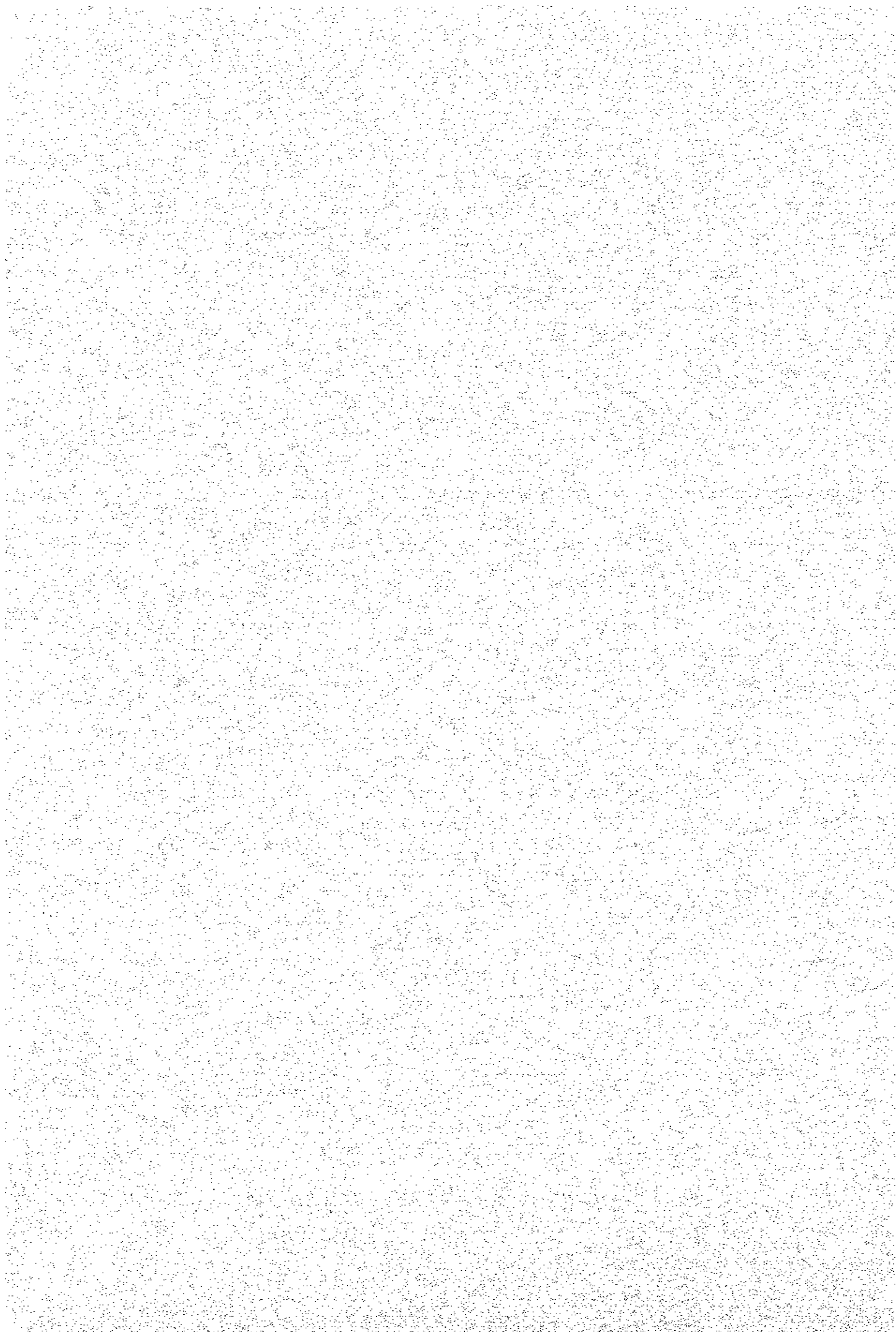


Apéndice



A.1. Condiciones existentes en la región turística de Los Cabos

A.1.1. Estructura turística en Los Cabos

La región turística de Los Cabos se estructura en 4 niveles.

Los centros turísticos primarios en el Estado de Baja California Sur (Los Cabos, La Paz y Loreto) están ubicados en un corredor turístico lineal ubicado a lo largo de la carretera federal No.1, frente al Mar de Cortés. El corredor ha sido designado como área de desarrollo turístico prioritario por el Programa Nacional de Desarrollo del Sector Turismo 1995-2000. La parte sur del Estado entre Los Cabos y La Paz, tiene dos centros turísticos secundarios : Buena Vista y Todos Santos, que están frente al Mar de Cortés y al Océano Pacífico respectivamente.

Cruzando el Mar de Cortés existen recursos turísticos de significación como las Barrancas del Cobre en el Estado de Chihuahua. Se espera conformar un corredor interestatal de alto potencial turístico que conecte Los Cabos, La Paz-Los Mochis y Las Barrancas del Cobre.

El Mar de Cortés tiene en sí mismo buenos recursos turísticos, al tener agua azulada, mar de aguas tranquilas y playas de arena blanca. El Mar de Cortés tiene también muchas islas, la mayor parte de las cuales se incluyen en alguna reserva específica de la biosfera.

(1) Los Cabos

Los Cabos es el centro turístico más desarrollado en Los Cabos. Está localizado al final sur de la península, principalmente frente al Mar de Cortés, aunque parte de ella tiene mucha influencia del Océano Pacífico. El centro turístico de Los Cabos se compone de dos subcentros : Cabo San Lucas y San José del Cabo, y del corredor de Los Cabos entre aquellos dos polos.

En San José del Cabo, FONATUR inició el desarrollo en 1976 y los hoteles iniciaron operaciones en 1980, mientras que en Cabo San Lucas FONATUR inició su desarrollo y operación en 1985 y 1986 respectivamente. Estos lugares han atraído inversionistas internacionales desde el comienzo pero todavía requiere de inversiones para su desarrollo posterior.

Cabo San Lucas ha sido bien desarrollado con muchas instalaciones turísticas como hoteles, restaurantes, bares, discos, tiendas y una marina. Ha adquirido características de área de entretenimiento agradable. De otra parte, San José del Cabo está caracterizado como una pacífica área turística, con su antiguo centro histórico. La mayor parte de San José del Cabo ha sido desarrollado por FONATUR.

(2) La Paz

La Paz está localizado a 220 km. al norte de Los Cabos. Es el centro turístico tradicional de playa de mayor antigüedad en el Estado, habiendo también florecido como puerto libre en la década de los 80s. Sin embargo, su condición de centro de playa de alta categoría, ha declinado desde el inicio del desarrollo turístico de Los Cabos y su corredor. Basado en los recursos de playa a lo largo del Mar de Cortés La Paz aún tiene potencial de desarrollo para elevar su atractivo turístico.

(3) Loreto

El desarrollo turístico de Loreto fue iniciado en los 80s por FONATUR, el gobierno estatal y el sector privado. Se localiza a 580 Km. al norte de Los Cabos. El centro turístico de Loreto se compone de tres áreas : Loreto, Nopoló y Puerto Escondido. No obstante, su desarrollo se ha retrasado respecto a lo planeado originalmente porque el grupo privado estuvo renuente a invertir.

(4) Buena Vista

Buena Vista está designado como un centro turístico secundario en el Programa de Desarrollo Turístico Estatal y está localizado en un punto intermedio de la distancia

entre los Cabos y La Paz por de la carretera federal No.1. El centro tiene un pequeño complejo hotelero que puede atraer visitantes internacionales que desean practicar la pesca deportiva.

(5) Todos Santos

Todos Santos es uno de los oasis del Estado y el único de los centros turísticos designados en el programa estatal que se encuentra al Océano Pacífico. Este centro turístico no está actualmente bien desarrollado, pero lo estará utilizando la singularidad de su condición de playa al Pacífico y como oasis con abundante vegetación.

(6) Otros

San Carlos de Bahía Magdalena puede tener potencial como un futuro centro para los visitantes que son atraídos por la observación de ballenas en las ricas colonias de manglar.

San Ignacio también puede tener potencial como oasis para los visitantes en viajes terrestres desde EUA a través del Estado de Baja California, así como a visitantes de las barrancas y las pinturas rupestres de Santa Terésita.

(7) Mazatlán

Mazatlán es un famoso centro de playa tradicional y un centro del sur de Sinaloa. Un transbordador conecta Mazatlán con La Paz.

(8) Los Mochis

Este es el centro del norte de Sinaloa. Los Mochis tiene el puerto de Topolobampo que conecta Los Cabos/La Paz y las Barrancas del Cobre.

(9) Ensenada, Tijuana y Mexicali

Estos son los más prósperos centros del turismo fronterizo con los EUA.

(10) Ciudad Juárez

Ciudad Juárez es un centro turístico en el Estado de Chihuahua que también ha prosperado con el turismo fronterizo de EUA. Un tren turístico de EUA a las Barrancas del Cobre está siendo operado a través de este centro.

(11) Chihuahua

Esta es la ciudad capital del Estado de Chihuahua. El tren proviene de EUA a las Barrancas del Cobre a través de Chihuahua.

A.1.2. Recursos turísticos

A continuación se describen brevemente los principales recursos turísticos de la región, mientras que la Tabla A. 1 ofrece un listado de los recursos turísticos en Los Cabos.

(1) Playas y deportes marítimos

En tanto el Estado de Baja California Sur está rodeado por el Océano Pacífico en el oeste y por el Mar de Cortés en el este, los recursos turísticos más significativos de la región de Los Cabos se encuentran en las playas y en los animales marinos. Además de los centros turísticos existen muchas islas en el Mar de Cortés que tienen este tipo de recursos, aunque la mayor parte están designadas como reservas especiales de la biosfera.

El Mar de Cortés en particular puede competir con el Mar Caribe con sus limpias y azuladas aguas, playas de arena blanca y aguas tranquilas, así como abundante pesca deportiva.

(2) Paisaje y vida silvestre del desierto

El Estado está mayormente cubierto por terreno árido que tiene una gran variedad de vida silvestre desértica. El desierto también puede proporcionar un paisaje único que podría ser un recurso turístico subutilizado.

(3) Observación de ballenas

La Bahía Magdalena, Laguna San Ignacio y Laguna Ojo de Liebre, son lugares famosos por la observación de ballenas. Es altamente probable para los visitantes ver ballenas porque la ballena gris ha estado viniendo regularmente a lugares para tener sus crías de enero a marzo.

(4) Otros

La región tiene otros recursos turísticos tales como la reserva de la biosfera para la vida silvestre, oasis preciosos en las áreas desérticas, barrancas/montañas y pinturas rupestres en Santa Teresita, iglesias construidas por los misioneros españoles en todo el Estado y poblados donde hubieron minas de oro y plata.

Las Barrancas del Cobre están localizadas en el Estado de Chihuahua y es un significativo recurso de la región turística de Los Cabos. En su carácter y rica vegetación compete con el Gran Cañón en el Estado de Nevada de EUA.

Tabla A. 1 Lista de recursos en la región turística de Los Cabos

Tipo de recursos	Ubicación	
	Estado de Baja California Sur	Estados/ciudades cercanas
Centros turísticos	Los Cabos, La Paz, Loreto, Cabo Este, Buena Vista, Todos Santos, San Carlos, San Ignacio.	Mazatlán, Los Mochis, Ensenada, Tijuana, Mexicali, Ciudad Juárez, Chihuahua.
Playas y deportes marítimos	Los Cabos, La Paz, Loreto, Cabo Este, Buena Vista, Todos Santos.	Mazatlán.
Manglares/observación de aves	Bahía Magdalena, Laguna San Ignacio, Laguna Ojo de Liebre.	
Observación de ballenas	Bahía Magdalena, Laguna San Ignacio, Laguna Ojo de Liebre.	
Reserva de la biosfera	RB El Vizcaíno, Cabo Pulmo, REB Islas del Golfo.	PN Barrancas del Cobre ; REB Isla Tiburón , RB Sierra del Pincate, RB Alto Golfo de California.
Oasis	Todos Santos, San José del Cabo, San Ignacio, San Isidro, Mulegé.	
Montañas y/o Barrancas	Santa Teresita, Sierra de la Laguna.	Barrancas del Cobre.
Pinturas rupestres	Santa Teresita.	
Misiones	San José del Cabo, La Paz, Todos Santos, Dolores del Sur, San Luis , La Pasión, Loreto, San Javier, San José de Comondú, San Isidro, Mulegé, Santa María Magdalena, Guadalupe, San Ignacio.	
Antiguos poblados mineros	San Antonio, El Rosario, El Triunfo.	

Fuente: Equipo de estudio JICA.

A.1.3. Red de transporte

A.1.3.1. Transporte terrestre

En el Estado no existe servicio de ferrocarril.

(1) Carreteras

a. Carretera Federal

La carretera federal No.1 corre de norte a sur a lo largo de la Península de Baja California. La carretera constituye la espina dorsal que conecta la mayor parte de los

centros turísticos y de los recursos como Los Cabos y su aeropuerto, Buenavista, San Antonio y El Triunfo, La Paz, Loreto, Ciudad Constitución, Mulegé, Santa Rosalía, San Ignacio y Guerrero Negro. La mayor parte de la carretera se encuentra en áreas del interior, exceptuando la sección localizada entre Loreto y Santa Rosalía, que se encuentra siguiendo el litoral costero del Mar de Cortés.

El plan de acción existente de parte de la presente administración incluye el proyecto para mejorar todas las secciones de la carretera (actualmente del tipo A-2) de Los Cabos a Tijuana para hacerla a nivel de autopista de 4 carriles, mientras que la sección de Cabo San Lucas-San José del Cabo-aeropuerto de San José del Cabo y los alrededores de La Paz, ha llegado ya al estándar de autopista.

La carretera No.9, otra carretera federal en la región, corre a lo largo de la línea costera del Océano Pacífico, entre Los Cabos y La Paz vía Todos Santos. De acuerdo con las normas, la carretera tiene el Tipo-A2.

b. Otras carreteras

La mayor parte de los recursos turísticos en el Estado están comunicados por carreteras estatales y municipales, que necesitan un mejoramiento sustancial.

Todavía se encuentra sin pavimentar con 4-5 metros de ancho, el camino a lo largo del Mar de Cortés en el área sur, entre Los Cabos y La Paz vía Buena Vista. Conducir a través de ésta ruta ofrecería a los visitantes con diversas panorámicas del Mar de Cortés y de paisajes del desierto.

(2) Servicio de transporte público

Los servicios de autobús entre Cabo San Lucas y San José del Cabo, y entre Los Cabos y La Paz, no son tan convenientes.

Los servicios de taxi se encuentran disponibles en cualquier centro turístico primario, pero no están disponibles en los secundarios y en otros lugares turísticos.

A.1.3.2. Transporte aéreo

(1) Instalaciones aeroportuarias

El acceso por aire al Estado es relativamente conveniente porque los centros turísticos de playa de Los Cabos (San José del Cabo), La Paz y Loreto, tienen aeropuertos internacionales y vuelos de conexión. Todos los aeropuertos son lo suficientemente buenos actualmente, para manejar vuelos internacionales y nacionales, mientras que ASA tiene planes de mejoramiento dentro de su plan maestro.

Exceptuando los aeropuertos internacionales, no existe otro tipo de aeropuerto en el Estado. Por otra parte, existen 54 aeropistas en todo el Estado.

(2) Ciudades de origen y flujo de pasajeros

A continuación, se presentan las condiciones actuales del servicio aéreo en los principales aeropuertos de la región para 1995.

a. Servicio internacional

Los Cabos: Conexiones con 26 ciudades, transportó 247,673 pasajeros en 1995.
Vuelo regular: 6 ciudades con 214,257 pasajeros.
Vuelo charter: 23 ciudades con 33,416 pasajeros.
Destinos principales : Phoenix (71,236 pasajeros), Los Angeles (53,295 pasajeros), San Francisco (40,750 pasajeros).

La Paz: Total: 4 ciudades con 50,936 pasajeros sólo para Vuelos regulares, sin vuelos charter.
Destinos principales: Los Angeles (38,980 pasajeros), Tucson (11,445 pasajeros).

La Paz: Total: 1 ciudad con 11,516 pasajeros a Los Angeles sólo con vuelos regulares.

Mazatlán Total: 27 ciudades con 124,953 pasajeros.
Vuelo regular: 9 ciudades con 99,584 pasajeros.
Vuelo charter: 23 ciudades con 25,369 pasajeros.
Destinos principales: Phoenix (33,916 pasajeros), San Francisco (28,770 pasajeros), Los Angeles (16,830 pasajeros).

b. Servicio inter-regional

Los Cabos: Vuelo regular: 3 ciudades con 39,033 pasajeros.
Destinos principales: Guadalajara (33,511 pasajeros), Puerto Vallarta (4,546 pasajeros), Ciudad de México (976 pasajeros).

La Paz: Vuelo regular: 6 ciudades con 37,745 pasajeros.
Destinos principales: Ciudad de México (35,441 pasajeros), Guadalajara (2,022 pasajeros), Monterrey (216 pasajeros).

Loreto: Vuelo regular: 1 ciudad con 977 pasajeros a Guadalajara.

Mazatlán: Vuelo regular: 12 ciudades con 102,160 pasajeros.
Destinos principales: Ciudad de México (45,110 pasajeros), Aguascalientes (21,479 pasajeros), Guadalajara (20,542 pasajeros).

c. Servicio intra-regional

Los Cabos: Vuelo regular: 1 ciudad con 18,640 pasajeros a Mazatlán.

