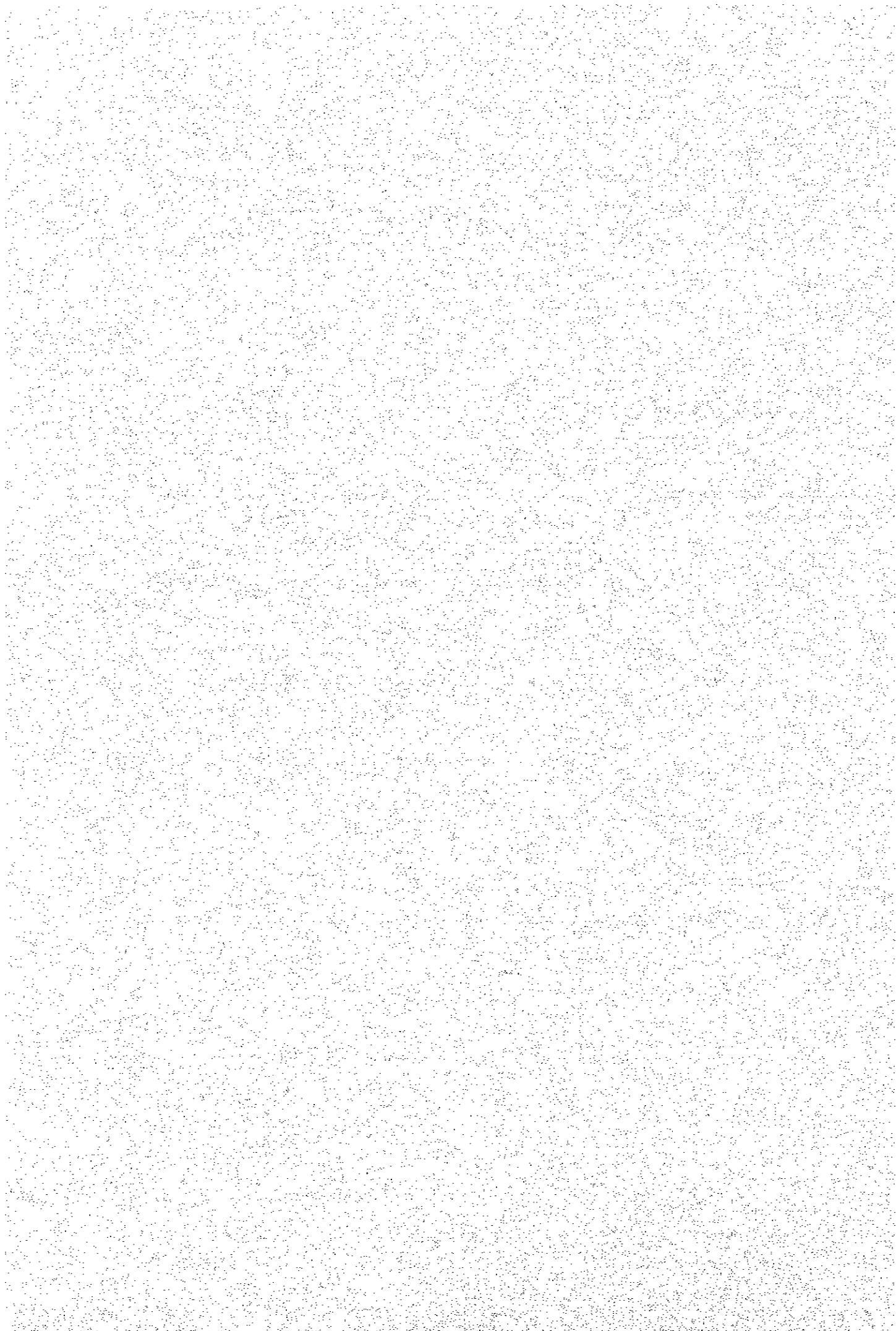


## **5. Estrategia de Cancun**

---



## 5. Estrategia de Cancún

### 5.1. Contexto regional

#### 5.1.1. Localización de la región turística de Cancún

La Figura 5.1 muestra la localización de Cancún y su región turística. La Tabla 5.1 define las áreas que corresponden a los respectivos niveles del sistema jerárquico de la región turística.

Figura 5.1 Región turística de Cancún



Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla 5.1 Jerarquización de la región turística de Cancún

Niveles	Cobertura	Principales comentarios
Nivel-1	Cancún	Centro turístico
Nivel-2	Cercanías de Cancún (Parte del Estado)	Área de excursión de un día
Nivel-3	Quintana Roo, Yucatán	Corredor turístico / zona turística
Nivel-4	Interestatal: Quintana Roo, Yucatán, Campeche, parte de Tabasco, parte de Chiapas	Región turística (Círculo de excursión de una semana)

Fuente: Equipo de estudio JICA

---

### 5.1.2. Condiciones naturales y socioeconómicas

El Estado de Quintana Roo tiene un territorio de 50,843 km. con 400 km. de litoral frente al Golfo de México y 860 km. a lo largo del Mar Caribe.

La población es de cerca de 650,000 personas con una tasa de crecimiento anual del 9.1%. El PIBR del Estado fue de 5.49 millones de pesos y el PIBR per-cápita fue de 11,130 pesos en 1990.

El sector turístico es el más importante del Estado, participando con el 58.6% del PIBR. Es seguido por la industria manufacturera. En Chetumal y Carrillo Puerto se encuentran localizados dos parques industriales. El turismo generó 1,486 millones de dólares, creó 47,700 empleos directos y 900,000 en 1992.

En los inicios del proyecto, la política de FONATUR era desarrollar un enorme centro turístico en un área económicamente marginada para promover el desarrollo regional. Lo anterior sin embargo, ha causado problemas en el centro urbano, tales como la carencia de espacios residenciales y deficientes servicios públicos y, debido al crecimiento de la población que acompañó el desarrollo turístico, fue bastante más alto de lo esperado. La carencia de infraestructura llevó al deterioro del medio ambiente natural y social. En tanto la zona hotelera de Cancún es monótona y tiende a carecer de atracciones, el flujo turístico hacia el centro urbano agudiza al problema.

Cancún necesita localizar áreas de actividad turística fuera del centro urbano y de la zona hotelera. En este contexto se prevé el desarrollo de nuevos atractivos turísticos en las áreas adyacentes a Cancún. Otra posibilidad para resolver el problema, es reforzar la función de Cancún como principal puerto de entrada y la dispersión de los visitantes a los Estados y países vecinos, con la promoción de circuitos turísticos desde Cancún.

En la Tabla 5. 2 se resumen los principales índices de las condiciones físicas y socioeconómicas de Cancún del Estado de Quintana Roo.

**Tabla 5.2 Principales indicadores de las condiciones físicas y socioeconómicas de la región turística de Cancún**

Conceptos		Descripción	
<b>Estado de Quintana Roo</b>			
Condiciones Geográficas	Área Litoral costero Golfo de México Mar Caribe	50,843 Km. <sup>2</sup> 1,260 Km. 400 Km. 860 Km.	
Clima (Puerto Morelos)	Temperatura  Precipitación	Más alto : 29.2°C (Julio) Más bajo: 24.6°C (Enero) Promedio: 27.0°C Más alto: 201.0 mm (Octubre) Más bajo: 24.0 mm (Marzo) Total: 1,098.2 mm	
Población	Total en 1994 Tasa de crecimiento anual Densidad de población	650,000 9.1 % (80/90) 12.78 personas/ Km. <sup>2</sup>	
PIBR (1990)	PIBR Total PIB per Capita	\$ 5.49 millones; 3er Estado más bajo \$ 11,130	
Empleo (1990)	Total Primario Secundario Terciario N.C.	(Personas) 163,190	(Distribución, %) 100.0 19.6 15.5 58.8 6.1
Principales industrias		Turismo, Manufacturera, Agricultura	
<b>Cancún (Benito Juárez)</b>			
Población *		311,769	
Empleo (1990)	Total Primario Secundario Terciario N.C.	(Personas) 67,104 1,210 11,612 49,451 4,831	(Distribución, %) 100.0 1.8 17.3 73.7 7.2

Nota: Censo de Población y Vivienda 1995 (INEGI)

Fuente: Censo estatal de Quintana Roo, recopilado por el Equipo de estudio JICA.

### 5.1.3. Programas de desarrollo regional

#### (1) Programa de desarrollo regional de Quintana Roo

El Programa de Desarrollo Regional del Estado de Quintana Roo (1993-1999) señala los siguientes objetivos generales y específicos :

##### a. Objetivos generales

Los objetivos generales para el programa de desarrollo del área son:

- Consolidar, diversificar y elevar la calidad de los servicios turísticos ;
- Disminuir las diferencias regionales y evitar el riesgo de la concentración en un solo sector ;
- Creación de empleo,
- Satisfacer la demanda de seguridad y de justicia ;
- Mejorar el medio ambiente natural ; y
- Erradicar la pobreza extrema.

##### b. Acciones específicas para lograr los objetivos

Para cumplir con esos objetivos, fueron establecidas en el programa las siguientes acciones específicas :

- Diversificar la estructura económica a través de la diversificación de la inversión ;
- Articular diversas áreas turísticas ;

- 
- Aprovechar otros potenciales productivos como la pesca, los forestales y otras industrias ;
  - Modernizar el Estado a través de la promoción de la inversión privada y la estabilidad en las condiciones de producción ; y
  - Crear infraestructura y proporcionar servicios.

**(2) Programa de desarrollo turístico del Estado de Quintana Roo**

El Programa de Desarrollo Turístico de Quintana Roo (1993-1999) estipula sus objetivos como sigue :

- El mejoramiento de la calidad de los servicios ;
- La diversificación de los atractivos turísticos ;
- El establecimiento de circuitos turísticos integrados ;
- El balance entre los servicios turísticos y urbanos ; y
- La protección se los sistemas ecológicos.

Cancún y el corredor Cancún-Tulum merecen especial atención a la luz de los objetivos mencionados. Con el objeto de cumplir con los objetivos, las estrategias se establecen de la siguiente forma :

- Elaborar un programa integral para la protección del medio ambiente, nuevos rellenos sanitarios y sistemas adecuados de drenaje y el mejoramiento de todos los servicios turísticos ;
- Establecer un plan regulador de desarrollo del corredor Cancún-Tulum ;
- Forzar el que los megadesarrollos consideren el turismo ecológico ;
- Promover el turismo de cruceros con el fortalecimiento de los sistemas de tierra en Cozumel ;
- Desarrollar el turismo ecológico en el corredor (zona sur) ;
- Desarrollar el turismo arqueológico con el mejoramiento de la infraestructura en Kohunlich, Kinichná y Tzibanché y la integración al circuito Mundo Maya ;
- Consolidar la infraestructura en Chetumal para convertirlo en el centro de recepción turística de la zona sur del Estado.

**(3) Programa de desarrollo turístico del municipio Benito Juárez (Cancún)**

Los objetivos generales del municipio de Benito Juárez son los siguientes :

- Mantener e incrementar los servicios públicos ;
- Promover el turismo ;
- Proteger el medio ambiente ; y,
- Diseñar espacios turísticos, considerando la belleza y la armonía con el entorno natural.

Para lograr estos objetivos, el gobierno municipal requiere :

- Mejorar la administración de los recursos ;
- Promover la participación de la sociedad ; y,
- Coordinar estrechamente al gobierno federal y estatal.

Las políticas de desarrollo relacionadas con el turismo se resumen a continuación :

- Crecimiento meta de llegada de turistas internacionales: 2,167,400 visitantes en el año 2000 y 3,136,100 visitantes en el año 2010 ;

- Crecimiento meta de la llegada de turistas nacionales: 880,500 visitantes en el año 2000 y 1,380,200 visitantes en el año 2010 ;
- Duración promedio meta de la estadía: 5.6 días para los turistas internacionales y 4.1 días para los turistas nacionales ;
- Gasto meta diario de los visitantes internacionales : 149 dólares (supuesto) para generar ingresos por 261.6 millones de dólares para el fin del 2010.

Las cifras meta están basadas en el estudio de FONATUR (Programa de infraestructura para áreas de desarrollo turístico) editada en Julio de 1993

#### 5.1.4. Turismo en el Estado de Quintana Roo

En la Tabla 5. 3 se resumen los índices que muestran las condiciones actuales del turismo en el Estado de Quintana Roo.

**Tabla 5. 3 Principales índices turísticos en la región de Cancún**

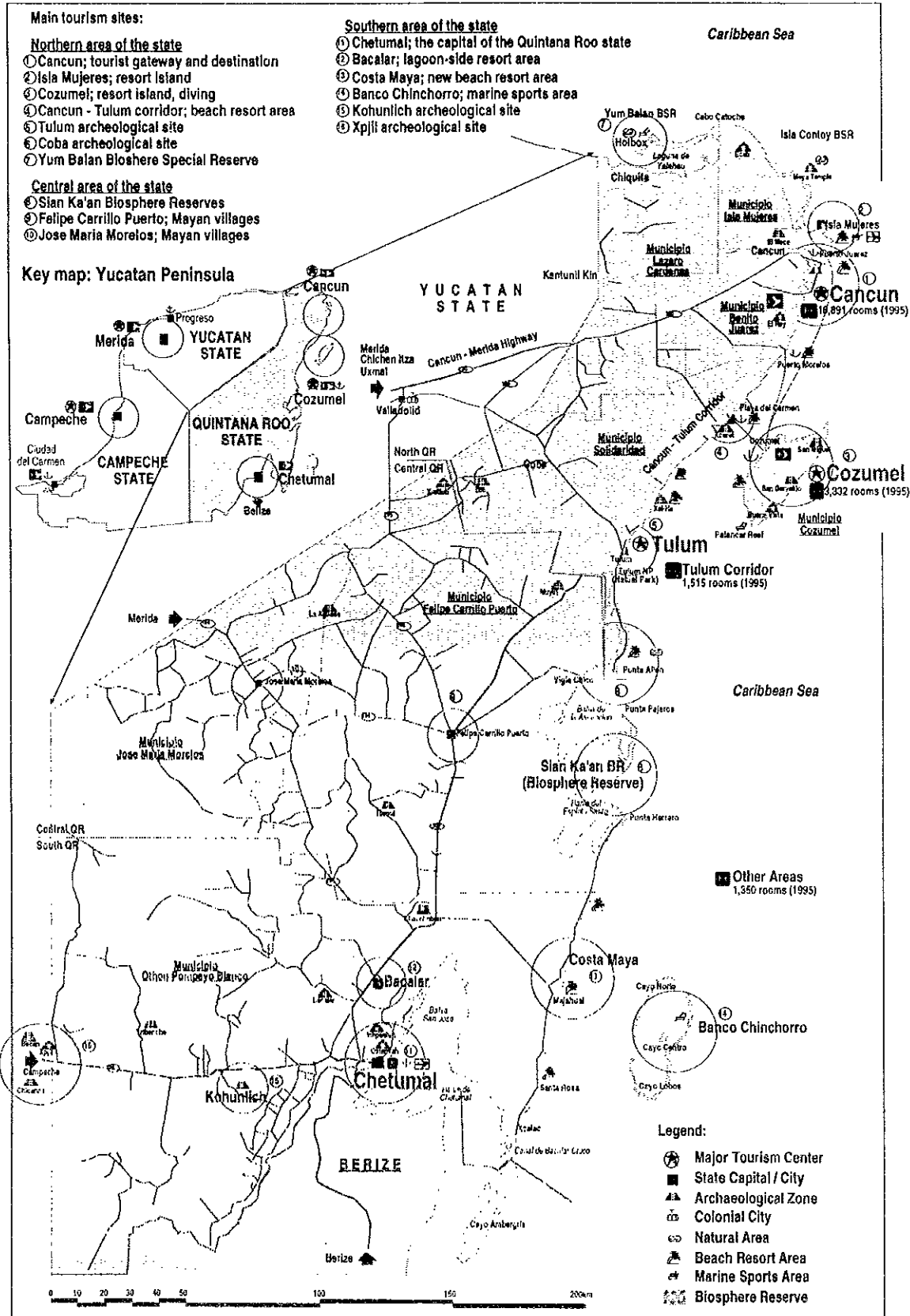
Conceptos		Descripción			
Contribución del Sector Turismo (1992)	PRIB	1,486 millones de dólares (58.6% del PIBR total del Estado)			
	Empleo directo	47,700			
	Empleo indirecto	900,000			
Mercado de Cancún (1995)	América del Norte	81 %			
	Europa	10 %			
	América Latina	8 %			
	Otros (incluye Asia)	1 %			
Pasajeros por vía aérea (1994p)	Cancún	Nacional	Internacional	Charter	
		517,700	633,900	1,046,400	
Llegada de visitantes a hoteles (1995)	Total en el Estado	Total	Nacional	Internacional	
		2,701,873	588,901	2,112,972	
		Cancún	2,154,608	488,769	1,665,839
		Cozumel	310,302	66,844	243,458
		Isla Mujeres	25,508	2,768	22,740
		Playa del Carmen	115,123	7,003	108,120
		Otros	96,332	23,517	72,815
Hoteles y visitantes (1995)	Total en el Estado	cuartos de hotel (unidades)	Tasa de ocupación (%)	Duración de la estadía (noches/noches)	
		25,098	72.8	5.20	
		Cancún	18,891	75.8	5.23
		Cozumel	3,332	59.7	4.62
		Isla Mujeres	494	39.8	5.12
		Playa del Carmen	1,515	75.2	6.32
		Otros	866	73.0	5.14

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

La Figura 5. 2 muestra las condiciones existentes de la región turística de Cancún. El corredor es el área costera localizada entre Cancún y Tulum donde se encuentran en proceso proyectos de desarrollo turístico. El Equipo de estudio JICA propone extender el corredor hacia el sur para formular el Cinturón vacacional Cancún-Costa Maya que incluye el Corredor Cancún-Tulum y el nuevo desarrollo propuesto de la Costa Maya.

El Circuito Mundo Maya es un circuito de excursión multinacional que se extiende a Quintana Roo, Yucatán, Campeche, Tabasco y Chiapas en México, así como a Guatemala, El Salvador, Honduras y Belice. El Corredor Cancún-Mérida es parte de ese circuito y uno más pequeño, se refiere en este estudio como el Circuito Norte Mundo Maya donde se encuentran Cancún - Mérida- Campeche- Chetumal.

Figura 5.2 Condiciones existentes de la región turística de Cancun



Source: JICA study team

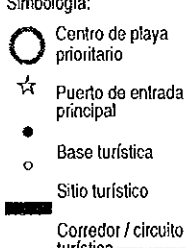
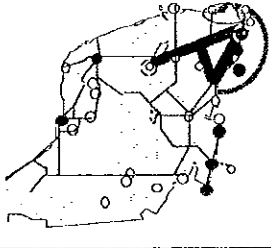
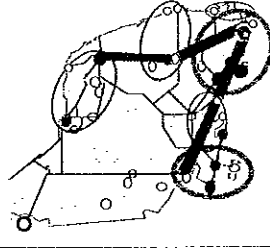
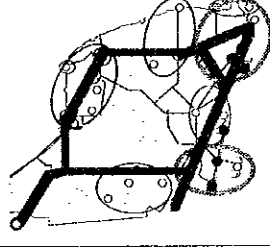


## 5.2. Valoración del desarrollo turístico y escenarios de promoción

### 5.2.1. Escenarios alternativos para la región turística de Cancún

Se establecieron tres escenarios alternativos para la región turística de Cancún y de acuerdo a la metodología que se comentó en la sección relativa al marco teórico.

Figura 5.3 Escenarios alternativos para la región turística de Cancún

	Alternativa-1	Alternativa-2	Alternativa-3
<b>Simbología:</b> 			
Diversificación de productos turísticos	Grado de diversificación; bajo - Desarrollo del corredor Cancún-Tulum para actividades de playa - Turismo arqueológico en el norte - Ecoturismo en las Reservas de la Biósfera	Grado de diversificación; media - Desarrollo de Cancún-cinturón vacacional Costa Maya para actividades de playa. - Turismo arqueológico en el norte - Ecoturismo en las Reservas de la Biósfera - Cierta vinculación con el circuito Mundo Maya	Grado de diversificación; alto - Desarrollo del cinturón vacacional Cancún - Costa Maya para actividades de playa. - Turismo arqueológico en el norte - Ecoturismo en las Reservas de la Biósfera y sitios arqueológicos - Estrecha vinculación con el circuito Mundo Maya
Diversificación turística	- Expansión del mercado tradicional; Norteamérica	- Expansión del mercado tradicional; Norteamérica - Promoción de nuevos mercados; Europa, Asia, Latinoamérica, nacional	- Consolidación del mercado tradicional; Norteamérica - Promoción de nuevos mercados; Europa, Latinoamérica, nacional
Administración turística	- Coordinación para el desarrollo y la promoción dentro del Gran Cancún	- Coordinación para el desarrollo en los Estados de Q. Roo and Yucatan - Coordinación entre Fondos Mixtos para la promoción en los Estados de vecino	- Coordinación para el desarrollo en los Estados de vecino - Coordinación entre Fondos Mixtos para la promoción en los Estados de vecino - Coordinación con el Programa Mundo Maya
Costo de desarrollo / ventas 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:

- Concentrar los esfuerzos de desarrollo en el Corredor Cancún-Tulum para el turismo vacacional de playa.
- Desarrollar productos turísticos dentro del área de excursión de un día (Nivel-2) desde Cancún, incluyendo una excursión en el triángulo de Cancún - Tulum - Chichen Itzá - Cancún ; y,
- Tener como meta primaria los centros turísticos de playa de corta distancia.

