

## A.2.9. Datos complementarios del análisis económico

Tabla A. 51 Costo beneficio del proyecto la región turística de Puerto Vallarta

Costo	Año														
	1986	1987	1988	1989	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Costo de inversión															
Por Estado y Municipio	0	0	1	1	1	1	31	31	31	31	31	31	31	31	31
Infraestructura	0	0	30	30	30	30	272	272	272	272	272	272	272	272	272
Indirecto	0	0	2	2	2	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Sub-total	0	0	32	32	32	318	318	318	318	318	318	318	318	318	318
Por compañías privadas	275	275	275	275	275	446	446	446	446	446	446	446	446	446	446
Instalaciones	0	0	32	32	32	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Sub-total	275	275	306	306	306	518	518	518	518	518	518	518	518	518	518
Promoción															
Inversión total	304	304	368	373	373	870	888	870	888	870	888	873	888	889	892
pública	0	0	10	19	29	124	220	315	410	505	540	574	608	643	677
privada	18	54	108	181	272	586	843	1,067	1,330	1,574	2,272	2,632	2,992	3,352	3,712
Total de ADM	18	54	118	201	301	724	1,063	1,401	1,740	2,079	2,612	3,206	3,600	3,995	4,389
Gran total	322	358	486	574	674	1,594	1,931	2,272	2,608	2,992	3,501	3,888	4,290	4,686	5,081
Beneficio															
cf. Consumo	29	87	174	290	435	927	1,243	1,569	1,876	2,192	2,328	3,335	4,343	4,850	5,358
(Gasto del Consumidor)	16	48	97	162	242	567	857	1,148	1,438	1,728	2,333	2,723	3,112	3,502	3,892
Total	45	136	271	452	678	1,494	2,100	2,707	3,314	3,921	5,660	6,558	7,455	8,352	9,249
Efecto económico regional	10	29	58	97	146	321	432	582	713	843	1,217	1,410	1,603	1,796	1,989
(Ingreso del Estado)	4	13	26	43	65	167	235	303	371	439	725	839	954	1,069	1,184
Compras	1	2	5	8	12	31	44	57	70	82	136	157	179	200	222
otro	7	21	41	69	103	227	319	412	504	596	860	997	1,133	1,270	1,406
sub-total	22	65	130	217	326	747	1,050	1,354	1,657	1,960	2,938	3,403	3,868	4,335	4,800
Labores de construcción	36	96	45	45	45	110	110	110	110	110	110	86	86	86	86
Empleo indirecto	23	46	69	81	114	152	189	226	264	301	343	386	428	470	513
sub-total	59	82	113	136	159	262	299	336	374	411	430	472	515	557	599
por consumo	2	5	9	15	23	52	74	95	116	137	206	238	271	303	336
por inversión	44	44	54	54	54	133	133	133	133	133	104	104	104	104	104
sub-total	45	48	63	69	77	185	206	228	249	270	310	343	375	408	441
Gran total	126	195	306	422	581	1,194	1,556	1,918	2,280	2,642	3,678	4,218	4,759	5,300	5,840
EIRR=															

124

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Tabla A. 52 Costo e ingreso financiero en la región turística de Puerto Vallarta

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Sector Privado</b>														
Ingreso	38	115	230	384	576	1,270	1,785	2,301	2,817	3,333	4,811	5,574	6,337	7,099
Costo	467	393	438	438	438	877	741	741	741	741	914	777	777	777
cf.Inversión	24	72	144	239	359	732	1,113	1,435	1,756	2,078	3,000	3,476	3,951	4,427
OyM	26	52	82	111	140	189	239	288	338	387	439	491	542	594
Depreciación	14	14	13	15	15	12	9	9	6	7	0	0	0	0
Promoción	174	174	174	149	124	407	382	357	288	220	497	453	409	320
Intereses	238	312	413	515	638	1,400	1,743	2,089	2,388	2,691	3,966	4,420	4,900	5,340
Total	-200	-197	-182	-131	-62	-131	42	212	429	641	875	1,154	1,434	1,759
Saldo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	298	393	487	598
Impuestos	-200	-197	-182	-131	-62	-131	42	212	429	498	578	762	946	1,161
Después de impuestos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TIRF	19.2%													
TIRF2*	16.6%													
<b>Sector Páblico</b>														
Ingreso	7	20	41	68	102	224	315	406	497	588	849	984	1,118	1,253
Costo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	144	298	393	487	598
IVA	7	20	41	68	102	224	315	406	497	732	1,147	1,376	1,606	1,851
ISR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	7	20	41	68	102	224	315	406	497	732	1,147	1,376	1,606	1,851
cf.Inversión	13	0	44	44	44	645	437	437	437	437	232	157	157	157
OyM	4	4	17	30	44	237	368	500	631	762	832	879	926	973
Depreciación	0	0	1	3	4	19	34	48	63	77	88	88	93	98
Total	4	4	19	33	48	256	402	548	694	839	914	966	1,019	1,071
Saldo	3	17	22	34	54	-32	-87	-142	-196	-108	233	410	587	780
R/E	1.03 (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.2.11. Descripción del proyecto**

A continuación se presenta la descripción de los proyectos de desarrollo turístico propuesto por el Equipo de estudio JICA para su implementación al año 2010.

#### **A.2.11.1. Centro turístico de Puerto Vallarta**

##### **(1) Conservación y embellecimiento urbano del centro histórico de Puerto Vallarta (PTR PVR-1)**

El centro histórico mantiene un ambiente típico mexicano con muchos edificios antiguos que son considerados un símbolo y un importante recurso turístico de Puerto Vallarta. Aunque el municipio introdujo códigos constructivos tales como materiales y colores en los edificios, el área está perdiendo su encanto original con la invasión de nuevos establecimientos comerciales que no respetan el diseño constructivo local.