La Paz: Vuelo regular: 10 ciudades con 68,031 pasajeros.
Destinos principales: Tijuana (21,252 pasajeros), Culiacán (16,283 pasajeros), Los Mochis (7,695 pasajeros).

Loreto: Vuelo regular: 3 ciudades con 3,980 pasajeros.
Destinos principales: La Paz (2,806 pasajeros), Hermosillo (986 pasajeros), Mazatlán (188 pasajeros).

A. 1. 3. 3. Transporte marítimo

(1) Puertos marítimos

Los principales puertos marítimos de Baja California Sur son : Los Cabos (Cabo San Lucas), La Paz (La Paz y Pichilingue), Loreto, Guerrero Negro y Santa Rosalía. Los que encuentran en el Estado de Sinaloa son Mazatlán y Los Mochis (Topolobampo). El principal puerto de Sonora es Guaymas.

En los centros turísticos primarios del Estado de BCS, Cabo San Lucas y Loreto no tienen precisamente instalaciones portuarias, contando con marinas y muelles turísticos, mientras que La Paz cuenta con 2 puertos diferentes en La Paz y en Pichilingue. El puerto de La Paz es antiguo, sirviendo a los transbordadores que se conectan con Mazatlán y es importante para la importación de artículos hacia el Estado. El puerto de Pichilingue ha sido renovado, teniendo instalaciones centrales para el desarrollo industrial y turístico del área de Pichilingue.

Mazatlán es uno de los puertos más grandes de México especialmente para la exportación de productos agrícolas y pecuarios a los mercados nacionales e internacionales.

Topolobampo será crecientemente importante para exportar bienes de la porción norte de México así como del interior de EUA a través del ferrocarril Chichuahua-Pacífico.

Santa Rosalía, Guerrero Negro y Guaymas son los pueblos portuarios tradicionales y tienen instalaciones de ciertos estándares.

(2) Servicios de transporte marítimo

Los Cabos recibieron 174,017 pasajeros en cruceros internacionales en 1994. Mazatlán recibió 150, 867 pasajeros.

Pasajeros intra-regionales del transbordador

El transbordador representa un servicio intra-regional :

- Santa Rosalía-Guaymas (41,253 pasajeros en 1994)
- La Paz-Topolobampo (104,900 pasajeros en 1994)
- La Paz-Mazatlán (171,928 pasajeros en 1994).

A. 1.4. Infraestructura

La situación existente y el plan a futuro se resumen de la Tabla A. 2 a la Tabla A. 7.

No parecen existir obstáculos serios para el turismo en su conjunto, exceptuando algunos aspectos como la necesidad de extender la pista del aeropuerto de San José del Cabo y el mejoramiento de las condiciones de las calles del área urbana en Los Cabos.

Tabla A. 2 Instalaciones y capacidad del aeropuerto de Los Cabos (1)

Aeropuerto	Elementos	Unidad	Capacidad	Existente 1993	Demanda (Estimado Alto)			
					1995	2000	2005	2010
Los Cabos (San José del Cabo)	Pista	Op./Hr	20	10	12	15	17	19
	Plataformas	Posic.Si m	3	3	5	7	9	9
	Edificios	Pas/Hr	300	204	252	334	387	420
	Estacionamien tos	Area	222	32	39	51	58	64

Nota: 1.En esta Tabla se muestra las plataformas, edificios y estacionamientos que son exclusivamente para uso comercial.

Fuente: Sistema Estadístico Aeroportuario, 1994, ASA.

Tabla A. 3 Instalaciones y capacidad del aeropuerto de Los Cabos (2)

Acceso al centro de la ciudad	A	(carretera de 4 carriles)
Distancia / tiempo		S.J. del Cabo 15 km 20 min. Cabo S.Lucas 48 km 45 min
Servicio de Taxi y de autobús	A	(No existe servicio de autobús)
Instalación Aeroportuaria	B	(la pista es corta se requiere extenderla)
Pista		220 mx45mx1
Máxima aeronave operable		B-727
Horas de Operación		8:00 -19:00
Edificio Terminal.		8,580 m ²
Capacidad y demanda.		
Pista	A	(No obstante se requiere incrementar)
Plataforma	B	(se requiere incrementar)
Edificio	C	(se requiere incrementar después del 2000)
Estacionamiento	A	(suficiente)
Plan de Mejoramiento Futuro.	M/P 1991 (1993-2010)	
Mejoramiento Principal		Extensión de la Pista (2200 m--2700m) Incremento de Plataforma y de Edificios.
Costo del Proyecto (Millones de pesos) (Hasta el 2010)	129	

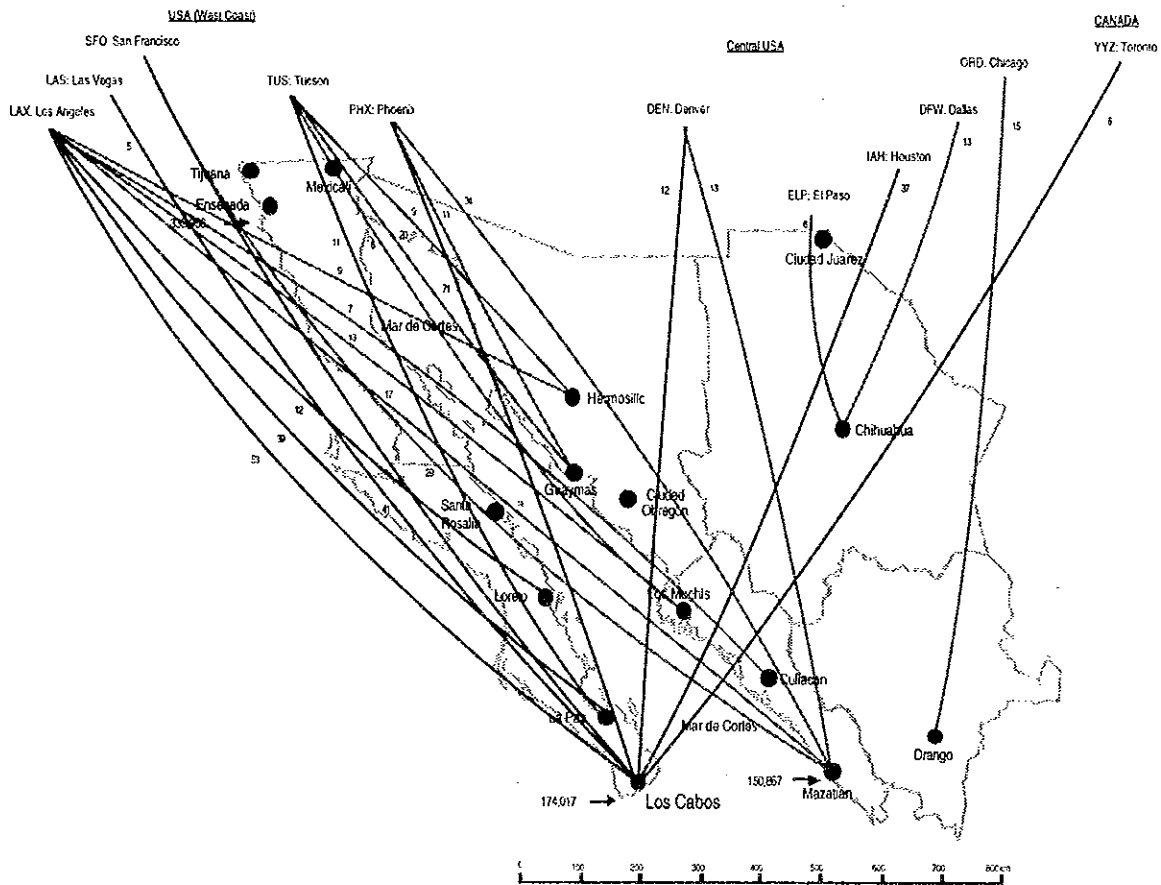
Nota: Las letras significan lo siguiente: **A**/buena y/o suficiente, **B**/se requiere de cierta mejoría en el corto plazo, **C**/ se requiere de mejoría y/o soluciones a muy corto plazo.

Tabla A. 4 Airport passenger changes and future demand (San Jose del Cabo)

Year	Domestic	International	Charter	Transit	Total
1980	40,735	56,673	0	0	97,408
1985	135,595	119,984	25	90,276	345,880
1990	128,531	329,959	46,456	78,937	583,883
1993	122,159	386,005	121,177	46,152	675,493
1995 (High Estimate)	156,595	578,013	192,870	63,599	991,077
2000 (ditto)	228,924	981,302	343,450	100,244	1,653,920
2005 (ditto)	287,515	1,307,990	465,430	129,928	2,190,863
2010 (High Estimate)	336,763	1,582,583	567,958	154,879	2,642,183
2010 (Low Estimate)	246,290	969,495	360,129	98,106	1,674,020

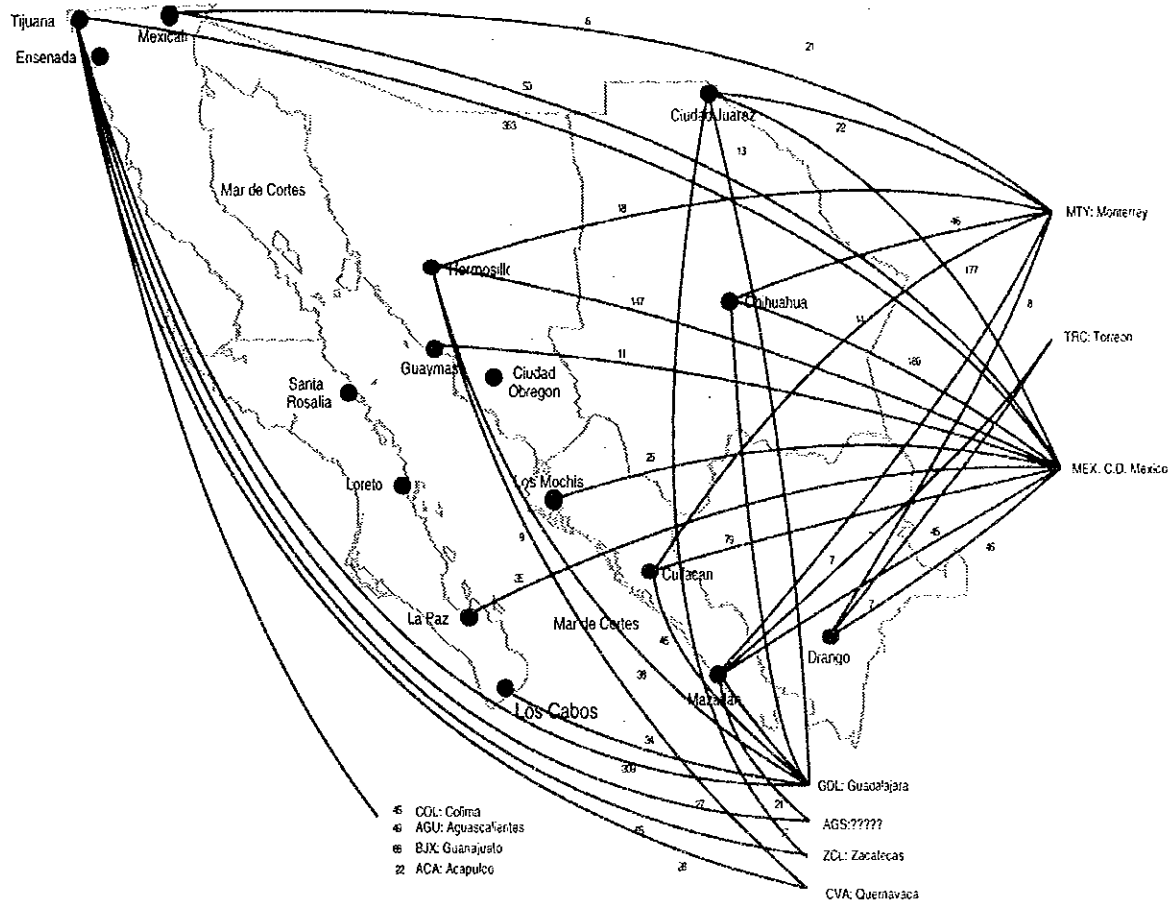
Source: Sistema Estadístico Aeroportuario, ASA

Figura A.1 Flujos O-D de pasajeros de vuelos internacionales y cruceros marítimos



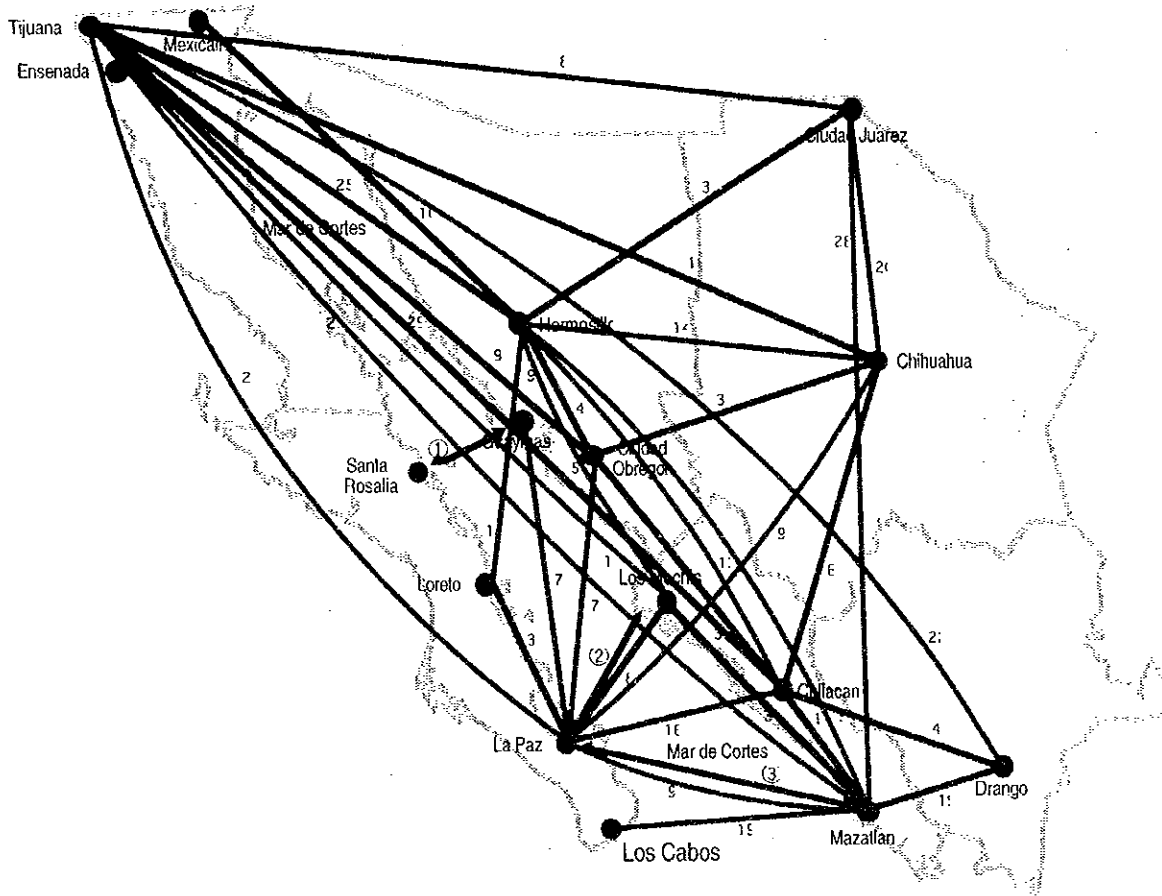
Note: (1)Number of Passengers of International Flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit:=1,000 passengers, Lines indicated over 5,000 passengers)
 (2)Number of Visitors by Cruising Ships: 1994
 Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

Figura A.2 Flujos O-D de pasajeros de vuelos domésticos inter-regionales



Note: Number of passengers of domestic flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit =1,000 passengers, Lines indicated over 5,000 passengers)
 Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

Figura A.3 Flujos O-D de pasajeros de vuelos domésticos inter-regionales y transbordadores



Nota: (1) Numero de pasajeros de nacional en 1995 (Total de origen y destino, Total de regular y vuelo fletado, Unidad = 1,000 pasajeros, Líneas indicador más 1,000 pasajeros)
 (2) Number of Passengers of Ferryboats: 1994
 (Circle 1= Santa Rosalia - Guaymas 41,253, Circle 2= La Paz - Topolobampo 104,900, Circle 3= La Paz - Mazatlan 171,928)

Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

Tabla A. 5 Infraestructura carretera de Los Cabos

Condiciones de la carretera que circundan al sitio turístico	<p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carr. Federal No 1 (4 carriles) muy buena. - Carr. Federal No 9 (2 carriles) en el área urbana el pavimento esta dañado.
Condición de las calles en las áreas urbanas	<p>C</p> <ul style="list-style-type: none"> - En Cabo San Lucas, muy mala, la proporción de pavimentación está por debajo del 10%. - En San José del Cabo es insuficiente, la proporción de pavimentación es del 35%.
Simbología y Señalización	<p>A</p> <ul style="list-style-type: none"> - En su conjunto, se requiere para los turistas una buena simbología y señalización en áreas urbanas y carreteras.
Carreteras de Conexión a las Principales Ciudades.	<ul style="list-style-type: none"> - A La Paz desde Cabo San Lucas. - Carretera Fed. 163Km (2:15 hrs). - Carretera Fed. 236 Km. (incl.autopista)(3:25hrs)
Planes a Futuro	<ul style="list-style-type: none"> - Continuación de la construcción de la carretera costera. (2 carriles,70 Km) - Mejoramiento de las calles en el área urbana (pavimentación) - Formación de un Sistema de Servicio Público de Autobuses en el área urbana.