#### Alternativa-2:

- Desarrollar el Cinturón vacacional Cancún-Costa Maya para el turismo de playa ;
- Formular el Corredor Cancún- Mérida y desarrollar productos turísticos en esa área del corredor (Nivel-3) ;
- Introducir algunos vínculos con el Circuito Mundo Maya ; y,
- Tener como meta el mercado de playa de corta y larga distancia.

---

### Alternativa-3:

- Desarrollar el Cinturón vacacional Cancún-Costa Maya para el turismo de playa y la base para las excursiones en el Circuito Mundo Maya ;
- Desarrollar productos turísticos a lo largo del Circuito Norte Mundo Maya basados en el ecoturismo ;
- Establecer un vínculo firme con el Circuito Mundo Maya multinacional ; y,
- Desarrollar un mercado de larga distancia mientras que se mantiene el crecimiento del turismo de playa de corta distancia.

#### **5.2.2. Selección de un escenario**

Los tres escenarios fueron valorados desde el punto de vista de la etapa de desarrollo en la que se encuentra el destino turístico, en potencial y tipo de recursos y sus posibilidades de desarrollo tal y como se comentó en la sección relativa al marco teórico. El Equipo de estudio JICA concluye que la **Alternativa-3** es el escenario óptimo para la región turística de Cancún. La argumentación que sustenta esta selección, se resume a continuación:

- Cancún se encuentra en la etapa de madurez del ciclo de vida del centro turístico. En esta etapa es necesaria la introducción de nuevos desarrollos para captar los diferentes tipos de visitantes, así como la revitalización de los centros turísticos existentes que permita mantener los mercados actuales.
- La Alternativa-1 no es un escenario apropiado porque la participación del mercado de larga distancia en Cancún ya es el más alto de todos los destinos turísticos mexicanos.
- La región turística de Cancún tiene una de los conjuntos de recursos turísticos más competitivos del mundo. Adicionalmente, los sitios arqueológicos y las tradiciones vivientes de las culturas indígenas, es el tipo de recursos turísticos que más disfruta el mercado de larga distancia.
- Muchos de los recursos turísticos naturales y arqueológicos están localizados en el área del circuito turístico (Nivel-4). Su potencial implica la necesidad de establecer un circuito de excursión que cubra esos sitios turísticos.
- La encuesta de aeropuerto realizada por el Equipo de estudio JICA muestra que Cancún es el destino que más frecuentemente se combina con los itinerarios de excursión que van de un día a Chichen Itzá hasta dos semanas en un viaje multinacional que cubre la totalidad del Mundo Maya.
- La promoción del Circuito Mundo Maya se encuentra dentro de la política nacional.
- Considerando el elevado potencial turístico del Circuito Mundo Maya y del Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya, la Alternativa-2 es un escenario modesto que no alcanza a aprovechar las oportunidades turísticas de la región. Por lo tanto, el mejor escenario para la región turística de Cancún es la Alternativa-3. Cancún sin embargo, requiere medidas para solventar el centro de playa existente de los problemas urbanos y del medio ambiente.

### 5.3. Estrategia de la región turística de Cancún

#### 5.3.1. Estrategias de desarrollo y promoción

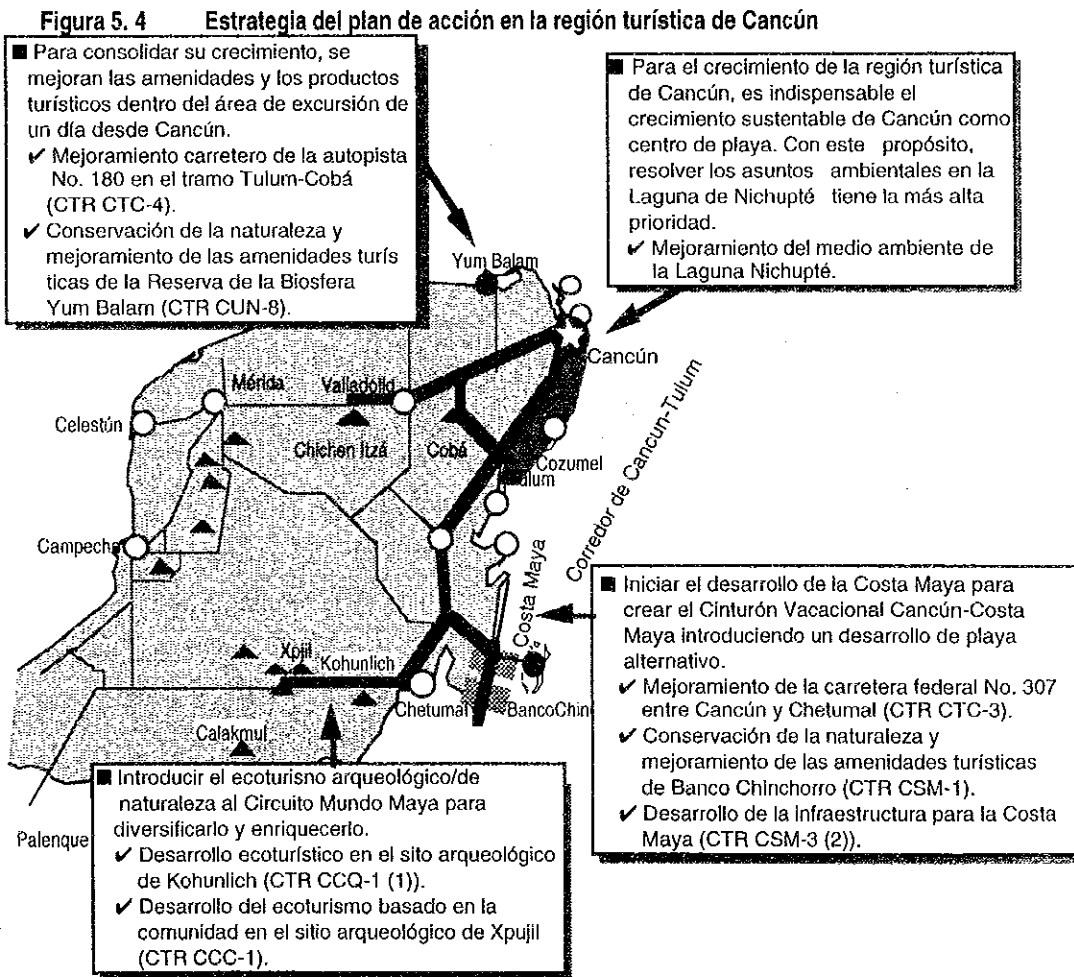
En tanto que Cancún está llegando a su etapa de madurez, su estrategia para el siguiente siglo debería tomar dos caminos : mantener la alta imagen de Cancún por un lado y por otro, crear el Cinturón vacacional Cancún-Costa Maya para distribuir a los buscadores de sol hacia un área más amplia haciendo del corredor la base para explorar el Circuito Mundo Maya.

La excelente imagen de Cancún es un pre-requisito para la estrategia de esta región turística. En este sentido, es importante resolver los problemas urbanos y ambientales y tomar medidas para revitalizar la envejecida zona hotelera de Cancún. Es necesario introducir un tipo alternativo de desarrollo de playa en el Cinturón vacacional Cancún - Costa y el ecoturismo en el Circuito Mundo Maya, que diversifique los mercados turísticos para el crecimiento sostenible en la región.

#### (1) Estrategia del plan de acción para el 2002

En la etapa del plan de acción, la solución al problema del tema medio ambiental en la Laguna Nichupté tiene la más alta prioridad para mantener el crecimiento de región turística de Cancún.

Por otro lado, Cancún debería mejorar la red y los productos turísticos dentro del área de excursión de un día ; preparar la infraestructura para desarrollar la Costa Maya e introducir el ecoturismo en el Circuito Mundo Maya tal y como se describe en la Figura 5. 4.



Fuente: Equipo de estudio JICA.

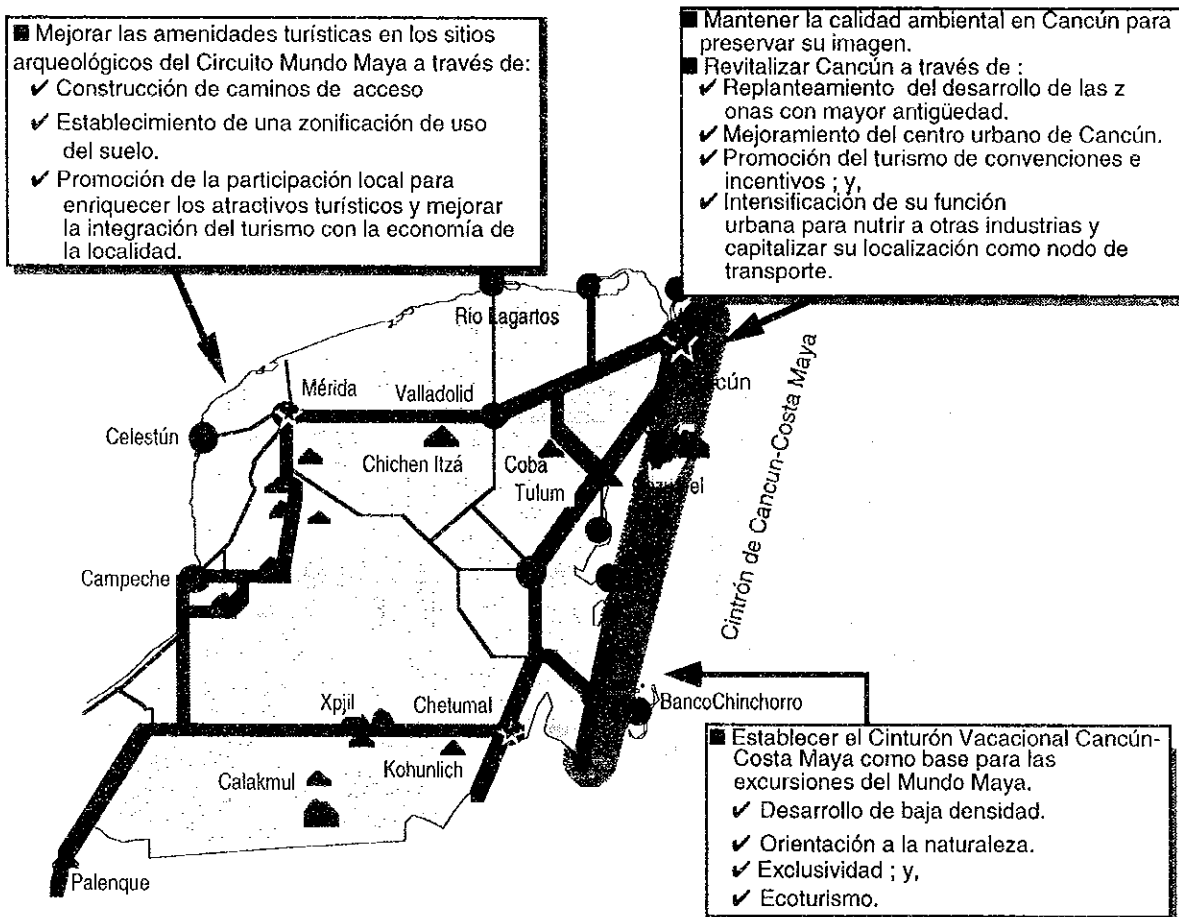
## (2) Estrategia de largo plazo para el año 2010

Para el año meta del 2010, la región turística de Cancún debería desarrollar la Costa Maya como otro centro de playa y formular el Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya. El cinturón vacacional debería incluir diversos tipos de desarrollo de playa, desde hoteles de gran altura en la zona hotelera de Cancún, hasta un exclusivo alojamiento de tipo ecológico en Sian Ka'an, captando así diferentes tipos de visitantes.

La comunidad basada en el ecoturismo combinado con el turismo arqueológico debería hacer florecer a diversos sitios a lo largo del Circuito Mundo Maya. El Banco Chinchorro debería introducirse como otro destino de buceo, comparable a Cozumel.

A pesar de la política de expansión de la región turística, la revitalización de Cancún es otro elemento de importancia. El turismo de convenciones e incentivos debería ser una meta relevante de Cancún. Esta ciudad debería aumentar su función urbana hasta convertirse en un nodo de transportación y de comunicaciones como se observa en Miami en los EUA. La Figura 5. 5 detalla la estrategia de largo plazo.

Figura 5. 5 La estrategia de largo plazo en la región turística de Cancún



Fuente: Equipo de estudio JICA .

### 5.3.2. Estructura espacial de turismo

La estructura espacial propuesta para la región turística de Cancún en el año meta del 2010 se muestra en detalle de la Figura 5. 6 a la Figura 5. 9.

Figura 5.6 Estructura espacial de la región turística de Cancún (Nivel 4)

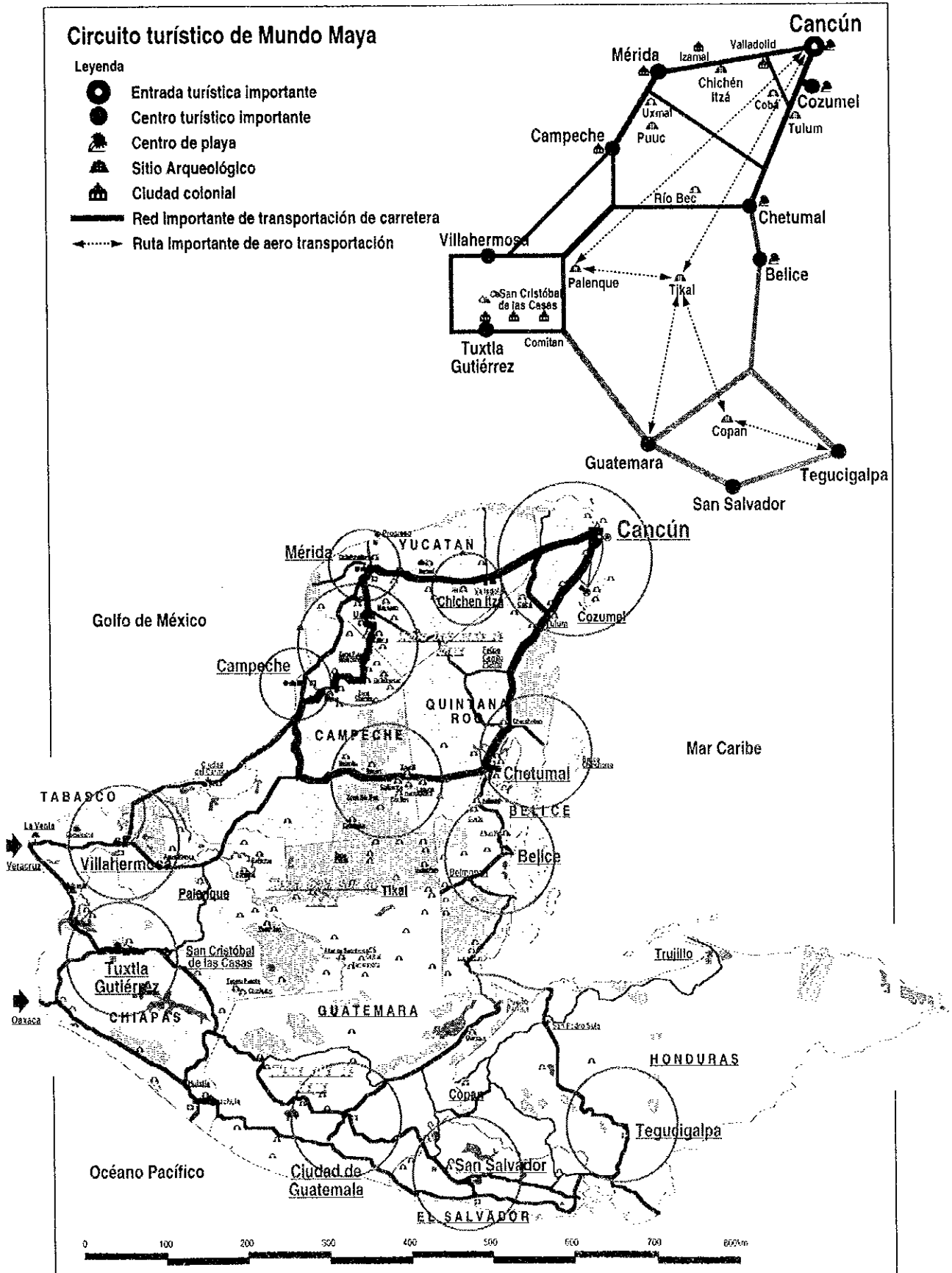


Figura 5.7 Estructura espacial de la región turística de Cancún (Nivel 3)

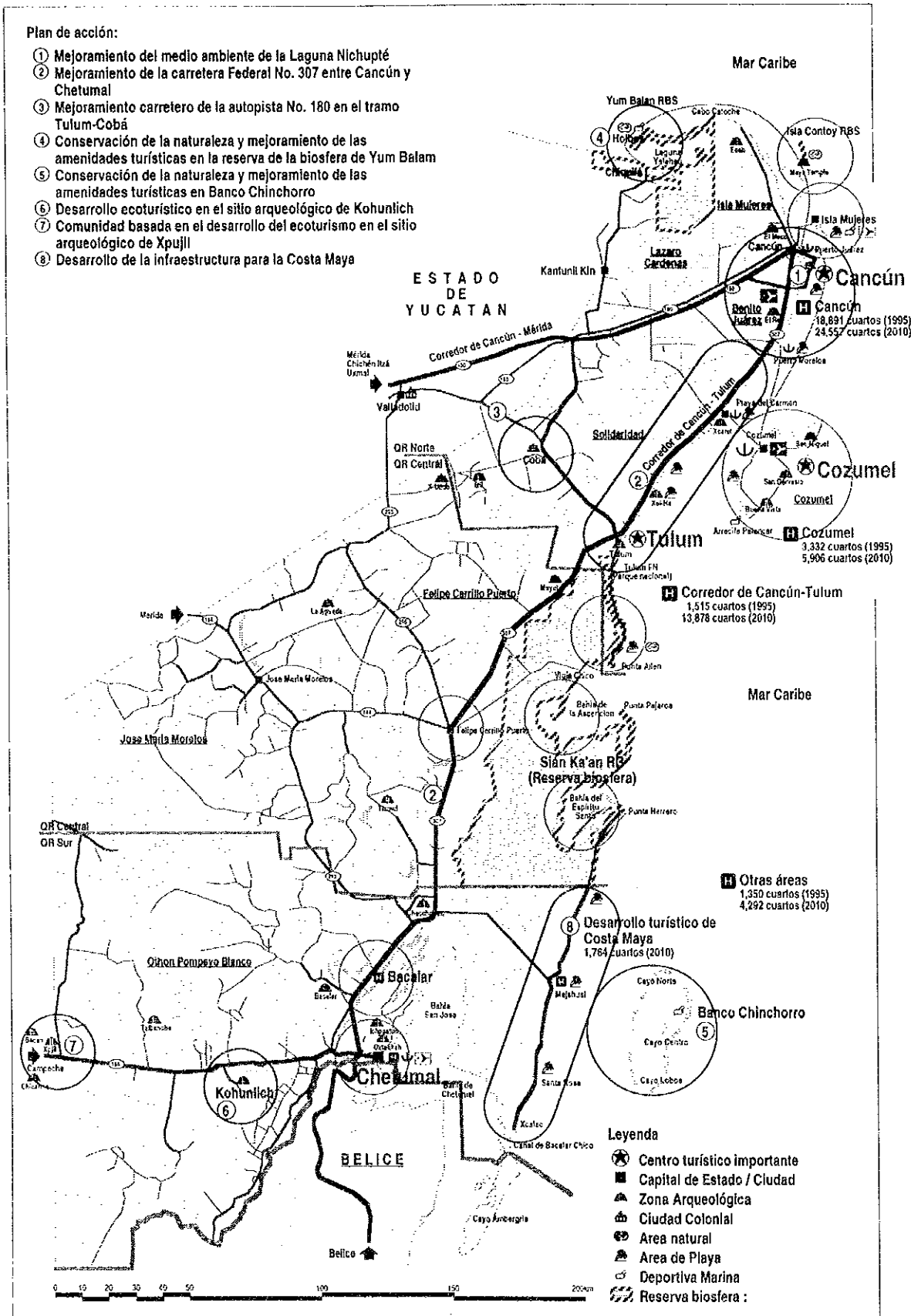


Figura 5.8 Estructura espacial de la región turística de Cancún (Nivel 2)