Este proyecto se orienta a establecer nuevos lineamientos para conservar el paisaje urbano y para embellecer el centro histórico que permita mejorar el contexto para el turista.

##### **(2) Mejoramiento del mercado turístico de la Isla del Río Cuale (PTR PVR-2)**

El río Cuale divide el centro de Puerto Vallarta con una parte norte, que es el centro de la ciudad con un distrito comercial y la parte sur que es la zona hotelera más antigua. En el río Cuale se encuentra una isla que es ocupada actualmente por un parque y un pequeño complejo de tiendas de artesanía, aunque no tiene mucho éxito para atraer visitantes.

Este es un proyecto para desarrollar la isla como una nueva área turística. También se orienta a vincular la parte norte con la parte sur del poblado para lograr una mejor integración y revitalizar la antigua zona hotelera.

##### **(3) Extensión del malecón con la playa Los Muertos (PTR PVR-3)**

Este es un proyecto propuesto por el municipio de Puerto Vallarta para extender el paseo existente a lo largo del malecón, desde el frente del zócalo a la antigua zona hotelera atravesando el río Cuale. Esta es otra medida para integrar la parte norte y sur del centro del poblado.

##### **(4) Desarrollo de estacionamiento subterráneo en el centro de Puerto Vallarta (PTR PVR-4)**

Con el incremento del tráfico vehicular la carencia de estacionamiento se está volviendo un serio problema en el área centro de Puerto Vallarta. Este proyecto es para construir un estacionamiento subterráneo en el centro que permita conservar el paisaje urbano histórico. El municipio tiene el proyecto para desarrollar un estacionamiento subterráneo sobre Lázaro Cárdenas y el área costera (Malecón de la Marina).

##### **(5) Complejo turístico en las faldas de la montaña cerca de la Parroquia de Guadalupe (PTR PVR-5)**

Este es un proyecto para desarrollar un complejo turístico sobre un terreno propiedad del municipio de Puerto Vallarta cerca de la Parroquia de Guadalupe. El sitio propuesto es el mejor lugar para disfrutar las puestas de sol y la panorámica de Puerto Vallarta. Incluye la instalación de una pista natural con unos cuantos puntos de observación así como el sitio propuesto para un jardín botánico/santuario de aves en la Col. 5 de Diciembre (PTR PVR-6).

##### **(6) Desarrollo de un jardín botánico/santuario de aves (PTR PVR-6)**

Este es un proyecto para desarrollar un jardín botánico con un santuario de aves y mariposas en un terreno propiedad del municipio de Puerto Vallarta. Se espera que el sector privado tenga participación en este proyecto. Esta instalación turística tiene que

---

vincularse con el complejo comercial propuesto con una vereda natural cerca de la Parroquia de Guadalupe.

**(7) Desarrollo de un complejo de museos**

Este es un proyecto para desarrollar un complejo de museos temáticos. Este complejo estaría compuesto de los siguientes elementos:

- Museo del Cine : sería un museo que muestre información y materiales relacionados con las películas y los programas de TV filmados en Puerto Vallarta;
- El museo de un poblado Huichol : un museo que exhiba los elementos de la cultura Huichol del Estado de Jalisco tales como artesanía, vestimenta y tradiciones diversas ;
- Una sala oficial de exhibiciones de la artesanía de Jalisco : ésta sería una instalación que publicita, muestra y vende la artesanía producida en el Estado de Jalisco ; y,
- Otros : oficina administrativa, estacionamiento, restaurantes y locales comerciales.

**(8) Desarrollo del Centro de Puerto Vallarta (PTR PVR-8)**

Este es un proyecto para construir un centro de convenciones en Puerto Vallarta. La instalación debería tener como meta a los viajeros de incentivo y de convenciones vacacionales para evitar la competencia con Guadalajara que debería tener como meta al auténtico turismo de convenciones, como el de las reuniones académicas.

**(9) Desarrollo de un complejo comercial en el área portuaria de Puerto Vallarta (PTR PVR-9)**

El área portuaria de Puerto Vallarta está lejos del centro de la ciudad y carece de amenidades turísticas como restaurantes y locales de venta de recuerdos. Este es un proyecto para desarrollar un complejo comercial en el área portuaria para hacer frente a ese problema.

**(10) Uso óptimo del estero el Salado (PTR PVR-10)**

Este es un proyecto para conservar el bosque de manglar en la parte norte de Puerto Vallarta y para promover su uso turístico como área natural.

**(11) Desarrollo de alojamiento hotelero (PTR PVR-11)**

En el centro turístico de Puerto Vallarta, se planea el desarrollo de 2,417 cuartos adicionales de hotel.

**(12) Desarrollo del suministro de agua en el centro de Puerto Vallarta (PTR PVR-12)**

La SEAPAL de Puerto Vallarta tiene un plan para extender la cobertura del sistema de suministro de agua a las áreas residenciales de las laderas de la montaña en el centro del poblado.

**(13) Desarrollo de un sistema de drenaje en el centro de Puerto Vallarta (PTR PVR-13)**

La SEAPAL de Puerto Vallarta también tiene un plan para extender la cobertura del sistema de drenaje a las áreas residenciales del centro donde viven muchas de las personas que trabajan en el sector turístico.

**(14) Desarrollo del suministro eléctrico (PTR PVR-14)**

La CFE del Estado de Jalisco tiene un plan para desarrollar el suministro eléctrico a los suburbios del poblado.

---

**(15) Sistema colector de desechos sólidos para el centro de Puerto Vallarta (PTR PVR-15)**

El MPALES de Puerto Vallarta tiene un plan para mejorar el sistema colector de los desechos sólidos en el centro.