Nota: Las letras significan lo siguiente: **A**/buena y/o suficiente, **B**/se requiere de cierta mejoría en el corto plazo, **C**/ se requiere de mejoría y/o soluciones a muy corto plazo.

Tabla A. 6 Otros servicios de transporte

Cruceros	No. de Embarques 1994.	174
	No. de pasajeros en 1994	174,380
	No. Máximo de embarques en el pasado	284 (en 1992)
	No. Máximo de Pasajeros en el pasado.	260,610 (en 1992)
Planes a Futuro		- Construcción de un muelle en Cabo San Lucas (el plan conceptual, realizado por una empresa privada, se encuentra suspendido por el momento).

Fuente: SCT

Tabla A. 7 Infraestructura de apoyo

Electricidad	- Cobertura del servicio del 74% en Marzo 1990 (6,999 por 9,427 familias)
Agua	<ul style="list-style-type: none"> - Cobertura del servicio del 85% en 1990 (8,021 por 9,427 familias) - Las instalaciones turísticas deben prepararse de manera independiente con planta desalinizadora. - 260l/seg de agua potable suministrada a los residentes locales en 1995 - La capacidad existente es de 563l/seg que es un volumen suficiente para los residentes locales hasta el año 2000

A.1.5. Actividades de promoción turística

Las siguientes tablas muestran el inventario de actividades de promoción turística realizadas por el Fondo Mixto de Los Cabos.

Tabla A. 8 Fondo Mixto de Los Cabos

Año de establecimiento	1989
Miembros	
SECTUR	X
GOBIERNO ESTATAL	X
SECTOR PRIVADO	
Asociación de Hoteles	2
- No. hoteles afiliados	15
- No. hoteles no afiliados	1
Asociación de Restaurantes	1
Asociación de agencias de viaje	1
Instituto financiero	7
Otros	
FONATUR	X
OTROS	
Total de presupuestos en miles de Pesos	
1991	8,343.0
1992	1,976.0
1993	758.0
1994	4,116.0
1995	6,800.0

Fuente: Compilado por el Equipo de Estudio JICA

Tabla A. 9 Inventario de Actividades Promocionales (para el mercado internacional)

	Desde países
Viajes de familiarización para agentes de viaje	X
Viajes de familiarización para medios masivos	X
	Llenar código de aerolínea
Subsidio a la(s) aerolínea(s)	X
	Si/No
Apoyo a eventos (deportes, festivales, etc.)	X

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla A. 10 Inventario de actividades promocionales (para el mercado nacional)

	Si/No
Organización de festival de viajes para el sector de consumidores	X

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.1.6. Administración e instituciones de turismo

A.1.6.1. Nivel estatal

La administración e instituciones de turismo actuales del gobierno del Estado de Baja California Sur, se presentan de manera resumida en la Tabla A. 11. Los siguientes son sus lineamientos generales:

El Estado de Baja California Sur tiene su propia sección de administración turística. También cuenta con un comité que prepara el plan de desarrollo turístico y/o realiza consultas y apoyo técnico al sector privado.

Baja California Sur sigue los lineamientos de la Ley Federal de Turismo, en tanto no tiene leyes propias o lineamientos para el desarrollo turístico.

Para el desarrollo turístico, el Estado tiene su propia organización, el FIMID que es equivalente a FONATUR en el Estado de BCS

Para la educación y la capacitación, el Estado tiene cursos en las universidades localizadas en el Estado, orientadas al nivel gerencial medio y centros de capacitación pública como escuela vocacional que incluye personal de actividades relacionadas con el turismo.

Tabla A. 11 Inventario de administración turística (Nivel estatal)

Nombre del departamento o sección encargada de la administración turística		Coordinación Estatal de Turismo
Otras organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	COPLADE (Comité de Planeación y Desarrollo Económico)
	Actividad	
Organizaciones gubernamentales o semi-gubernamentales del Estado relacionadas con el desarrollo turístico	Nombre	FIMID (Fondo de promoción inmobiliaria; Fondo Impulsor e Inmobiliario para el Desarrollo del Edo.)
	Actividad	
Leyes o lineamientos estatales etc., sobre el desarrollo turístico.		Sin ley específica
Sistema de educación y capacitación para el turismo (No. de instalaciones y estudiantes)	Nivel Superior	0
	Medio-superior	3
	Básico	1

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.1.6.2. Nivel municipal/destino

La Tabla A. 12 muestra la administración y las instituciones de turismo existentes en el nivel municipal o de destino. A continuación se describen sus lineamientos generales:

El municipio de Los Cabos tiene secciones específicas para la administración del turismo en su organización. También tiene un Consejo u órgano similar para la consulta y apoyo técnico al sector privado.

El Estado no cuenta con leyes o regulaciones específicas diferentes a la Ley Federal de Turismo.

Para la capacitación turística en el destino, se proporcionan algunos cursos a través del Fondo Mixto y/o la Asociación de Hoteles. En todo el país, incluyendo Los Cabos, se realiza cierta educación turística básica en las escuelas primarias y secundarias, utilizando un texto preparado por SECTUR para enseñarle a los alumnos el significado del turismo.

Tabla A. 12 Inventario de administración turística (Nivel municipal/destino)

Nombre del departamento o sección encargado de la administración turística		Dirección General de Turismo
Otras organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	COPLADEM (Comité de Planeación del Desarrollo Municipal)
	Actividad	
Policía turística		No
Leyes municipales, lineamientos sobre el desarrollo turístico		Sin ley específica
Número de Asociaciones y de afiliados (en número)	Hoteles	N.D.
	Agencias de viaje	N.D.
	Restaurantes	N.D.
Sistema de educación y capacitación		El Municipio se coordina con los centros de capacitación turística.

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.1.7. Aspectos sociales

A.1.7.1. Población y fuerza laboral

(1) Migración interna

En México, más de 4 millones o sea el 5% de la población migró entre 1985-1990. Baja California Sur fue también un Estado receptor neto de flujos, así como Quintana Roo y Jalisco, mientras que Guerrero, Oaxaca y Sinaloa fueron emisores netos. La inmigración a Baja California Sur es la cifra más grande seguido por Quintana Roo.

A nivel municipal, Los Cabos atrajo el segundo o tercer número de inmigrantes en el Estado.

(2) Estructura poblacional

a. Población en edad preescolar y escolar

En 1990, el promedio nacional de población en edad escolar de 14 años o menos fue del 38.3%. Esta proporción para el municipio de los Los Cabos fue del 38.6%.

El porcentaje de población de menores de 4 años es del 12.5% a nivel nacional. Pensando que la proporción de Los Cabos excede el promedio nacional, se requerirán en el futuro más instalaciones escolares.

b. Población indígena

En 1990, México tenía una población indígena estimada en 8.7 millones o sea el 10.7% de la población total. El Estado de Baja California Sur no es un lugar de población indígena, su proporción se encuentra por debajo del 2%.

(3) Fuerza laboral

El total nacional de la población económicamente activa es de 24 millones o sea el 43% de la población mayor de 12 años. Entre esta población económicamente activa, 660 mil personas o sea el 2.7% están desempleados.

En el municipio de Los Cabos, la tasa de participación de las actividades económicas es más alto (52.3%) que en el promedio nacional. La proporción de desempleo es más reducida que en el promedio nacional. La proporción de desempleo del municipio de Los Cabos es extremadamente reducida, encontrándose por debajo del 2%.

En este municipio, la más importante actividad económica se encuentra en la actividad de restaurantes y hoteles, estando más del 20% de la población laboral vinculada con estos servicios.

A.1.7.2. Condiciones y desarrollo de vivienda

La disponibilidad de servicios básicos en los hogares mexicanos ha aumentado. De cada diez casas, 9 tienen electricidad, 8 tienen agua potable y 6 tienen instalaciones sanitarias.

Comparados a nivel nacional, en el municipio de Los Cabos, algunos servicios son mejores y otros son más deficientes.

El rápido crecimiento del turismo generó también una rápida expansión urbana no planeada, debido a que muchos habitantes llegaron a encontrar trabajo en industrias turísticas y relacionadas. En muchos casos, son gente pobre y llegan a vivir en lugares que no cuentan con los servicios básicos.

a. San José del Cabo

En San José del Cabo, las áreas de vivienda se están expandiendo en ambas partes de la carretera al aeropuerto. Algunas áreas son bajas e inundables en la temporada de lluvias, habiendo sido fuertemente dañadas por la tormenta tropical de 1993. Por ese motivo, el organismo nacional de vivienda (INFONAVIT: Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores) está construyendo nuevas casas en áreas más seguras para los asentamientos.

En la otra área fueron construídos carreteras, electricidad y abastecimiento de agua, viviendo actualmente alguna gente. Sin embargo, no se proporcionan suficientes servicios sociales por parte del municipio, en tanto los terrenos se encuentran aún bajo la propiedad del ejido. La gente espera comprar el terreno a través del municipio y la autoridad local se encuentra realizando negociaciones con las autoridades ejidales.

b. Cabo San Lucas

El área de las instalaciones turísticas y el área de vivienda, se encuentran muy cerca la una de la otra en Cabo San Lucas. Actualmente los caminos sólo mejoran en las áreas turísticas y permanecen sin pavimentar y polvorientos en las áreas de vivienda local. Por lo tanto, las instalaciones turísticas no están localizadas en estas últimas áreas de vivienda y los turistas no se acercan a la vida de la población local.

El gobierno municipal tiene un plan de uso del suelo para controlar el desarrollo turístico y otras instalaciones comerciales, aunque no tiene suficiente personal para controlarlo. Con objeto de evitar el desarrollo o negocios ilegales en las áreas de vivienda, se deben implementar regulaciones específicas en el futuro.

A.1.7.3. Servicios sociales

(1) Educación

En Los Cabos, la tasa de inscripción a las escuelas primarias y secundarias en el municipio, es más alta que la del promedio estatal.

Existe mucha población en edad pre-escolar en el municipio de Los Cabos. En esta área se requerirán en el futuro más instalaciones escolares.

(2) Salud

En México, los institutos de seguridad social proporcionan servicios de sanidad y médicos, para sus afiliados, cubriendo al 55% de la población. La población restante recibe servicios médicos de la Secretaría de Salud y de la Secretaría de Desarrollo Social

En Los Cabos, esas instituciones tienen sus propios hospitales y cubren al 73.6% de la población.

Tabla A. 13 Población de Los Cabos en 1990 por lugar de residencia en 1985

Municipio de Los Cabos	
Total	36,821
En el Estado (BCS)	29,120
Fuera del Estado	6,859
Guerrero	1,646
Distrito Federal	860
Sinaloa	693
México	565
Jalisco	564
Guanajuato	366
Oaxaca	237
Otros Estados	1,928
Fuera de México	488
No especificado	354

Fuente: INEGI

Tabla A. 14 Estructura por grupos de edad y población indígena en Los Cabos

	Población por Grupo de Edad					Población Indígena (5-)
	Total	0-5	6-11	12-14	15-	
Municipio de Los Cabos	43,920	7,099	6,955	2,921	29,645	308

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Baja California Sur 1994", INEGI.

Tabla A. 15 Fuerza laboral en Los Cabos

	Población 12 años+	Población Económicamente Activa	Población laboral	
			Total	Restaurantes y Hoteles
Municipio de Los Cabos	29,866	15,606	15,384	3,348

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Baja California Sur 1994", INEGI.

Tabla A. 16 Condiciones de las viviendas en Los Cabos

	Porcentaje de Viviendas con servicios de		
	Agua	Electricidad	Drenaje
Municipio de Los Cabos	85.1%	74.2%	53.2%

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Baja California Sur 1994", INEGI.

Tabla A. 17 Tasa bruta de inscripción a las escuelas y población cubierta con seguro social en Los Cabos

	Número de Estudiantes en 1992		Población cubierta por el Seguro Social
	Primaria	Secundaria	
Municipio de Los Cabos	8,108	2,563	32,332

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Baja California Sur 1994", INEGI.

A.1.8. Estudio de los resultados históricos

A.1.8.1. Organos de desarrollo, inversión y recursos financieros

En 1974, FONATUR autorizó un crédito para construir un hotel en Cabo San Lucas aunque la inversión no se realizó. En el período de 1980 a 1994 FONATUR invirtió más de 1,000 millones de pesos a precios de 1995 incluyendo la inversión directa realizado a cuenta del gobierno federal. FONATUR también otorgó cerca de 0.8 miles de millones de pesos en crédito a las actividades turísticas, que generaron 1.7 miles de millones de pesos de inversión.

FONATUR realizó un estudio de evaluación económica financiera ex post para el período de 1981 a 1989 en Los Cabos. Sin embargo fue difícil obtener la información al mismo nivel de detalle para después de 1990, por lo cual, en este capítulo se ha calculado la inversión conforme a los siguientes supuestos.

- En 1980 y de 1989 hasta 1994, la inversión hotelera se calcula en base al incremento de cuartos de hotel, de acuerdo a su categoría. Los costos de construcción supuestos, se presentan en la siguiente tabla. Los costos de inversión hotelera para el período de 1981 a 1989, fueron ajustados por las tasas de inflación de 1994 y 1989.

Tabla A. 18 Costo de construcción de hoteles (miles de pesos /cuarto)

Categoría de	1994
GT	710
5 estrellas	646
4 estrellas	487
3 estrellas	311
2 estrellas	263
1 estrella	217

Fuente: FONATUR

- Los Cabos se ha desarrollado después de la construcción de marinas.
- Los Cabos se ha vuelto famoso por los buenos campos de golf construidos recientemente.

Por lo tanto, la inversión de las empresas privadas se agrega para evaluar el impacto para el desarrollo de Los Cabos.

Tabla A. 19 Costo de construcción de la marina y el campo de golf

Marina	Año	Capacidad	Millones de
Marina Cabo Isle	1990	330	81.0
Campo de Golf	Año	Campo	Millones de
San José	1987	9	47.3
Club campestre Cabo San Lucas	1991	36	189.0
Palmilla	1993	27	141.8
Westin Regina	1993	9	47.3
Westin Regina*	1994	9	47.3
Cabo del Sol	1994	72	378.0
Cabo Real	1994	18	94.5
Club campestre Cabo San Lucas *	1994	18	94.5

Nota: * FONATUR construyó originalmente y después vendió a empresas privadas. Por ello están incluidas en la inversión de FONATUR.

Fuente: Compañías privadas, FONATUR.

- Se supone que los condominios y las villas están en proporción con la inversión en hoteles, sin embargo, de 1981 a 1989, la inversión de estos productos inmobiliarios se basan en el estudio mencionado anteriormente.
- La inversión en vivienda residencial se supone como proporción de la inversión en hoteles, aunque de 1981 a 1989 esta inversión está basada en el estudio mencionado anteriormente.

Los resultados del cálculo de la inversión se resumen en la Tabla A. 20.

Tabla A. 20 Inversión histórica en Los Cabos

unidad: millones de pesos a precios de 1994

		1980	1980	1985	1990	Inversión		Valor residual	Inversión neta
		-1989	-1984	-1989	-1994	Total	%		
FONATUR	Infraestructura	0	295	104	261	661	10.4	-464	197
	Instalaciones	0	91	30	3	124	2.0	-75	49
	Indirectos	0	154	143	96	392	6.2	-163	229
	sub-total	0	540	277	360	1,177	18.6	-702	475
Privado	Hoteles	0	344	594	998	1,936	30.6	-1,187	749
	Condo. etc.	0	117	393	569	1,079	17.0	-663	417
	Restaurantes y Bares	0	12	20	34	65	1.0	-40	25
	Otros	0	48	130	1,152	1,329	21.0	-1,071	258
	sub-total	0	520	1,137	2,753	4,410	69.6	-2,961	1,449
Inversión	Vivienda	0	133	230	396	749	11.8	-460	290
	Total	0	1,193	1,645	3,499	6,337	100.0	-4,122	2,214
	%	0.0	18.8	26.0	55.2	100.0			

Fuente: Equipo de Estudio JICA

La Tabla muestra la inversión en instalaciones turísticas por parte del sector privado, los costos de desarrollo de infraestructura y la inversión en vivienda, que constituyen aproximadamente 69.6%, 18.6% y 11.8%, respectivamente.

Los costos de administración (ADM) para los servicios públicos de 1981 a 1989 están basados en el mencionado estudio. Para los datos posteriores a 1990 se han tomado documentos de FONATUR relacionados con el tema.

En general los costos ADM de las compañías privadas dependen del gasto del turista, por ello estos costos se suponen como del 60% del gasto turístico.

Los costos de inversión y los costos de ADM de 1980 a 1994 se muestran en la Tabla A. 24.

A.1.8.2. Gasto de turistas e ingreso de la industria turística

Por lo que se refiere a los beneficios se considera el punto de vista de la economía regional, aunque la evaluación económica es normalmente utilizada para la evaluación de proyectos desde el punto de vista de la economía nacional.

La fuente original de ingreso es el consumo de los turistas en el destino. Y este depende del número de turistas, el gasto y la estadía.

