los objetivos y las acciones para fortalecer la infraestructura económica y administrativa y para proteger el medio ambiente natural, son las siguientes :

a. Transporte

- Elaborar estudios de campo, investigaciones y proyectos de ingeniería de tráfico, con el objeto de lograr mejores condiciones de seguridad, eficiencia y conformidad en las áreas urbanas del Estado ;

-
- Colaborar con la SCT y con los concesionarios del transporte público ; y,
 - Supervisar el total cumplimiento de las leyes y reglamentos en el Estado.

b. Medio ambiente natural

- Adaptar un marco jurídico administrativo para aspectos ecológicos y la preservación del medio ambiente ;
- Reforzar las acciones y los mecanismos de conservación ambiental ;

c. Aspectos socioeconómicos

- Promover el desarrollo integral de la familia y de las comunidades ;
- Llevar a cabo acciones en materia de salud en el Estado, compartiéndola entre diferentes niveles de gobierno.

4.1.4. Programa de desarrollo turístico del Estado de Jalisco

El Plan de Desarrollo Turístico de Jalisco (1995 - 2001) estipula la siguientes estrategias:

1) Promover el desarrollo del sector turístico para generar empleo y divisas que puedan contribuir al bienestar social y al desarrollo de una alta cultura en turismo. Esto se logra a través de :

- Establecer mecanismos para el desarrollo de la estructura turística de la zona ;
- Apoyar las condiciones de la estructura necesaria para las áreas declaradas como zonas prioritarias de turismo ; y,
- Apoyar la actual estructura de los nuevos destinos que pudieran ser incorporados como opciones turísticas.

2) Aprovechar la gran variedad de recursos naturales y culturales de Jalisco para la revitalización de su economía regional y para mejorar el sistema carretero en el Estado. Esto se logra a través de:

- el desarrollo de la carretera entre Mascota y Puerto Vallarta;
- el desarrollo de un ambiente turístico, cultural e histórico;
- el mejoramiento de espacios públicos como centros recreativos, parques, lugares para festivales y amenidades;
- el lanzamiento de campañas de promoción en los principales mercados potenciales de ciudades como Guadalajara, Querétaro, San Luis Potosí y Aguascalientes.

4.1.5. Turismo actual en el Estado

En la Tabla 4. 3 se muestran los principales indicadores y las condiciones actuales del turismo en el Estado .

Tabla 4.3 Principales indicadores turísticos de la región de Puerto Vallarta

Concepto				
Mercado de Puerto Vallarta (1995)	Norteamérica	98 %		
	Europa	1 %		
	América Latina	1 %		
	Otros incl. Asia	0 %		
Llegadas de visitantes hoteles (1995)		Total	Nacional	Internacional
	Total del Estado	4,420,516	3,482,642	937,874
	Puerto Vallarta	1,365,713	1,230,873	361,523
	Guadalajara	198,101	134,840	50,349
	Otros	2,856,702	2,116,929	526,102
Visitantes a hoteles (1995)		cuartos de hotel (cuartos)	Tasa de ocupación (%)	tiempo de estancia (noches/huésped)
	Total del Estado	40,403	42.3	
	Puerto Vallarta	8,363	59.0	4.30
	Guadalajara	11,600	38.2	1.92
	Otros	20,440		