**(16) Construcción de un nuevo libramiento entre el aeropuerto de Puerto Vallarta y Mismaloya (PTR PVR-16)**

Este es un proyecto para desarrollar un libramiento del aeropuerto de Puerto Vallarta a Mismaloya para reducir el tráfico en el centro de Puerto Vallarta. Este proyecto está enlistado en el programa de la SCT para mejorar la red carretera.

**(17) Mejoramiento del aeropuerto internacional de Puerto Vallarta (PTR PVR-17)**

Este es un proyecto incluido en el plan maestro de ASA. El proyecto incluye la construcción de un pasillo y salas de abordar, expansión del área de estacionamiento, etc. Se recomienda separar la sala de espera de los vuelos nacionales y de los internacionales.

**A.2.11.2. Nuevo Vallarta y sus cercanías**

**(1) Desarrollo del Mundo Marino (PTR NYR-1)**

La introducción de parques temáticos es una medida propuesta en la estrategia de nivel nacional. Es especialmente importante para Puerto Vallarta que no tiene variedad de productos turísticos. Este es un proyecto para desarrollar un parque temático marino llamado Mundo Marino. El parque temático estará compuesto por un complejo con acuario, alberca marina para shows de animales y cualquier tipo de atracciones relacionadas con el mar. La instalación turística debería ser planeada y diseñada en primer lugar, para los visitantes nacionales.

**(2) Desarrollo de un muelle turístico en Punta Mita (PTR NYR-2)**

Este es un proyecto para desarrollar un muelle turístico y un centro de información en Punta Mita que permita realizar excursiones a las Islas Marietas que tienen potencial para el ecoturismo.

**(3) Mejoramiento del muelle turístico para el paseo a los manglares en San Blas (PTR NYR-5)**

El paseo por los manglares en San Blas es un atractivo turístico popular para aquellos que se quedan en Puerto Vallarta. Este proyecto mejora el muelle para los paseos en lancha y las amenidades turísticas en el área de espera, como tiendas, restaurantes y baños.

**(4) Programa de Agro-turismo en el Valle de Banderas (PTR NYR-6)**

Este es un proyecto que se orienta a desarrollar el agroturismo en Valle de Banderas donde crecen el mango y diversas frutas tropicales. Se recomienda introducir un programa para ofrecerle a los visitantes la oportunidad de participar en la cosecha y observación del procesamiento de frutas y para probar los productos agrícolas locales. Los visitantes internacionales, en particular de las áreas con clima frío, serían la clientela potencial.

**(5) Desarrollo de alojamiento hotelero en el área de Bahía de Banderas en el Estado de Nayarit (PTR NYR-7)**

En el área de Bahía de Banderas del Estado de Nayarit se planean 4,000 cuartos adicionales de hotel.

---

**(6) Desarrollo de un sistema de drenaje en el área de Bahía de Banderas en Nayarit (PTR NYR-8)**

Este es un proyecto que tiene que desarrollar el gobierno estatal, bajo el método BOT, un sistema de drenaje para las áreas turísticas localizadas frente a la Bahía de Banderas incluyendo Nuevo Vallarta, el área de Punta Mita y Flamingo.

**A.2.11.3. Guadalajara**

**(1) Desarrollo de un "Poblado Mexicano" (PTR GDL-1)**

Este es un proyecto para desarrollar un parque temático que presente la cultura típica del mestizo mexicano a sus visitantes en los suburbios de Guadalajara. La instalación sería un museo vivo con actores y actrices con vestimenta típica mexicana, donde los visitantes pueden experimentar el México de los tiempos pasados. El mercado primario es el mercado nacional familiar. El mercado internacional es la meta secundaria y el parque temático está orientado a que los turistas de Puerto Vallarta visiten Guadalajara.

**(2) Mejoramiento de las amenidades turísticas en el centro histórico de Guadalajara (PTR GDL-2)**

Este proyecto tiene como objetivo aumentar el atractivo del centro histórico de Guadalajara con el mejoramiento de sus amenidades turísticas. Incluye el embellecimiento del centro histórico, el mejoramiento de los servicios de recepción turística y la promoción para aprovechar turísticamente los antiguos edificios históricos.

**(3) Expansión del complejo de convenciones/exhibiciones en Guadalajara (PTR GDL-4)**

Este es un proyecto para mejorar la instalación existente de convenciones en Guadalajara. Propone el desarrollo de un hotel de 5 estrellas y una sala de exhibición en el centro de convenciones existente para conformar un complejo que permita mejorar el papel de Guadalajara como el centro ancla de negocios que rivaliza con la Ciudad de México.

**(4) Desarrollo de alojamiento hotelero en Guadalajara (PTR GDL-5)**

En Guadalajara se planean 1,100 cuartos hoteleros adicionales.

**(5) Rehabilitación ecológica del Lago de Chapala (PTR GDL-6)**

Este es un proyecto para mejorar la calidad del agua del Lago de Chapala que ha sido contaminado por descargas del drenaje.

**(6) Desarrollo de alojamiento hotelero en Chapala (PTR GDL-7)**

En Chapala se planean 690 cuartos adicionales de hotel.

**(7) Mejoramiento del aeropuerto internacional de Guadalajara (PTR GDL-8)**

Este es un proyecto propuesto en el Plan Maestro de ASA para mejorar el aeropuerto internacional de Guadalajara. El plan incluye la expansión y mejoramiento del edificio de aviación general y la construcción de una terminal satélite.

**A.2.11.4. Porción norte del Corredor Puerto Vallarta - Guadalajara**

**(1) Mejoramiento de las amenidades turísticas en Magdalena (PTR PGN-1)**

Este es un proyecto para promover el aprovechamiento turístico de la minería y el procesamiento del ópalo en Magdalena. Propone introducir excursiones a la fábrica de ópalo y construir una sala de exhibición de productos de ópalo.