(gasto total = número de turistas) x (gasto unitario) x (estadías)

El estudio Ex-post en Los Cabos reportó los cambios a esas cifras que se resumen a continuación :

Tabla A. 21 Cambio en el número de turistas, en el gasto y en la estadía

		1981	1989
Número de turistas (en miles)	Internacional	37.0	165.2
	Nacional	44.7	24.7
Unidad de gasto (en pesos de 1989)	Internacional	1,299	1,306
	Nacional	588	662
Estadía	Internacional	3.7	3.8
	Nacional	3.2	3.5

Fuente: FONATUR

Con el objeto de calcular la tasa interna del retorno económico (TIRE), el gasto unitario de 1990 a 1994 se calcula por el modelo simple de regresión en un año, aunque el coeficiente es muy bajo.

Tabla A. 22 Resultados del análisis de regresión de la unidad de gasto

	Internacional	Nacional
Y(Término constante)	-98.2182 (55.70212)*	-5404.58 (18.41763)*
R2 (Coeficiente de determinación)	0.000205	0.194493
X(Coeficiente de regresión)	0.248485 (6.132601)*	2.818182(2.027714)*

Nota: * significa "error estándar"
Fuente: Equipo de Estudio JICA.

En los resultados del cálculo para 1994, el gasto unitario de los extranjeros para 1994 es de 397 pesos a precios de 1989, lo que representa 1,310 pesos en 1994. Las cifras de turistas nacionales es de 215 pesos en 1989, lo que representa aproximadamente 709 pesos en 1994. La estadía promedio en Los Cabos en 1994 se reporta de 4.1 noches para los extranjeros y de 3.5 noches para los nacionales. El gasto promedio por persona del huésped hotelero en 1994 es, de acuerdo con SECTUR, de 2,500 pesos para los extranjeros y de 1,610 pesos para los nacionales, aunque el gasto promedio del turista, de acuerdo a las encuestas de aeropuerto realizadas por FONATUR, es de 629 dólares en 1994 lo que representa cerca de 2,470 pesos en ese mismo año. El gasto total utilizado para calcular la TIRE, se muestra en la Tabla A. 24.

A.1.8.3. Impactos directos e indirectos del desarrollo turístico

Para evaluar los efectos en la economía regional, los conceptos más importantes son los procesos de circulación económica dentro de la región. En Los Cabos no se ha establecido un sistema de viabilidad económica, por lo cual, casi todo los bienes son importados desde EUA o la Ciudad de México.

Basados en las entrevistas, el cálculo de la tasa de autosuficiencia, se supone de la siguiente manera.

Tabla A. 23 Tasa de distribución del consumo y autosuministro en el área

	Los Cabos
Distribución del * consumo de los	
Alojamiento	37
Alimentos	35
Compras	8
Otras	20
Autosuministro (%)**	
Alojamiento	50
Alimentos	15
Compras	15
Otras	80

Fuente: * recopilado por el Equipo de Estudio JICA basados en los datos de SECTUR.
** Entrevista realizada durante el reconocimiento del sitio.

En relación a los beneficios indirectos, se considera la creación de empleo y los efectos multiplicadores. El beneficio del empleo indirecto de los trabajadores de hotel se supone de 2.5 veces para el número de trabajadores en las industrias conexas, multiplicado por el número de cuartos hoteleros acumulados. La creación de trabajo en la industria de la construcción, se supone en proporción a la inversión en construcción. En relación a los efectos multiplicadores se considera tanto el consumo turístico como la construcción. De acuerdo con la matriz insumo-producto de 1985,

el insumo intermedio de hoteles y restaurantes es del 14%. No existe descripción del insumo intermedio para la industria de la construcción en la matriz de 1985, por lo cual, se tomó el dato de la matriz de 1980 que es del 53%. Para estimar los efectos multiplicadores, se supone que circulan localmente el 30% de los insumos intermedios de hoteles y restaurantes y el 53% del de la industria de la construcción.

Los efectos económicos regionales para calcular la TIRE, se muestran en la Tabla A. 24.

En la tabla se observa que los efectos regionales constituyen el 76% de los beneficios mientras que la creación de empleo constituyen el 10% y los efectos multiplicadores constituyen el restante 14%.

A.1.8.4. Resultados del cálculo estimado de la TIRE

El cálculo de la TIRE se ha realizado bajo los supuestos mencionados anteriormente y con los factores de conversión a precios de economía basados en el reporte de "Evaluación socioeconómica Ex-post de Cancún" realizado por FONATUR :

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

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

Uno de los principales problemas en Los Cabos es el reducido impacto económico del turismo, que se atribuye a la falta de industrias de apoyo, derivada principalmente de su ubicación y de sus condiciones naturales, y en consecuencia, de la dependencia del sector turístico de los productos importados. Otra razón del bajo efecto de la inversión, podría serlo la polaridad del desarrollo en Cabo San Lucas y en San José del Cabo.

Tabla A. 24 Inversión y beneficios en la región turística de Los Cabos

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1992	1993	1994
Costo de inversión																
Por FONATUR	Infraestructura	0	117	51	11	34	22	3	22	14	16	155	6	11	10	8
	Instalaciones	0	50	18	4	14	14	1	4	2	1	1	1	1	0	0
	Indirectos	0	63	4	13	31	14	15	51	8	16	16	18	14	14	10
	sub-total	0	210	73	28	79	50	18	77	23	33	172	25	25	22	18
	Hotels	29	0	188	2	11	0	11	11	11	185	209	164	118	117	19
	Cond. etc	0	8	70	0	4	22	11	176	51	4	98	67	67	11	159
	Restaurantes y Bares	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	6	7	6	4	1
	Otros	4	0	27	0	2	0	2	2	2	59	29	70	141	9	134
	sub-total	34	8	303	2	17	22	25	189	311	248	333	331	196	164	900
	Vivienda	11	0	77	1	4	0	4	4	4	72	81	64	46	46	7
Inversión total	45	218	453	31	101	72	48	270	406	361	588	402	266	193	1,026	
Costo ADM	ADM (p'blico)	0	63	25	22	31	27	13	22	10	10	3	11	15	13	
	ADM (privado)	106	51	155	154	195	195	231	282	271	388	465	630	593	682	
	ADM total	106	154	180	176	216	221	244	304	281	347	488	641	608	666	
Gran total		132	372	633	206	317	294	292	574	688	709	1,056	1,043	874	859	
Beneficio																
Efecto económico regional	EXT	188	121	207	300	380	404	492	623	604	746	1,091	1,380	1,253	1,381	1,854
	NAL	68	99	167	71	64	65	84	56	48	68	77	138	176	190	149
	Total	256	219	374	372	445	469	566	679	682	673	813	1,168	1,518	1,429	2,003
	Alojamiento	50	47	41	69	69	82	87	103	126	121	150	216	281	284	371
	Alimentos	15	13	12	20	20	23	25	29	36	34	43	61	80	75	82
	Compras	15	3	3	4	4	5	6	7	8	8	10	14	18	17	19
	Otros	80	41	35	60	59	71	75	89	109	104	130	167	243	229	251
	sub-total		106	90	153	192	192	192	228	278	267	333	478	621	585	643
	Labores de construcción		6	29	60	4	13	10	6	36	53	48	75	53	35	25
	Empleo indirecto		2	9	22	26	26	31	32	33	46	62	74	84	94	95
sub-total		8	38	81	30	39	40	38	69	99	110	148	137	129	121	
Por consumo	0.4	6	5	9	9	10	11	13	16	15	19	27	35	33	36	
Por inversión	0.3	7	35	72	5	16	11	8	43	65	57	90	64	42	31	
sub-total		13	40	81	14	26	22	20	59	80	76	117	99	75	67	
Gran total		126	168	315	166	298	255	266	404	446	519	744	857	789	831	
TIRE=		2.8%														

Nota: Unidad= en millones de pesos a precios de 1994
Fuente: Equipo de estudio JICA.

A.1.9. Datos complementarios del análisis económico

Tabla A. 25 Costo beneficio del proyecto la región turística de Los Cabos

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Costo															
Costo de inversión	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Por Estado y Municipio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infraestructura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indirecto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub-total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hotel	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201
Instalaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub-total	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201
Promoción	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Inversión total	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224	224
publica	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
privada	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Total de ADM	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23
Gran total	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246
Beneficio															
Nacional	7	21	41	68	103	188	246	304	362	420	617	727	887	947	1,068
Extranjero	50	151	302	503	755	1,412	1,874	2,335	2,797	3,258	4,732	5,573	6,395	7,216	8,038
Total	57	171	343	572	857	1,600	2,119	2,639	3,159	3,679	5,369	6,300	7,232	8,164	9,095
Alojam.	11	32	63	106	159	295	392	488	584	681	993	1,166	1,338	1,510	1,683
Alimentos	4	12	24	40	60	125	167	208	249	290	470	551	633	714	796
Compras	1	3	5	9	14	29	38	48	57	66	107	126	145	163	182
Otro	9	27	55	91	137	256	339	422	505	588	869	1,008	1,157	1,306	1,455
sub-total	25	74	148	246	370	707	936	1,166	1,395	1,625	2,429	2,851	3,273	3,694	4,116
Labores de construcción	26	26	42	42	42	44	44	44	44	44	54	54	54	54	54
Empleo indirecto	14	28	42	56	71	88	106	123	141	158	184	209	235	261	286
sub-total	41	55	84	98	112	132	150	167	185	202	238	263	289	315	340
por consumo	1	4	8	14	21	40	52	65	78	91	136	160	183	207	230
por inversión	32	32	50	50	50	53	53	53	53	53	65	65	65	65	65
sub-total	33	36	58	64	71	93	106	118	131	144	201	225	248	272	296
Gran total	99	165	291	409	553	932	1,191	1,451	1,711	1,971	2,888	3,339	3,810	4,281	4,752
TIRE=	11.1%														

Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla A. 26 Costo e ingreso financiero en la región turística de Los Cabos

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Sector Privado															
Ingreso	49	146	292	486	729	1,360	1,802	2,243	2,685	3,127	4,563	5,355	6,147	6,939	7,731
Costo															
cf. Inversión	344	287	335	335	335	475	402	402	402	402	636	541	541	541	541
OyM	36	108	216	360	540	1,008	1,335	1,663	1,990	2,317	3,382	3,969	4,556	5,143	5,730
Depreciación	19	38	61	83	105	132	159	186	213	239	276	312	348	384	420
Promoción	11	10	10	12	11	9	7	6	4	5	0	0	0	0	0
Intereses	131	131	131	112	94	241	223	204	162	119	319	296	272	216	160
Total	197	288	418	567	750	1,391	1,724	2,059	2,389	2,681	3,977	4,576	5,176	5,743	6,310
Saldo	-148	-142	-126	-81	-22	-31	78	184	316	446	586	779	972	1,196	1,421
Impuestos	0	0	0	0	0	0	0	0	10	152	199	265	330	407	483
Después de impuestos	-148	-142	-126	-81	-22	-31	78	184	307	294	387	514	641	790	938
TIRF	19.9%														
TIRF2	17.2%														
Sector Público															
Ingreso	9	26	51	86	129	240	318	396	474	552	805	945	1,085	1,225	1,364
Costo															
IVA	0	0	0	0	0	0	0	0	10	152	199	265	330	407	483
ISR	9	26	51	86	129	240	318	396	483	703	1,005	1,210	1,415	1,631	1,847
Total	32	0	113	113	113	100	68	68	68	68	56	38	38	38	38
Saldo	10	10	44	78	112	142	162	182	203	223	240	251	263	274	285
Impuestos	0	0	4	8	11	14	16	18	20	23	24	25	26	28	29
Depreciación	10	10	48	85	123	155	178	201	223	246	264	276	289	302	314
Total	-1	16	4	0	5	66	140	195	260	458	741	934	1,126	1,330	1,533
R/E	2.62 (Tasa de descuento = 8.5%)														

Nota: TIRF2 representa la TIRF cuando el impuesto sobre la renta (ISR) se aplica a gastos.
Fuente: Equipo de estudio JICA.

A.1.10. Descripción de proyectos

A continuación se presenta una breve explicación de los proyectos de desarrollo turístico seleccionados por el Equipo de estudio JICA para ser ejecutados al año 2010. Los detalles de cada proyecto se proporcionan en capítulo 3 en este reporte.

A.1.10.1. Proyecto a Nivel de centro turístico (Nivel-1) y a Nivel de excursiones de 1 día (Nivel -2)

Los proyectos que se mencionan a continuación se requieren en el centro turístico de Los Cabos y dentro del área de excursiones .

(1) Cabo San Lucas

a. Integración de las áreas norte y sur de Cabo San Lucas (LTR CSL-1)

El poblado de Cabo San Lucas está separado con la marina en el área noreste y en el área sur. Actualmente no existe transporte público para comunicar estas áreas. Debido a esa separación, el desarrollo del área sur puede atrasarse bastante respecto del área norte/este y los visitantes que se alojan en los hoteles del área sur tienen que caminar una larga distancia sobre el camino principal para llegar a las áreas comerciales ubicadas en el norte.

Este es un proyecto para introducir servicios de conexión de autobuses y embarcaciones para integrar el centro de Cabo San Lucas.

b. Desarrollo del museo de la ballena (LTR CSL-2)

Actualmente Los Cabos está limitado en productos turísticos, que no sean la playa, deportes marítimos, golf y marina. Las actividades de observación de ballena en Bahía Magdalena, Laguna San Ignacio y Laguna Ojo de Liebre es significativa para la posterior promoción turística de la región, aún cuando esos sitios se encuentren distantes de los existentes centros turísticos.

Este es un proyecto para construir un museo de la ballena en Cabo San Lucas para difundir el conocimiento de las ballenas en Baja y para atraer a los visitantes a los sitios de observación, así como para proporcionar atractivos adicionales en Los Cabos.

c. Mejoramiento de la playa pública en la bahía El Medano (LTR CSL-3)

La playa pública de la bahía El Medano es utilizada por mucha gente local, así como por los visitantes internacionales. Sin embargo, no existen instalaciones como sanitarios, cabinas para cambio de ropa y regaderas ni tampoco estacionamiento. Este es un proyecto para proporcionar estas instalaciones que mejoren las amenidades turísticas y que promuevan el uso turístico de esta playa.

d. Mejoramiento de las amenidades turísticas de Cabo San Lucas (LTR CSL-4)

El centro de Cabo San Lucas requiere del embellecimiento y del mejoramiento de las amenidades turísticas. En particular, la parte sur de Cabo San Lucas no ha sido bien desarrollada en términos de instalaciones turísticas.

Este es un proyecto para revisar el plan urbano de Cabo San Lucas que tenga como fin el mejoramiento de las amenidades turísticas y la revitalización del poblado. Para el área sur es necesario hacer las calles más atractivas a los turistas proporcionando banquetas agradables, tiendas, restaurantes, etc. Los problemas de tráfico deben resolverse a corto plazo proporcionando cierto margen de estacionamiento en las calles y a largo plazo, es necesario proporcionar estacionamientos.

e. Desarrollo de alojamiento turístico (LTR CSL-5)

El centro turístico de Cabo San Lucas necesita para el largo plazo un desarrollo hotelero de gran escala de 2,000 cuartos. Existen algunos lotes vacantes adyacentes a la marina, que podrían ser utilizados para el desarrollo de hoteles u otras instalaciones turísticas.

(2) Corredor Los Cabos

a. Mejoramiento del servicio público interurbano de autobús entre Cabo San Lucas y San José del Cabo (LTR LCC-1)

El servicio interurbano de autobuses públicos para los visitantes entre Cabo San Lucas y San José del Cabo es deficiente y la tarifa de taxis es alta. Este es un proyecto para mejorar los servicios de autobuses entre los dos centros.

b. Desarrollo de amenidades turísticas (LTR LCC-2)

El corredor de Los Cabos carece de instalaciones turísticas que no sean hoteles. Este es un proyecto para mejorar las amenidades turísticas en el corredor, proporcionando instalaciones a la orilla de la carretera, tales como miradores hacia el mar y el desierto, cafés y restaurantes, así como la instalación de señalización en la carretera

c. Desarrollo de alojamiento turístico (LTR LCC-3)

Se planea desarrollar en el corredor un total de 3,000 cuartos adicionales de hotel.

(3) San José del Cabo

a. Conservación de naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en el estero de San José y en el casco antiguo de San José del Cabo (LTR SJD-1)

El estero de San José del Cabo es uno de los oasis importantes en el Estado, teniendo una rica vegetación y vida silvestre. Se le ha designado como una reserva natural por el gobierno del Estado. Tiene la ventaja de estar localizado precisamente junto a la zona hotelera de San José del Cabo.

Existen iniciativas locales en proceso para mejorar las amenidades urbanas promoviendo un uso racional del estero y sus áreas circundantes, tanto para los ciudadanos como para los visitantes. Sin embargo, su plan está más orientado al uso que a la conservación. Es necesario enfatizar la conservación con objeto de promover un racional uso turístico y ciudadano.