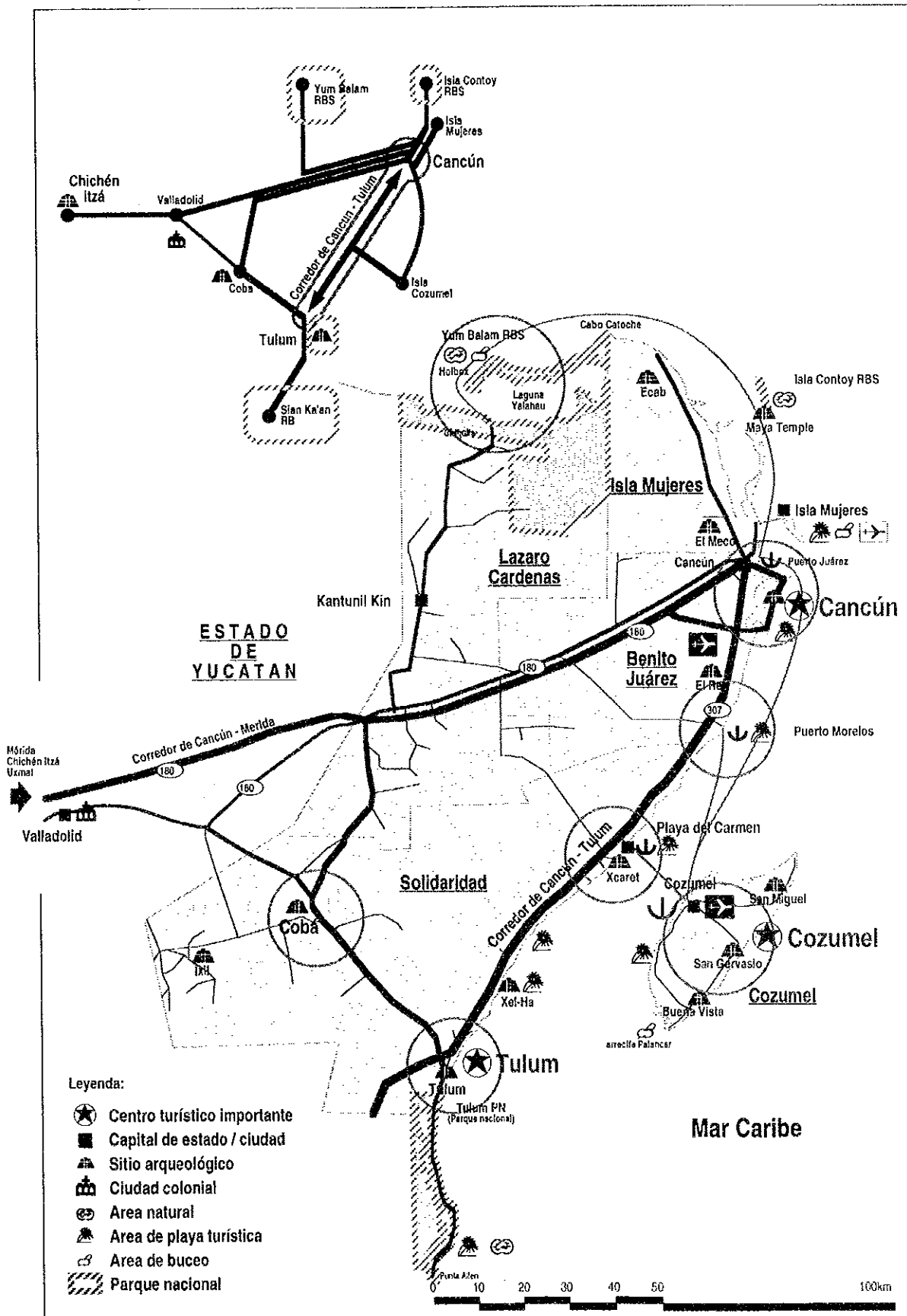
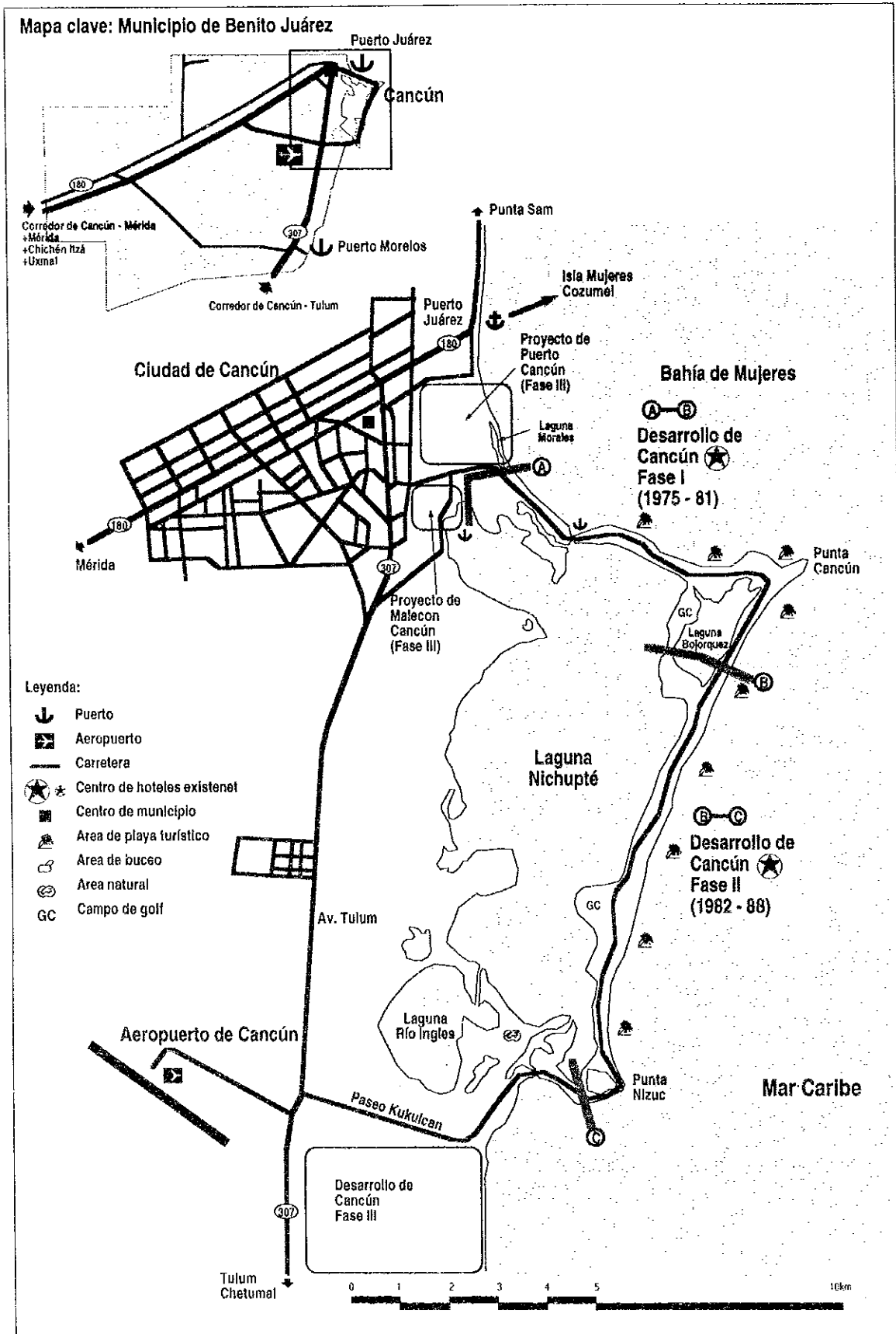


Figura 5.9 Estructura espacial de la región turística de Cancún (Nivel 1)





---

### 5.3.3. Directrices de mercadotecnia

#### (1) Imágenes turísticas de la región de Cancún

De conformidad con la estrategia, la región turística de Cancún debería crear para la publicidad las siguientes imágenes turísticas:

- Ser el puerto de entrada para el Mundo Maya ;
- Ser un destino con la combinación ideal de playas coralinas y exóticas culturas prehispánicas ; y,
- Tener una selva tropical lluviosa.

La cultura Maya es más importante para el mercado de larga distancia que para el de corta distancia. La imagen de selva lluviosa tropical será crecientemente importante en la medida en la que el ecoturismo se popularice.

#### (2) Mercados meta de la región turística de Cancún

La región turística de Cancún tiene los siguientes mercados meta potenciales que puede aprovechar :

- Turismo cultural que se encuentra interesado en la arqueología y en la cultura indígena pero que prefiere tomar un descanso y relajarse después del recorrido por el Mundo Maya ;
- Personas que están interesadas en el buceo y en el escenario submarino ;
- Turistas de fin de semana largo de la porción sureste de los EUA ; y,
- Mercado de convenciones e incentivos.

Como se especifica en la estrategia de la región turística, el mercado de larga distancia tendrá una importancia relevante en la región turística de Cancún.

#### (3) Directrices para el desarrollo de productos turísticos

Para ejecutar la estrategia de la región turística de Cancún, el Equipo de estudio JICA propone los siguientes productos turísticos.

##### a. Turismo arqueológico

El turismo arqueológico es el más importante producto turístico para la región de Cancún jugando un rol similar al que juega la naturaleza y la vida silvestre en el turismo de la región de Los Cabos y también similar al que juegan los aspectos culturales mexicanos en la región de Puerto Vallarta.

Los productos primarios son el circuito Mundo Maya, que el equipo de estudio evalúa como uno de los mejores circuitos turísticos del mundo. El circuito se enfoca principalmente en las ruinas Mayas y en la cultura Maya existente pero también combina el atractivo de la naturaleza en la región. Este circuito es adecuado para todos los segmentos del mercado pero tiene una importancia relevante en el mercado de larga distancia.

También se proponen algunas rutas adicionales de viaje para recorridos de un día y para aquellos que tienen un itinerario de viaje corto, esto es la ruta Cancún - Tulúm - Cobá - Chichen Itzá y la ruta Puuc al sur de Mérida. Kohunnlich, X'pujil y Calakmul, son las áreas donde el turismo arqueológico puede ser combinado con el ecoturismo.

El atractivo de este circuito no se limita sólo a las ruinas, sino a la combinación de éstas con la selva tropical circundante y los poblados indígenas. Por ello, los proyectos propuestos para el mejoramiento de los sitios arqueológicos, requieren llevar a cabo cuidadosos esfuerzos de conservación de estos otros elementos.

---

## **b. Turismo cultural mexicano**

Existen diferentes poblados que mantienen su herencia colonial, como es el caso de Mérida, Campeche y Valladolid. Ellos también pueden ser atractivos complementarios y punto de escala a lo largo del Circuito Mundo Maya. Algunas medidas similares a las de los circuitos de las ciudades mexicanas, aplicarían para mejorar la atractividad de los poblados, como la promoción de la reconversión de edificios de estilo tradicional, en alojamiento e instalaciones de tipo turístico. También se necesitaría la instalación de señalización y centros informativos, la introducción de áreas peatonales y la construcción de estacionamientos subterráneos para la mejor presentación de los sitios históricos.

## **c. Turismo de interés general en la naturaleza y vida silvestre**

Entre los principales atractivos se encuentran excursiones en barco por el Caribe como los que se tienen para la Isla Contoy, los arrecifes coralinos en Cozumel y los viajes para observar aves (el flamenco en particular) en lagunas tales como Río Lagartos, Celestún, Yum Balam y Sian Ka'an.

El turismo arqueológico también tiene un elemento de turismo de la naturaleza como en el caso de la visita a las ruinas menos exploradas en lugares remotos.

## **d. Ecoturismo**

Aunque la distinción precisa con otros segmentos del mercado es difícil, los productos turísticos deberían ser desarrollados fundamentalmente con la participación local como se comentó en esta sección. Los productos más importantes basados en el concepto de ecoturismo, serían los proyectos para caminatas arqueológicas en la selva tropical. Los proyectos deberían incluir tanto la capacitación de los guías locales, la construcción de alojamiento basado en tecnología y recursos locales y algunas mejoras en los senderos.

Adicionalmente, para distribuir los beneficios del turismo entre un más amplio rango de gente, se propone la promoción de la producción y venta de las artesanías. Pudiera ser combinado con visitas a los poblados indígenas que producen estos artículos si se hacen las suficientes consideraciones sociales.

## **e. Turismo de cruceros**

Cozumel y Playa del Carmen son los puertos preferidos por los cruceros del Caribe provenientes mayormente de Miami. Además del mejoramiento de las facilidades portuarias, la promoción de un paquete "crucero y playa" podría ayudar a incrementar el beneficio económico local.

## **f. Turismo en centros de playa**

La expansión de la zona hotelera se propone en Cancún, el corredor Cancún - Tulúm y la Costa Maya. Una de las más importantes consideraciones es crear áreas vacacionales que sean diferentes de la zona hotelera de Cancún, más específicamente desarrollo de baja altura y baja densidad. El desarrollo del corredor Cancún - Tulúm tiene una especial importancia para realizar el concepto alternativo, considerando su enorme escala de desarrollo. El área de la Costa Maya y algunas áreas en la reserva de Sian Ka'an, son sitios para un desarrollo de playa con estilo propio para los eco-alojamientos.

## **g. Actividades**

Existen diversas oportunidades para actividades deportivas en la región turística de Cancún. La más importante sería el buceo en Cozumel y en el Banco Chinchorro. Esta actividad podría atraer visitantes aún del mercado de larga distancia. El Chinchorro se ha propuesto como un nuevo destino de buceo para reducir la saturación en Cozumel.

---

#### **h. Parque temático**

Para diversificar los atractivos en Cancún, se propone un "Poblado Maya" y un complejo de parque de diversiones.

El "Poblado Maya" es un museo vivo al aire libre que exhibe y reproduce la historia Maya y su vida cotidiana, siendo representado por actores y actrices locales. Tiene dos objetivos. Uno refiere el punto de vista de la comercialización donde se proporciona a los visitantes el conocimiento de la cultura Maya. El otro objetivo tiene un punto de vista social, donde se pretende proteger a los poblados indígenas del turismo masivo.

El complejo de parque de diversiones está compuesto por un parque acuático, acuario y un jardín botánico. Tiene como meta primaria el mercado familiar, tanto nacional como internacional.

#### **i. Turismo de convenciones e incentivos**

De los tres destinos considerados, Cancún es el ejemplo del turismo de convenciones e incentivos de mayor éxito. Ha sido enriquecido posteriormente por el proyecto de mejoramiento del centro de convenciones así como por la respectiva oficina de convenciones.

**Tabla 5. 4 Productos y áreas turísticas en la región de Cancún**

	Cancún	Cozumel Island	Corredor Cancún - Tulum	Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an	Costa Maya	Chetumal/ Bacalar/ Calderitas	Corredor Chetumal - Campeche	Corredor Mérida - Campeche	Corredor Mérida - Cancún
Turismo arqueológico		Ruinas Mayas en Cozumel	Ruinas Mayas en Tulum etc.	Ruinas Mayas			Ruinas de Kohunlich y Xpujil	Ruinas en el área Puuc	Chichén Itza
Turismo cultural mexicano	Excursiones	Circuito Mundo Maya					Ruinas Mayas y caminatas por la selva	Ruinas Mayas y caminatas por la selva	
	Poblados y villas añicas			Poblado maya de Felipe Carrillo Puerto		Fuerte y poblado de Bacalar	Ciudad histórica de Campeche	Ciudad histórica de Mérida	Ciudad histórica de Valladolid
	Complejo de la industria turística local			Cooperativa de venta de artesanía	Cooperativa de venta de artesanía		Cooperativa de venta de artesanía	Productos de henequén	
	Alojamiento alternativo						Reconversión de antiguas casas en alojamiento turístico	Reconversión de antiguas casas en alojamiento turístico	Reconversión de antiguas casas en alojamiento turístico
	Museos de cultura regional	-	-	-	-	-	-	-	-
Turismo de naturaleza y vida silvestre	Excursiones	-	-	-	-	-	-	-	-
	Excursiones a la naturaleza	Crucero a los manglares y observación de aves en la Isla Holbox Viajes en bote a Holbox/ Contoy		Viajes de observación a la tortuga	Ecoturismo en la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an	Arrecifes de coral en Banco Chinchorro		Crucero a los manglares y observación de aves en Celestún	Crucero a los manglares y observación de aves en Río
	Museo local	-	-	-	-	-	-	-	-
	Alojamiento alternativo			Casitas ecológicas	Casitas ecológicas		Casitas ecológicas	Casitas ecológicas	
Turismo de cruceros		Cruceros por el Caribe	Cruceros por el Caribe						
Turismo vacacional	Cancún como centro de playa  Isla Mujeres	Cozumel como centro de playa	Corredor Tulum como centro de playa	Sian Ka'an	Costa Maya como centro de playa	Chetumal como centro de playa			
Actividades	Golf Buceo	Buceo	Buceo Golf		Buceo Golf				

Fuente : Equipo de estudio JICA

---

#### **(4) Directrices por segmento de mercado geográfico**

Los productos turísticos en la región de Cancún son bastante competitivos en el mercado internacional, por lo tanto, el mercado de larga distancia tiene una importancia relevante en la estrategia de mercadotecnia. El turismo arqueológico combinado con el ecoturismo será el más importante “valor agregado” para los centros turísticos de playa de esta región.

##### **a. Mercado nacional**

La tasa de crecimiento de la llegada de visitantes nacionales a Cancún ha estado más alta que la de los visitantes internacionales durante los últimos 5 años. Suponiendo que el antecedente de Acapulco pudiera aplicar a Cancún, el mercado nacional sería crecientemente importante en particular para los hoteles antiguos y por lo tanto, menos caros de la Fase I de desarrollo.

Cancún es visto en el mercado nacional como un destino exclusivo que pudiera aprovechar para atraer un mayor número de visitantes nacionales. Como en el caso de Los Cabos, la introducción de tarifas aéreas con descuento en paquetes de viaje baratos, durante la temporada baja y los fines de semana, disminuirían la fluctuación de la demanda turística y contribuiría a incrementar las llegadas de nacionales a Cancún.

Valdría la pena considerar la introducción de descuentos en la cuota de entrada de los sitios arqueológicos para los visitantes nacionales, en tanto es bastante alta para el promedio de los mexicanos.

##### **b. Mercado norteamericano**

Las actividades deportivas y de playa continuarán siendo los productos turísticos más importantes para el mercado.

En tanto Cancún se ha vuelto excesivamente popular para el mercado, el mantenimiento de una imagen favorable es un asunto de la más alta relevancia. La introducción de un desarrollo vacacional exclusivo en el Cinturón Cancún - Costa Maya contribuiría a mantener la lealtad de los turistas del segmento superior del mercado en la región, mientras que la introducción de nuevas instalaciones turísticas en la zona hotelera de Cancún estimularía el mercado familiar.

El Circuito Mundo Maya puede rivalizar con Costa Rica, que es el destino líder del ecoturismo en el mercado norteamericano. Se puede lograr a través de diseños de recursos turísticos en el área para el ecoturismo y a través de la creación de una imagen de destino de ecoturístico, que se enfatice con las actividades promocionales que tienen como meta segmentos apropiados de mercado, más que la publicidad al público en general.

##### **c. Mercado latinoamericano**

La combinación de una excursión a sitios arqueológicos en el Circuito Mundo Maya y la estadía en una playa del Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya sería el producto turístico con mayores expectativas.

El mercado, en particular el brasileño, a menudo combina Cancún con Florida viendo a Cancún como parte de su viaje a los EUA. La colaboración con Florida merece consideración para incrementar los visitantes a Cancún en el corto plazo. La región turística de Cancún sin embargo, debería incrementar en el largo plazo la conciencia del Circuito Mundo Maya para extender la duración de la estadía en México.

##### **d. Mercado europeo**

La combinación de una excursión a sitios arqueológicos en el Circuito Mundo Maya y la estadía en una playa del Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya sería el producto turístico con mayores expectativas.

---

Las encuestas realizadas por el Equipo de estudio JICA revelaron que el mercado no está muy contento con los hoteles de gran altura que son los que se encuentran en la zona hotelera de Cancún, por lo cual, para desarrollar este mercado se recomienda enfáticamente un desarrollo de playa más orientado a la naturaleza. Como entre el mercado de EUA, el ecoturismo tendría expectativas entre el mercado europeo. Se deben hacer esfuerzos para incorporar productos ecoturísticos en el itinerario de excursiones del Circuito Mundo Maya.

**e. Mercado asiático**

Existen dos tipos de itinerarios de viaje en el mercado : uno es la combinación de Cancún con unas cuantas ciudades en EUA, como Miami, Orlando y Nueva York, y el otro es realizar una excursión a los sitios arqueológicos, visitando la ciudad de México, Oaxaca y parte del Circuito Mundo Maya. El primero, es popular entre la generación joven y a menudo se elige para los viajes de luna de miel y el último es popular entre los turistas motivados culturalmente que en general tienen más de 40 años.

Si bien la popularidad de Cancún se ha incrementado en el mercado, la conciencia de los productos turísticos mexicanos que pueden ser combinados con Cancún es todavía muy deficiente. Aunque la colaboración con Florida funcionaría bien para atraer en el corto plazo a visitantes hacia Cancún, el Circuito Mundo Maya debería enfatizarse más a través de actividades de promoción turística que extendiera la duración de la estadía en México, en la perspectiva de largo plazo.

La Tabla 5. 5 resume las expectativas de los productos turísticos en la región de Cancún por segmento de mercado geográfico.

**Tabla 5. 5 Expectativas de los productos turísticos por segmento de mercado regional**

		Nacional	Norteamérica	Latinoamérica	Europa	Asia
Turismo arqueológico		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Turismo cultural	Excursiones	○	○	○	○	○
	Poblados y aldeas singulares	○	○	○	○	○
	Complejo industrial turístico local		○		○	○
	Alojamiento alternativo		○		○	○
	Museo regional de la cultura	-	-	-	-	-
Naturaleza y vida silvestre	Excursión a sitios naturales	-	-	-	-	-
	Excursión a la naturaleza	○	○	○	○	○
	Museo ecológico	-	-	-	-	-
	Alojamiento alternativo	○	○	○	○	○
Turismo de cruceros		○	⊗	⊗	⊗	○
Turismo vacacional de playa		⊗	⊗	⊗	⊗	⊗
Actividades		⊗	⊗	○	○	○
Parque Temático		⊗	⊗	○	○	○
Convenciones/Incentivos		⊗	⊗	○	○	○
Ecoturismo			○		○	○

Nota: ⊗ = muy efectivo, ○ = efectivo, blanco = no muy efectivo, - = no disponible

Fuente: Equipo de estudio JICA.

### 5.3.4. Marco del desarrollo

En la Tabla 5. 6 se muestra el marco del desarrollo de los visitantes (tanto nacionales como internacionales) y el número de cuartos de hotel requeridos en cada fase en esta región turística. Los cuartos de hotel refieren únicamente los hoteles con estrellas, no incluye los hoteles sin estrellas, condominios y otro tipo de alojamiento, como campamentos, parques para remolques y villas

Este marco se distribuye entre los Estados a partir del que se realizó a nivel nacional y que se describe en el Volumen 2.