---

**(2) Mejoramiento de las amenidades turísticas en el poblado de Tequila (PTR PGN-2)**

Este es un proyecto para mejorar las amenidades turísticas y para hacer atractivo a los visitantes de fuera al poblado en su conjunto. Propone el embellecimiento del poblado y el mejoramiento de los servicios de recepción turística, como señalización, tableros interpretativos, etc. Tequila tiene un buen potencial turístico en el mercado internacional, en tanto su nombre es conocido en todo el mundo.

**(3) Desarrollo de un observatorio del Volcán de Cebruco (PTR NYR-3)**

Este es un proyecto para desarrollar un área de observación del Volcán de Cebruco en Ahuacatlán donde los visitantes pueden disfrutar el panorama de una vasta extensión de lava sólida y el volcán. El área debe ser un lugar de descanso con restaurantes, tiendas y baños a lo largo del corredor Puerto Vallarta - Guadalajara.

**(4) Mejoramiento del sitio arqueológico en Ixtlán del Río (PTR NYR-4)**

Este es un proyecto para mejorar el sitio arqueológico de Ixtlán del Río. Se requiere mejorar la carretera de acceso al sitio y desarrollar una zona turística con un museo de sitio, una tienda y baños.

**(5) Desarrollo hotelero a lo largo del corredor Puerto Vallarta-Guadalajara (PTR PGN-3)**

A lo largo del corredor norte de Puerto Vallarta - Guadalajara se planean 500 habitaciones adicionales de hotel.

**(6) Mejoramiento de la carretera federal No.200 y la No. 68 (PTR NYR-9)**

Este es un proyecto para mejorar parte de la carretera que conecta Puerto Vallarta con Guadalajara. La sección que requiere mejoramiento en la carretera federal No.200 es el tramo localizado entre Puerto Vallarta y Las Varas y la carretera federal No.68 entre Las Varas y Compostela. El mejoramiento también contribuye al acortamiento del tiempo de viaje entre Tepic y Puerto Vallarta.

**A.2.11.5. Porción sur del Corredor Puerto Vallarta-Guadalajara**

**(1) Conservación y mejoramiento de las amenidades turísticas de poblados tradicionales (PTR PGS-1)**

Este es un proyecto para conservar tres poblados mexicanos tradicionales: San Sebastián, Mascota y Talpa.

Poblado de San Sebastián

Es necesario introducir medidas para conservar las edificaciones antiguas y el paisaje, mejorar el camino de acceso y la pista aérea, así como la construcción de un estacionamiento en las afueras del poblado.

Mascota

Es necesario ejecutar el embellecimiento y conservación del poblado.

Talpa de Allende

Es necesario ejecutar el embellecimiento y conservación del poblado.

**(2) Mejoramiento de la carretera existente de Puerto Vallarta a Mascota (PTR PGS-2)**

Este es un proyecto para mejorar la carretera de Puerto Vallarta (Las Juntas) a Mascota incluyendo la expansión del ancho de la carretera y la pavimentación con concreto asfáltico.

---

**(3) Mejoramiento de la carretera Federal No.70 para Mascota a Malpaso (PTR PGS-3)**

Este es un proyecto para mejorar la sección de la carretera federal No. 70 entre Mascota y Malpaso .

**A.2.11.6. Cinturón vacacional de Costalegre**

**(1) Desarrollo de instalaciones turísticas en el cinturón vacacional de Costalegre (PTR PMC-1)**

El sector privado tiene planeado el desarrollo de campos de golf y marinas en el cinturón vacacional de Costalegre.

**(2) Desarrollo de alojamiento hotelero (PTR PMC-2)**

Se planean un total de 1,964 cuartos adicionales de hotel. El alojamiento en el área debe tener un diseño consciente de la naturaleza para ser consistente con el concepto turístico del cinturón vacacional.

**(3) Estudio ecológico del área de la Costalegre (PTR PMC-3)**

Este es un proyecto para preparar un plan de manejo ambiental que permita conservar y mejorar el ecosistema del área de la Costalegre. Es necesario el estudio previo cualquier desarrollo que lleve a cabo el sector privado.

**(4) Estudios para la rehabilitación urbana de los poblados (PTR PMC-4)**

Este es un proyecto del gobierno del Estado de Jalisco para preparar un plan que reviva Barra de Navidad y Melaque que fueron dañados por el terremoto en 1995. Estos poblados deben servir como poblados de apoyo para los desarrollos de la Costalegre.

**(5) Mejoramiento de las pistas aéreas en la Costalegre (PTR PMC-5)**

Este es un proyecto para mejorar las pistas aéreas a lo largo de la Costalegre. Están orientadas a captar primariamente el mercado superior de visitantes al área.

**(6) Mejoramiento de la carretera federal a lo largo de Costalegre (PTR PMC-6)**

Este es un proyecto para mejorar la sección de la carretera federal No.200 localizada entre Mismaloya y Chihuahatlán del tipo C al tipo A2. Es recomendable construir algunos puntos de observación del océano Pacífico a lo largo de la carretera y en tanto ésta es la arteria principal del triángulo turístico de Jalisco.

**(7) Mejoramiento de la carretera federal del corredor en Colima (PTR CLM-4)**

Este proyecto se orienta a la construcción de una nueva autopista de cuota entre Chihuahatlán y Miramar en Colima. Este proyecto está enlistado en el plan de acción de la SCT.

**A.2.11.7. Corredor Guadalajara-Manzanillo**

**(1) Mejoramiento de los centros de montaña en el área del volcán de Colima (PTR GMC-1)**

Este es un plan del Estado de Colima para realizar un estudio para el desarrollo de rutas de caminata en el parque nacional del volcán de Colima

**(2) Mejoramiento de los centros de montaña en el área del volcán de Colima (PTR CLM-1)**

Este es un proyecto para mejorar y extender el área vacacional de montaña existente en Comala, San Antonio y Suchitlán cerca del volcán de Colima.