Además la belleza del viejo casco urbano de San José del Cabo podría ser conservada y sus amenidades turísticas también serían mejoradas si se ofrecieran jardines públicos y un camino peatonal que conectara el viejo poblado con el estero de San José.

b. Desarrollo del centro de convenciones en San José del Cabo (LTR SJD-2)

Este es un proyecto para construir un centro de convenciones para el crecimiento posterior de Los Cabos aprovechando la ventaja de la proximidad con el mercado de EUA. El área de desarrollo de FONATUR es una de las posibilidades para el centro de convenciones.

c. El desarrollo de alojamiento turístico de San José del Cabo (LTR SJD-3)

El área de desarrollo de FONATUR en San José del Cabo planea la construcción de 1,500 cuartos adicionales en el área.

d. Desarrollo de un muelle turístico en San José del Cabo (LTR SJD-4)

FONATUR tiene planeado desarrollar un muelle turístico en la playa de San José del Cabo.

e. Desarrollo de la porción sur y oeste del área de FONATUR en San José del Cabo (LTR SJD-5)

FONATUR posee un gran terreno para el desarrollo de instalaciones turísticas. Este es un proyecto para desarrollar el área. Las instalaciones turísticas pueden necesitarse para incrementar el número de atractivos en Los Cabos.

f. Desarrollo del campo de golf en San José del Cabo (LTR SJD-6)

FONATUR tiene una gran área sin desarrollar al suroeste del actual desarrollo y planea construir 2 campos de golf de 18 hoyos y otro de 27-36 hoyos de acuerdo con el plan maestro.

g. Desarrollo de un sistema de drenaje en San José del Cabo (LTR SJD-7)

La oficina municipal de aguas de Los Cabos tiene un plan maestro para desarrollar un sistema de drenaje consistente de plantas de tratamiento y conducción de aguas que cubran el área San José del Cabo incluyendo las áreas de asentamiento de rápida expansión hacia el aeropuerto.

h. Mejoramiento del aeropuerto internacional de San José del Cabo (LTR SJD-8)

ASA tiene planeado el mejoramiento del aeropuerto internacional de San José del Cabo. El mejoramiento incluye la expansión de la pista de los 2,000 metros existentes a 2,700, un nuevo enfoque constructivo, expansión del edificio terminal, etc. Este mejoramiento debería ejecutarse para contribuir a la promoción turística de la región.

Además del mejoramiento de las instalaciones del aeropuerto, es altamente recomendable mejorar "el sentido de llegada" en el aeropuerto, incluyendo el mejoramiento de los servicios de taxis y el embellecimiento de la carretera hasta el poblado.

(4) Ruta central corredor Los Cabos-La Paz

a. Desarrollo de un complejo de museo de desierto en Santiago (LTR LLC-1)

La vida silvestre del desierto es significativa aunque menos reconocida como recurso turístico para Los Cabos. Este es un proyecto para construir un museo en Santiago que se enfoque en la vida silvestre. Debería combinarse con el zoológico existente, famoso por una colección de Cobras.

b. Desarrollo de un museo al aire libre en los antiguos poblados de San Antonio, El Rosalío y El Triunfo (LTR LLC-2)

A lo largo de la ruta central del corredor existen tres antiguos poblados mineros : San Antonio, El Rosalío y El Triunfo. Este es un proyecto para preparar un plan que establezca un museo al aire libre que utilice las antiguas instalaciones mineras y los edificios antiguos en esos poblados. Se recomienda introducir en el poblado talleres de oro y plata para representar su pasado. .

c. Desarrollo turístico en el área de la Sierra San Lorenzo (LTR LLC-3)

La Sierra de la Laguna abunda en recursos turísticos naturales. Este es un proyecto para utilizar los proyectos turísticos ecológicos a través del desarrollo de caminos de acceso de veredas naturales y un centro turístico.

d. Embellecimiento de los lugares turísticos en San Pedro de la Soledad (LTR LLC-4)

San Pedro de la Soledad es famoso por sus producción de piel de víbora. Este es un proyecto para aprovechar turísticamente las fábricas de piel de víbora con asistencia financiera del municipio.

e. Desarrollo de las actuales granjas frutícolas en San Bartolo (LTR LLC-5)

San Bartolo es famoso por diferentes tipos de fruta tropical. Este es un proyecto para aprovechar turísticamente las granjas frutícolas con asistencia financiera del municipio.

f. Mejoramiento de la carretera federal No.1: Sección Los Cabos-La Paz (LTR LLC-6)

La distancia total de la carretera entre Los Cabos y La Paz es de 183 km. La SCT tiene un plan de acción para mejorar la carretera desde Los Cabos hasta Tijuana elevando sus especificaciones para el año 2000 del actual Tipo -A2 al de Autopista.

(5) Corredor Los Cabos-La Paz - ruta Mar de Cortés

a. Preparación de los planes de conservación de las reservas naturales a lo largo del Mar de Cortés (LTR LLM-1)

Existe un parque nacional marino en Cabo Pulmo designado por el gobierno federal. El gobierno del Estado ha designado como área protegida la Bahía La Ventana. Este es un proyecto para preparar un plan de aprovechamiento racional de estos sitios naturales incluyendo el aprovechamiento turístico con suficientes medidas de conservación de la naturaleza.

b. Desarrollo de atractivos turísticos en las áreas desérticas a lo largo del Mar de Cortés (LTR LLM-2)

A lo largo del Mar de Cortés abundan las formaciones únicas y la vida silvestre del desierto. Este es un proyecto para desarrollar veredas para caminata en el desierto y campamentos. Se recomienda introducir "campamentos lujosos" en el área para diversificar los productos turísticos en Los Cabos.

c. Desarrollo de alojamiento turístico (LTR LLM-3)

A lo largo de la ruta del Mar de Cortés se planean 651 cuartos adicionales. Es altamente recomendado introducir un concepto de desarrollo alternativo de pequeña escala, disperso y orientado a la naturaleza y un desarrollo exclusivo.

d. Mejoramiento de la carretera en la sección San José del Cabo - Buena Vista (LTR LLM-4)

Este es un proyecto para mejorar la carretera costera entre San José del Cabo y Buena Vista. La carretera debería ser la arteria turística en el área del Cabo este a lo largo del Mar de Cortés. Se requiere el desarrollo de plataformas de observación para vistas panorámicas del Mar de Cortés y la formación geológica de las montañas del desierto.

(6) Corredor Los Cabos-La Paz - océano Pacífico

a. Mejoramiento de las amenidades turísticas en la playa de San Pedrito (LTR LLP-1)

Este es un proyecto para mejorar las amenidades turísticas en la playa de San Pedrito con el desarrollo de un muelle para lanchas, caminos peatonales, estacionamiento y sanitarios para atraer más visitantes. La playa debería combinarse con los atractivos turísticos del poblado cercano Todos Santos.

b. Embellecimiento de Todos Santos (LTR LLP-2)

Este es un proyecto para embellecer el área alrededor de la iglesia de Todos Santos.

c. Desarrollo de una galería pública en Todos Santos (LTR LLP-3)

Este es un proyecto para facilitar la llegada de los visitantes a Todos Santos que es conocido como un poblado de artistas a través de la construcción de una galería pública que exhiba el trabajo artístico creado en Todos Santos.

d. Desarrollo de mejoramiento hotelero (LTR LLP-4)

A lo largo de la ruta Pacífico del corredor Los Cabos-La Paz, se planea un total de 130 cuartos adicionales en el área.

(7) Centro turístico de La Paz

a. Conservación y embellecimiento de los edificios históricos en el centro de La Paz (LTR LPZ-1)

El centro de La Paz tiene muchos edificios históricos que tienen valor turístico. El proyecto tiene como objetivo conservar y promover turísticamente el aprovechamiento de edificios históricos en el centro de La Paz.

b. Desarrollo del área vacacional de playa Pichilingue-La Paz (LTR LPZ-2)

La Paz tiene llegadas de cruceros, aunque el puerto de Pichilingue no es tan apreciado por el turismo de cruceros, debido a que tiene una ubicación aislada y lejana del centro de La Paz. Sin embargo el área de Pichilingue será crecientemente importante como un nodo de transportación que conecta Baja California Sur y las Barrancas del Cobre, a través de Topolobampo.

Este es un proyecto para mejorar las instalaciones portuarias que optimicen las amenidades turísticas y para desarrollar un área vacacional de playa cerca del puerto. Las instalaciones portuarias, deberían servir no sólo para los pasajeros en crucero, sino también para los turistas que participan en los viajes Barrancas del Cobre- La Paz.

Para el área de La Paz - Pichilingue, se planean 1,394 cuartos de hotel.

c. Mejoramiento de las áreas de playa existentes (LTR LPZ-3)

Además del desarrollo de una nueva área de playa hacia Pichilingue, se propone mejorar las áreas de playa existentes de Playa Palmira, El Coromuel, El Caimancito, La Concha de Balandra y El Tesoro.

d. Mejoramiento de la marina existente en La Paz (LTR LPZ-4)

El municipio tiene el plan de expandir la marina existente para acomodar 200 embarcaciones más, con el desarrollo de una marina con plaza comercial y restaurantes, tiendas, etc.

e. Desarrollo de un parque de golf, cerca del parque infantil (LTR LPZ-5)

Actualmente La Paz no cuenta con un campo de golf. El municipio tiene planeado desarrollar un campo de golf en el área cercana al parque infantil, conjuntamente con empresas del sector privado.

f. Desarrollo de suministro de agua para el centro de La Paz (LTR LPZ-6)

El municipio de La Paz (SAPAL) tiene planeado desarrollar sistemas de suministro de aguas para el área suroeste del centro de La Paz.

g. Desarrollo del sistema de tratamiento de aguas negras para La Paz (LTR LPZ-7)

El municipio de La Paz (SAPAL) tiene planeado desarrollar un sistema de tratamiento de aguas negras para el área suroeste del poblado. La aplicación del presupuesto de desarrollo está bajo proceso del gobierno federal.

h. Mejoramiento del tiradero de basura en el poblado de La Paz (LTR LPZ-8)

El municipio tiene planeado expandir el tiradero de basura existente con la compra de nueva maquinaria.

i. Mejoramiento del aeropuerto internacional de La Paz (LTR LPZ-9)

ASA tiene planeado mejorar el aeropuerto internacional de la Paz. El mejoramiento incluye la expansión del edificio terminal y la construcción de plataformas satélite.

A.1.10.2. Proyectos a nivel del corredor turístico (Nivel-3) y de circuito turístico (Nivel-4)

(1) Circuito ecoturístico Baja California

a. Desarrollo de instalaciones turísticas para el sitio de observación de ballenas en Bahía Magdalena (LTR BEC-1)

Este sería el único sitio de observación de ballenas, donde las excursiones pueden hacer posible visitarlo desde La Paz y teniendo por lo tanto la más alta prioridad. Este es un proyecto para desarrollar instalaciones tales como : centro de información, un muelle protegido para las embarcaciones de observación, sanitarios, estacionamiento y un hotel para el sitio de observación de ballenas en Bahía Magdalena. En este sitio se planean 100 cuartos adicionales. También es necesario desarrollar una pista aérea.

b. Desarrollo de instalaciones turísticas para el sitio de observación de ballenas en Laguna San Ignacio (LTR BEC-1)

Este es un proyecto para desarrollar instalaciones para los visitantes, tales como un centro de información, sanitarios, estacionamientos y un hotel para el sitio de observación de la ballena en Laguna San Ignacio. En el sitio se planean 100 cuartos adicionales. También es necesario desarrollar una pista aérea y mejorar el camino de acceso al sitio, desde la carretera federal No. 1.

c. Desarrollo de instalaciones turísticas para el sitio de observación de ballenas en la Laguna Ojo de Liebre (LTR BEC-1)

Este es un proyecto para desarrollar instalaciones para los visitantes, tales como un centro de información, sanitarios, estacionamiento y un pequeño hotel en Laguna Ojo de Liebre que es un sitio de observación de ballenas. También es necesario desarrollar el camino de acceso desde Guerrero Negro y una pista aérea.

d. Desarrollo turístico Santa Teresita (LTR BEC-1)

Las pinturas rupestres en la barranca de Santa Teresita se encuentra registrada como patrimonio cultural de la humanidad. Este es un proyecto para mejorar o desarrollar las instalaciones turísticas necesarias para la caminata hasta las pinturas, tales como centros de información, sendero de caminata, barandales, sanitarios y agua, así como facilidades para acampar y un camino de acceso a Guadalupe que sirve de base para la caminata.

e. Mejoramiento de la carretera federal No. 1 (LTR BEC-1)

La SCT tiene un plan de acción para mejorar la carretera federal No. 1 desde Los Cabos hasta Tijuana para el año 2000.

(2) Centro turístico de Loreto

a. Desarrollo de alojamiento hotelero (LTR LTO-1)

En Loreto y sus alrededores se planean 648 cuartos adicionales.

b. Desarrollo de instalaciones portuarias (LTR LTO-2)

Este es un proyecto para desarrollar las necesarias instalaciones portuarias en Loreto, tales como centros de información, estación de gasolina, taller de reparación de embarcaciones, edificio terminal, estacionamiento, etc. para introducir cruceros ecológicos en el Mar de Cortes.

(3) Corredor La Paz-Barrancas del Cobre

a. Introducción de un transporte marítimo de alta velocidad entre La Paz y Topolobampo (LTR BDC-1)

Este es un proyecto para introducir embarcaciones de alta velocidad entre Pichilingue/ La Paz y Topolobampo/ Los Mochis para promover la combinación de Los Cabos con el viaje en ferrocarril por las Barrancas del Cobre. Debe desarrollarse las

instalaciones necesarias en Pichilingue y en Topolobampo para la operación de este tipo de embarcaciones

b. Mejoramiento del ferrocarril para el viaje a través de las Barrancas del Cobre (LTR BDC-2)

Este es un proyecto para mejorar las vías existentes desde Los Mochis a Creel que permita mejorar la operación de los viajes en tren por las Barrancas del Cobre. Se propone mejorar las vías y operar trenes de lujo con nuevos vagones por el sector privado.

c. Mejoramiento del aeropuerto de Creel (LTR BDC-3)

Este es un proyecto para mejorar el aeropuerto de Creel que proporcione medidas de transporte alternativo a las Barrancas del Cobre.

(4) Cruceros ecológicos por el Mar de Cortés

a. Desarrollo de instalaciones portuarias para los cruceros ecológicos (LTR MCC-1)

Este es un proyecto para desarrollar instalaciones portuarias necesarias para tener una base de operación de los cruceros ecológicos por el Mar de Cortés en Santa Rosalía y Guaymas, consistirían de un centro de información, una estación de combustible, un taller de reparación de embarcaciones, un edificio terminal, estacionamiento, etc.

b. Desarrollo de puertos de escala para los cruceros ecológicos (LTR MCC-2)

Este es un proyecto para desarrollar un atracadero en Isla Coronado, Isla Carmen, Isla Danzante y otras 2 islas para puertos de escala del recorrido de los cruceros ecológicos por el Mar de Cortés.

A.2. Condiciones existentes en la región turística de Puerto Vallarta

A.2.1. Estructura turística de la región de Puerto Vallarta

La región turística de Puerto Vallarta se encuentra dividida en tres áreas, siendo éstas :

- Área vacacional de playa del Océano Pacífico,
- Área turística histórica del interior; y,
- Área montañosa entre las dos anteriores.

La región tiene tres centros turísticos : Puerto Vallarta, Guadalajara, y Manzanillo en el Estado de Colima. También cuenta con los centros turísticos secundarios de Costalegre y Chapala en el Estado de Jalisco y las poblaciones históricas de Zacatecas, San Luis Potosí, San Miguel de Allende, Guanajuato, Ciudad de México, Querétaro, Morelia y Pátzcuaro en el interior.

El Programa Nacional del Sector turismo 1995-2000 ha señalado como un área de desarrollo turístico prioritario en México, el corredor entre Puerto Vallarta y Guadalajara.

El gobierno del Estado de Jalisco tiene un concepto de desarrollo turístico que formula dos triángulos turísticos:

- El triángulo Puerto Vallarta-Guadalajara-Manzanillo; y,
- El triángulo Guadalajara-Zacatecas-Querétaro y que incluye: Aguascalientes, San Luis Potosí, Guanajuato, San Miguel de Allende, Morelia y Pátzcuaro.

(1) Puerto Vallarta

Puerto Vallarta ha tenido prosperidad como uno de los famosos centros tradicionales en México, desde que el municipio decidió concentrar sus esfuerzos en el desarrollo del turismo al inicio de la década de los 1970's.

Puerto Vallarta se enorgullece de ser un poblado singular, así como de tener playas y diversas oportunidades para practicar deportes marítimos. Este poblado es también el segundo de los más populares puertos de toque de los cruceros en México, solamente después de Cozumel.

La zona hotelera está dividida en dos áreas. Una es el área plana de la ciudad en el norte y otra es el área montañosa en el sur. La parte norte es un área de desarrollo turístico típico de alta densidad, mientras que la parte sur se ha desarrollado de una manera más dispersa. Una empresa privada ha desarrollado un complejo turístico con una enorme marina, hoteles, condominios y centros comerciales al norte de la porción central del poblado.

(2) Nuevo Vallarta (Estado de Nayarit)

Nuevo Vallarta es actualmente la extensión norte de Puerto Vallarta por lo cual, el Estado de Nayarit requiere de una colaboración más estrecha con el Estado de Jalisco y con el municipio de Puerto Vallarta. La porción sur del Estado de Nayarit, cuenta con variedad de recursos turísticos donde se reciben visitantes que hacen la excursión de un día desde Puerto Vallarta.