**Tabla 5. 6 Marco de desarrollo en la región turística de Cancún**

Destinos Turísticos	Llegadas a hotel (en miles)										Cuartos de hotel				
	Nacionales					Internacionales									
	1995	2000	2002	2005	2010	1995	2000	2002	2005	2010	1995	2000	2002	2005	2010
Cancún	489	546	576	621	734	1,666	1,788	1,845	1,929	2,148	18,891	20,150	20,838	21,870	24,557
	1.00	1.12	1.18	1.27	1.50	1.00	1.07	1.11	1.16	1.29	1.00	1.07	1.10	1.16	1.30
Cozumel	67	80	86	97	123	243	297	326	370	480	3,332	3,882	4,206	4,693	5,906
	1.00	1.19	1.29	1.45	1.84	1.00	1.22	1.34	1.52	1.97	1.00	1.17	1.26	1.41	1.77
Corredor Tulum	7	62	95	143	263	108	358	503	719	1,259	1,515	4,083	5,637	7,968	13,878
	1.00	8.90	13.51	20.42	37.59	1.00	3.31	4.65	6.65	11.64	1.00	2.69	3.72	5.26	9.16
Costa Maya	n.a.	16	19	25	43	n.a.	49	61	80	147	10	543	694	920	1,764
	n.a.	1.00	1.22	1.54	2.69	n.a.	1.00	1.26	1.64	3.02	1.00	54.30	69.36	91.95	176.35
Otros	n.a.	39	61	93	161	n.a.	78	112	163	254	1,350	1,782	2,246	2,942	4,292
	n.a.	1.00	1.54	2.35	4.10	n.a.	1.00	1.44	2.10	3.26	1.00	1.32	1.66	2.18	3.18
Total del Estado de Quintana Roo	589	744	837	977	1,324	2,113	2,570	2,847	3,262	4,286	25,098	30,440	33,620	38,392	50,397
	n.a.	1.00	1.13	1.31	1.78	n.a.	1.00	1.11	1.27	1.67	1.00	1.21	1.34	1.53	2.01

Fuente: SECTUR, Estado de Jalisco, Equipo de estudio JICA



---

## **5.4. Desarrollo turístico y planes de promoción**

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

### **5.4.1. Política y administración turística**

Esta sección propone programas institucionales y organizacionales necesarios para apoyar y ejecutar la estrategia de la región turística.

#### **(1) Introducción de lineamientos de desarrollo y promoción de un desarrollo orientado hacia la naturaleza en el Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya**

El Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya debería ser desarrollado como un área de playa de menor densidad, orientado a la naturaleza y físicamente discreto, contrastando con la zona hotelera de Cancún. 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 región turística de Cancún**

La estrategia de la región turística de Cancún subraya la importancia de la atracción del mercado de larga distancia. En tanto éstos generalmente viajan a un área más amplia que el Estado, la región turística debe cubrir el área de un circuito de excursión de una semana. Por ello, es necesario establecer un sistema de administración turística que cubra la totalidad de la región con la parte mexicana del Circuito Mundo Maya.

Para la promoción del mercado internacional de larga distancia, las organizaciones relacionadas en Quintana Roo, incluyendo a Cancún, deben implementar actividades promocionales conjuntas con los Estados vecinos, combinando en áreas más amplias los productos turísticos disponibles. La región cubierta por esta promoción incluiría la parte norte de la Península que incluye a Campeche y Yucatán. Con el propósito de implementar las actividades necesarias, las organizaciones turísticas relacionadas en esos Estados, deberían establecer una asociación para la promoción turística cuyos miembros pudieran ser el municipio, el Estado, el Fondo Mixto y el sector privado involucrado.

##### **a. Organo de coordinación interestatal para la administración turística**

Es necesario establecer una organización para la coordinación de la administración turística en la región de Cancún, que la transforme en un destino turístico único e integrado.

##### **b. Sistema de coordinación interestatal para la promoción turística**

SECTUR debería tomar la iniciativa para establecer una organización de coordinación entre los Fondos Mixtos de la región turística que facilitara una promoción efectiva en el mercado de larga distancia.

#### **(3) Cooperación multinacional**

En tanto el Mundo Maya abarca a México y los países vecinos de Guatemala, El Salvador, Honduras y Belice, se tiene la necesidad de establecer un sistema que facilite la cooperación entre estos países para la promoción y el desarrollo turístico.

Los visitantes de las áreas de larga distancia, a menudo combinan Cancún con Florida; las compras en Miami y los parques temáticos en Orlando. Pudiera ser posible lanzar una campaña conjunta de dos destinos.

#### **(4) Encuesta de visitantes en el aeropuerto**

La organización propuesta para la promoción de la coordinación turística, debe realizar encuestas periódicas a 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 turística. La encuesta tiene por objeto tener información básica para la mercadotecnia y la planeación turística, que permita mejorar los niveles de servicio, en particular el de los hoteles y aeropuertos, así como evaluar la efectividad de la promoción turística.

**(5) Sistema de asistencia financiera para las EMPs turísticas**

Se recomienda establecer en la región turística de Cancún una organización responsable del financiamiento y apoyo institucional de las EMPs turísticas para fomentar la participación local. Esa organización no sólo ayudaría para las EMPs en la obtención de apoyo financiero con FONATUR sino, si fuera posible, debería tener sus propios recursos para auxiliar directamente a las EMPs incluyendo a las empresas de ecoturismo.

**(6) Sistema de capacitación para el ecoturismo**

Existen muchos sitios naturales como Celestún, Río Lagartos, Isla Holbox, Sian Ka'an y Banco Chinchorro que son adecuados para el ecoturismo. Debería introducirse por el respectivo gobierno estatal en la región un sistema de capacitación que extienda el concepto y el conocimiento del ecoturismo. El Estado de Campeche cuenta con ese sistema y otros Estados deberían introducirlo.

En principio la capacitación, debería proporcionarse a los residentes que viven cerca de los sitios naturales y arqueológicos, para incrementar el beneficio local derivado del turismo.

**(7) Establecimiento de una oficina de convenciones**

Aunque el departamento de turismo de Quintana Roo tiene una sección para promover el turismo de convenciones, debe establecerse en Cancún una oficina de convenciones específica para aumentar la función de promoción de turismo de convenciones e incentivos.

La oficina de convenciones debería ser una inversión conjunta del sector público y privado y podría operar sobre la base de un sistema de membresías. Los miembros deberían ser el municipio, el gobierno estatal y las empresas del sector privado que se benefician de las convenciones, seminarios y viajes de incentivo, tales como la industria de viajes, las empresas de transporte, las agencias de publicidad y las imprentas.

**5.4.2. Recomendaciones para mejorar los servicios de recepción**

Para una efectiva y eficiente promoción en la región turística, se requieren mejorar los siguientes aspectos de los servicios de recepción.

**(1) Mejoramiento de los centros de información turística**

Aunque en esta región turística existen muchos centros de información operados por los gobiernos locales y estatales, no se ofrece información de áreas que se encuentran fuera de su jurisdicción. Se recomienda que estos centros de información turística intercambien información de cada una para proporcionarla en otras áreas de la región turística. La coordinación entre Estados y municipios es necesaria para tener oficinas turísticas "bien conectadas".

**(2) Mejoramiento de servicios hoteleros en Cancún**

El Equipo de estudio JICA encontró los siguientes problemas en los servicios de Cancún:

- Lentos procedimientos de registro entrada y salida en la recepción ;
- Deficiente mantenimiento en las instalaciones del hotel ; y,
- Servicios de lavandería poco confiables.

Estos problemas se suponen que provienen de una deficiente administración hotelera y de la carencia de una capacitación apropiada de los empleados del hotel.

---

Es necesario realizar encuestas periódicas de satisfacción del cliente para retroalimentar a los hoteleros con esas opiniones que les permitan realizar lo necesario para mejorar los servicios.

Las medidas para mejorar el sistema de capacitación turística, se comentan en el Volumen 2, referido a la estrategia nacional.

**(3) Ausencia de señalización y de tableros interpretativos en los sitios turísticos**

Muchos sitios arqueológicos y naturales carecen de señalización y de tableros de interpretación, tanto para los visitantes nacionales como para los internacionales. Por ejemplo en las ruinas de Chicaná, Xpujil y Edzná no se tiene señalamiento de entrada. La señalización y los tableros de interpretación deben instalarse en todos los sitios naturales y arqueológicos, escritos al menos en español e inglés.

Además y exceptuando a Chichen Itzá, muchas ruinas en esta región no cuentan con un museo de sitio. Este tipo de museos debe construirse en los principales sitios arqueológicos para una mejor apreciación de los productos turísticos.

**(4) Insuficiente sistema de transporte público para los viajeros FIT**

El transporte público entre los sitios arqueológicos y las ciudades que son puertos principales de entrada como Cancún, Mérida, Campeche y Chetumal es deficiente y necesita mejoramiento. Además, la información sobre el transporte público regional se encuentra deficientemente proporcionada. Estos asuntos deberían resolverse para el crecimiento turístico en esta región.

**5.4.3. Plan de promoción turística**

De acuerdo con la estrategia de la región turística, en Cancún debería ponerse mayor atención al mercado de larga distancia.

La Tabla 5. 7 resume las medidas recomendadas de promoción de venta para los productos turísticos en la región. Los productos turísticos clave se enfatizan con el sombreado y están basados en la estrategia de desarrollo regional. La sección siguiente añade algunas consideraciones de la promoción turística para completar la Tabla.

Campaña especial “Año de visita del Mundo Maya”

Además de las actividades enlistadas en la Tabla, se recomienda realizar el “Año de Visita Mundo Maya” con un intervalo de 5 años en cooperación con los Estados involucrados, los municipios, el Fondo Mixto y las empresas del sector privado.

Promoción turística multinacional

En cuanto que Mundo Maya cubre los territorios de México, Guatemala, El Salvador, Honduras, y Belice, la coordinación de esos países sería importante para realizar las actividades de promoción turística.

La Tabla 5. 8 muestra las especificaciones de las respectivas actividades turísticas promocionales, basadas en la Tabla 5. 7.

Tabla 5.7 Productos turísticos y medidas apropiadas de promoción de venta

Recursos y Productos Turísticos	Turismo arqueológico	Turismo cultural mexicano					Turismo de naturaleza y vida silvestre				Turismo de cruceros	Turismo vacacional de playa	Actividades	Parque temático	Convenciones/Incentivos	Ecoturismo
		Excursiones	Poblados y aldeas singulares	Complejo turístico industrial local	Alojamiento alternativo	Museos regionales de cultura	Excursiones	Excursiones a la naturaleza	Museo ecológico	Alojamiento alternativo						
<b>Método de Promoción</b>																
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	⊗		○	⊗		---	---	○	---		○	⊗	⊗	○		○

Nota: ⊗ = muy efectivo ;  
 ○ = efectivo ;  
 blanco = no efectivo ;  
 --- = producto turístico no disponible.  
 Fuente: Equipo de estudio JICA

**Tabla 5. 8 Especificaciones de los proyectos de promoción para la región turística de Cancún**

Nombre del Proyecto	Descripción detallada	Mercados Meta	Intervalos
<b>Producción de herramienta promocional</b>			
Folleto con orientación a imagen	Versiones en 5 idiomas /total 150,000 copias por tiraje.	Casi todos los mercados	Cada 2 años
folleto con orientación informativa	Versiones en 5 idiomas /total 150,000 copias por tiraje.	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Carteles	3 clases/20,000 copias cada uno	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Mapas	Incl. mapa de la ciudad/Español : 60,000 copias por tiraje, Inglés: 240,000 copias	Casi todos los mercados	Cada 2 años
Manual de viajes para Convenciones e incentivos	Español-Inglés/15,000 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
<b>Publicidad</b>			
TV	3 lugares en México y 3 en Norteamérica.	Norteamérica y nacional	60 veces al año
Radio	5 lugares en México y 3 en Norteamérica.	Norteamérica y nacional	Diario excepto sáb. y dom.
Periodicos (1)	5 regiones de mercado	Nacional	30 veces al año
Periodicos (2)	3 lugares	Norteamérica	18 veces al año
Revistas (1)	5 medios	Nacional	20 veces al año
Revistas (2)	5 medios	Norteamérica	12 veces al año
<b>Actividades de RP</b>			
Cooperación con periodistas	Cargos de comunicación, etc.	Todos los mercados	Cada año
Viajes de familiarización		Todos los mercados	168 personas por año
Boletines de prensa		Todos los mercados	Cada año
Cooperación con personal de filmación		Todos los mercados	4 casos por año
<b>Acercamiento al sector</b>			
Seminario/Presentación	Incluyendo la participación en Misiones Turísticas organizadas SECTUR	Todos los mercados	25 veces al año
Viajes de familiarización a la industria		Internacional	120 personas al año
Eventos de la industria de viajes	Incluye la participación en Misiones Turísticas organizadas SECTUR	Todos los mercados	17 veces al año
Campaña conjunta		Todos los mercados	10 casos al año
Mercado de viajes	Organización del mercado de viajes	Todos los mercados	Cada año excepto
<b>Acercamiento a los consumidores</b>			
Semana de Viajes	3 lugares en norteamérica/ 2 lugares en Asia y Europa	Norteamérica, Europa y Asia	(Idem)
Acercamiento a grupos con intereses especiales	Cargos por comunicaciones y gastos de viaje	Norteamérica, Europa y Asia	Cada año
<b>Campañas y Eventos</b>			
Concurso de fotografía	Manejo de las fotos enviadas y compra de premio:	Todos los mercados	Cada año
<b>Programas Institucionales</b>			
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

Fuente: Equipo de estudio JICA.

#### 5.4.4. Recomendaciones para un turismo sustentable

##### (1) Desarrollo turístico, urbanización y contaminación en los destinos turísticos

##### a. Comparación de la realidad con lo planeado en el desarrollo del complejo del turístico de Cancún

El plan físico de desarrollo del complejo turístico de Cancún fue realizado e implementado por FONATUR. El plan de Cancún puso mucha atención al medio ambiente en el desarrollo del complejo turístico. El plan físico separó la zona para hoteles y para el poblado de apoyo, como se muestra en la Figura 5. 10. No sólo las carreteras, el abastecimiento de electricidad y agua fueron bien planeados, sino también las plantas para el tratamiento de las aguas negras. El plan también destinó una zona para el poblado de apoyo donde se asentarían las viviendas de los trabajadores y de sus familias y otras funciones urbanas.

Sin embargo, la realidad del complejo turístico de Cancún superó la escala y la rapidez de la construcción de hoteles y el incremento de la población que el plan originalmente previó. La zona hotelera fue construida en bancos de arena cercana a las lagunas. La construcción de la zona hotelera comenzó a mediados de los años 70s apoyando la tierra en los bancos de arena para elevar el nivel de la misma y expandir las áreas terrestres. La obstrucción del intercambio de agua entre el mar y la laguna, causa parcialmente el deterioro de la calidad del agua de la misma.

Aunque el poblado de apoyo fue construido de acuerdo al plan original, el plan subestimó el número de población urbana que soportaría y que sería atraída por la industria turística en los tiempos en que la zona hotelera estuviera completamente ocupada. Actualmente, la población de apoyo planeada tiende a estar en el centro de Cancún y las áreas urbanas se han extendido hacia el norte y oeste absorbiendo el incremento de la población.

Por otra parte, el plan original no consideró el crecimiento de las instalaciones turísticas en el centro de Cancún, las cuales actualmente tienen casi 2,000 cuartos de hotel y cerca de 1,500 suites turísticas. Adicionalmente, los restaurantes y las tiendas de recuerdos crecieron simultáneamente en el centro de la ciudad.

**Tabla 5. 9 Distribución de Hoteles y de la población en el Corredor Cancún y Tulum**

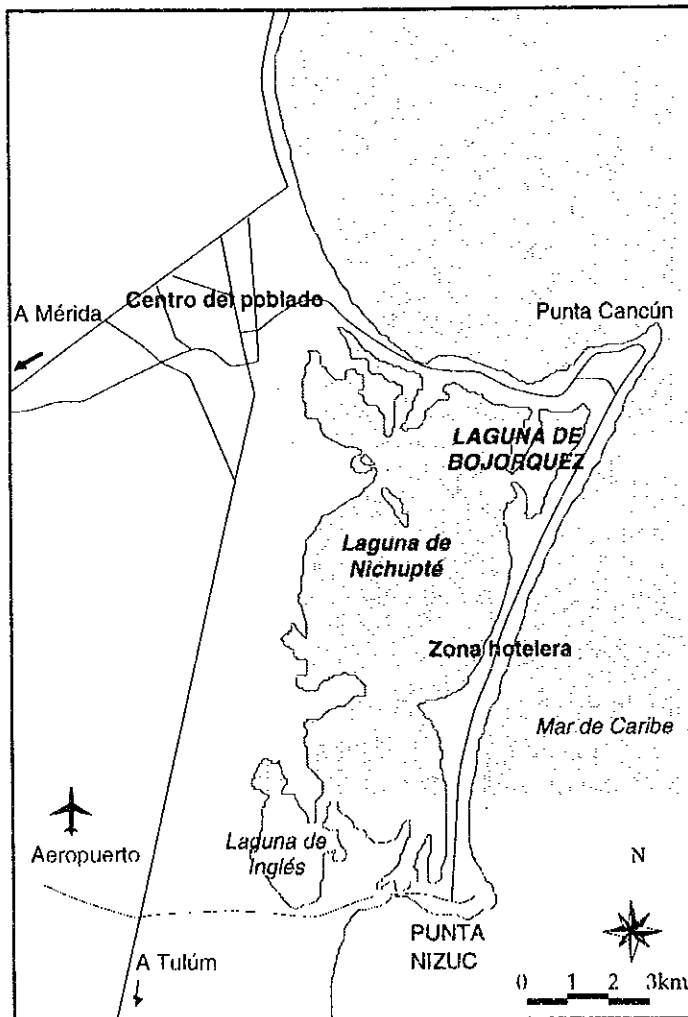
	No. de cuartos de Hotel *	Población **
Centro de Cancún	2,000	167,700 (310,000***)
Zona Hotelera de Cancún	19,240	-
Isla Mujeres	630	10,700
Isla Cozumel	3,900	33,900
Playa del Carmen	820	3,100

Fuente: \* Sistema Nacional de Información Turística al 25 de 1995 y diversas estimaciones.

\*\* INEGI Censo de Población de 1990.

\*\*\* Población del Municipio para 1994.

Figura 5. 10 Zona hotelera de Cancún y zona urbana



Fuente: Equipo de estudio JICA.

**b. Urbanización acelerada y necesidad de un sistema de drenaje en el área del centro de Cancún.**

La población urbana y las instalaciones turísticas en el área del centro requieren de servicios urbanos, como los de electricidad, agua, recolección de basura, sistema de drenaje, servicios médicos y escuelas. Separado de FONATUR desde la finalización de la construcción, el área de la población de apoyo ha sido administrada por el gobierno municipal. La ciudad de Cancún (Municipio de Benito Juárez) ha pasado por problemas financieros y administrativos para dar niveles adecuados de servicios públicos a la creciente población.

El rápido crecimiento de la población en años recientes fue asombroso. En 1990, Cancún (Municipio de Benito Juárez) tenía cerca de 180,000 Habitantes, pero en 1994 se incremento a 310,000. Actualmente las áreas urbanas se están expandiendo al norte y al sur. Los gobiernos locales han estado siempre a la zaga ante la creciente demanda por terrenos residenciales con servicios urbanos básicos como el abastecimiento del agua y el sistema de drenaje. La creciente población ha tenido dificultades para encontrar áreas de asentamientos con servicios urbanos adecuados.

Actualmente, existen 5 instalaciones para el tratamiento de las aguas negras que le dan servicio al área del centro de Cancún. Sin embargo, como se muestra el actual sistema para el tratamiento y recolección de las aguas negras cubre sólo una parte

del centro de Cancún y da servicio a una población de 114,000 habitantes (sólo el 35 % del total de la población urbana).

**Tabla 5. 10 Instalaciones para el tratamiento de las aguas negras en el área centro de Cancún**

Ubicación	Capacidad Instalada (litros por segundo)	Agua residual tratada (litros por segundo)	Eficiencia (%)
Caribe 2000	150	70	90
Laguna de oxidación	200	220	110
Paraiso	8	4	90
Corales	50	20	10
FOVISSSTE	2	No está operando	
Total	410	314	76

Fuente: Saneamiento Integral de Cancún, Q. Roo, CNA.

De acuerdo al estudio, la actual población urbana requiere el tratamiento de más de 1,000 litros/seg. de aguas negras, aunque la capacidad actual de esas plantas es de sólo 410 litros/seg. Esta situación causa problemas sanitarios en las áreas residenciales. Sin embargo, afortunadamente para la industria hotelera en Cancún pero desafortunadamente para la población local, el deterioro del medio ambiente de la vivienda no daña directamente las playas de la zona hotelera, dado que, como mencionamos anteriormente, la zona hotelera está claramente separada del centro urbano. Sin embargo, las aguas residuales no tratadas de la vivienda urbana contaminan la corriente subterránea que puede fluir hacia la laguna Nichupté, como será comentado en la siguiente sección.