En el área se planea un total de 395 cuartos adicionales.



---

**(3) Construcción de áreas de descanso sobre la carretera Federal No.54/110 (PTR GMC-2)**

Este es un proyecto para construir instalaciones a la orilla de la carretera en algunos puntos de observación a lo largo del Corredor Guadalajara - Manzanillo.

**A.2.11.8. Otras áreas en el Estado de Jalisco**

**(1) Mejoramiento del área turística Los Altos (PTR OTR-1)**

Este es un proyecto para realizar un estudio que identifique las necesidades del desarrollo turístico en el área de Los Altos que está localizada en la porción norte del Estado de Jalisco y que incluye poblados históricos y los centros de peregrinación de Tepatitlán, San Juan de Los Lagos, Lagos de Moreno, Arandas, San Miguel el Alto, Jalostotitlán, Teocaltiche, etc.

**(2) Desarrollo de alojamiento hotelero en otras áreas del Estado de Jalisco (PRT OTR-2)**

En el área de Los Altos se planea el desarrollo de 140 cuartos adicionales.

**(3) Mejoramiento del camino de acceso a la zona montañosa desde la carretera Federal No.54 (PTR OTR-3)**

Este es un proyecto para mejorar el acceso carretero desde la carretera federal No.54 a los poblados de la zona montañosa, como es llamada por el gobierno del Estado de Jalisco y que incluye lugares como Mazamitla, Tapalpa y Ciudad Guzmán.

**A.2.11.9. Manzanillo y sus cercanías**

**(1) Restauración de una ex-hacienda (PTR CLM-2)**

Este es un proyecto del Estado de Colima para restaurar y desarrollar una antigua hacienda en cooperación con empresas del sector privado.

**(2) Desarrollo de instalaciones turísticas (PTR CLM-3)**

El Estado de Colima tiene el proyecto de desarrollar con empresas del sector privado campos de golf y marinas en Manzanillo.

**(3) Desarrollo de alojamiento hotelero en Manzanillo (PTR CLM-4)**

En Manzanillo se planea el desarrollo de 3,500 cuartos adicionales.

---

### **A.3. Análisis de las condiciones existentes y descripción de los proyectos en la región turística de Cancún**

#### **A.3.1. Estructura espacial del centro turístico de Cancún**

La región turística de Cancún tiene 4 niveles de estructura.

La región turística de Cancún se encuentra en la Península de Yucatán, rodeada por el Mar Caribe en el este y por el Golfo de México en el norte y oeste. La región tiene un circuito turístico rectangular que conecta las ciudades de Cancún, Chetumal, Campeche y Mérida. El circuito es llamado Circuito Norte del Mundo Maya y tiene una gran variedad de recursos turísticos como playas y muchas ruinas mayas. Este circuito es una parte de las rutas planeadas en el programa internacional del Mundo Maya, que es una acción conjunta de cinco diferentes países, que son : México, Guatemala, Belice, El Salvador y Honduras.

Un centro de playa en el Mar Caribe se ha desarrollado en el área norte del Estado de Quintana Roo con Cancún, la isla de Cozumel y el corredor Cancún-Tulum. El área tiene un pequeño circuito turístico que conecta Cancún-Tulum-Coba-Chichén Itzá-Cancún y son bien conocidos entre los visitantes de Cancún como sitios para excursiones de un día. El área central del Estado, cuenta con la reserva de la biosfera Sian Ka'an que cubre vastos humedales con lagunas y bosques de manglar a lo largo del área costera, así como con playas. El desarrollo turístico en la porción sur del Estado está atrasado y tiene poco potencial para el mercado internacional, excepción hecha de la Costa Maya y del Banco Chinchorro que han sido designados como reserva de la biosfera.

Algunas ruinas mayas de significación están localizadas entre Chetumal y Campeche a lo largo de la carretera Federal No.186. Esta carretera conecta la porción sur del Estado de Quintana Roo con Guatemala. Entre Campeche y Mérida, también existen diversas ruinas mayas, especialmente a lo largo de la carretera Federal No.261.

En otra biosfera de la reserva se pueden encontrar colonias de aves marinas, bosques de manglar y lagunas que se encuentran a lo largo del litoral del Golfo de México y alrededor de las islas del Mar Caribe.

##### **A.3.1.1. Cancún**

El desarrollo turístico de Cancún se inició en 1970 y ha sido operado por FONATUR desde 1974. Antes de 1970, no existían actividades turísticas, exceptuando las de Cozumel e Isla Mujeres. Cancún se ha vuelto el más grande y más próspero centro turístico internacional con muchos hoteles, condominios de escala internacional y con instalaciones turísticas debido a los esfuerzos realizados por el sector público tanto como por el privado. FONATUR ha estado a cargo del desarrollo que ha sido dividido en tres etapas. La primera y la segunda fase ya han finalizado y la tercera fase ha sido iniciada últimamente.

Los hoteles y las instalaciones turísticas especialmente las construidas en el área poniente de la fase-1, cerca del centro urbano de Cancún, están perdiendo su atractivo porque se están haciendo anquilosando.

La zona hotelera de Cancún está localizada en el banco de coral que se encuentra en medio del Mar Caribe y la Laguna Nichupté, el más significativo recurso turístico. El agua de la Laguna Nichupté, sin embargo, se ha deteriorado debido al insuficiente tratamiento de las aguas negras, así como por el incremento de la población en el centro de Cancún.

##### **A.3.1.2. Cozumel**

Cozumel es un destino de playa ubicado en una isla siendo en México un famoso destino para los cruceros internacionales. En la parte sur de la isla se localizan hermosos bancos coralinos que atraen a muchos buceadores, habiéndose designado

---

como reserva de la biosfera por el INE. Muchos visitantes de Cancún vienen a esta isla en excursión de un día o por cortos periodos de tiempo.