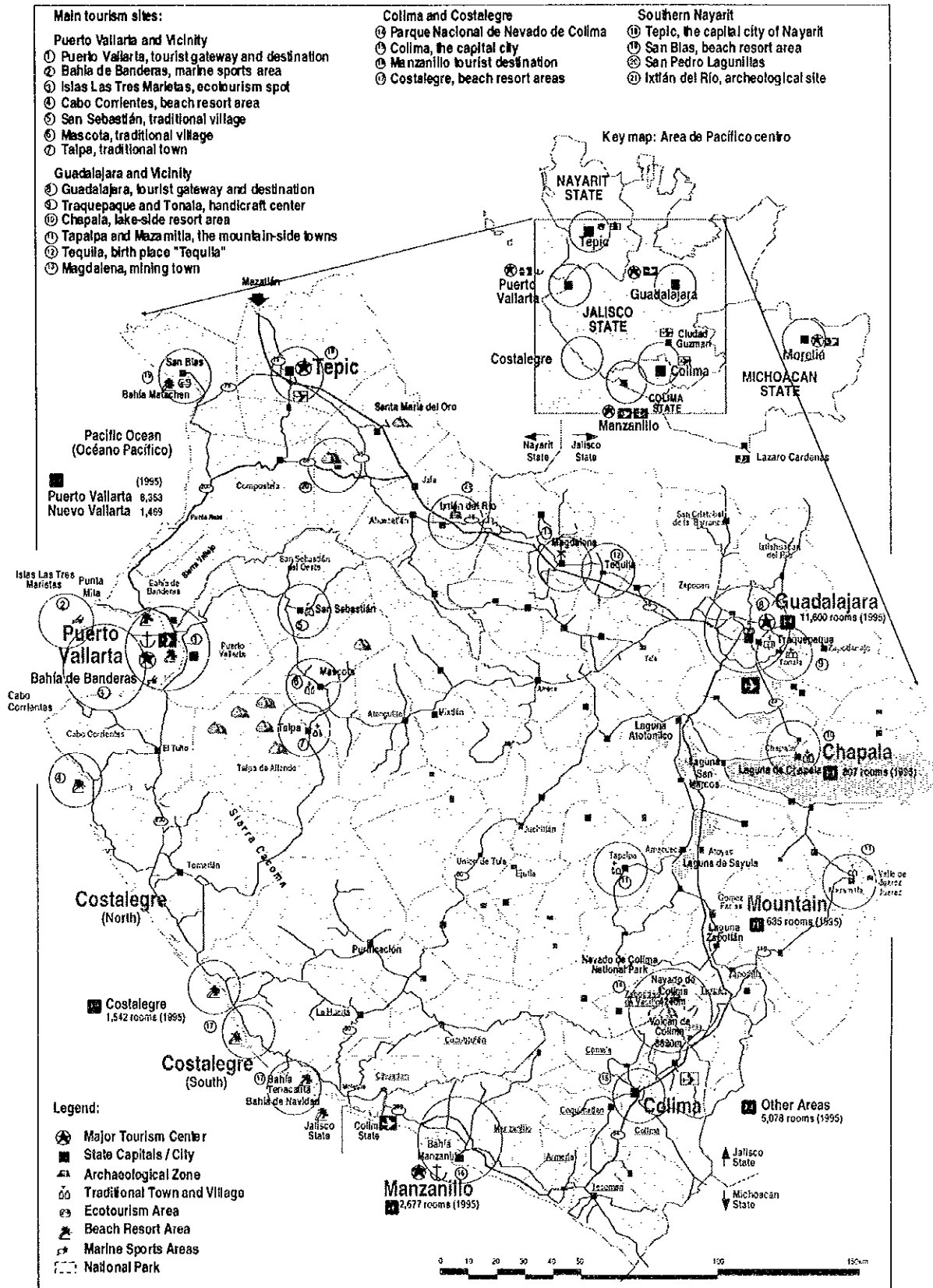
Fuente: datos de SECTUR; compilado por el Equipo de estudio JICA.

La Figura 4. 2 de la siguiente página muestra las condiciones existentes del Nivel-3 : el área del corredor turístico. La Figura señala el triángulo de Puerto Vallarta-Guadalajara-Manzanillo. El Equipo de estudio JICA, se refiere a él como el Triángulo turístico de Jalisco. Los tres lados del Triángulo son denominados de la siguiente manera :

- Corredor turístico Puerto Vallarta-Guadalajara ;
- Corredor turístico Guadalajara-Manzanillo ;
- Cinturón vacacional de playa de la Costalegre.

Circuito de Ciudades Mexicanas es un circuito turístico que incluye visitas a ciudades históricas en la Altiplanicie mexicana tales como Guadalajara, Zacatecas, Guanajuato, San Miguel de Allende, Querétaro, Ciudad de México, Taxco, Morelia, y Pátzcuaro. Este circuito coincide con el Triángulo turístico de Jalisco en Guadalajara.

Figura 4.2 Condiciones existentes de la región turística de Puerto Vallarta



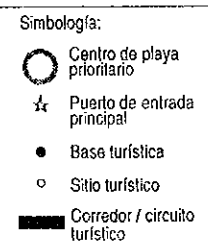
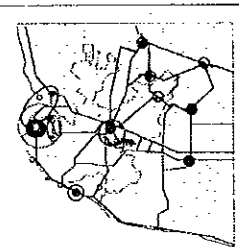
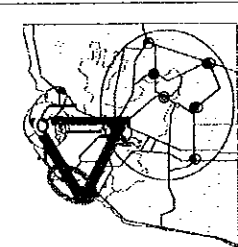
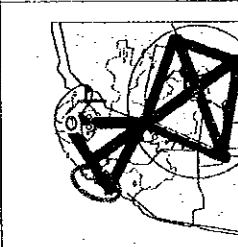
Source: JICA study team

4.2. Valoración de los escenarios

4.2.1. Escenarios alternativos

Para el desarrollo y la promoción turística se han establecido tres escenarios alternativos de acuerdo con la metodología comentada en el marco teórico. La Figura 4.3 resume los tres escenarios:

Figura 4.3 Escenarios alternativos para la región turística de Puerto Vallarta

	Alternativa-1	Alternativa-2	Alternativa-3
Simbología: 			
Diversificación de productos turísticos	Grado de diversificación; Bajo - Desarrollo de la Bahía Banderas para playas y actividades turísticas - Turismo de las singulares poblaciones	Grado de diversificación; media - Desarrollo del Cinturón del Bañero Costalegre para playas/actividades turísticas - Turismo de las singulares poblaciones - Ecoturismo en la Costalegre - Viajes de convenciones e incentivos - Conexión con las ciudades históricas del interior	Grado de diversificación; Alto - Desarrollo del Cinturón del Bañero Costalegre para playas/actividades turísticas - Turismo de las singulares poblaciones - Ecoturismo en la Costalegre - Viajes de convenciones e incentivos - Más fácil conexión con las ciudades históricas del interior
Diversificación turística	- Expansión del mercado tradicional; Norteamérica	- Expansión del mercado tradicional; Norteamérica, doméstico - Promoción de nuevos mercados; Europa, Latinoamérica	- Consolidación del mercado tradicional; Norteamérica, doméstico - Promoción de nuevos mercados; Europa, Latinoamérica, Asia
Administración turística	- Coordinación para el desarrollo y la promoción en el Municipio	- Coordinación para el desarrollo en los tres Estados - Coordinación entre Fondos Mixtos para la promoción de ventas en los Estados de vecino	- Coordinación para el desarrollo en los Estados de vecino - Estrecha coordinación entre Fondos Mixtos para la promoción de ventas en los Estados de vecino
Costo de desarrollo / Costo de promoción	- Costo del desarrollo; bajo - Costo de promoción de ventas; bajo - Inversión; efectos de alta concentración	- Costo del desarrollo; media - Costo de promoción de ventas; media - Inversión; efectos de concentración media	- Costo del desarrollo; alto - Costo de promoción de ventas; alto - Inversión; bajo efecto de concentración

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Alternativa 1 :

- Concentra mayormente los esfuerzos de desarrollo en área de Nivel-2, ésto es Puerto Vallarta, Nuevo Vallarta y sus alrededores en un área de excursión de un día;
- Mejoramiento y desarrollo de centros de playa y atractivos turísticos para viajes de un día ; y,
- Tener como meta primaria el turismo de centros de playa de corta distancia, incluyendo el turismo nacional.

Alternativa 2 :

- Concentra los esfuerzos de desarrollo en el área de Nivel-3, ésto es, el triángulo turístico de Jalisco, que cubre Puerto Vallarta, Guadalajara y Manzanillo, incluyendo a la Costalegre ;
- Formula corredores turísticos de Puerto Vallarta y Manzanillo a Guadalajara que es un destino cultural y un puerto de entrada al circuito de las ciudades históricas del interior ; y,

-
- Tener como meta tanto el turismo de playa de corta distancia como el de larga distancia.

Alternativa 3 :

- Desarrollo del área del Nivel-4, éste es el triángulo turístico de Jalisco y el circuito de las ciudades históricas del interior ;
- Mejoramiento de la red y las amenidades turísticas en las ciudades del interior, así como las playas a lo largo de la Costa del Pacífico ; y,
- Poner mayor énfasis en el mercado de larga distancia más que en el de corta distancia.

4.2.2. Selección de un escenario

Los tres escenarios fueron establecidos desde el punto de vista que las etapas de desarrollo de los destinos turísticos, potencial y tipo de recursos, así como posibilidades de desarrollo tal y como se comentó en la sección referida al esquema teórico. El Equipo de estudio JICA concluyó que la **Alternativa 2** es el mejor escenario para la región turística de Puerto Vallarta por las siguientes razones :

- Puerto Vallarta se encuentra en la etapa de crecimiento del ciclo de vida del destino turístico. Esa etapa requeriría la diversificación de los mercados mientras se consolidan los centros de playa existentes y su imagen favorable ;
- La disponibilidad de terreno de Puerto Vallarta propiamente, está limitada para la expansión futura del turismo. Por tanto, el desarrollo debe ser planeado fuera de los centros turísticos existentes. Sería vital para mantener una óptima imagen de Puerto Vallarta la introducción de un concepto vacacional de playa alternativo para Costalegre.
- Los recursos turísticos dentro del área de excursión de un día (Nivel-2) está limitado al centro histórico de Puerto Vallarta, algunos poblados singulares de montaña y diversos atractivos orientados a la naturaleza que tienen un potencial turístico mediano. Puerto Vallarta debería considerar el establecimiento de vínculos con los recursos turísticos competitivos fuera del área de excursión de un día para aumentar su atractivo ;
- Los recursos turísticos más competitivos fuera del área de excursión de un día son las ciudades históricas y las singulares poblaciones con ambiente mexicano típico. Sin embargo, tienen menos atractivo para el mercado internacional de larga distancia si se les compara con los sitios arqueológicos ;
- La proximidad de Puerto Vallarta a Guadalajara y al área del Bajío implica la importancia relativa del mercado nacional que está menos inclinada a combinar la playa con la excursión ;
- El excesivo énfasis en el mercado de larga distancia, que prefiere combinar destinos de playas con excursiones a ciudades históricas del interior, no sería una estrategia apropiada para Puerto Vallarta ;
- Por lo tanto ni la Alternativa-1 ni la Alternativa-3 son un escenario apropiado para Puerto Vallarta.