**c. Plantas de tratamiento de las aguas negras en la zona hotelera de Cancún**

La zona hotelera de Cancún tiene tres plantas para el tratamiento de las aguas negras, que se supone tienen la suficiente capacidad para el drenaje de los hoteles. Sin embargo, la planta de tratamiento de aguas negras en Gucumatz tiene actualmente sólo la mitad de la capacidad debido al deficiente mantenimiento. De esta manera, parte del drenaje de Gucumatz es enviado a la planta en El Rey. Por otra parte, el agua negra tratada está diseñada para ser descargada en pozos por debajo de los 120 m sobre el nivel del mar. Sin embargo, en la actualidad la descarga de la tubería del drenaje tiene algunos problemas por permitir el escape de las aguas negras tratadas a sólo 80 m de profundidad del nivel del mar. Se considera que tal escape de agua va a las lagunas, en lugar de hacerlo al mar.

En tanto FONATUR ha estado muy ocupado con el desarrollo de terrenos y facilidades para los hoteles, no ha tenido buen cuidado de la operación y el mantenimiento de las plantas de tratamiento de aguas negras, las cuales están técnicamente operadas por una compañía subsidiaria de FONATUR. Actualmente la planta Gucumatz se encuentra en reparación para que sea utilizada a toda su capacidad instalada.

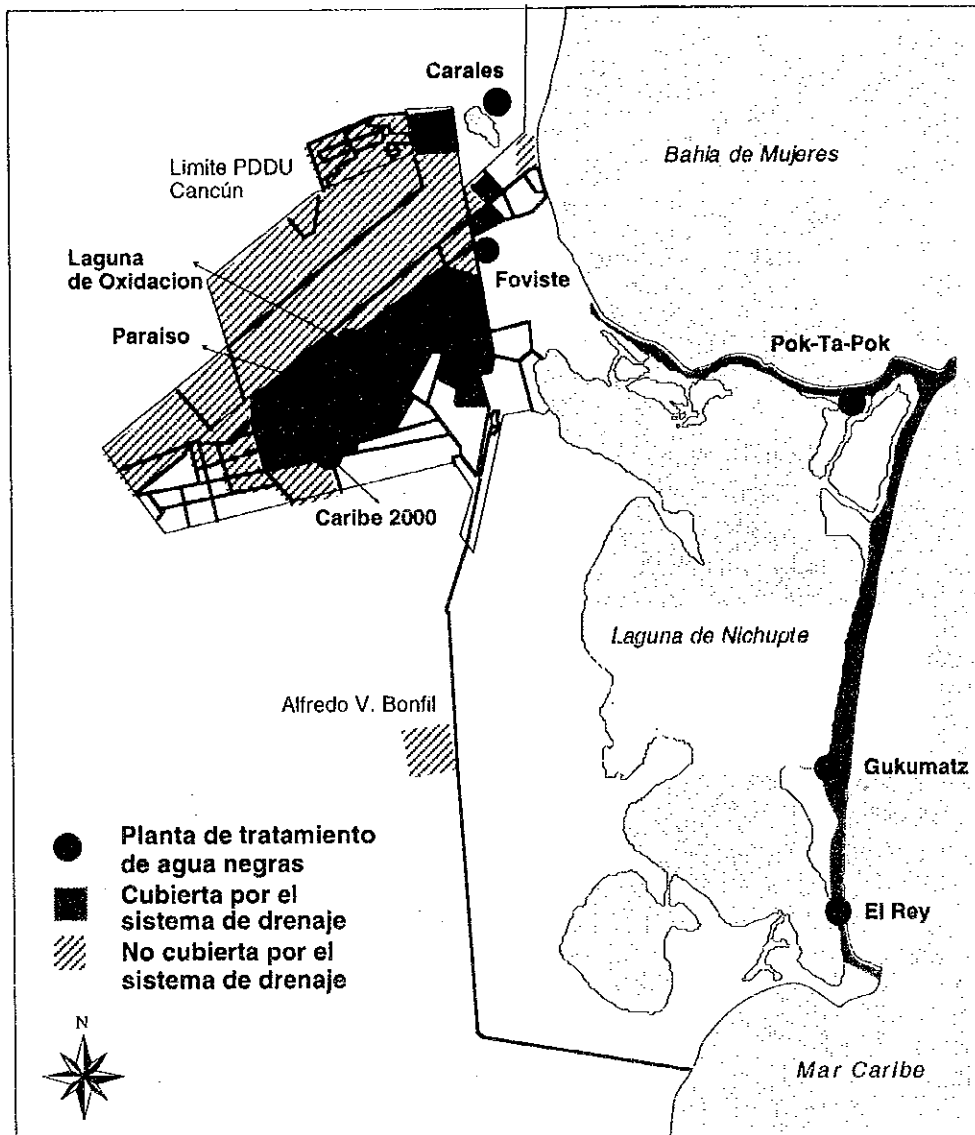
**Tabla 5. 11 Plantas para el tratamiento de las aguas negras en la zona hotelera de Cancún**

Ubicación	Capacidad Instalada (litros por segundo)	Agua Residual Tratada (litros por segundo)	Eficiencia (%)
Pok-Ta-Pok	245	160	65
Gucumatz	200	120	60
El Rey	100	45	45
Total	545	325	60

Fuente : Saneamiento Integral de Cancún, Q. Roo, CNA



Figura 5.11 Cobertura de servicios de drenaje y plantas de tratamiento de aguas negras



Fuente: Equipo de estudio JICA

#### d. Contaminación del agua del sistema Lagunar de Nichupté en Cancún

Existe un comité del medio ambiente del sistema lagunar Nichupté compuesto por miembros del gobierno local, hoteleros, otros miembros de la industria turística, grupos ambientalistas y ciudadanos. Este comité ha estado por años muy activo en temas relacionados con el desarrollo de hoteles y restaurantes en la zona hotelera. La normatividad ecológica del sistema lagunar de Nichupté establecido en 1994, proporciona los lineamientos que regulan las decisiones sobre el desarrollo posterior en la zona hotelera.

De acuerdo con un estudio de la CNA en 1992, la calidad del agua de la laguna Nichupté es adecuada para uso recreacional y el contacto directo con el agua. Sin embargo, los niveles de nitrógeno, amonio y fósforo exceden cierto criterio, lo que significa que el agua de la laguna no proporciona condiciones saludables para la vida acuática. Los resultados del estudio sugieren que la contaminación fue causada por agua residual de la cocina y lavado doméstico. Sin embargo, el grado de contaminación no fue tan significativo en ese momento.

---

Desde entonces, una oficina local de la CNA realizó una supervisión ambiental del agua de la laguna. En 1995, de acuerdo a los resultados del monitoreo, la contaminación llegó a serios niveles, de tal forma que los gobiernos locales, los grupos ambientalistas, los ciudadanos, el sector hotelero y otros sectores turísticos empezaron a sentir la necesidad de esfuerzos concertados. En respuesta a esta situación, en Abril de 1996 el comité medio ambiental del sistema lagunar de Nichupté formuló un plan de acción integrado para el mejoramiento ambiental del sistema, cuya ejecución tuvo un costo de 850 millones pesos. El plan fue propuesto al gobierno federal para la disposición de presupuesto. La CNA dio respuesta a la propuesta del plan de acción e inició estudios científicos y técnicos para encontrar las causas de la contaminación de la laguna.

Las posibles causas de la contaminación del agua de la laguna son las siguientes:

- Descarga de agua residual no tratada totalmente por las plantas en la zona hotelera ;
- Filtración del agua contaminada del basurero adyacente a la laguna de Nichupté dentro de la corriente subterránea, fluyendo parcialmente a la laguna ;
- Agua residual no tratada de la zona urbana de Cancún que fluye hacia la corriente subterránea ;
- Infiltración del agua de lluvia que drena en la zona hotelera ;
- Escape de aceite de las embarcaciones motorizadas que se utilizan en la laguna.

**e. Sistemas de tratamiento de aguas negras de los poblados de apoyo en el Corredor Cancún-Tulum**

En el corredor Cancún-Tulum, existen tres importantes poblados de apoyo : Puerto Morelos, Playa Del Carmen y Tulum. Entre éstos, Playa Del Carmen es el de mayores dimensiones, habiendo acumulado habitaciones de hotel (820 cuartos) y población residente (3,100).

Estos poblados de apoyo, proporcionan lugares para hoteles que no son tan lujosos, otras facilidades y servicios turísticos siendo el asentamiento de los trabajadores y sus familias. La acumulación de estos elementos mencionados requerirán crecientes servicios urbanos tales como : suministro de agua, electricidad, recolección y tratamiento de aguas negras y recolección y disposición de basura. Más aún, en el futuro cercano tales servicios urbanos se vuelven más importantes en el mantenimiento de la calidad de los destinos turísticos especialmente en Playa del Carmen y Tulum.

**(2) Creciente conciencia del medio ambiente natural aún presente en los destinos turísticos**

**a. Desarrollo turístico y desaparición del medio ambiente natural**

En las dos últimas décadas, la mayoría de los destinos mexicanos han perdido gran parte de la riqueza de su medio ambiente natural. Las playas están rodeadas por hoteles y condominios. Se pueden encontrar instalaciones turísticas artificiales donde quiera que se vaya. Habiendo experimentado estos cambios en sus comunidades, la población local percibe más directamente la desaparición de la naturaleza en su entorno. Al mismo tiempo, los aspectos globales del medio ambiente deben haber afectado la percepción de peligro. Estos factores han hecho que la gente local tome conciencia del precioso valor aún de los elementos naturales menores, como los deteriorados manglares, pequeños esteros y lagunas olorosas.

**b. Creciente conciencia del medio ambiente natural aún presente en Cancún y sus áreas circundantes**

En los últimos 10 años, los modernos edificios de hoteles y condominios cubrieron el frente de playa de Cancún. Por otra parte el área del poblado también se extendió

---

explosivamente debido al 200 % de incremento de población residente de 1985 a 1994.

Este enorme desarrollo turístico y la rápida urbanización, redujeron los elementos y los procesos naturales del medio ambiente de Cancún. Lo que resta únicamente es el sistema lagunar de Nichupté y los manglares. En respuesta a la afectación de los elementos naturales, un comité medio ambiental del sistema lagunar de Nichupté ha llevado a diversas personas preocupadas por el medio ambiente. En 1994, se estableció una normatividad económica para la laguna de Nichupté en coordinación con FONATUR, SEDESOL, el Estado y el municipio. Hacia el fin de 1995 los gobiernos locales, los grupos ambientalistas y los investigadores tuvieron una reunión para considerar la conservación ambiental de la lagunas.

Posteriormente, basados en iniciativas de la comunidad comercial y local, los gobiernos local y federal designaron como áreas de reserva natural algunas áreas de la zona hotelera de Cancún como Punta Cancún, Punta Nizuc e Isla Mujeres. Es en este sentido que diferentes personas empezaron a tratar de cuidar el medio ambiente natural aún existente.

### **(3) Estrategias medio ambientales para Cancún y su región turística**

Recomendamos las dos acciones prioritarias siguientes:

- Ejecución urgente del Plan de Acción Medio Ambiental integrado para la Laguna de Nichupté (El perfil del proyecto de este plan de acción es descrito en los planes de acción recomendados)
- Estricto cumplimiento de la Normatividad Ecológica del Corredor Cancún Tulum y de la Costa Maya

#### **a. Ejecución urgente del plan integral de acción medio ambiental para la Laguna de Nichupté**

Concedemos una valoración muy alta al potencial de desarrollo turístico de la región de Cancún, cubriendo el circuito corto del Mundo Maya en Quintana Roo, Mérida y Campeche. Esta región es famosa y atractiva no sólo por sus ruinas arqueológicas Mayas sino también por el centro vacacional de playa de Cancún. Esta última también es un puerto de entrada para toda la región turística.

Con el objeto de abordar el aprovechamiento del enorme potencial de la región turística de Cancún, es preponderante mantener la calidad de Cancún mismo como un famoso destino turístico internacional. Si Cancún se convierte en otro contaminado "Acapulco", la región turística perdería la oportunidad de despegar como destino turístico internacional con atractivos diversificados. Es importante aprender de las lecciones que ha dejado la experiencia de Acapulco donde la contaminación del mar, por la basura y el drenaje destruyó la imagen de un centro turístico de playa limpio y atractivo y por lo cual es difícil que recobre su reputación.

En este sentido, es necesario dar una alta prioridad a la prevención del futuro deterioro de la calidad de agua del sistema lagunar de Nichupté, con el mejoramiento y expansión de los colectores de drenaje y del sistema de tratamiento que cubre tanto la zona urbana como la zona hotelera de Cancún. Muchas de las áreas sin servicios de drenaje tampoco tienen suministro de agua potable. De tal forma que los esfuerzos de la administración medio ambiental del sistema lagunar de Nichupté, deberían iniciar con el suministro de agua potable.

#### **b. Cumplimiento estricto de la normatividad ecológica del corredor Cancún-Tulum y de la Costa Maya**

Respondiendo al estilo de enorme desarrollo artificial del complejo turístico de Cancún, existe un creciente consenso entre el sector comercial turístico y los gobiernos locales que desean que el estilo de desarrollo del corredor Cancún-Tulum y de la zona Costa Maya, sea más respetuoso con el medio ambiente.

---

La normatividad ecológica del corredor Cancún-Tulum ya se ha establecido. La normatividad ecológica de la Costa Maya esta casi establecida aunque todavía no consolidada. Ambas normatividades enfatizan la baja densidad y el desarrollo balanceado con el medio ambiente. Sin embargo, los aspectos más importantes son el cumplimiento estricto de la normatividad y lineamientos avanzados para el desarrollo de facilidades turísticas.

---

## **5.5. Desarrollo turístico y proyectos de promoción**

### **5.5.1. Plan de acción**

En tanto el año meta del plan de acción es el año 2002, los proyectos seleccionados para constituir el plan de acción tienen que ser ejecutados en el corto plazo (1996-2000) y en el mediano plazo (2001-2005).

#### **(1) Proyectos de desarrollo turístico**

Los proyectos del plan 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 Cancún como centro de playa ;
- Contribución a la conservación del medio ambiente natural y social y de los recursos turísticos ;
- Contribución a la formulación de la red turística del Cinturón Vacacional Cancún- Costa Maya y el Circuito Mundo Maya.

De acuerdo con los criterios mencionados, fueron elegidos los siguientes como proyectos de acción en la región turística de Cancún:

- 1) Mejoramiento del medio ambiente de la Laguna Nichupté (CTR CUN-6) ;
- 2) Mejoramiento de la carretera Federal No. 307 entre Cancún y Chetumal (CTR CTC-3) ;
- 3) Mejoramiento carretero de la autopista No. 180 en el tramo Tulum-Cobá (CTR CTC-4) ;
- 4) Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en la reserva de la biosfera de Yum Balam (CTR CUN-8) ;
- 5) Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en Banco Chinchorro (CTR CSM-1) ;
- 6) Desarrollo ecoturístico en el sitio arqueológico de Kohunlich (CTR CCQ-1 (1)) ;
- 7) Comunidad basada en el desarrollo del ecoturismo en el sitio arqueológico de Xpujil (CTR CCC-1) ; y,
- 8) Desarrollo de la infraestructura para la Costa Maya (CTR CSM-3 (2)).

#### **(2) Proyectos de promoción turística**

Todos los proyectos enlistados en la Tabla 5. 8 deberían ser ejecutados como un proyectos de acción.

#### **(3) Programas institucionales y de organización**

Como parte del plan de acción todos los programas de promoción deberían ser iniciados y ejecutados, de la siguiente manera:

- 1) Introducción de lineamientos de desarrollo en el Cinturón vacacional Cancún - Costa Maya y promoción del desarrollo orientado a la naturaleza ;
- 1) Establecimiento de una organización interestatal para la coordinación de la administración turística ;
- 2) Establecimiento de una organización interestatal para la coordinación de la promoción de ventas ;
- 3) Encuestas periódicas a los visitantes en lo aeropuertos ;
- 4) Introducción de un sistema de asistencia financiera para las EMPs turísticas ;
- 5) Establecimiento de una oficina de convenciones ; y.
- 6) Introducción del sistema de capacitación para el ecoturismo.

La Tabla 5. 12 resume el costo de los proyectos de acción.

**Tabla 5. 12 Costo de los proyectos de acción**

Proyectos del Plan de Acción	Unidad	Costo (en miles)			
		Total	Gob. Central	Estado/ Municipio	Privado
Mejoramiento integral del medio ambiente de la Laguna Nichupté (CTR CUN-6)	Pesos	853,100	853,100		
	Dólares	113,747			
Mejoramiento de la carretera Federal No. 307 entre Cancún y Chetumal (CTR CTC-3)	Pesos	1,900,000	1,900,000		
	Dólares	253,333			
Mejoramiento carretero de la Autopista No.180 en el tramo de Tulum-Cobá (CTR CTC)	Pesos	86,300	86,300		
	Dólares	11,507			
Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turística en la Reserva de la Biosfera de Yum Balam (CTR CUN-8)	Pesos	4,000		4,000	
	Dólares	533			
Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turística en el Banco Chinchorro (CTR CSM-1)	Pesos	32,500	22,500	10,000	
	Dólares	4,333			
Desarrollo ecoturístico en el sitio arqueológico de Kohunlich (CTR CCQ-1 (1))	Pesos	70,750	28,350	29,200	13,200
	Dólares	9,433			
Desarrollo del ecoturismo basado en la comunidad en el sitio arqueológico de Xpujil (Estado de Campeche)	Pesos	80,594		80,594	
	Dólares	10,746			
Desarrollo de infraestructura para la Costa Maya (CTR CSM-3 (2))	Pesos	170,800		170,800	
	Dólares	22,773			
Total	Pesos	3,198,044	2,890,250	294,594	13,200
	Dólares	426,406	385,367	39,279	1,760

Fuente: Equipo de estudio JICA

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

Las siguientes páginas muestran el perfil de cada uno de los proyectos del plan de acción pero limitados en el proyecto de desarrollo y los resultados de la Evaluación Ecológica Inicial (EEI).



<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Mejoramiento integral del medio ambiente en la Laguna Nichupté</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CUN-6 (AP CTR-1)</b>
<b>Ubicación:</b>	Municipio de Benito Juárez, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buscar el desarrollo sustentable de Cancún como un centro turístico de clase internacional y también como un puerto de entrada a los Estados de Quintana Roo, Mérida, y Campeche.</li> <li>- Mejorar no sólo la calidad de las áreas residenciales urbanas de Cancún, sino también su ambiente turístico.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>El desarrollo turístico potencial del futuro, podría estar amenazado por la contaminación del agua de la Laguna Nichupté. Como el número de cuartos de hotel en la zona hotelera se ha incrementado rápidamente en los últimos 10 años, la población urbana también ha crecido espectacularmente. Estos rápidos incrementos derivan en demanda de tratamiento de aguas negras. En la zona hotelera la deficiencia en el tratamiento podría dirigirse a la laguna, debido al mal funcionamiento del sistema. Actualmente en el centro urbano de Cancún, sólo 35% de la población cuenta con servicio de drenaje. Estos problemas son factores de contaminación posibles del sistema lagunar de Nichupté, conjuntamente con la deficiente disposición de basura y la fuga de aceite de las embarcaciones recreativas. Deben ser ejecutados muy urgentemente los siguientes componentes del proyecto :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Estudio integral del sistema de drenaje y del medio ambiente del sistema lagunar de Nichupté.</li> <li>2) Mejoramiento y desarrollo del sistema de suministro de agua y de drenaje.</li> <li>3) Mejoramiento del sistema de disposición de los desechos sólidos.</li> <li>4) Establecimiento de normatividad.</li> <li>5) Conservación y restauración del medio ambiente.</li> <li>6) Mejoramiento del medio ambiente lagunar.</li> <li>7) Desarrollo de un sistema de información medio ambiental.</li> </ol>
<b>Organo ejecutor:</b>	FONATUR, Comisión Nacional del Agua (CNA), Estado de Quintana Roo, municipio de Benito Juárez .
<b>Participación del sector privado:</b>	
<b>Programación :</b>	A ser ejecutado para el año 2002
<b>Proyectos conexos:</b>	CTR CUN-4 (el proyecto del Malecón Cancún requiere de una cuidadosa valoración medioambiental de la Laguna Nichupté)
<b>Costo del proyecto:</b>	853,100,000 pesos (113,747,000 dólares)
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno Federal y créditos blandos de gobiernos extranjeros.
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	En Abril de 1996, el comité de medio ambiente del sistema lagunar de Nichupté formuló un plan integral de acción para mejorarlo. La CNA/IMTA ha iniciado estudios científicos y técnicos para identificar las causas de la contaminación de la laguna. Con base en ellos se tomarán acciones para enfrentar seriamente el problema. Es altamente recomendable utilizar créditos blandos para la ejecución del proyecto.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver resultados de la EEI.



No CTR CUN-6 Mejoramiento integral del medio ambiente en la Laguna Nichupté

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 Tenes/Aeronaves/Bancos	Operación de Instalaciones	Operación de Bienes y de Personas
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 cifrecer 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.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Mejoramiento de la carretera federal No. 307 entre Cancún y Chetumal</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CTC-3 (AP CTR-2)</b>
<b>Ubicación:</b>	Cancún-Tulum-Chetumal, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar el desarrollo regional del Corredor Cancún-Tulum-Chetumal.</li> <li>- Integrar la parte norte y la parte sur de Quintana Roo.</li> <li>- Mejorar la movilidad de las excursiones regionales que cubren el Mundo Maya</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>Con objeto de mantener y expandir el desarrollo turístico de Cancún y sus áreas circundantes, es necesario integrar centros de playa y un circuito de excursiones regionales que cubran las ruinas arqueológicas mayas y otros atractivos naturales. Con este propósito se requiere posibilitar una alta velocidad de movilización entre los principales centros como Cancún, Tulum, Chetumal, Campeche y Mérida.</p> <p>Debe dársele una alta prioridad al mejoramiento de la carretera entre Cancún y Tulum, no sólo para inducir el desarrollo de playa del corredor, sino también para acelerar la distancia de viaje de 300 Km. entre Cancún y Chetumal. La actual carretera de dos carriles debe ser ampliada a 4 carriles (del tipo A4 en la norma mexicana).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cancún-Playa del Carmen-Tulum (48 Km.)</li> <li>- Playa del Carmen-Tulum (61 Km.)</li> <li>- Tulum-Chetumal (207 Km.)</li> </ul>
<b>Organo ejecutor:</b>	Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
<b>Participación del sector privado:</b>	
<b>Programación :</b>	A ser ejecutado para el 2002
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CTC-4 (AP CTR-3)
<b>Costo del proyecto:</b>	1,900,000,000 pesos (253,330,000 dólares)
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno del Estado (SCT)
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	La SCT tiene planeado completar el mejoramiento de la carretera para el año 2000.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI.