#### **A.3.1.3. Corredor Cancún-Tulum**

El Corredor Cancún-Tulum está localizado entre ambas localidades y cuenta con diferentes tipos de playas. Actualmente, se han desarrollado a lo largo del corredor, particularmente en la parte sur, grandes centros con hoteles y condominios, playa propia y arrecifes de coral e instalaciones turísticas. Puerto Morelos, Playa del Carmen y Tulum serán los poblados de apoyo para el corredor. Actualmente, Playa del Carmen, que es lugar donde se aborda el transporte marítimo hacia Cozumel, sólo ha experimentado un desarrollo orientado al turismo.

#### **A.3.1.4. Costa Maya**

La Costa Maya está localizada en la parte sur del Estado de Quintana Roo y puede tener potencial como futuro centro turístico. Los pequeños alojamientos/hoteles están distribuidos a lo largo de la costa y no cuentan actualmente con suministro de agua, ni con sistema eléctrico o de drenaje. El gobierno estatal intenta promover el desarrollo turístico de la Costa Maya tomándolo como base para el desarrollo de la parte sur en el Estado. Existen recursos turísticos significativos tales como una de las más largas autopistas en México y un lugar de buceo potencial en Banco Chinchorro en el Mar Caribe. En principio, para la conservación de los recursos se ha designado una reserva de la biosfera marina.

#### **A.3.1.5. Centros turísticos en los Estados vecinos**

Existen algunos los siguientes centros turísticos en los Estados vecinos :

##### **(1) Estado de Yucatán**

Mérida es la capital del Estado de Yucatán y una de las ciudades coloniales de México. Es un importante puerto de entrada a las ruinas mayas, atrayendo a visitantes con intereses en la arqueología, de la misma manera que lo hacen Estados vecinos como el de Campeche.

El Estado de Yucatán tiene muchas ruinas arqueológicas, las más famosas de las cuales son Chichén Itzá y Uxmal.

##### **(2) Estado de Campeche**

Campeche es la capital del Estado de Campeche pero hasta el momento, tiene poco desarrollo turístico.

El Estado de Campeche abunda en ruinas mayas y en reservas de la biosfera que contienen ruinas de esa cultura. Esas ruinas son menos conocidas en comparación con las del Estado de Yucatán.

#### **A.3.2. Recursos turísticos**

A continuación se presenta la descripción de los principales recursos turísticos. La Tabla A. 53 muestra la tipología de esos recursos en la región turística de Cancún concretamente en el Estado de Quintana Roo y en los Estados vecinos.

##### **A.3.2.1. Playas y deportes marinos**

Estos son los recursos/productos turísticos tradicionales y los más importantes para los centros turísticos de la región, es decir, para Cancún, Cozumel, el Corredor Cancún-Tulum, la Costa Maya e Isla Mujeres que se encuentran frente al Mar Caribe.

##### **A.3.2.2. Ruinas Mayas**

En la Península de Yucatán la cultura Maya y se pueden encontrar ya excavadas o sin excavar una gran cantidad de ruinas de esta cultura. Aunque algunas de estas ruinas, tales como Chichén Itzá, Tulum y Cobá están recibiendo visitantes debido a su cercana localización a Cancún, gran parte de las ruinas no están bien aprovechadas como recursos turísticos. SECTUR tiene un acuerdo para la promoción conjunta de

la cultura Maya denominado "Programa Mundo Maya" con los cuatro países vecinos, que son : Guatemala, Belice, El Salvador y Honduras. Existen algunos poblados, como Felipe Carrillo Puerto, donde la cultura Maya todavía se mantiene.

Con objeto de diversificar la demanda turística de la región, especialmente para el mercado de larga distancia, debería promoverse más intensamente y con la cooperación de SECTUR, los recursos de la mundialmente famosa cultura Maya y las ruinas.

### A.3.2.3. Recursos ecológicos

La región tiene muchas reservas de la biosfera a lo largo del área costera, en las islas y en la porción continental. Estos recursos ecológicos deberían ser utilizados para diversificar los atractivos turísticos de la región.

### A.3.2.4. Otros

La selva tropical localizada en la parte sur de la Península de Yucatán, debería ser aprovechada como un nuevo producto turístico, combinándola con las excursiones del circuito a las ruinas Mayas.

**Tabla A. 53 Listado de recursos en la región turística de Cancún**

Tipo de recursos	Ubicación	
	Estado de Quintana Roo	Estados vecinos
Centros turísticos	Cancún, Cozumel, corredor Cancún-Tulum, Costa Maya, Isla Mujeres.	Mérida, Campeche.
Playas y deportes marítimos	Cancún, Cozumel, corredor Cancún-Tulum, Costa Maya, Isla Mujeres.	Mérida.
Ruinas Mayas (las más importantes)	Tulum, Xel-há, El Rey, Cobá, Kohnlich, San Gervasio.	Chichén Itzá, Balankanché, Uxmal, Kabah, Sayil, Xlapac, Labná, Loltún, Chacmultún (Yucatán), X'pujil, Chicaná, Becán, Edzná (Campeche).
Poblados mayas	Felipe Carrillo Puerto.	Veinte de Noviembre (Campeche).
Manglar/observación de aves	Sian Ka'an, Isla Holbox, Costa Maya, Isla Contoy.	Río Lagartos, Celestún (Yucatán).
Parque Nacional Reserva de la Biosfera	PN Tulum, REB Isla Contoy, RB Sian Ka'an, F/F Yum Balam, F/F Uaymil .	PN Dzibilchaltún, REB Ría Celestún, REB Ría Lagartos (Yucatán), RB Calakmul (Campeche), F/F Laguna de Términos, PNM Arrecife Alacranes.