(3) Guadalajara

Esta es la segunda ciudad más grande de México y es un próspero centro comercial, así como un centro con diversidad de productos turísticos. Existen los siguientes recursos turísticos en y alrededor de Guadalajara:

- El centro histórico de Guadalajara con singulares edificios coloniales;
- Oportunidades para disfrutar de diversiones modernas de tipo urbano, como arte, gastronomía, modas, música, vida nocturna;

-
- Los centros artesanales de Tlaquepaque y Tonalá;
 - El centro de peregrinación de Zapopan con una hermosa catedral; y,
 - La Barranca de Oblatos con el hermoso escenario natural del Cañón de Río Grande de Santiago.

(4) Manzanillo

Manzanillo, que es uno de los principales puertos para la Ciudad de México, es también un centro de playa tradicional. Con Manzanillo, Puerto Vallarta, y Guadalajara se formula el triángulo turístico de Jalisco.

(5) Costalegre

La Costalegre es un área costera localizada entre Manzanillo y Puerto Vallarta. Parte de esta área se encuentra designada como un corredor ecológico por parte del INE.

El área tiene diferentes tipos de recursos turísticos, tales como pesca deportiva, veleo, buceo y esnorkeling, observación de aves en el manglar, campamento de tortugas y paseos en la naturaleza en la reserva de la biosfera de Chamela-Cuixma

El desarrollo tipo "Enclave" es el predominante en el área. En tanto los hoteles vacacionales en el área tienden a localizarse aisladamente, muchos sistemas de servicios públicos son autosuficientes como el de suministro de agua y el tratamiento de drenaje.

(6) Lago de Chapala

Este es el lago más grande de México, donde existe una comunidad de retirados, provenientes principalmente de EUA. Este es un popular destino de fin de semana para los residentes en Guadalajara. El tratamiento de aguas negras y la disposición de la basura son aspectos serios a solucionar en relación a la contaminación del agua del lago.

(7) Tepic

Tepic es la capital del Estado de Nayarit con algunos recursos turísticos culturales. Está conectado con Guadalajara, vía carretera federal No. 15.

(8) San Blas

San Blas es un centro de playa del Estado de Nayarit siendo famoso por su recorrido en lancha, a través de los manglares y por una colonia de aves que ahí se encuentra.

(9) Ciudades históricas del interior

Existe un grupo de ciudades históricas que abundan en recursos turísticos culturales, tales como hermosas catedrales, edificios singulares y monumentos históricos. Los ejemplos típicos son Zacatecas, San Luis Potosí, San Miguel de Allende, Guanajuato, Querétaro, Ciudad de México, Taxco, Morelia y Pátzcuaro. Es posible realizar un viaje por tierra visitando en una semana la mayor parte de estas ciudades.

A. 2. 2. Recursos turísticos

La Tabla A. 27 enlista los recursos de la región turística. La siguiente sección describe los más importantes.

(1) Playas

Existen los centros de playa de Puerto Vallarta, Nuevo Vallarta, Costalegre y Manzanillo a lo largo de la costa del Pacífico. Hay un cierto número de pequeñas y aisladas ensenadas rodeadas por una exuberante vegetación entre Boca, Tomatlán y Cabo Corrientes, así como partes de Costalegre. Estas ensenadas se están reconociendo de manera creciente como sitios para el desarrollo turístico exclusivo.

(2) Recursos Históricos

La región turística de Puerto Vallarta tiene la más grande concentración de ciudades históricas en México. En éstas se incluyen a Guadalajara, Lagos de Moreno, San Juan de Los Lagos, Tepatitlán de Morelos en el Estado Jalisco; Colima en el Estado de Colima; Tepic en el Estado de Nayarit; así como el "Circuito de ciudades mexicanas" de Zacatecas, San Luis Potosí; San Miguel de Allende, Guanajuato, Querétaro, Ciudad de México, Taxco, Morelia y Pátzcuaro.

(3) Poblados

En la Sierra Loma Blanca en las proximidades de Puerto Vallarta, existen tres poblados tradicionales: San Sebastián del Oeste, Mascota y Talpa de Allende. En la parte norte del Estado de Nayarit se localizan los estados indígenas de Mesa del Mayar, Santa Teresa y Guadalupe de Ocotlán.

(4) Otros recursos turísticos

Los paseos a caballo en la parte este de Puerto Vallarta, el descenso en ríos cerca de Cabo Corrientes es una las actividades populares para los visitantes a Puerto Vallarta. Los parques nacionales y la reserva de la biosfera de la Sierra Madre tendrían potencial para el ecoturismo.

Tabla A. 27 Listado de recursos turísticos en la región de Puerto Vallarta

Tipo de recursos	Localización	
	Estado de Jalisco	Estados vecinos
Centros turísticos	Puerto Vallarta, Guadalajara, Coastalegre, Chapala,	Manzanillo (Estado de Colima), Nuevo Vallarta, Tepic y San Blas (Estado de Nayarit), Zacatecas, San Luis Potosí, San Miguel de Allende, Guanajuato, Querétaro
Deportes marinos y de playa	Puerto Vallarta, Los Arcos, Costalegre, playas escondidas en Cabo Corrientes	Manzanillo (Colima), Nuevo Vallarta, Destiladeras, Punta de Burro, Paraíso Escondido, Punta de Mita, San Blas (Nayarit)
Ciudades históricas	Puerto Vallarta, Guadalajara, Lagos Moreno, San Juan de Los Lagos, Tepatitlán de Morelos	Tepic, Zacatecas, San Luis Potosí, San Miguel de Allende, Guanajuato, Querétaro
Poblados tradicionales	San Sebastián, Mascota, Talpa, Magdalena, Tequila	Mesa del Mayar, Santa Teresa, Guadalupe de Ocotlán (Nayarit)
Recursos de montaña/bosque y lago	Sierras Cacoma, El Tuito y Loma Blanca, Nevado de Colima, Lago de Chapala	Volcán de Colima
Ruinas arqueológicas	Ixtapa	Ixtlán del Río (Nayarit)
Naturaleza y vida silvestre	Bahía de Banderas, Coastalegre, Sierra de Manantlan RB, Chamela-Cuixmala RB	Nevado de Colima PN (Colima), Isla Isabel PN, Islas Marias (Nayarit),

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.2.3. Red de transporte

A.2.3.1. Transporte terrestre

(1) Ferrocarril

No se encuentra disponible transporte por ferrocarril en el Estado de Jalisco.

(2) Carreteras

a. Carreteras federales

Esta región turística tiene una red federal de carreteras y autopistas de cuota de altas especificaciones teniendo a Guadalajara como el nodo.

El triángulo turístico de Jalisco está conformado por la carretera federal No.15, 68 (parcialmente de cuota) y 200 en su sección Puerto Vallarta-Guadalajara; la carretera

federal No.54 (también de cuota) para la sección Guadalajara-Manzanillo; y la carretera federal No.200 para la sección Manzanillo-Puerto Vallarta.

La carretera federal No.80 (de cuota), la No. 70, la No. 54, la No.45 (de cuota) conectan Guadalajara con las ciudades históricas del interior.

b. Otras carreteras

Además de la red federal de carreteras, la red estatal y municipal cubre esta región turística, exceptuando algunas porciones del área montañosa.

(3) Transporte público

Los servicios de autobús urbano en Puerto Vallarta necesitan mejoramiento para reducir el tráfico vehicular en el área centro y para cubrir las nuevas áreas turísticas desarrolladas, como Marina Vallarta, que actualmente no cuenta con suficientes servicios de autobús urbano.

A.2.3.2. Transporte aéreo

(1) Instalaciones aeroportuarias

Los aeropuertos internacionales localizados en el triángulo turístico de Jalisco son el de Puerto Vallarta, Guadalajara, Manzanillo, Colima y Tepic. ASA tiene planeado mejorar los aeropuertos de Puerto Vallarta y Guadalajara en un plan maestro. Existen más de 30 aeropuertos en áreas aisladas de la región.

(2) Ciudades de origen y flujo de pasajeros

Las condiciones de los principales aeropuertos en la región se resumen a continuación:

a. Vuelos internacionales

Puerto Vallarta:	Total: 535,898 pasajeros entre 64 ciudades. Vuelo regular: 387,788 pasajeros entre 16 ciudades. Vuelos charter: 181,120 pasajeros entre 48 ciudades. Destinos principales: Dallas (105,000 pasajeros), Houston (73,000), San Diego (46,000).
Guadalajara:	Total: 734,422 pasajeros entre 20 ciudades. Vuelo regular: 728,531 pasajeros entre 17 ciudades. Vuelos charter: 5,891 pasajeros entre 3 ciudades. Destinos principales: San Francisco (148,000), Los Angeles (142,000), Dallas (115,000).
Morelia:	Total: 111,048 pasajeros con 6 ciudades. Vuelo regular: 110,902 pasajeros con 4 ciudades. Vuelos charter: 146 pasajeros entre 2 ciudades. Destinos principales: San Francisco (48,232), Chicago (27,737), Dallas (21,442).
Guanajuato:	Total: 88,292 pasajeros entre 10 ciudades. Vuelo regular: 87,775 entre 8 ciudades. Vuelos charter: 517 pasajeros entre 2 ciudades. Destinos principales: Houston (27,737), Dallas (21,442), Los Angeles (17,856).
Zacatecas:	Total: 76,217 pasajeros entre 5 ciudades. Vuelo regular: 76,217 pasajeros entre 5 ciudades. Vuelos charter: no existe vuelo. Destinos principales: Los Angeles (37,113), Chicago (21,728), Oakland (11,532).

b. Vuelos nacionales inter-regionales

- Puerto Vallarta: Vuelo regular: 105,912 pasajeros entre 12 ciudades.
Destinos principales: Ciudad de México (90,981 pasajeros), Los Cabos (4,568), Tijuana (3,621).
- Guadalajara: Vuelo regular: 1,428,434 pasajeros entre 42 ciudades.
Destinos principales: Ciudad de México (729,199), Tijuana (308,490), Monterrey (123,515).
- Colima: Vuelo regular: 62,643 pasajeros entre 2 ciudades.
Destinos principales: Tijuana (44,565) Ciudad de México (17,791).
- Guanajuato: Vuelo regular: 199,057 pasajeros entre 17 ciudades.
Destinos principales: México (119,782), Tijuana (68,105).
- Aguascalientes: Vuelo regular: 165,265 pasajeros entre 9 ciudades.
Destinos principales: México (114,609), Tijuana (49,001).
- Aguascalientes: Vuelo regular: 146,515 pasajeros entre 8 ciudades.
Destinos principales: Tijuana (66,766), Ciudad de México (62,379).

c. Vuelos nacionales intra-regionales

- Puerto Vallarta: Vuelo regular: 42,867 pasajeros entre 7 ciudades.
Destinos principales: Guadalajara (21,152 pasajeros), Guanajuato (14,901), Aguascalientes (6,604).
- Guadalajara: Vuelo regular: 53,193 pasajeros entre 8 ciudades.
Destinos principales: Puerto Vallarta (21,152), Morelia (9,352), Tepic (8,043).
- Manzanillo: Vuelo regular: 1,745 pasajeros entre 7 ciudades.
Destinos principales: Guadalajara (993), Tepic (373).
- Guanajuato: Vuelo regular: 16,641 pasajeros entre 5 ciudades.
Destinos principales: Puerto Vallarta (14,901), Zacatecas (1,581).

A.2.3.3. Transporte marítimo

Los principales puertos marítimos en la región, son Puerto Vallarta y Manzanillo. Puerto Vallarta es el 2o. destino de cruceros en México sólo después de Cozumel. Manzanillo es uno de los principales puertos comerciales de la Costa del Pacífico. En 1994 recibieron 164,967 y 1,845 pasajeros en crucero, respectivamente.

A.2.4. Infraestructura

La situación existente y el plan a futuro se resumen de la Tabla A. 28 a la Tabla A. 29. Aparentemente no existen obstáculos serios para el turismo en general.

Tabla A. 28 Instalaciones y capacidad del aeropuerto de Puerto Vallarta (1)

Elementos	Unidad	Capacidad	Existentes 1993	Demanda (Estimado alto)				
				1995	2000	2005	2010	
Pista	OP/Hr	35	15	17	21	24	26	
Plataformas	Posic.Sim	11	9	10	13	14	16	
Edificios	Pas/Hr	1,275	999	1,112	1,415	1,611	1,787	
Estacionamientos	Area	246	160	187	235	262	297	

Nota: 1. En esta Tabla se presenta únicamente las Plataformas, Edificios y Estacionamientos para uso comercial.

Fuente: Sistema Estadístico Aeroportuario, 1994, ASA.

Tabla A. 29 Instalaciones y capacidad del aeropuerto de Puerto Vallarta (2)

Acceso al centro de la ciudad	A	(carretera de casi 4 carriles)
Distancia / tiempo		8 km. / 10 min.
Servicio de Taxi y de autobús	A	
Instalación Aeroportuaria	A	(algunos marginales ? ?)
Pista		3100m x 45m x 1.
Máxima aeronave operable		B-747
Horas de Operación		24 hrs.
Edificio Terminal		15,350 m ²
Capacidad y demanda.		
Pista	A	(suficiente)
Plataforma	B	(se requiere incremento después del año 2000)
Edificio	B	(se requiere incremento después del año 2000)
Estacionamiento	B	se requiere incremento después del año 2005)
Situación y Pronóstico Operativo.		
Pasajeros Anuales en 1993.		1,635.000
Pasajeros Anuales en 2010		4,048.000
Operaciones Anuales en 1993.		31.557
Operaciones Anuales en 2010.		69.580
Plan de Mejoramiento Futuro.		M/P 1991,(1992-2010)
Mejoramiento Principal		Incremento de 1 Pista (3100m X45m X 1) Incremento de Plataforma y de Edificios.
Costo del Proyecto (Hasta el 2010)		(no establecido)

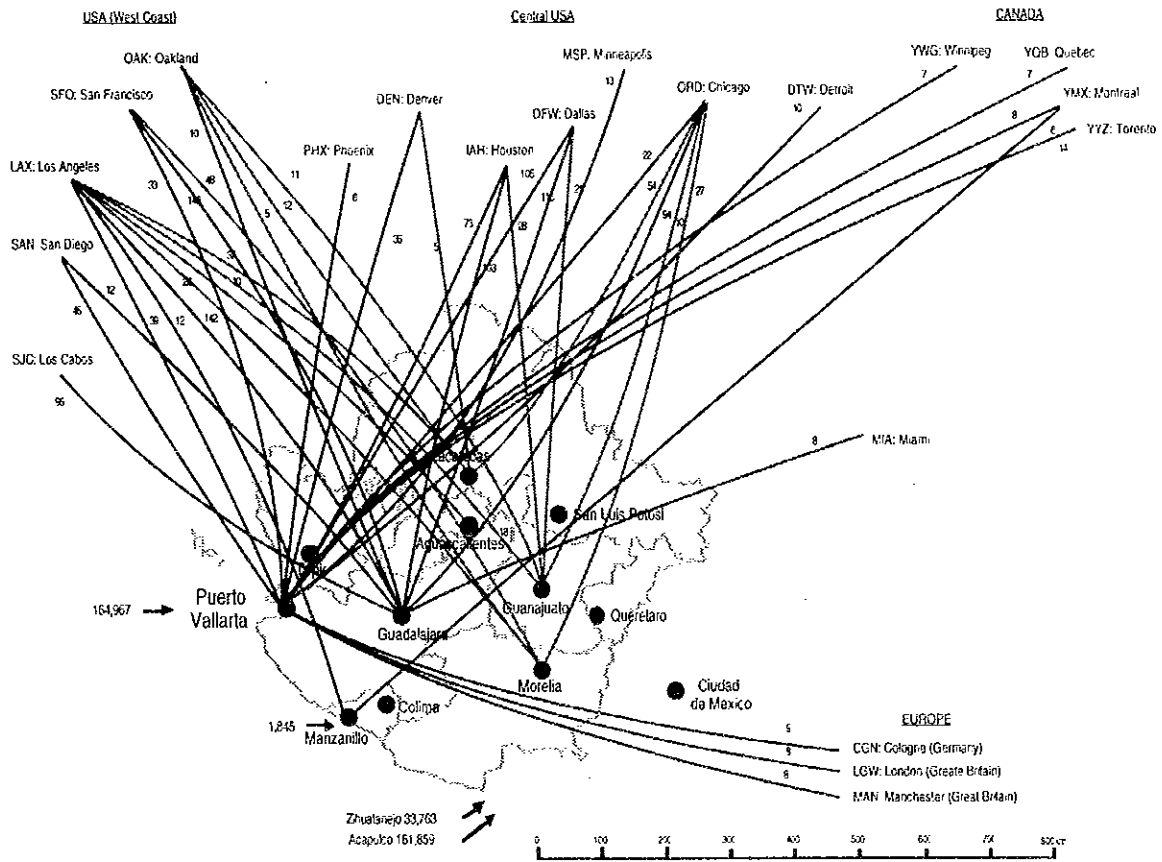
Nota: Las letras significan lo siguiente: **A**/buena y/o suficiente, **B**/se requiere de cierta mejoría en el corto plazo, **C**/ se requiere de mejoría y/o soluciones a muy corto plazo.