No. CTR CTC-3 Mejoramiento de la Carretera Federal No. 307 entre Cancán y Chetumal.

Alcance

Descripción del Sitio

	Antes de la operación		Después de la operación					Medio Ambiente Social	
	Ocupación Espacial y Reclamaciones	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
1 Reasentamientos								Baja densidad de población	Selva
2 Actividad económica								Economía Transporte	Turismo y agricultura/camino sin pavimentar con pequeños volúmenes de transporte
3 Instalaciones públicas y de tráfico									
4 Espíritu de las comunidades									
5 Propiedad cultural								Medio Ambiente Natural	
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Topografía/Geografía	Colinas bajas
7 Condición de la salud pública									Zona costera y marítima, Arrecife coralino
8 Desechos									
9 Peligros (Riesgos)	▲		▲						
10 Topografía y geología	▲		▲						
11 Erosión del suelo									
12 Agua superficial	▲		▲					Flora y Fauna	Selva tropical semi-árida/pequeños mamíferos y aves
13 Situación hidrológica									
14 Zona costera	▲		▲					Contaminación	
15 Flora y fauna	▲		▲					Quejas	Ninguna
16 Meteorología	▲		▲						
17 Paisaje	▲		▲						
18 Contaminación del aire		▲		▲					
19 Contaminación del agua	▲								
20 Contaminación de la tierra								Medidas a tomar	Ninguna
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.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Mejoramiento carretero de la Autopista No.180 en el tramo Tulum-Cobá</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CTC-4</b>
<b>Ubicación:</b>	Municipio de Solidaridad y de Lázaro Cárdenas, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	- Mejorar la movilidad desde Cancún para excursiones de un día a la zona arqueológica de Coba y otros poblados de apoyo, como Tulum, Playa del Carmen y Puerto Morelos.
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>Con objeto de fomentar el desarrollo posterior, Cancún requiere diversificar sus productos turísticos, teniendo como meta una mayor diversificación de sus mercados. En este sentido, el centro vacacional de Cancún necesita estar bien integrado con las ruinas mayas y los atractivos naturales circundantes. Con este propósito, la accesibilidad de las atracciones turísticas debe mejorarse, especialmente las que se encuentran dentro del área de excursión de un día desde Cancún.</p> <p>Existen algunas ruinas mayas en el área norte del Estado : El Rey, Xel-ha, Tulum, Chemuyil y Cobá, que están designados en el Programa Mundo Maya como la Ruta-D. Los caminos estatales que conectan las ruinas requieren mejoramiento para promover las rutas de excursión y en tanto algunas se encuentran en condiciones muy deficientes.</p> <p>De otra parte, la carretera federal No. 180 (de cuota) no tiene una entrada/salida entre Cancún y Valladolid (150 Km.). Por lo tanto, se requiere construir un entronque en Nuevo X-Can para conectar la autopista con la carretera estatal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Repavimentación de 87Km. existente: Tulum-Cobá-Nuevo X-Can.</li> <li>- Construcción de un nuevo entronque en Nuevo X-Can con la carretera federal No.180</li> </ul>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno del Estado, Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT)
<b>Participación del sector privado:</b>	
<b>Programación :</b>	A ser implementado para el año 2002
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CTC-3 (AP CTR-2)
<b>Costo del proyecto:</b>	86,300,000 pesos ( 11,507,000 dólares)
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno del Estado
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	SECTUR y el departamento de turismo del gobierno estatal debería facilitar la coordinación con la SCT.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver la forma BEI

No CTR CTC-4 Mejoramiento de la sección entre Tulúm-Cobá de la Autopista No.180

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	Baja densidad de población	
1 Reasentamientos								Uso del Suelo	Terrenos de desecho y parcialmente terrenos agrícolas	
2 Actividad económica								Economía/Transporte	Agricultura y ganadería	
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	Colinas bajas	
8 Desechos										
9 Peligros (Riesgos)								Zona costera y marítima	Ninguna	
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo	▲							Flora y Fauna	Arbustos tropicales y pastizales/pequeños mamíferos y aves	
12 Agua superficial										
13 Situación hidrológica	▲									
14 Zona costera								Contaminación		
15 Flora y fauna	▲		▲					Quejas	Ninguna	
16 Meteorología										
17 Paisaje										
18 Contaminación del aire		▲		▲						
19 Contaminación del agua	▲									
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones				▲				Medidas a tomar	Ninguna	
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.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en la reserva de la biosfera de Yum Balam</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CUN-8 (AP CTR-4)</b>
<b>Ubicación:</b>	Reserva de la biosfera Yum Balam, municipio de Lázaro Cárdenas, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activar la conservación de la reserva de la biosfera de Yum Balam.</li> <li>- Permitir el aprovechamiento ecoturístico de la reserva y diversificar los productos turísticos orientados a la naturaleza.</li> <li>- Fomentar la participación de la población local en las actividades de ecoturismo en la reserva.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>Con el objeto de mantener el crecimiento de las llegadas de turistas internacionales, es necesario diversificar los productos turísticos para satisfacer las diferentes preferencias. Afortunadamente, en las áreas que circundan a Cancún existe una gran variedad de reservas naturales que no han sido todavía utilizadas para actividades de ecoturismo.</p> <p>Entre ellas, es recomendable dar una alta prioridad a la reserva de la biosfera de Yum Balam por la riqueza de su naturaleza y por su cercanía con Cancún. Esta reserva se compone de la isla de Holbox y la Laguna Conil.</p> <p>Desde Cancún existen dos rutas de acceso a la reserva de Yum Balam. Uno es el acceso directo por mar y el otro es el acceso terrestre utilizando una carretera de Cancún-Zaragoza-Chiquilla y de esta última a la isla, cruzando en bote la Laguna Conil. El acceso terrestre es más popular y conveniente. Aunque toma más tiempo la ruta por mar, se debe mejorar el muelle para las embarcaciones. Adicionalmente, se recomienda desarrollar un centro de información, tiendas, sanitarios y estacionamientos en Chiquilla, pero no en la isla.</p> <p>Los siguientes componentes tienen que incluirse en el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oficina de información y de orientación para las excursiones e instalaciones sanitarias y de restaurantes.</li> <li>- Mejoramiento del muelle existente en Chiquilla a unas dimensiones de 10m x 30m.</li> <li>- Planeación de las actividades de conservación.</li> <li>- Capacitación de la población local como guías de ecoturismo.</li> </ul>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno del Estado y municipio de Lázaro Cárdenas
<b>Participación del sector privado:</b>	Los trabajos como guías y los operadores de las embarcaciones deben ser asignados a la población local de la isla Holbox.
<b>Programación :</b>	A ser implementado para el año 2002
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CTC-4
<b>Costo del proyecto:</b>	4,000,000 pesos ( 533,000 dólares)
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno estatal, municipio de Lázaro Cárdenas
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	Deben formularse medidas para controlar el flujo turístico. Debe establecerse un sistema de capacitación para la población local en el tema de guías de ecoturismo.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI.

No CTR Cun-8 Conservación natural y mejoramiento de las amenidades turísticas de la Reserva de la Biósfera de Yum Balam

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación					Después de la operación				
	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		
1 Reasentamientos										Baja densidad de población
2 Actividad económica										Terrenos agrícolas, pastizales y asentamientos humanos
3 Instalaciones públicas y de tráfico										
4 Espíritu de las comunidades										
5 Propiedad cultural										
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes										Economía/Transporte
7 Condición de la salud pública										Agricultura, ganadería y pesca/caminos y pequeños transbordadores
8 Desechos					▲					
9 Peligros (Riesgos)										
10 Topografía y geología										Medio Ambiente Natural
11 Erosión del suelo										Topografía/Geografía
12 Agua superficial										
13 Situación hidrológica										Zona costera y marítima
14 Zona costera		▲	▲							
15 Flora y fauna		▲	▲							Flora y Fauna
16 Meteorología										
17 Paisaje										Contaminación
18 Contaminación del aire										Quejas
19 Contaminación del agua		▲								
20 Contaminación de la tierra										
21 Ruido y vibraciones		▲	▲							Medidas a tomar
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 prevén en general como significativos.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en el Banco Chinchorro</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CSM-1 (AP CTR-5)</b>
<b>Ubicación:</b>	Municipio de Othón Pompeyo Blanco, Quintana Roo.
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Activar la conservación de la naturaleza en el Banco Chinchorro</li> <li>- Permitir el aprovechamiento adecuado del Banco Chinchorro para el ecoturismo.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>El punto central del desarrollo turístico y la estrategia de promoción para la región turística de Cancún es integrar los centros de playa con los sitios arqueológicos mayas para diversificar los productos y los mercados turísticos. Con este propósito una gran variedad de preciosos mundos de la naturaleza pueden ser aprovechados con propósitos de ecoturismo si las actividades de conservación se intensifican, y se permiten sólo aprovechamientos de bajo impacto. Uno de esos ricos universos naturales es el Banco Chinchorro, que está localizado a 30 Km. del prospectado centro de playa de la Costa Maya. Banco Chinchorro también es rico en vida silvestre marina que cubre un área de 46.4 Km. de largo y 14.4 Km. de ancho. Consiste de tres islas principales: Cayo Centro, Cayo Norte y Cayo Lobos. Para conservar el atolón se debe buscar un tipo de ecoturismo que sea del segmento más alto del mercado. El proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Estudio de la ecología marina, incluyendo la flora y la fauna de las islas.</li> <li>2) Construcción y operación de un centro de patrullaje marino en Majahual y una sucursal en Cayo; barcos patrulla.</li> <li>3) Construcción y operación de un centro científico marino y mantenimiento en la costa, no en el atolón.</li> <li>4) Centro de información en Majahual con una sala de orientación para los eco-tours y sala de exhibición de la ciencia marina.</li> <li>5) Desarrollo de excursiones marítimas y de muelles turísticos en las islas.</li> <li>6) Desarrollo de la administración y el servicio : para mantener el área se debe designar a personal calificado así como a guías de ecoturismo para los aspectos marinos.</li> </ol>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno del Estado de Quintana Roo
<b>Participación del sector privado:</b>	Los guías y los operadores de las embarcaciones deben ser únicamente los pobladores de la Costa Maya. No otros.
<b>Programación :</b>	A ser implementado en el año 2002
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CSM-2 y 3
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	INE, Gobierno del Estado
<b>Evaluación de los proyectos :</b>	
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El sistema de capacitación de los pobladores debe permitirles establecerse como guías.</li> <li>- Se deben establecer medidas de control para limitar el número de visitantes diarios.</li> </ul>
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI



No CTR CSM-1 Conservación natural y mejoramiento de las amenidades turísticas en el Banco Chinchorro

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/Aeronaes/Barcos	Operación de Instalaciones	Acumulación de Bienes y de Personas			
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 previenen en general como significativos.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Desarrollo ecoturístico en el sitio arqueológico de Kohunlich</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CCQ-1 (1) (AP CTR-6)</b>
<b>Ubicación:</b>	Municipio Othón Pompeyo Blanco, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promover la participación de la comunidad local en las actividades de ecoturismo.</li> <li>- Incrementar la diversificación de los productos turísticos con base en el Programa Mundo Maya.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>Muchas ruinas mayas están diseminadas en toda la Península de Yucatán. Sin embargo, sólo las que se encuentran en la parte norte de la península, como Chichen Itzá, Uxmal y Tulum, han sido abiertas al público. Muchas de las preciosas ruinas mayas en Campeche y en la porción sur de Quintana Roo no están bien preparadas para el aprovechamiento turístico. El sitio arqueológico de Kohunlich localizado a 64 Km. al poniente de Chetumal, es una de las pocas ruinas que están listas para ser abiertas al público.</p> <p>Kohunlich cerca de Chetumal y Xpujil en Campeche son los más importantes sitios arqueológicos como atractivos turísticos para las excursiones regionales en el norte del Mundo Maya.</p> <p>En cuanto a Kohunlich, la selva tropical que le rodea puede ser un recurso turístico potencial en paralelo al de las ruinas. Los tours ecológicos por la selva y los sitios arqueológicos deberían ser integrados en productos turísticos atractivos para los amantes de la naturaleza y la cultura.</p> <p>En Kohunlich existen diversas canchas de juego de pelota en su zona arqueológica y vestigios de un antiguo sistema de irrigación.</p> <p>El proyecto incluye los siguientes componentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Desarrollo carretero entre Francisco Villa y Kohunlich y provisión de tableros informativos y señalización en la carretera.</li> <li>2) Construcción de un centro de información con un salón de orientación y un centro de guías en el poblado de Francisco Villa.</li> <li>3) Desarrollo de alojamiento turístico. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Un lujoso hotel de pequeñas dimensiones con 20 cuartos.</li> <li>- Casitas ecológicas.</li> </ul> </li> </ol>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno del Estado.
<b>Participación del sector privado:</b>	Existe una propuesta por parte de una empresa privada para desarrollar un hotel de pequeñas dimensiones cerca del sitio arqueológico. Este tipo de desarrollo turístico debe estar bien coordinado con el INAH.
<b>Programación :</b>	A ser implementado para el año 2002.
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CCQ-1 (2), (3), (4) y (5).
<b>Costo del proyecto:</b>	66,950,000 pesos (8,927,000 dólares).
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno del Estado y SECTUR.
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	La población local, especialmente la de los poblados circundantes, deben ser capacitados como guías de excursiones y las casitas ecológicas de pequeñas dimensiones deben estar también operadas por los pobladores. En este sentido, el gobierno estatal debe apoyar a la población local en relación con la asistencia técnica y financiera.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI

No CTR CCQ-1 (1) Desarrollo ecoturístico en el sitio arqueológico de Kohulich

Alcance	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación					Después de la operación				
	Reclamaciones y Ocupación Espacial	Operación del Equipo de Construcción	Ocupación Espacial	Operación de Vehículos	Operación de Trenes/Aeronaves/Batidos	Operación de Instalaciones	Acumulación de Bienes y de Personas	Medio Ambiente Social	Población	Area de baja densidad de población
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.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Desarrollo ecoturístico basado en la Comunidad en el sitio arqueológico de Xpujil</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CCC-1</b>
<b>Ubicación:</b>	Campeche
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumentar la diversificación de los productos turísticos, basados en el Programa Mundo Maya.</li> <li>- Promover la participación de la comunidad local en actividades ecoturísticas.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>Muchas ruinas mayas están diseminadas en toda la Península de Yucatán. Sin embargo, sólo las que se encuentran en la parte norte de la península, como Chichen Itzá, Uxmal y Tulum, han sido abiertas al público. Muchas de las preciosas ruinas mayas en Campeche y en la porción sur de Quintana Roo no están bien preparadas para el aprovechamiento turístico. El sitio arqueológico de Kohunlich localizado cerca de Chetumal, es una de las pocas ruinas que están listas para ser abiertas al público.</p> <p>Kohunlich cerca de Chetumal y Xpujil en Campeche son los más importantes sitios arqueológicos como atractivos turísticos para las excursiones regionales en el norte del Mundo Maya.</p> <p>El gobierno del Estado ha empezado a organizar a las comunidades locales para impulsar un desarrollo turístico basado en el sitio arqueológico de Xpujil. Las siguientes directrices se enfatizan en este esfuerzo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de alojamiento ecológico, operado por la población local.</li> <li>- Capacitación como guías de ecoturismo.</li> </ul> <p>Este tipo de esfuerzos debe continuarse para fomentar que las comunidades locales disfruten de los beneficios del uso turístico que se le dé al sitio arqueológico de Xpujil.</p> <p>Más aún, el gobierno del Estado y el Fondo Mixto deben aumentar las actividades de promoción para el sitio arqueológico de Xpujil.</p>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno estatal
<b>Participación del sector privado:</b>	Aunque se promueva el desarrollo de eco-alojamientos en la comunidad es necesario atraer inversión privada para el desarrollo de alojamiento en Xpujil. No obstante, entre los desarrolladores privados debe promoverse la estrecha coordinación con el INAH y el gobierno estatal.
<b>Programación :</b>	A ser ejecutado para el año 2002
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CCC-1(2)
<b>Costo del proyecto:</b>	80,594,000 pesos (10,746,000 dólares).
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno estatal y SECTUR.
<b>Acuerdos para la implementación :</b>	La población local, especialmente la de los poblados circundantes, deben ser entrenados como guías de los tours debiendo operar también los eco-alojamientos. En este sentido, el gobierno estatal debe apoyar a la población local con asistencia en los aspectos técnicos y financieros. La involucración de las ONGs es esencial para organizar y ejecutar de manera efectiva el proyecto.
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI

No CTR CCC-1 Comunidad basada en el desarrollo del ecoturismo en el sitio arqueológico de X'pujil

Alcal DLT-8	Descripción del Sitio									
	Antes de la operación					Después de la operación				
	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	Area de baja densidad de población
1 Reasentamientos								Uso del Suelo	Selva	
2 Actividad económica						▲		Economía/Transporte	Turismo y agricultura	
3 Instalaciones públicas y de tráfico	▲		▲	▲		▲				
4 Espíritu de las comunidades			●							
5 Propiedad cultural								Medio Ambiente Natural		
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes								Topografía/Geografía	Plano	
7 Condición de la salud pública										
8 Desechos							▲			
9 Peligros (Riesgos)								Zona costera y marítima -		
10 Topografía y geología										
11 Erosión del suelo										
12 Agua superficial								Flora y Fauna	Selva hamedada tropical/pequeños mamíferos y aves	
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								Medidas a tomar	Ninguna	
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.

<b>Nombre del proyecto :</b>	<b>Desarrollo de la infraestructura para la Costa Maya</b>
<b>Clave del proyecto:</b>	<b>CTR CSM-3 (2) (AP CTR-8)</b>
<b>Ubicación:</b>	Municipio Othón Pompeyo Blanco, Quintana Roo
<b>Objetivos:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollar infraestructura para guiar el desarrollo de la Costa Maya.</li> <li>- Fomentar la inversión del sector privado en alojamiento e instalaciones turísticas en el área de la Costa Maya.</li> </ul>
<b>Fundamentación y alcances:</b>	<p>La Costa Maya (120 Km. de largo), localizada en el sur de Quintana Roo, está notablemente libre de desarrollo. Existen caseríos diseminados y unos cuantos poblados de pescadores, pero la mayor parte de la costa es una continua línea desértica hasta Santa Cecilia. Las comunidades intermedias de Majahual y Xcalak tienen agradables playas y alojamiento tipo campamento para los buceadores que van a Banco Chinchorro ubicado justo enfrente del litoral. Los manglares y la selva dan marco a una serie de pequeñas lagunas que hacen la excursión muy emocionante.</p> <p>Los servicios públicos como el suministro de agua y de electricidad no se han desarrollado para el área y las condiciones de las carreteras existentes son extremadamente deficientes. El proyecto incluye:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Mejoramiento de la carretera existente <ul style="list-style-type: none"> <li>- Majahual - Xcalak - Santa Cecilia (62 Km.)</li> </ul> </li> <li>2) Suministro de agua <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recursos de agua (Laguna Huache) y el desarrollo del sistema de suministro : tubos de distribución de agua y tanque elevado con un sistema de bombeo en línea.</li> </ul> </li> <li>3) Suministro de energía eléctrica <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponible de El Cafetal a la Costa Maya a través de Majahual..</li> </ul> </li> </ol>
<b>Organo ejecutor:</b>	Gobierno del Estado
<b>Participación del sector privado:</b>	
<b>Ejecución :</b>	A ser implementado para el año 2002 aunque continuado a una etapa posterior.
<b>Proyectos conexos :</b>	CTR CSM-1 y 2
<b>Costo del proyecto:</b>	170,800,000 pesos (22,773,000 dólares)
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	Gobierno del Estado pero para el suministro eléctrico, fondos del BID a través de FONATUR.
<b>Evaluación de proyectos :</b>	El proyecto debe mejorar el estilo de vida de los pobladores a lo largo de la Costa Maya y promover la inversión en el turismo en el área.
<b>Fuentes de financiamiento:</b>	
<b>Consideraciones ambientales :</b>	Ver forma EEI.

No CTR CSM-3 (2) Desarrollo de infraestructura de la Costa Maya

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	
						Bienes y de Personas	
1 Reasentamientos							Baja densidad de población
2 Actividad económica							Terrenos agrícolas y sin uso
3 Instalaciones públicas y de tráfico	▲						Agricultura y ganadería
4 Espíritu de las comunidades							
5 Propiedad cultural							Medio Ambiente Natural
6 Derechos sobre el agua/Derechos comunes							Topografía/Geografía
7 Condición de la salud pública							Terrenos húmedos costeros y lagunas
8 Desechos							Zona costera y marítima
9 Peligros (Riesgos)							Playa arenosa y arrecife de coral.
10 Topografía y geología							
11 Erosión del suelo	▲						Flora y Fauna
12 Agua superficial	▲						Selva húmeda tropical y manglar/pequeños mamíferos y aves
13 Situación hidrológica	▲						
14 Zona costera	▲						Contaminación
15 Flora y fauna	▲						Quejas
16 Meteorología							Ninguna
17 Paisaje							
18 Contaminación del aire	▲			▲			Medidas a tomar
19 Contaminación del agua	▲						Ninguna
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.