Note : PN=Parque Nacional, RB=Reserva de la Biosfera, REB=Reserva Especial de la Biosfera, F/F=Area de protección de flora y fauna, MN=Monumento Natural, PNM=Parque Nacional marino.

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

### A.3.3. Red de transporte

Desde el punto de vista del desarrollo turístico, se comentan a continuación las condiciones actuales de la red de transporte en la región.

#### A.3.3.1. Transportación terrestre

En el Estado no existe transportación ferroviaria.

##### (1) Carreteras

##### a. Carretera Federal

Existen cuatro principales carreteras federales en la región que constituyen un circuito en la Península de Yucatán. Estas son las carreteras federales No. 307 (Cancún-Felipe Carrillo Puerto-Chetumal), la No.186 (Chetumal-Escárcega), la No.261 (Escárcega-Campeche-Mérida), y la No.180 (Mérida-Valladolid-Cancún la que también se conecta con Villahermosa a través de Campeche). La sección Cancún-Kantunil de la carretera federal No.180 ha sido construida en el tipo autopista y como

carretera de cuota y la carretera No. 307 se programa convertir en autopista para el año 2000 de acuerdo con el plan de acción de la SCT (la sección de Cancún-Playa del Carmen está en construcción). Las carreteras No.186 y la No.261 deben convertirse al Tipo-A2 para satisfacer las condiciones del tráfico en el año 2010.

En la región, Felipe Carrillo Puerto es un importante punto nodal. También se encuentran la carretera federal No.184 a Muna que es un poblado al sur de Mérida sobre la carretera No. 261 y la carretera federal No.295 a Valladolid, Tizimín y Río Lagartos.

#### **b. Otras carreteras**

La red de transporte del Estado en cuanto a caminos y carreteras federales está bien desarrollado, aunque algunos caminos requieren mejorar desde el punto de vista turístico, especialmente aquellos que llegan a diversas ruinas Mayas.

#### **(2) Servicios de transporte público**

Se encuentra bien desarrollado el servicio de autobús y de taxis en Cancún tanto de la zona hotelera al centro urbano, como de Cancún a Tulum. Lo que requiere mejoramiento es el servicio de autobús para mayores distancias.

### **A.3.3.2. Transporte aéreo**

#### **(1) Instalaciones aeroportuarias**

Existen cinco aeropuertos internacionales en la región: Cancún, Cozumel, Chetumal, Mérida, y Campeche. ASA tiene planeado mejorar el aeropuerto de Cancún.

No existe otro tipo de aeropuerto en el Estado, aunque si 30 aeropistas distribuidas en todo su territorio.

#### **(2) Ciudades de origen y flujo de pasajeros**

A continuación se presentan las condiciones del servicio aéreo para 1995 en los principales aeropuertos en la región. Los detalles se describen en la Figura xxx en un apéndice de este reporte.

##### **a. Vuelos Internacionales**

Cancún: Total: 136 ciudades con 603,412 pasajeros.  
Vuelos regulares: 25 ciudades con 270,412.  
Vuelos charter: 17 ciudades con 194,684.  
Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Tampa (62,466), Miami (54,218), Amsterdam (36,772).

Cozumel: Total: 17 ciudades con 194,684 pasajeros.  
Vuelos regulares: 3 ciudades con 133,421.  
Vuelos charter: 17 ciudades con 61,263.  
Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Houston (102,985), Minneapolis (14,296), Dallas (5,428).

Chetumal: Total: 3 ciudades con 2,404 pasajeros.  
Vuelos regulares: 1 ciudad con 2,123 .  
Vuelos charter: 2 ciudades con 281.  
Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Miami (22,287), Habana (4,476), Toronto (2,390).

##### **b. Vuelos nacionales inter-regionales (se apuntan sólo los vuelos regulares)**

Cancún: Vuelos regulares: 2 ciudades con 253,292 pasajeros.  
Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Ciudad de México (237,461), Guadalajara (13,453).

Cozumel:	Vuelos regulares:	6 ciudades con 35,319 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Ciudad de México (35,003), Playa del Carmen (316).
Chetumal:	Vuelos regulares:	1 ciudad con 34,497 pasajeros : Ciudad de México.
Mérida:	Vuelos regulares:	6 ciudades con 217,840 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Ciudad de México (212,701), Oaxaca (3,100), Monterrey (1,344).

**c. Vuelos nacionales intra-regionales (se apuntan sólo los vuelos regulares)**

Cancún:	Vuelos regulares:	5 ciudades con 92,376 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Cozumel (69,418), Mérida (7,354), Chetumal (6,622).
Cozumel:	Vuelos regulares:	3 ciudades con 92,020 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Cancún (69,418), Chichén Itzá (11,348), Mérida (11,254).
Chetumal:	Vuelos regulares:	2 ciudades con 9,908 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Cancún (6,622), Villahermosa (3,286).
Mérida:	Vuelos regulares:	5 ciudades con 43,658 pasajeros. Las ciudades con el mayor número de pasajeros son: Ciudad del Carmen (15,584), Cozumel (11,254), Tuxtla Gutiérrez (9,406).

**A.3.3.3. Transporte marítimo**

**(1) Puertos marítimos**

Existe 3 puertos marítimos en la región, éstos son : Cozumel, Puerto Juárez en la parte norte de Cancún y Puerto Progreso en la costa norte de Mérida.

**(2) Servicios de transporte marítimo**

**a. Pasajeros internacionales en crucero**

Cozumel es un internacionalmente famoso destino turístico de cruceros, recibiendo el mayor número de visitantes en cruceros a México : 925,406.