Tabla A. 30 Pasajeros y demanda del aeropuerto (Puerto Vallarta)

Year	Domestic	International	Charter	Transit	Total
1980	496,814	285,513	0	0	782,327
1985	621,884	450,672	81,989	179,895	1,334,440
1990	610,981	648,142	190,729	199,072	1,648,924
1993	509,397	576,315	362,474	153,913	1,602,099
1995 (High Estimate)	662,594	700,252	441,612	176,530	1,980,988
2000 (ditto)	984,365	960,564	607,830	224,035	2,776,794
2005 (ditto)	1,245,019	1,171,433	742,427	262,517	3,421,396
2010 (High Estimate)	1,464,108	1,348,676	855,653	294,862	3,963,299
2010 (Low Estimate)	1,059,057	1,032,697	522,787	219,277	2,833,818

Source: Sistema Estadístico Aeroportuario, ASA

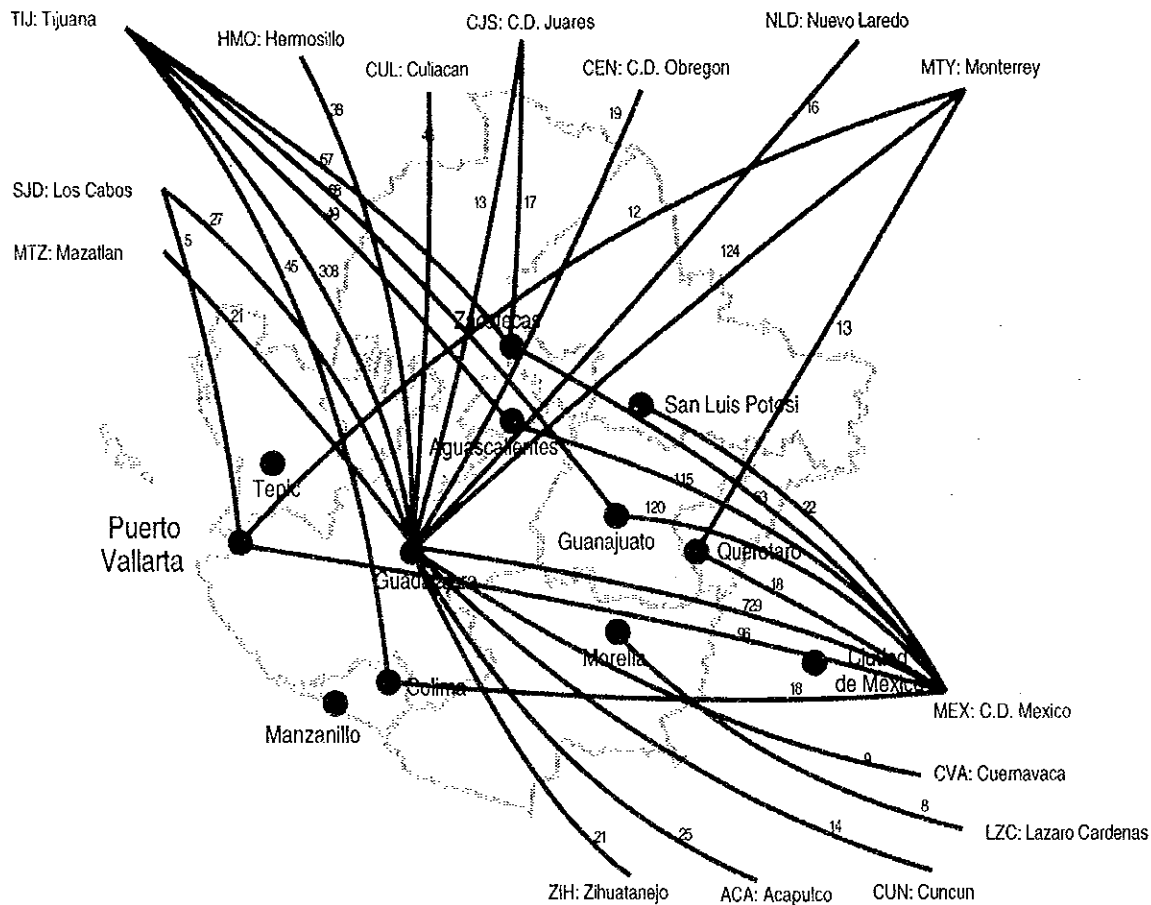
Figura A.4 Flujos O-D de pasajeros de vuelos internacionales



Note: (1)Number of Passengers of International Flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit:=1,000 passengers, Lines indicated over 5,000 passengers)
 (2)Number of Visitors by Cruising Ships: 1994

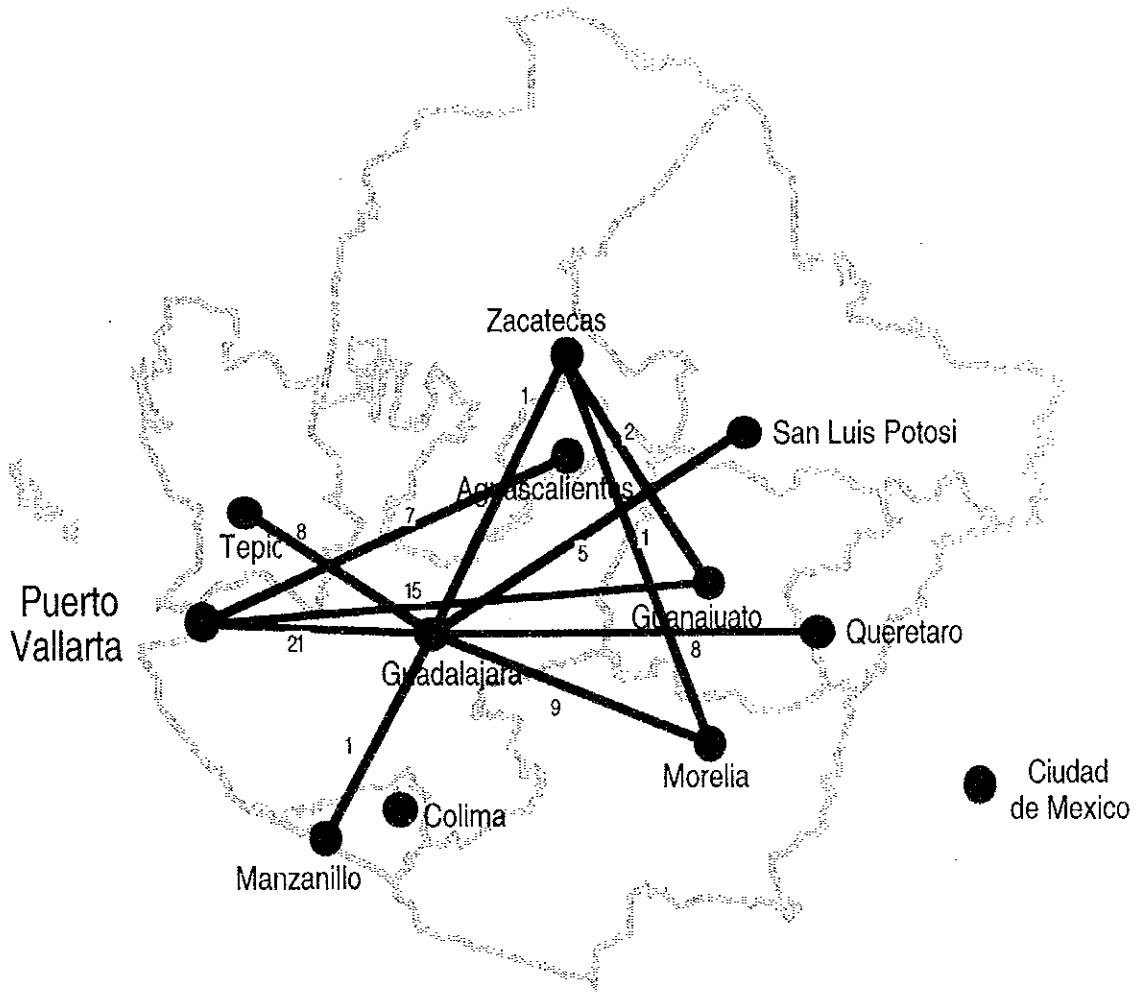
Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

Figura A.5 Flujos O-D de pasajeros de vuelos domésticos inter-regionales



Note: Number of passengers of domestic flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit =1,000 passengers, Lines indicated over 5,000 passengers)
 Source: ASA, SCT

Figura A. 6 Flujos O-D de pasajeros de vuelos domésticos inter-regionales y transbordadores



Note: (1) Number of Passengers of Domestic Flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit = 1,000 passengers, Lines indicated over 1,000 passengers)

Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

Tabla A. 31 Infraestructura de carretera en Puerto Vallarta

Condiciones de las carreteras que circundan al sitio turístico	A (Algunas carreteras están bajo reparación) - Carretera Federal No 200 (2 carriles) buena, algunos tramos se encuentran bajo reparación. - Carretera de libramiento del área urbana (2 carriles) en reparación.
Condición de las calles en las áreas urbanas	B - La mayor parte son empedradas, no obstante estrechas y escarpadas, sin espacio para estacionamiento.
Simbología y Señalización	A - En su conjunto, se requiere para los turistas una buena simbología y señalización en áreas urbanas y carreteras.
Carreteras de Conexión a las Principales Ciudades.	- A Guadalajara. Carr.Fed. 107 Km. Carr.Fed. 237 Km. (incl.autopista de cuota) Total 344 Km. (5:00 hrs)
Planes a Futuro	- Construcción del de la carretera Jalpa-Pto.Vallarta (2 carriles 113 Km) - Aeropuerto de Pto. Vallarta. Mismaloya Construcción de autopista. (de 2 a 4 carriles. 28 Km.)

Nota: Las letras significan lo siguiente: **A**/buena y/o suficiente, **B**/se requiere de cierta mejoría en el corto plazo, **C**/ se requiere de mejoría y/o soluciones a muy corto plazo.

Tabla A. 32 Otros servicios de transporte

Servicio de autobús Service	Nivel de servicio	B
(Autobuses turísticos de larga distancia)	No. de Rutas.	6
	No. de Empresas Operando	3
	No. de Operaciones/día	36
	Destinos principales.	Guadalajara 24
	No. de Operaciones/día	México 7 León 2
Cruceiros.	No. de Embarques 1994.	145
	No. de pasajeros en 1994	168,530
	No. Máximo de embarques en el pasado	263 (en 1992)
	No. Máximo de Pasajeros en el pasado.	268,590 (en 1992)

Nota: Las letras significan lo siguiente: **A**/buena y/o suficiente, **B**/se requiere de cierta mejoría en el corto plazo, **C**/ se requiere de mejoría y/o soluciones a muy corto plazo.

Tabla A. 33 Infraestructura de Apoyo

Electricidad	- Cobertura del servicio del 95% en Marzo 1990 (21,413 por 22,614 familias)
Agua	- Cobertura del servicio del 90% en Marzo 1990 (20,374 por 22,614 familias) - Los grandes hoteles deben prepararse de manera independiente - Suministrado por una empresa privada (SEAPAL) a la población residente - Agua corriente suministrada por 27 pozos profundos y 2 ríos (Cuale y Mismaloya)

Fuente: Equipo de estudio JICA.

A.2.5. Actividades de promoción turística

Las siguientes tablas muestran el inventario de actividades de promoción turística realizadas por el Fondo Mixto de Puerto Vallarta.

Tabla A. 34 Fondo Mixto de Puerto Vallarta

Concepto	Puerto Vallarta
Año de establecimiento	1990
Miembros	
SECTUR	X
GOBIERNO ESTATAL	X
SECTOR PRIVADO	
Asociación de Hoteles	X
- No. hoteles afiliados	
- No. hoteles no afiliados	
Asociación de Restaurantes	
Asociación de agencias de viaje	
Instituto financiero	
Otros	
FONATUR	
OTROS	
Presupuestos en total (en miles de Pesos)	
1991	0.0
1992	0.0
1993	10,044.0
1994	4,940.0
1995	2,617.0

Fuente: Compilado por el Equipo de Estudio JICA

Tabla A. 35 Inventario de Actividades promocionales (para el mercado internacional)

	Nombre del país
Publicidad en periódicos y revistas	X (USA)
Participación en eventos de la industria de viajes	X
Seminarios o presentaciones	X
	Desde países
Viajes de familiarización para los agentes de viajes	X
Viajes de familiarización para los medios masivos	X
Boletines de prensa	X
	Sí/No
Producción de materiales impresos	X

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

Tabla A. 36 Inventario de actividades promocionales (para el mercado nacional)

	Sí/No
Publicidad en periódicos y revistas	X
Campañas en TV y/o Radio	X
Seminarios o presentaciones	X

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.2.6. Administración e instituciones de turismo

A.2.6.1. Nivel Estatal

La administración y las instituciones de turismo vigentes actualmente, en cada nivel del gobierno estatal se resumen en la Tabla A. 37. Los siguientes son sus lineamientos generales:

El Estado de Jalisco tiene su propia sección de administración turística en el gobierno, contando también con otra organización, COPROFETUR, para la promoción turística.

No obstante, Jalisco se apega la Ley Federal de Turismo, porque no cuenta con sus propias leyes o lineamientos para el desarrollo turístico.

Para la educación y la capacitación turística, el Estado tiene cursos en la(s) universidad(es) del mismo Estado, para el más alto nivel gerencial y alguno(s) instituto(s) bachillerato(s) y técnico(s) para el nivel gerencial medio. También tiene centros de capacitación pública como escuela vocacional, que incluye personal de industrias relacionadas con el turismo.

Tabla A. 37 Inventario de Administración Turística (Nivel Estatal)

Nombre del departamento o sección encargado de la administración turística		SETUJAL
Otras Organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	N.D.
	Actividad	
Organizaciones gubernamentales o semi-gubernamentales relacionadas con el desarrollo turístico	Nombre	COPROFETUR
	Actividad	Promoción
Leyes estatales, lineamientos, etc. sobre el desarrollo turístico		Sin ley específica
Sistema de educación y capacitación al turismo (No. de instalaciones y estudiantes)	Nivel Superior	3 / 147
	Medio-superior	2 / 970
	Básico	N.D.

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.2.6.2. Nivel municipal/destino

La Tabla A. 38 muestra la administración y las instituciones de turismo existentes en el nivel municipal o del destino. A continuación se describen sus lineamientos generales:

El Municipio de Puerto Vallarta tiene secciones específicas para la administración turística en su organización. También tiene una comisión turística para la consulta y apoyo técnico para el sector privado, contando con el sistema de policía turística.

No cuentan con lineamientos o regulaciones específicas diferentes a la Ley Federal de Turismo.

En Puerto Vallarta existen asociaciones turísticas de hoteleros asociación(es) de restaurantes y asociación(es) de agencias de viajes/operadores terrestres.

Para la capacitación turística en el destino, algunos proporcionan cursos a través de los Fondos Mixtos y/o la Asociación de Hoteles. En todo el país, incluyendo a Puerto Vallarta, se realiza cierta educación turística básica en las escuelas primarias y secundarias, utilizando un texto preparado por SECTUR para enseñarle a los alumnos el significado del turismo.

Tabla A. 38 Inventario de Administración Turística (Nivel Municipal/Destino)

Nombre del departamento o sección encargado de la administración turística	Departamento de Turismo	
Otras Organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	Comisión de Turismo
	Actividad	Apoyo técnico y de consultoría
Policía turística	Si	
Leyes municipales, lineamientos sobre el desarrollo turístico	Sin ley específica	
Número de Asociaciones y de afiliados (en número)	Hoteles	1 Asociación, 8,000 cuartos
	Agencias de viaje	2 Asociaciones, 70 miembros
	Restaurantes	1 Asociación 90 miembros
Sistema de educación y capacitación	Para la obtención de un certificado se requiere cierta educación en diversos trabajos -como vendedores	

Fuente: Equipo de estudio JICA

A.2.7. Aspectos sociales

A.2.7.1. Población y fuerza laboral

(1) Migración interna

En México, más de 4 millones o sea el 5% de la población migró entre 1985-1990. De los seis Estados bajo estudio por el Equipo de JICA, el Estado de Jalisco fue un receptor neto, así como Quintana Roo y Baja California Sur, mientras que Guerrero, Oaxaca y Sinaloa fueron emisores netos.

El municipio de Puerto Vallarta atrajo el segundo o tercer número de migrantes en el Estado.

(2) Estructura poblacional

a. Población en Edad Preescolar y Escolar

En 1990, el promedio nacional de población en edad escolar de 14 años o menos fue del 38.3%. Para el municipio de Puerto Vallarta esta proporción es del 40.9%.

El porcentaje de población de menores de 4 años es del 12.5% a nivel nacional. La proporción de Puerto Vallarta también rebasa el promedio nacional (alrededor del 17%).

En el futuro, se requerirá en esta área más instalaciones escolares.

b. Población indígena

En 1990, México tenía una población indígena estimada en 8.7 millones o sea el 10.7% de la población total. El Estado de Jalisco no es un lugar de población indígena siendo la proporción de menos del 2%.

(3) Fuerza laboral

El total nacional de la población económicamente activa es de 24 millones o sea el 43% de la población mayor de 12 años. De esta población económicamente activa, 660 mil personas o sea el 2.7% están desempleados.

En el municipio de Puerto Vallarta, la tasa de participación de las actividades económicas es más alta que en el promedio nacional (54.0%).

La tasa de desempleo es menor al del promedio nacional. En el municipio de Puerto Vallarta, la tasa de desempleo es extremadamente baja, siendo inferior al 2%.

En el municipio de Puerto Vallarta, la más importante actividad económica se encuentra en el servicio de restaurantes y hoteles, más del 20% de la fuerza laboral se encuentra trabajando en estas actividades.