## 5.5.2. Proyectos turísticos a ser ejecutados para el año 2010

### (1) Promoción turística y programas institucionales

La Tabla 5. 13 resume la promoción turística y los programas institucionales a ser ejecutados para el año meta del 2010 incluyendo los proyectos de acción. La Tabla 5. 14 detalla los programas de promoción turística.

**Tabla 5. 13 Resumen de proyectos turística por tipo**

		1997-2000	2001-2005	2006-2010	1997-2010
Publicidad (preparación de materiales)	Pesos	5,499	16,197	10,924	32,620
	Dólares	733	2,160	1,457	4,349
Publicidad	Pesos	125,737	209,562	209,562	544,861
	Dólares	16,765	27,941	27,941	72,648
Actividades de RP	Pesos	20,077	33,461	33,461	86,999
	Dólares	2,677	4,461	4,461	11,600
Acercamiento a la industria	Pesos	29,844	51,148	51,148	132,140
	Dólares	3,979	6,820	6,820	17,619
Acercamiento a los consumidores	Pesos	5,495	13,602	13,602	32,699
	Dólares	733	1,814	1,814	4,360
Campañas y eventos	Pesos	4,325	4,813	4,813	13,951
	Dólares	577	642	642	1,860
Programas institucionales y organizacionales	Pesos	2,908	4,846	4,846	12,600
	Dólares	388	646	646	1,680
Total	Pesos	193,885	333,629	328,356	855,870
	Dólares	25,851	44,484	43,781	114,115
Tipo de Proyectos	Unidad	Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Total
	Dólares				

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

Fuente: Equipo de estudio JICA



**Tabla 5. 14 Listado de proyectos de promoción de ventas**

Nombre del Proyecto	Organos Ejecutores	Costo				
		(en miles de dólares)	(en miles de Pesos) Dólar EUA=7.5 Pesos			
<b>Producción de herramientas promocionales</b>						
Folleto de orientación a imagen	Fondo Mixto	560	4,200	700	2,100	1,400
Folleto de orientación informativa	(Idem)	560	4,200	700	2,100	1,400
Carteles	(Idem)	336	2,520	420	1,260	840
Mapas	(Idem)	1,120	8,400	1,400	4,200	2,800
Manual para la industria de viajes	(Idem)	1,400	10,500	1,750	5,250	3,500
Medios gráficos (1)	(Idem)	243	1,820	303	910	607
Medios gráficos (2)	(Idem)	131	980	226	377	377
<b>Publicidad</b>						
TV	Fondo Mixto y SECTUR	30,400	228,000	52,615	87,692	87,692
Radio	(Idem)	19,880	149,100	34,408	57,346	57,346
Periodicos (1)	Fondo Mixto	1,573	11,800	2,723	4,538	4,538
Periodicos (2)	(Idem)	7,573	56,800	13,108	21,846	21,846
Revistas (1)	(Idem)	1,568	11,760	2,714	4,523	4,523
Revistas (2)	(Idem)	11,653	87,400	20,169	33,615	33,615
<b>Actividades de RP</b>						
Cooperación con periodistas	Estado, Fondo Mixto, Hotel, etc.	173	1,300	300	500	500
Viajes de familiarización	Estado, Fondo Mixto, Aerolínea, Hotel	10,080	75,600	17,446	29,077	29,077
Boletines de prensa	Fondo Mixto	267	2,000	462	769	769
Cooperación con personal de filmaciones	Estado, Fondo Mixto, Hotel, etc.	1,080	8,100	1,869	3,115	3,115
<b>Acercamiento al sector de viajes</b>						
Seminarios/Presentaciones	Fondo Mixto	5,733	43,000	9,923	16,538	16,538
Viajes de familiarización para el sector de viajes	Estado, Fondo Mixto, Aerolínea, Hotel	9,360	70,200	16,200	27,000	27,000
Evento comercial de viajes	Fondo Mixto	1,173	8,800	2,031	3,385	3,385
Campaña conjunta	(Idem)	867	6,500	1,083	2,708	2,708
Mercado de la industria de viajes (Organización)	(Idem)	485	3,640	607	1,517	1,517
<b>Acercamiento a los consumidores</b>						
Semana del viaje	(Idem)	4,267	32,000	5,333	13,333	13,333
Acercamiento a grupos de intereses especiales	(Idem)	93	700	162	269	269
<b>Campañas y eventos</b>						
Año de Visita	Estado y Municipio, etc.	1,600	12,000	4,000	4,000	4,000
Concurso de fotografía	(Idem)	260	1,950	325	813	813
<b>Programas institucionales</b>						
Entrevistas a la llegada de los visitantes	Fondo Mixto	1,680	12,600	2,908	4,846	4,846
<b>Total</b>		<b>114,116</b>	<b>855,870</b>	<b>193,885</b>	<b>333,629</b>	<b>328,356</b>

Fuente: Equipo de estudio JICA

## (2) Proyectos de desarrollo turístico

Los proyectos propuestos que incluyen proyectos de acción en el Nivel-1 (centro de playa) y Nivel-2 (área de excursión de un día) se resumen por tipo y categoría en la Tabla 5. 15. El resto de los proyectos está listado de la Tabla 5. 16 a la Tabla 5. 21

**Tabla 5. 15 Resumen de proyectos de desarrollo por tipo en el nivel-1 y 2**

Tipos de proyecto	Unidad	Corto plazo 1997-2000	Mediano plazo 2001-2005	Largo plazo 2006-2010	Total 1997-2010
<b>Categoría-A</b>					
Atractivo turístico	Pesos	42,250	83,780	2,400	128,430
	Dólares	5,633	11,171	320	17,124
Social y medioambiental	Pesos	283,000	596,350	0	879,350
	Dólares	37,733	79,513	0	117,247
Facilidades turísticas	Pesos	227,050	357,656	223,320	808,026
	Dólares	30,273	47,687	29,776	107,737
Alojamiento hotelero	Pesos	3,821,250	5,711,620	8,647,940	18,180,810
	Dólares	509,500	761,549	1,153,059	2,424,108
Desarrollo de terrenos	Pesos	203,500	854,500	837,000	1,895,000
	Dólares	27,133	113,933	111,600	252,667
Transporte (TRP-1)	Pesos	169,100	122,050	0	291,150
	Dólares	22,547	16,273	0	38,820
Servicios públicos (UTL-1)	Pesos	57,500	57,500	0	115,000
	Dólares	7,667	7,667	0	15,333
Total de la Categoría-A	Pesos	4,803,650	7,783,456	9,710,660	22,297,766
	Dólares	640,487	1,037,794	1,294,755	2,973,035
<b>Categoría -B</b>					
Transporte (TRP-2)	Pesos	2,280,550	514,020	1,999,830	4,794,400
	Dólares	304,073	68,536	266,644	639,253
Servicios públicos (UTL-2)	Pesos	50,000	102,650	51,600	204,250
	Dólares	6,667	13,687	6,880	27,233
Total de la Categoría-B	Pesos	2,330,550	616,670	2,051,430	4,998,650
	Dólares	310,740	82,223	273,524	666,487
Total de la Categoría-A y B	Pesos	7,134,200	8,400,126	11,762,090	27,296,416
	Dólares	951,227	1,120,017	1,568,279	3,639,522

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

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Tabla 5. 16 Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún (1)

Región	Codigo	Tipo / Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Órgano ejecutor		Órgano operativo		Miles de dólares			Costo de desarrollo			Plan de acción
				Público	Privado	Público	Privado	Total		Miles de pesos				
								1996-2000	2001-2005	2006-2010				
<b>Región turística de Cancún (CTR)</b>														
<b>Centro turístico de Cancún (CUN) incluyendo Isla Mujeres</b>														
CTR	CUN - 1	LDV A	Fase III del desarrollo de Cancún	FONATUR		FONATUR		4,657	35,000	17,500	17,500	0	0	
CTR	CUN - 2	TFC A	Desarrollo de instalaciones turísticas en el área de la Fase III de Cancún					20,733	155,500	13,500	107,000	35,000	0	
CTR	CUN - 2 - 1	TFC A	1) Wier and wild; desarrollo de instalaciones acuáticas					1,800	13,500	13,500	0	0	0	
CTR	CUN - 2 - 2	TFC A	2) Parque temático; Poblado maya					8,667	65,000	0	65,000	0	0	
CTR	CUN - 2 - 3	TFC A	3) Acuario					9,333	70,000	0	55,000	35,000	0	
CTR	CUN - 2 - 4	TFC A	4) Jardín botánico tropical					933	7,000	0	7,000	0	0	
CTR	CUN - 3	TFC A	Mejoramiento del centro de convenciones de Cancún Fase II					28,367	212,750	212,750	0	0	0	
CTR	CUN - 4	LDV A	Torre de observación y desarrollo comercial					40,000	300,000	30,000	135,000	135,000	0	
CTR	CUN - 5	LDV A	Desarrollo del malecón Cancún					208,000	1,560,000	156,000	702,000	702,000	0	
CTR	CUN - 6	EWI A	Mejoramiento ambiental de la Laguna Nichupté					113,747	853,100	278,500	573,600	0	0	APCTRI
			- Estudio integral del sistema de drenaje para la Laguna Nichupté					20,500	20,500	1,500	0	0	0	
			- Regulador/ producción del manual					11,500	11,500	0	0	0	0	
			- Desarrollo del sistema de información ambiental					3,000	3,000	7,100	0	0	0	
			- Restauración y conservación ambiental					44,500	13,000	31,500	0	0	0	
			- Mejoramiento del medio ambiente lagunar					662,000	200,000	462,000	0	0	0	
			- Mejoramiento del sistema de suministro de agua y del sistema de drenaje					103,000	30,000	73,000	0	0	0	
			- Mejoramiento del sistema de disposición de desechos incluyendo el mejoramiento del basurero existente					49,967	374,000	129,750	194,250	50,000	0	
CTR	CUN - 7	TFC A	Mejoramiento del centro urbano de Cancún					467	3,500	0	3,500	0	0	
CTR	CUN - 7 - 1	TRP B	1) Embellecimiento de la zona comercial del centro urbano de Cancún					1,000	7,500	0	7,500	0	0	
CTR	CUN - 7 - 2	TRP B	2) Construcción de una nueva terminal de autobuses en el área central de Cancún					467	3,500	0	3,500	0	0	
CTR	CUN - 7 - 3	HTL A	3) Mejoramiento del sistema de parqueo en el centro urbano de Cancún					21,267	159,500	79,750	79,750	0	0	
CTR	CUN - 7 - 4	UTL B	4) Desarrollo de hotel en zona urbana: 300 cuartos adicionales en el centro de Cancún					26,667	200,000	50,000	100,000	50,000	0	
CTR	CUN - 7 - 5	ATR A	5) Exposición y mejoramiento de la infraestructura urbana del centro de Cancún					533	4,000	4,000	0	0	0	APCTR-4
CTR	CUN - 8	TRP B	Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en la Reserva Estatal de la Biosfera de Yum Balam					538,946	4,042,110	853,620	1,195,620	1,992,870	0	
			- Oficina de Información para orientación de eco-tours, centro de guías, sanitarios de paga, restaurante					34,996	262,470	81,490	146,400	32,640	0	
			- Mejoramiento del muelle existente para embarcaciones en Chiquilla a 10m x 30m					31,756	238,170	81,430	124,100	32,640	0	
CTR	CUN - 9	HTL A	Desarrollo de hotel con 5,366 cuartos adicionales en el área centro de Cancún					3,240	24,300	0	24,300	0	0	
CTR	CUN - 10	HTL A	Mejoramiento turístico en Isla Mujeres					295,547	2,216,600	302,250	454,520	1,459,830	0	
CTR	CUN - 10 - 1	TRP A	1) Desarrollo de alojamiento en Isla Mujeres: hotel con 355 cuartos adicionales.					128,600	1,088,300	302,250	51,520	77,280	0	
CTR	CUN - 10 - 2	TRP A	2) Pavimentación con concreto asfáltico del camino estatal existente (grava) entre El Mecco y Boca Iglesia (27km)					604,500	302,250	302,250	0	0	0	
CTR	CUN - 11	TRP B	Mejoramiento del aeropuerto de Cancún					201,500	100,750	100,750	100,750	100,750	0	
			- Aumento de una pista de aterrizaje paralela (3,500 x 48m)					1,088,300	302,250	302,250	0	0	0	
			- Nueva construcción de edificio terminal, 49,000 M2.					193,500	193,500	0	0	0	0	
			- Construcción de la nueva terminal satélite 159,000 M2.					201,500	100,750	100,750	100,750	100,750	0	
			- Construcción de la terminal de carga					1,011,724	7,587,930	1,728,050	2,962,370	2,897,510	0	
			- Otros					446,049	3,345,570	2,427,600	952,250	565,520	0	
			Sub-total de Categoría-A					1,457,773	10,833,300	4,155,650	3,314,620	3,463,030	0	
			Sub-total de Categoría-B											
			Total del centro turístico de Cancún											

Tabla 5. 17 Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún(2)

Región	Código	Tipo	Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Órgano ejecutor		Órgano operativo		Miles de dólares		Costo de desarrollo			Plan de acción
					Público	Privado	Público	Privado	Total	1996-2000	2001-2005	2006-2010		
<b>CTR Isla de Cozumel (CZM)</b>														
CTR	CZM - 1	HFL	A	Desarrollo de alojamiento hotelero en Cozumel (Existentes: 3,400 + 2,574 cuartos adicionales)					253,279	1,656,590	405,740	596,460	895,390	
CTR	CZM - 2	TRP	A	Camino de acceso al sitio arqueológico de San Genovés desde el entronque con la carretera estatal con pavimentación de 8 km. de camino de grava	Estatal		Estado		1,493	11,200	11,200	0	0	
CTR	CZM - 3	TRP	A	Construcción del muelle de crueros en Punta Langosta en Cozumel de acuerdo al plan de acción de la API	API		API	BOT	9,893	74,200	37,100	37,100	0	
Sub-total de Categoría-A														
<b>Total de la Isla Cozumel</b>														
<b>CTR Corredor Cancún-Tulum (CTC)</b>														
CTR	CTC - 1	HFL	A	Desarrollo de hotel en el corredor Cancún-Tulum (existentes 1,500 + 12,363 cuartos adicionales)					1,207,256	9,098,420	1,671,260	2,631,160	4,307,000	
CTR	CTC - 2	UTL	B	Mejoramiento del poblado de apoyo en el corredor Cancún-Tulum	Mun.				140	1,050	0	1,050	0	
CTR	CTC - 2 - 1	UTL	B	1) Puerto Morelos					47	350	0	350	0	
CTR	CTC - 2 - 2	UTL	B	2) Playa del Carmen					47	350	0	350	0	
CTR	CTC - 2 - 3	UTL	B	3) Tulum					47	350	0	350	0	
CTR	CTC - 3	TRP	B	Mejoramiento de la Carretera Federal No.307 en el tramo Cancún-Chetumal	SCT		SCT		253,333	1,900,000	1,900,000	0	0	APCTR-2
CTR	CTC - 4	TRP	B	Mejoramiento de la carretera Tulum-Coba-Autopista No.180	Estado		Estado		11,507	86,300	78,300	6,000	0	APCTR-3
CTR	CTC - 5	TRP	A	Nuevo entronque a la carretera Federal No.180 en Nuevo X-CAN	SCT		Estado		480	3,600	3,600	0	0	
CTR	CTC - 5 - 1	TRP	A	1) Cobá-Hábil-X-Ulub: pavimentación del camino de grava (40km)	Estado		Estado		5,787	43,400	43,400	0	0	
CTR	CTC - 5 - 2	TRP	A	2) Coba-Chemex incluyendo pavimentación y ampliación a 7m de ancho (31km)	SCT		Estado		264,990	1,987,350	1,978,300	9,050	0	
Sub-total de Categoría-A														
<b>Total del corredor de Cancún-Tulum</b>														
CTR	SAK - 1	TFC	A	Desarrollo de instalaciones turísticas en la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an	Mun.		Mun.		17,740	133,060	0	66,350	66,700	
CTR	SAK - 1 - 1	HFL	A	1) Centro de Información en Tulum, Viga Chico y Mahahual					140	1,050	0	350	700	
CTR	SAK - 1 - 2	HFL	A	2) Desarrollo de eco-hotel: total 200 cuartos					17,600	132,000	0	66,000	66,000	
CTR	SAK - 2	ATR	A	Desarrollo turístico urbano en Felipe Carrillo Puerto	Mun.		Mun.		2,007	15,050	0	15,050	0	
CTR	SAK - 2 - 1	ATR	A	1) Desarrollo de instalaciones turísticas en Felipe Carrillo Puerto					1,966	14,700	0	14,700	0	
CTR	SAK - 2 - 2	TRP	A	2) Mejoramiento del centro cultural con exhibición de artesanías					14,000	14,000	0	14,000	0	
CTR	SAK - 2 - 3	TRP	A	3) Señalización turística informativa en el sitio histórico.					700	700	0	700	0	
CTR	SAK - 2 - 4	TRP	A	4) Desarrollo de área de estacionamiento en Felipe Carrillo Puerto					47	350	0	350	0	

Tabla 5. 18

Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún(3)

Región	Código	Tipo / Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Organismo ejecutor		Organismo operativo		Miles de pesos				Plan de acción		
				Público	Privado	Público	Privado	Misceláneas	Total	1996-2000	2001-2005		2006-2010	
	CTR SAK - 3	TRP B	Mejoramiento de la carretera estatal de Felipe Carrillo Puerto a Uman/ Mérida - Mejoramiento de la carretera del Tipo C (2 carriles A= 7m) al Tipo A2 (2 carriles A= 12m); Mex-184, 261, de Felipe Carrillo Puerto-Uman (268 km)	SCT		SCT		71,467	536,000	0	0	536,000		
			Sub-total de Categoría-A					19,747	148,100	0	0	167,847		
			Sub-total de Categoría-B					71,467	536,000	0	0	536,000		
			Total de la Reserva de la Biosfera de Sian Ka'an					91,213	684,100	0	0	602,700		
	CTR Costa Maya (CSM)													
	CTR CSM - 1		Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas del Banco Chinchorro	Estado		Estado		4,933	32,500	1,600	31,000	0	APCTRS	
	CTR CSM - 1 - 1	TFC A	1) Desarrollo de muelles turísticos en islas	Estado		Estado		933	7,000	0	7,000	0		
	CTR CSM - 1 - 2	TFC A	2) Centro de información en Majahual	Estado		Estado		400	3,000	0	3,000	0		
	CTR CSM - 1 - 3	ENV A	3) Estudio de la ecología marina y de la flora y fauna de las islas	INE		INE		200	1,500	0	1,500	0		
	CTR CSM - 1 - 4	ENV A	4) Centro de patrullaje marino en Majahual y sucursal en Cayo	INE		INE		133	1,000	0	1,000	0		
	CTR CSM - 1 - 5	ENV A	5) Centro científico y de mantenimiento marino en Majahual	INE		INE		2,667	20,000	0	20,000	0		
	CTR CSM - 2	HTL A	Desarrollo de alojamiento hotelero en Costa Maya					155,627	1,166,700	342,810	254,790	571,100		
	CTR CSM - 2 - 1	HTL A	1) Desarrollo de alojamiento de pequeña escala: para la etapa inicial 20 cuartos en Xcalak y Tampalam.					264	1,980	0	0	0		
	CTR CSM - 2 - 2	HTL A	2) Desarrollo de alojamiento hotelero en Costa Maya: 1,734 cuartos					155,563	1,166,720	340,830	254,790	571,100		
	CTR CSM - 3		Desarrollo de la Costa Maya					37,000	277,500	114,100	159,400	4,000		
	CTR CSM - 3 - 1	TFC A	1) Desarrollo de muelles turísticos en Costa Maya (3 muelles) - en Punta Herrero, - en Punta Xocoxth, - en Xcalak	Estado		Estado		320	2,400	800	1,600	0		
	CTR CSM - 3 - 2	TRP A	2) Desarrollo de infraestructura para el centro vacacional de la Costa Maya - Mejoramiento de la carretera costera para el desarrollo de la Costa Maya -Majahual-Xcalak-Santa Cecilia (62 km) -La Aguada-Xcalak (12 km) -Majahual-Punta Pujicub-Tampalam (55 km) -Desarrollo de suministro de agua entre Xcalak-Punta Herrero	Estado		Estado		30,813	231,100	113,300	117,800	0	APCTRS	
								15,480	116,100	55,800	60,300	0		
									55,800	10,800	10,800	0		
									49,500	49,500	49,500	0		
									80,000	40,000	40,000	0		
									4,667	35,000	17,500	17,500	0	
									5,333	40,000	0	40,000	0	
									151,293	1,434,700	458,410	405,190	571,100	
									5,867	44,000	0	40,000	4,000	
									197,160	1,478,700	458,410	445,190	575,100	
			Sub-total de Categoría-A											
			Sub-total de Categoría-B											
			Total de la Costa Maya											
	CTR Chetumal y sus cercanías (CTM)													
	CTR CTM - 1		Mejoramiento del área de Chetumal											
	CTR CTM - 1 - 1	HTL A	1) Desarrollo de alojamiento hotelero: 1,808 cuartos adicionales. - Desarrollo de alojamiento hotelero en Chetumal, Bacalar y Cárdenas					158,401	1,188,010	78,140	432,540	677,330		
	CTR CTM - 1 - 2	TFC A	2) Embellecimiento del paisaje de la avenida Héroes - Mejoramiento de las fuentes de agua (5 lugares) - Rehabilitación del teatro existente - Mejoramiento de la terminal de autobuses	Mun.		Mun.		7,094	53,206	0	39,206	14,000		

Tabla 5. 19 Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún(4)

Región	Código	Tipo	Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Órgano ejecutor		Órgano operativo		Miles de dólares		Plan de acción			
					Público	Privado	Público	Privado	Total	2006-2010				
CTR	CTM - 2	TFC	A	Complejo turístico en Bacalar - Hoteles - Manina - Campo de golf - Desarrollo turístico en Bahía de Chetumal y Calderitas - Mejoramiento del área turística comercial de Calderitas - Turismo orientado a la naturaleza en Punta Laqartos y L. Echeverría - Muelle turístico, caminos peatonales, eco-alojamiento tipo hotel y zona comercial en isla Tamalcab					37,749	0	141,000	2006-2010	142,120	
	CTM - 3	TFC	A	Desarrollo turístico en Bahía de Chetumal y Calderitas - Mejoramiento del área turística comercial de Calderitas - Turismo orientado a la naturaleza en Punta Laqartos y L. Echeverría - Muelle turístico, caminos peatonales, eco-alojamiento tipo hotel y zona comercial en isla Tamalcab	Mun.				11,533	0	55,000		31,500	
	CTM - 4	UTL	B	Desarrollo de centro de aguas termales en Calderitas y Punta Catalán - Desarrollo de infraestructura en Chetumal, Bacalar y Calderitas	Mun.				45,827	0	205,100		137,600	
	CTM - 4 - 1	UTL	B	1) Rehabilitación de la red de drenaje, mejoramiento de las calles urbanas, desarrollo de sistema de alumbrado a lo largo del área costera en Chetumal	Mun.				45,333	0	204,000		136,000	
	CTM - 4 - 2	TRP	B	2) Mejoramiento del parque y de la calle principal en Subteniente López	Mun.				67	0	500		1,000	
	CTM - 4 - 3	UTL	B	3) Suministro eléctrico y mejoramiento del alumbrado y de las calles en Bacalar	Mun.				267	0	1,000		600	
	CTM - 4 - 4	UTL	B	4) Suministro de agua y embellecimiento del área costera en Calderitas	Mun.				160	0	600		864,950	
	Sub-total de Categoría-A								214,778	1,610,886	78,140	667,746		864,950
	Sub-total de Categoría-B								45,827	343,700	0	206,100		137,600
	Total de la Costa Maya								260,605	1,954,536	78,140	873,846		1,002,550
<b>CTR Corredor Chetumal - Campeche en el Estado de Quintana Roo (CCQ)</b>														
CTR	CCQ - 1	ATR	A	Desarrollo de eco-excursiones por la cultura Maya: ruinas, poblados, séiva lluviosa tropical Estiaco					14,661	109,730	38,250		2,400	
CTR	CCQ - 1 - 1	ATR	A	1) Desarrollo del ecoturismo en el sitio arqueológico de K'ohunlich - Señalamiento informativo carretero en Francisco Villa-K'ohunlich - Centro de Información con sala de orientación y guía - Desarrollo de alojamiento hotelero 20 cuartos					8,927	86,950	38,250		28,700	
CTR	CCQ - 1 - 2	ATR	A	2) Desarrollo ecoturístico de Chichán-Ha - Centro de Información con sala de orientación y guía - Desarrollo de área para campamento Maya (20 tendas), desarrollo de energía solar - Campamento Ecoturístico y Cinegético la Pirámide: desarrollo del ecoturismo en Tres Garantías					2,400	23,350	350		700	
CTR	CCQ - 1 - 3	ATR	A	3) Campamento Ecoturístico y Cinegético la Pirámide: desarrollo del ecoturismo en Tres Garantías - Oficina, desarrollo de suministro de agua, radiocomunicación, tablero de señalización y acceso, desarrollo de energía solar, rehabilitación de carreteras y vehículos así como otros.					467	25,400	24,700		18,000	
CTR	CCQ - 1 - 4	ATR	A	4) Ya ab Dzonot: desarrollo del ecoturismo. - 6 cabanías ecológicas, casa club, caballos, cabina de maniposa, centro de reproducción, campamento, terreno multibuses, mejoramiento del camino de acceso.					2,000	18,000	0		15,000	
CTR	CCQ - 1 - 5	ATR	A	5) Balneario Raudales: desarrollo ecoturístico a lo largo del río Raudales - 6 alojamientos tipo ecológico, estacionamiento, sanitarios, cabinas para cambio de ropa, instalaciones deportivas, etc.					517	12,500	0		3,880	
CTR	CCQ - 1 - 6	ATR	A	6) Desarrollo vacacional El Palmer - Alojamiento ecológico, piscina, pista y puente para canchinas, campo deportivo, etc. - Restauración de ruina y desarrollo de instalaciones turísticas: centro de información, señalización, etc.					320	5,500	0		2,400	
CTR	CCQ - 2	ENV	A	1) Rehabilitación y excavación de 2 ruinas en Chactobten.					500	3,750	2,000		1,750	
CTR	CCQ - 2 - 1	ENV	A	1) Rehabilitación y excavación de 2 ruinas en Chactobten.	INAH				107	800	800		0	
CTR	CCQ - 2 - 2	ENV	A	2) Chactemal, mejoramiento de sitio	INAH				160	1,200	1,200		0	
CTR	CCQ - 2 - 3	ENV	A	3) Desarrollo de servicios e información turística en Dzibanché.	INAH				127	950	0		950	
CTR	CCQ - 2 - 4	ENV	A	4) Rehabilitación y excavación de la ruina en La Laguna.	INAH				107	800	0		800	

Tabla 5.20 Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún(5)

Región	Código	Tipo	Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Organismo ejecutor		Organismo operativo	Costo de desarrollo				Plan de acción
					Público	Privado		Miles de pesos	Miles de dólares	1995-2000	2001-2005	
CTR	CCC - 3	TRP	A	Mejoramiento del camino de acceso a las ruinas Mayas desde la Carretera Federal No. 186 Estado - A Pasión de Cristo, Río Bec, X-pujil, Becán, Chicán, pavimentación del camino existente (15. km.)	Estado		Estado	2,400	18,000	18,000	0	0
				Sub-total de categoría				17,531	131,480	58,250	70,830	2,400
				<b>Total del corredor Chetumal - Campeche en el Estado de Quintana Roo</b>				17,531	131,480	58,250	70,830	2,400
CTR	Otras áreas (OTR)	HTL	A	Desarrollo de alojamiento hotelero en otras áreas del estado - 540 cuartos adicionales				45,775	343,310	108,500	128,200	105,610
				Sub-total de Categoría-A				45,775	343,310	108,500	128,200	105,610
				<b>Total de otras áreas (OTR) en el Estado de Quintana Roo</b>				45,775	343,310	108,500	128,200	105,610
				<b>Total de Categoría-A</b>				2,973,035	22,287,766	4,803,650	7,783,456	9,710,660
				<b>Total de Categoría-B</b>				834,188	6,256,420	4,405,900	607,400	1,243,120
				<b>Gran total del Estado de Quintana Roo</b>				3,807,223	28,544,186	9,209,550	8,390,856	10,953,780
CTR	Corredor Chetumal - Campeche en el Estado de Campeche							21,866	163,994	163,750	163,750	0
CTR	CCC - 1	TRP	A	Desarrollo de comunidad basada en el ecoturismo en el área arqueológica de X-pujil	Estado		Estado	21,787	163,400	0	163,400	0
CTR	CCC - 1	ATR	A	1) Mejoramiento del camino de acceso a Conhuas-Calaktul y camino a los sitios arqueológicos del Homiguero, Yaocbal, Oxpenul, La Muñeca (131 km)	Estado		Estado	47	350	0	350	0
CTR	CCC - 1	ATR	A	2) Mejoramiento de la carminata y de la señalización informativa en El Ramonal, Calaktul, Maruchin	Estado		Estado	33	244	244	0	0
CTR	CCC - 1	ATR	A	3) Desarrollo de una base de eco-excursiones de la cultura Maya en los poblados de Veinte de Noviembre y Eugenio Echeverría No.2				21,866	163,994	244	163,750	0
				Sub-total de Categoría-A				21,866	163,994	244	163,750	0
				<b>Total del corredor Chetumal - Campeche en el Estado de Campeche</b>				21,866	163,994	244	163,750	0
CTR	Centro turístico de Campeche (CPE)							187	1,400	0	1,400	0
CTR	CPE - 1	ATR	A	Embellacimiento del centro urbano de Campeche	Mun.		Mun.	187	1,400	0	1,400	0
				- Mejoramiento del centro de información				69,393	520,450	128,950	155,600	235,900
				- Mejoramiento del señalamiento informativo en cada edificio/sitio histórico				69,590	521,850	128,950	157,000	235,900
				- Desarrollo de alojamiento hotelero en Campeche: 612 cuartos adicionales				69,590	521,850	128,950	157,000	235,900
				Sub-total de Categoría-A				69,590	521,850	128,950	157,000	235,900
				<b>Total del centro turístico de Campeche</b>				69,590	521,850	128,950	157,000	235,900
CTR	Corredor Mérida-Campeche (CMC)							93	700	0	350	350
CTR	CMC - 1	ATR	A	Desarrollo del circuito arqueológico Uman-Campeche	Mun.		Mun.	93	700	0	350	350
				- Señalización informativa a lo largo del circuito				140	1,050	350	700	0
				- Mejoramiento de la reserva de la biosfera de Celestun				233	1,750	350	1,050	350
				- Centro de información, sala general de lectura				233	1,750	350	1,050	350
				- Tienda con refrigerios y sanitarios de paga				233	1,750	350	1,050	350
				Sub-total de Categoría-A				187	1,400	0	1,400	0
				<b>Total del corredor Mérida-Campeche</b>				187	1,400	0	1,400	0
CTR	Centro histórico de Mérida (MID)							76,227	571,700	161,700	180,000	230,000
CTR	MID - 1	ATR	A	Embellacimiento del centro histórico de Mérida	Mun.		Mun.	76,413	573,100	161,700	181,400	230,000
				- Mejoramiento del centro de información				76,413	573,100	161,700	181,400	230,000
				- Mejoramiento de la señalización informativa en cada edificio/sitio histórico.				76,413	573,100	161,700	181,400	230,000
				- Desarrollo de alojamiento hotelero en Mérida (897 cuartos adicionales)				76,413	573,100	161,700	181,400	230,000
				Sub-total de Categoría-A				76,413	573,100	161,700	181,400	230,000
				<b>Total del centro turístico de Mérida</b>				76,413	573,100	161,700	181,400	230,000

Tabla 5.21 Listado de proyectos de desarrollo turístico para la región de Cancún(6)

Región	Código	Tipo/Categoría	Nombre del proyecto y componentes	Órgano ejecutor		Órgano coejecutivo		Costo de desarrollo			Plan de acción
				Público	Privado	Público	Privado	Miles de pesos			
				Total		Total		1996-2000	2001-2005	2006-2010	
CTR	Corredor Mérida - Cancún										
CTR	MCC - 1	ATR A	Mejoramiento del centro histórico de Valladolid - Embellecimiento de edificios históricos con jardinería y señalamiento informativo	Mun.				1,400	0	1,400	0
CTR	MCC - 2		Mejoramiento de la reserva de la biosfera de Río Lagartos		○			7,599	0	7,599	0
CTR	MCC - 2	ATR A	1) Desarrollo de instalaciones turísticas - Desarrollo de muelle turístico y de mirador en Río Lagartos		○			3,399	0	3,399	0
			- Embarracaciones turísticas					299		299	
			- Sanitarios de paça, tienda con refrigerios					1,400		1,400	
			- Centro de información con salón para presentación de ecotours.					900		900	
			- Embellecimiento y mejoramiento del poblado de Río Lagartos					800		800	
CTR	MCC - 2	UTL B	2) Embellecimiento del poblado - Embellecimiento del poblado	Mun. Mun.				4,200	0	4,200	0
			- Mejoramiento de la infraestructura de drenaje y del sistema de recolección de desechos sólidos					700		700	
								3,500		3,500	
			Sub-total de Categoría-A					640		4,799	0
			Sub-total de Categoría-B					560		4,200	0
			Total del corredor Mérida - Cancún					1,200		8,999	0
Otros Estados											
			Total de Categoría-A					168,732		1,265,483	291,244
			Total de Categoría-B					560		4,200	0
			Gran total de los Estados de Yucatán y Campeche					169,292		1,269,683	291,244
Gran total de la Región Turística de Cancún											
			Gran Total de Categoría-A					3,141,768		23,563,259	5,094,894
			Gran Total de Categoría-B					834,749		6,260,620	4,405,900
			Gran Total de la Región Turística de Cancún					3,976,517		29,823,879	9,500,794

Notas:

1 Costo = en miles de pesos estimado por el Equipo de estudio JICA (a precios de 1996)

2 Abreviaturas de las Claves del Proyecto:

Indicaciones del número de clave del proyecto:

(1) Región Turística; CTR= Región Turística de Cancún

(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.

4 APCTR = Proyecto seleccionado como Plan de Acción para la Región Turística de Cancún.



## 5.6. Análisis económico y financiero

### 5.6.1. Análisis de los resultados históricos de Cancún

El Equipo de estudio calculó la tasa interna de retorno económico (TIRE) en Cancún en el orden del 4.3% 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 Cancún, aunque la TIRE es la más alta de los tres destinos. 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 2.6%, 15.2%, 12.9%, y 69.3% respectivamente. El análisis de beneficios muestra que los efectos económicos regionales constituyen el 70.1% mientras que el de la creación de empleo, representa el 17.4% y el efecto multiplicador, el restante 12.5%.

Uno de los principales problemas en Cancún es la calidad de los bienes que se suministran en la región, aunque se ha establecido de cierta forma el sistema de viabilidad económica. Es necesario crear valor agregado en el destino aprovechando los recursos al máximo.

### 5.6.2. Supuestos generales para el análisis económico y financiero

#### a. Área del análisis:

El análisis se aplica al área de desarrollo prioritario (Nivel-3) habiéndose establecido como el escenario de la región turística de Cancún.

#### 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 5. 22 por tipo de proyecto y fase.

Tabla 5. 22 Costo del desarrollo por tipo de proyecto y fase

		Corto plazo	Mediano plazo	Largo plazo	Total
Transportación -A	TRP-A	84,975	46,313	0	131,288
Transportación -B	TRP-B	584,088	143,455	499,958	1,227,500
Servicios urbanos	UTL-B	26,875	90,755	46,900	164,550
Medio ambiente	ENV	140,500	297,300	0	437,800
Desarrollo de terrenos	LDV	101,750	424,775	418,500	948,025
Sub total		938,188	1,005,618	965,358	2,909,163
Costo de adquisición de terrenos		93,819	100,562	96,536	290,916
Hotel	HTL	3,852,475	5,717,026	8,648,200	18,217,701
Atractivos turísticos	ATR	43,050	87,530	2,400	132,980
Otros medios de transporte	TFC	247,416	337,790	223,320	808,526
Sub total		4,142,941	6,142,346	8,873,920	19,159,207
Costo de adquisición de tierra		144,353	213,581	302,513	660,448
Total		5,319,300	7,462,107	10,238,327	23,019,734

Nota: Unidad de medida: en miles de pesos

Fuente: Equipo de estudio JICA

#### d. Llegadas a hoteles

La meta de llegada a hoteles que se utilizan en el análisis se resume en la Tabla 5.23

**Tabla 5.23 Llegadas a hotel en los principales centros turísticos**

Centros turísticos	Nacional				Internacional			
	1995	2000	2005	2010	1995	2000	2005	2010
Cancún	489	546	621	734	1,666	1,788	1,929	2,148
Cozumel	67	80	97	123	243	297	370	480
Corredor Tulum	7	62	143	263	108	358	719	1,259
Costa Maya		16	25	43		49	80	147
Otros		39	93	161		78	163	254
Meta	589	744	977	1,324	2,113	2,570	3,262	4,286

Nota: Unidad de llegadas: en miles

Fuente: Equipo de estudio JICA

#### e. Gasto turístico

##### Unidad de gasto

La unidad de gasto se supone en base al gasto de huéspedes hoteleros en 1994 y 1995. 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 unidad de gasto en el Estado de Quintana Roo se incrementaría en 20% de 1996 al 2010 tanto para los turistas nacionales como internacionales.

**Tabla 5.24 Gasto turístico en el centro turístico primario**

	1994		1996-2000		2001-2005		2006-2010	
	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
Cancún	3,090	4,770	3,000	8,700	3,300	9,570	3,600	10,440
Cozumel	1,610	3,200						

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 son los que normalmente utiliza el Banco de México y FONATUR.

**Tabla 5.25 Proporción de gasto por categoría**

	1994								1996-2010			
	Local				Internacional				Total			
	A	AyB	C	O	A	AyB	C	O	A	AyB	C	O
Cancún	35	30	6	29	28	32	6	34	31	31	6	32
Cozumel	37	39	9	15	29	42	9	19				

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.

### 5.6.3. Análisis económico

El objetivo de este análisis es evaluar la viabilidad económica del desarrollo turístico en el área prioritaria (Nivel-3) de la región turística de Cancún.

#### (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 de las respectivas categorías de gasto turístico, se estiman con base en las encuestas realizadas. Aunque se supone que la proporción de autosuficiencia de alimentos, bebidas y compras se incrementará debido a la promoción de las industrias locales, el 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 5. 26 Tasa de autosuficiencia**

	1994	1996-2000	2001-2005	2006-2010
Alojamiento	50.0	50.0	50.0	50.0
Alimentos y bebidas	20.0	25.0	35.0	55.0
Compras	20.0	25.0	35.0	50.0
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 las siguientes suposiciones:

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

### 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 y se muestran en la Tabla 5. 22. 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 Cancún**

La tasa interna de retorno económico (TIRE) es del 24.7 %. La muestra los resultados del análisis de sensibilidad, basado en esa TIRE .

**Tabla 5. 27 Tasa interna de retorno económica (TIRE)**

Casos del análisis de sensibilidad	TIRE (%)
Caso base	24.7
Incremento del beneficio total (+20%)	47.2
Decremento del beneficio total (-20%)	-2.5
Incremento del Costo Total (+20%)	6.3
Decremento del Costo Total (-20%)	-53.3

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 de ventas.

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 29.9% 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 5. 28 Análisis de sensibilidad de la TIRE por incremento en costo y beneficio**

Casos	Costo: +5%	Costo: +10%	Costo: +20%
Beneficio: +20%	40.5 %	34.6 %	24.7 %
Beneficio: +10%	29.9 %	24.7 %	
Beneficio: +5%	24.7 %		

Fuente: Equipo de estudio JICA.

### (3) Análisis financiero

#### a. Objetivos del análisis

Desde el punto de vista financiero se ha realizado el primer análisis 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:

##### 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 de la inversión.

##### Rentabilidad de la inversión privada

Para el sector privado la Tasa Interna de Retorno Financiera (TIRF) se estima en un modelo simple con dos subsectores que son : la industria hotelera y otra industria turística.

#### b. Principales suposiciones del análisis financiero

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

##### 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.

##### 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.

##### Impuestos

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.

##### 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).

#### 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 58% del gasto del turista, debido al alto nivel de la tasa de autosuficiencia en el Estado de Quintana Roo.

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 de impuesto sobre la renta, se supone del 34%. Si existe una pérdida acumulada no se aplica el impuesto sobre la renta.

#### 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 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 el costo de inversión en el rubro de gastos cargados al sector privado, que incluye la adquisición del terreno, los costos de operación y mantenimiento así como los de promoción.

#### **c. Resultados de los análisis financieros**

##### Proporción de ingreso y gasto (I/G)

La tasa de ingreso y gasto del sector público (I/G) para la región turística de Cancún es de 1.84, en caso de una tasa de descuento del 8.5% lo cual es suficiente.

**Tabla 5. 29 Proporción de ingreso y gasto (I/G)**

Casos del análisis de sensibilidad	I/G
Caso Base	1.84
Incremento del Ingreso (+20%)	2.20
Decremento del Ingreso (-20%)	1.47
Incremento del Gasto (+20%)	1.53
Decremento del Gasto (-20%)	2.29

Fuente: Equipo de estudio JICA.

#### Tasa interna de retorno financiero

La tasa interna de retorno financiero (TIRF) del sector privado es de 27.5%. Como se muestra en la Tabla 5. 30 se realizó un análisis de sensibilidad tomando como punto de partida el costo base de 27.5 %.

**Tabla 5. 30 Tasa interna de retorno financiero (TIRF)**

Casos del análisis de sensibilidad	TIRF (%)
Caso Base	27.5
Incremento del Ingreso (+20%)	43.2
Decremento del Ingreso (-20%)	7.4
Incremento del Gasto (+20%)	11.2
Decremento del Gasto (-20%)	46.8

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Si el Impuesto sobre la Renta se contabiliza como gasto, la TIRF resultante es del 23.3%.

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 5. 31 Análisis de sensibilidad de la TIRF para la inversión privada en hoteles y otras instalaciones**

Privada	-10 %	0 %	+10 %	Hotel
-10 %	28.8 %	26.7 %	24.9 %	
0 %	29.6 %	27.5 %	25.6 %	
-10 %	30.4 %	28.2 %	26.3%	
Otras instalaciones				

Fuente: Equipo de estudio JICA.

En la región turística de Cancún 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.