A.2.7.2. Condiciones y desarrollo de vivienda

La disponibilidad de servicios básicos en los hogares mexicanos ha aumentado. De cada diez casas, 9 tienen electricidad, 8 tienen agua potable y 6 tienen instalaciones sanitarias.

En este sentido, el municipio de Puerto Vallarta cuenta con mejores condiciones a las que se tienen en el promedio nacional.

El rápido crecimiento del turismo generó también una rápida expansión urbana no planeada, debido a que muchos habitantes llegaron a trabajar en el turismo y actividades conexas. En muchos casos, son gente pobre y llegan a vivir en lugares que no cuentan con los servicios básicos.

En Puerto Vallarta las áreas montañosas están muy cerca del litoral costero y existe un número limitado de planicies. Aún en las montañas a lo largo de la costa, existen hoteles, restaurantes y casas de nivel alto. Sin embargo, las viviendas de bajo costo para los nuevos emigrantes están ubicadas en las montañas interiores y con insuficientes servicios básicos debido a que el precio de la tierra es el más barato en esas áreas.

Brisas del Pacífico es una de las comunidades más recientes. Ahí, la propiedad de la tierra fue transferida por el ejido y se desarrollaron caminos por parte de la misma comunidad. Existe agua disponible, pero los servicios de electricidad y drenaje no se encuentran equipados. La población compra el terreno para construir solamente sus propias casas. La mayor parte de los nuevos inmigrantes son pobres y no pueden construir casas permanentes; en algunos casos construyen casas con láminas de cartón que se dañan fácilmente a causa de las inundaciones en la temporada de lluvias.

A.2.7.3. Servicios sociales

(1) Educación

En el municipio Puerto Vallarta, la proporción de inscripciones en las escuelas primarias y secundarias es más alta que en el promedio estatal.

Existe una gran población preescolar en el municipio de Puerto Vallarta. En el futuro se requerirán más instalaciones escolares en este municipio.

(2) Salud

En México, los institutos de seguridad social proporcionan servicios sanitarios y médicos para sus derechohabientes. Siendo la tasa de cobertura del 55%. El resto de la población recibe servicios de salud de la Secretaría de Salud y de la Secretaría de Desarrollo Social.

En Puerto Vallarta, estas instituciones tienen hospitales propios y cubren al 86% de la población del municipio.

A.2.7.4. Participación de la población local en la promoción turística

La población local trabaja, no sólo vinculándose con la industria turística, sino para promover el turismo en sus áreas.

Para mantener limpias la playa y el mar, Puerto Vallarta tiene el programa Días de Limpieza de la Bahía que se verifica tres veces al año. Los buzos limpian el área del mar y la población local las áreas de la playa. Además, existen grupos ecológicos locales que realizan seminarios para que la población aprenda a conservar el ambiente.

Tabla A. 39 Población de Puerto Vallarta en 1990 por lugar de residencia en 1985

Municipio de Puerto Vallarta	
Total	92,357
En el Estado (Jalisco)	77,117
Fuera del Estado	13,780
Nayarit	3,031
Distrito Federal	2,118
Guerrero	2,038
Michoacán	981
México	775
Guanajuato	757
Sinaloa	506
Otros	3,574
Fuera de México	693
No especificado	767

Fuente: INEGI

Tabla A. 40 Estructura por grupos de edad y población indígena en Puerto Vallarta

	Población por Grupo de Edad					Población Indígena (5-)
	Total	0-5	6-11	12-14	15-	
Municipio de Puerto Vallarta	111,457	19,100	18,854	7,640	65,863	780

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Jalisco, 1994", INEGI.

Tabla A. 41 Fuerza laboral en Puerto Vallarta

	Población 12 años+	Población económicamente activa	Población laborando	
			Total	Restaurantes y Hoteles
Municipio de Puerto Vallarta	73,503	39,659	39,008	10,389

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Jalisco, 1994", INEGI.

Tabla A. 42 Condiciones de las viviendas en Puerto Vallarta

	Porcentaje de Viviendas con servicios de		
	Agua	Electricidad	Drenaje
Municipio de Puerto Vallarta	90.1%	94.7%	79.0%

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Jalisco, 1994", INEGI.

Tabla A. 43 Tasa bruta de inscripción a las escuelas y población cubierta con seguro social en Puerto Vallarta

	Número de Estudiantes en 1992		Población cubierta por el Seguro Social
	Primaria	Secundaria	
Municipio de Puerto Vallarta	22,197	6,537	95,931

Fuente: "Anuario Estadístico del Estado de Jalisco, 1994", INEGI.

A.2.8. Estudio de los resultados históricos

A.2.8.1. Organos de desarrollo, inversión y recursos financieros

En 1974, FONATUR autorizó un crédito para construir un hotel en Cabo San Lucas aunque la inversión no se realizó. En el período de 1980 a 1994 FONATUR invirtió más de 1,000 millones de pesos a precios de 1995 incluyendo la inversión directa realizado a cuenta del gobierno federal. FONATUR también otorgó cerca de 0.8 miles de millones de pesos en crédito a las actividades turísticas, que generaron 1.7 miles de millones de pesos de inversión.

FONATUR realizó un estudio de evaluación económica financiera ex post para el período de 1981 a 1989 en Los Cabos. Sin embargo fue difícil obtener la información al mismo nivel de detalle para después de 1990, por lo cual, en este capítulo se ha calculado la inversión conforme a los siguientes supuestos.

- En 1980 y de 1989 hasta 1994, la inversión hotelera se calcula en base al incremento de cuartos de hotel, de acuerdo a su categoría. Los costos de construcción supuestos, se presentan en la siguiente tabla. Los costos de inversión hotelera para el período de 1981 a 1989, fueron ajustados por las tasas de inflación de 1994 y 1989.

Tabla A. 44 Costo de construcción de hoteles (miles de pesos /cuarto)

Categoría de	1994
GF	710
5 estrellas	646
4 estrellas	487
3 estrellas	311
2 estrellas	263
1 estrella	217

Fuente: FONATUR

- Los Cabos se ha desarrollado después de la construcción de marinas.
- Los Cabos se ha vuelto famoso por los buenos campos de golf construidos recientemente.

Por lo tanto, la inversión de las empresas privadas se agrega para evaluar el impacto para el desarrollo de Los Cabos.

Tabla A. 45 Costo de construcción de la marina y el campo de golf

Marina	Año	Capacidad	Millones de
Marina Cabo Isle	1990	330	81.0
Campo de Golf	Año	Campo	Millones de
San José	1987	9	47.3
Club campestre Cabo San Lucas	1991	36	189.0
Palmilla	1993	27	141.8
Westin Regina	1993	9	47.3
Westin Regina*	1994	9	47.3
Cabo del Sol	1994	72	378.0
Cabo Real	1994	18	94.5
Club campestre Cabo San Lucas *	1994	18	94.5

Nota: * FONATUR construyó originalmente y después vendió a empresas privadas. Por ello están incluidas en la inversión de FONATUR.

Fuente: Compañías privadas, FONATUR.

- Se supone que los condominios y las villas están en proporción con la inversión en hoteles, sin embargo, de 1981 a 1989, la inversión de estos productos inmobiliarios se basan en el estudio mencionado anteriormente.
- La inversión en vivienda residencial se supone como proporción de la inversión en hoteles, aunque de 1981 a 1989 esta inversión está basada en el estudio mencionado anteriormente.

Los resultados del cálculo de la inversión se resumen en la Tabla A. 46.

Tabla A. 46 Inversión histórica en Los Cabos

unidad: millones de pesos a precios de 1994

		1980	1980	1985	1990	Inversión		Valor residual	Inversión neta
		-1989	-1984	-1989	-1994	Total	%		
FONATUR	Infraestructura	0	295	104	261	661	10.4	-464	197
	Instalaciones	0	91	30	3	124	2.0	-75	49
	Indirectos	0	154	143	96	392	6.2	-163	229
	sub-total	0	540	277	360	1,177	18.6	-702	475
Privado	Hoteles	0	344	594	998	1,936	30.6	-1,187	749
	Condo. etc.	0	117	393	569	1,079	17.0	-663	417
	Restaurantes y Bares	0	12	20	34	65	1.0	-40	25
	Otros	0	48	130	1,152	1,329	21.0	-1,071	258
	sub-total	0	520	1,137	2,753	4,410	69.6	-2,961	1,449
	Vivienda	0	133	230	386	749	11.8	-460	290
Inversión	Total	0	1,193	1,645	3,499	6,337	100.0	-4,122	2,214
	%	0.0	18.8	26.0	55.2	100.0			

Fuente: Equipo de Estudio JICA

La Tabla muestra la inversión en instalaciones turísticas por parte del sector privado, los costos de desarrollo de infraestructura y la inversión en vivienda, que constituyen aproximadamente 69.6%, 18.6% y 11.8%, respectivamente.

Los costos de administración (ADM) para los servicios públicos de 1981 a 1989 están basados en el mencionado estudio. Para los datos posteriores a 1990 se han tomado documentos de FONATUR relacionados con el tema.

En general los costos ADM de las compañías privadas dependen del gasto del turista, por ello estos costos se suponen como del 60% del gasto turístico.

Los costos de inversión y los costos de ADM de 1980 a 1994 se muestran en la

Tabla A. 50.

A.2.8.2. Gasto de turistas e ingreso de la industria turística

Por lo que se refiere a los beneficios se considera el punto de vista de la economía regional, aunque la evaluación económica es normalmente utilizada para la evaluación de proyectos desde el punto de vista de la economía nacional.

La fuente original de ingreso es el consumo de los turistas en el destino. Y este depende del número de turistas, el gasto y la estadía.

(gasto total = número de turistas) x (gasto unitario) x (estadías)

El estudio Ex-post en Los Cabos reportó los cambios a esas cifras que se resumen a continuación :

Tabla A. 47 Cambio en el número de turistas, en el gasto y en la estadía

		1981	1989
Número de turistas (en miles)	Internacional	37.0	165.2
	Nacional	44.7	24.7
Unidad de gasto (en pesos de 1989)	Internacional	1.299	1.306
	Nacional	588	662
Estadía	Internacional	3.7	3.8
	Nacional	3.2	3.5

Fuente: FONATUR

Con el objeto de calcular la tasa interna del retorno económico (TIRE), el gasto unitario de 1990 a 1994 se calcula por el modelo simple de regresión en un año, aunque el coeficiente es muy bajo.

Tabla A. 48 Resultados del análisis de regresión de la unidad de gasto

	Internacional	Nacional
Y(Término constante)	-98.2182 (55.70212)*	-5404.58 (18.41763)*
R2 (Coeficiente de determinación)	0.000205	0.194493
X(Coeficiente de regresión)	0.248485 (6.132601)*	2.818182(2.027714)*

Nota: * significa "error estándar"

Fuente: Equipo de Estudio JICA.

En los resultados del cálculo para 1994, el gasto unitario de los extranjeros para 1994 es de 397 pesos a precios de 1989, lo que representa 1,310 pesos en 1994. Las cifras de turistas nacionales es de 215 pesos en 1989, lo que representa aproximadamente 709 pesos en 1994. La estadía promedio en Los Cabos en 1994 se reporta de 4.1 noches para los extranjeros y de 3.5 noches para los nacionales. El gasto promedio por persona del huésped hotelero en 1994 es, de acuerdo con SECTUR, de 2,500 pesos para los extranjeros y de 1,610 pesos para los nacionales, aunque el gasto promedio del turista, de acuerdo a las encuestas de aeropuerto realizadas por FONATUR, es de 629 dólares en 1994 lo que representa cerca de 2,470 pesos en ese mismo año. El gasto total utilizado para calcular la TIRE, se muestra en la

Tabla A. 50.

A.2.8.3. Impactos directos e indirectos del desarrollo turístico

Para evaluar los efectos en la economía regional, los conceptos más importantes son los procesos de circulación económica dentro de la región. En Los Cabos no se ha establecido un sistema de viabilidad económica, por lo cual, casi todo los bienes son importados desde EUA o la Ciudad de México.

Basados en las entrevistas, el cálculo de la tasa de autosuficiencia, se supone de la siguiente manera.

Tabla A. 49 Tasa de distribución del consumo y autosuministro en el área

		Los Cabos
Distribución del * consumo de los	Alojamiento	37
	Alimentos	35
	Compras	8
	Otras	20
Autosuministro (%)**	Alojamiento	50
	Alimentos	15
	Compras	15
	Otras	80

Fuente: * recopilado por el Equipo de Estudio JICA basados en los datos de SECTUR.

** Entrevista realizada durante el reconocimiento del sitio.

En relación a los beneficios indirectos, se considera la creación de empleo y los efectos multiplicadores. El beneficio del empleo indirecto de los trabajadores de hotel se supone de 2.5 veces para el número de trabajadores en las industrias conexas, multiplicado por el número de cuartos hoteleros acumulados. La creación de trabajo en la industria de la construcción, se supone en proporción a la inversión en construcción. En relación a los efectos multiplicadores se considera tanto el consumo turístico como la construcción. De acuerdo con la matriz insumo-producto de 1985, el insumo intermedio de hoteles y restaurantes es del 14%. No existe descripción del insumo intermedio para la industria de la construcción en la matriz de 1985, por lo cual, se tomó el dato de la matriz de 1980 que es del 53%. Para estimar los efectos multiplicadores, se supone que circulan localmente el 30% de los insumos intermedios de hoteles y restaurantes y el 53% del de la industria de la construcción.

Los efectos económicos regionales para calcular la TIRE, se muestran en la

Tabla A. 50.

En la tabla se observa que los efectos regionales constituyen el 76% de los beneficios mientras que la creación de empleo constituyen el 10% y los efectos multiplicadores constituyen el restante 14%.

A.2.8.4. Resultados del cálculo estimado de la TIRE

El cálculo de la TIRE se ha realizado bajo los supuestos mencionados anteriormente y con los factores de conversión a precios de economía basados en el reporte de "Evaluación socioeconómica Ex-post de Cancún" realizado por FONATUR :

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

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

Uno de los principales problemas en Los Cabos es el reducido impacto económico del turismo, que se atribuye a la falta de industrias de apoyo, derivada principalmente de su ubicación y de sus condiciones naturales, y en consecuencia, de la dependencia del sector turístico de los productos importados. Otra razón del bajo efecto de la inversión, podría serlo la polaridad del desarrollo en Cabo San Lucas y en San José del Cabo.

Tabla A.50 Inversión y beneficios en la región turística de Los Cabos

		1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Costo de inversión		0	117	51	11	34	22	3	22	14	16	155	6	11	10	8
Por FONATUR	Infraestructura	0	30	18	4	14	14	1	4	2	1	1	1	1	0	0
	Instalaciones indirectas	0	63	4	13	31	14	15	51	8	16	16	18	14	12	10
	sub-total	0	210	73	29	79	50	18	77	23	33	172	25	25	22	18
Por empresas privadas	Hoteles	29	0	198	2	11	0	11	11	185	208	164	118	117	19	280
	Cond. etc	0	8	70	0	4	22	11	176	61	4	93	67	67	11	159
	Restaurantes y Bares	1	0	7	0	0	0	0	0	6	7	6	4	4	1	9
	Otros	4	0	27	0	2	0	2	2	59	29	70	141	9	134	451
	sub-total	34	8	303	2	17	22	25	189	311	248	333	331	196	164	900
	Vivienda	11	0	77	1	4	0	4	4	72	81	64	46	45	7	108
	Inversión total	45	218	453	31	101	72	48	270	406	361	588	402	266	193	1,026
Costo ADM	ADM (público)	0	63	25	22	31	27	13	22	10	10	3	11	15	13	10
	ADM (privado)	106	91	155	154	185	195	231	282	271	338	485	630	563	662	832
	ADM total	106	154	180	176	216	221	244	304	281	347	488	641	608	686	842
	Gran total	152	372	633	208	317	284	292	574	688	709	1,056	1,043	874	889	1,868
Beneficio		188	121	207	300	380	404	492	623	604	746	1,091	1,380	1,253	1,381	1,854
cf. Consumo	EXT	68	99	167	71	84	65	64	55	48	68	77	138	176	190	149
	INAL	256	219	374	372	445	469	556	679	682	813	1,168	1,518	1,429	1,571	2,003
	Total	47	41	69	69	82	87	103	126	121	150	216	261	264	291	371
Efecto económico regional	Alojamiento	15	13	12	20	20	23	25	29	36	34	43	61	80	75	82
	Alimentos	3	3	4	4	4	5	6	7	8	8	10	14	18	17	19
	Compras	41	35	60	59	71	75	89	109	104	130	187	243	229	251	320
	Otros	105	90	153	152	182	192	228	278	267	333	478	621	585	646	820
	sub-total	6	29	60	4	13	10	6	36	53	48	75	53	36	25	135
Creación de empleo	Labores de construcción	2	9	22	26	26	31	32	33	46	62	74	84	94	95	115
	Empleo indirecto	8	38	81	30	39	40	38	68	99	110	148	137	129	121	250
	sub-total	6	5	9	9	10	11	13	16	15	19	27	35	33	36	46
Efecto multiplicador	Por consumo 0.4	7	35	72	5	16	11	8	43	65	57	90	64	42	31	163
	Por inversión 0.3	13	40	81	14	26	22	20	58	80	76	117	99	75	67	209
	sub-total	126	168	315	196	248	255	286	404	446	519	744	857	789	831	1,279
Gran total	TIRE=															2.87%

Nota: Unidad= en millones de pesos a precios de 1994
Fuente: Equipo de estudio JICA.