Pasajeros en el transbordador intra-regional

Existen los siguientes servicios de transbordados en la región :

- Cozumel-Playa del Carmen (1,414,867 pasajeros en 1994)
- Cozumel-Puerto Morelos (35,594 pasajeros)
- Puerto Juárez-Isla Mujeres (1,621,482 pasajeros)
- Isla Mujeres-Punta Sam (212,663 pasajeros)
- Holbox-Chiquilla (9,987 pasajeros)

**A.3.4. Infraestructura**

La situación existente y los planes a futuro se resumen de la Tabla A. 54 a la Tabla A. 55

No parecen existir obstáculos serios para el turismo en su conjunto.

**Tabla A. 54 Instalaciones y capacidad de aeropuerto de Cancún (1)**

Elementos	Unidad	Capacidad	Existentes	Demanda (Estimado año)			
				1993	1995	2000	2005
Pista	OP/Hr	38	25	31	41	48	53
Plataformas	Posic.Sim	23	17	21	29	33	37
Edificios	Pas/Hr	2,350	1,966	2,473	3,464	4,153	4,726
Estacionamientos	Area	260	271	330	427	496	551

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

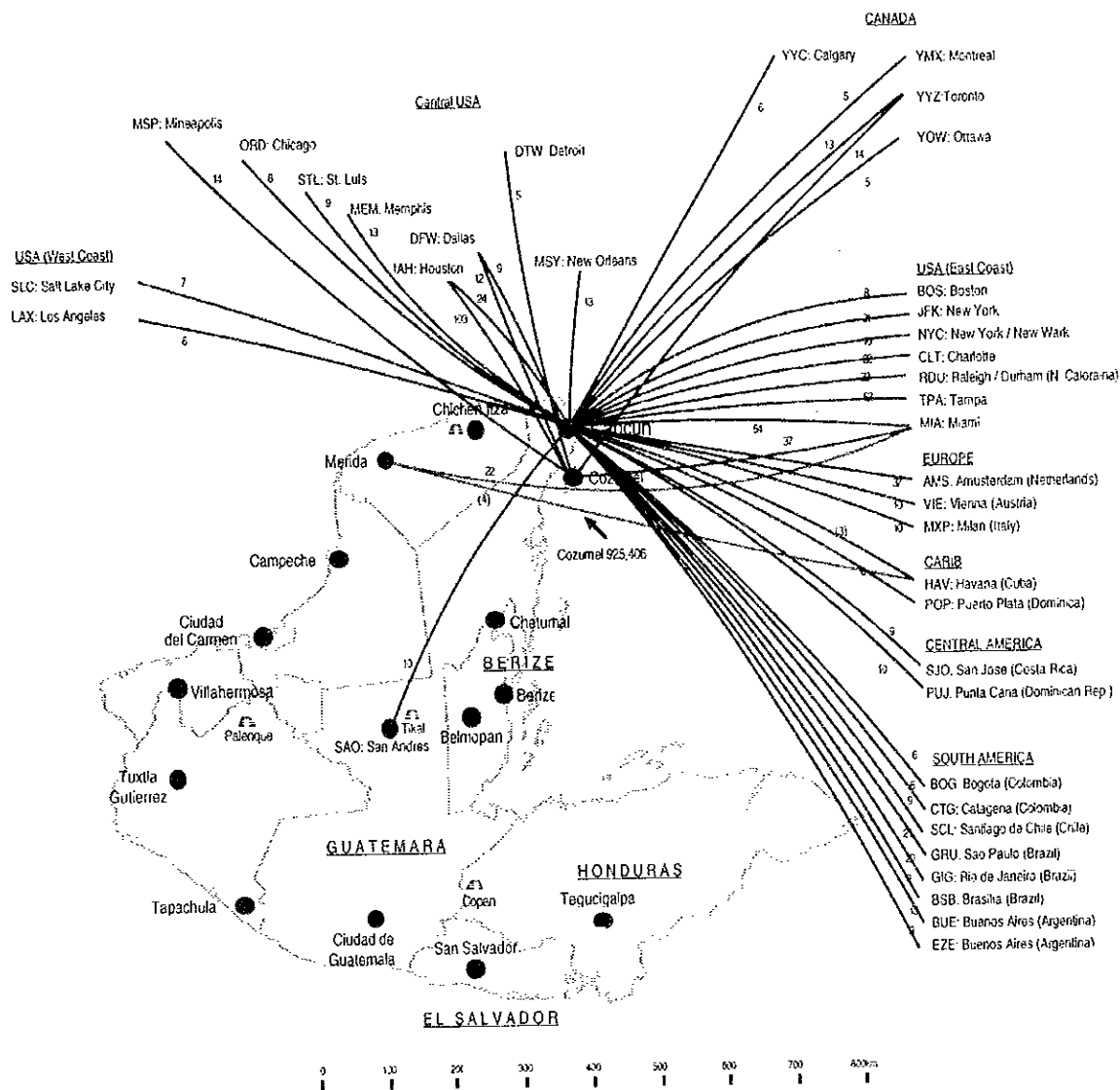
Fuente: Sistema Estadístico Aeroportuario, 1994, ASA.

**Tabla A. 55 Instalaciones y capacidad del aeropuerto de Cancún (2)**

Acceso al centro de la ciudad	<b>A</b>	(Autopista de 2 y 4 carriles)
Distancia / tiempo		16 km / 20 min
Servicio de Taxi y de autobús	<b>A</b>	
Instalación Aeroportuaria	<b>A</b>	(se requiere mejoramiento en el corto plazo)
Máxima aeronave operable		3,500mx60mx1. B-747
Horas de Operación		24 hrs.
Edificio Terminal.		26,710 m <sup>2</sup>
Capacidad y demanda.		
Pista	<b>B</b>	(se requiere incremento después del año 2000)
Plataforma	<b>B</b>	(se requiere incremento después del año 2000)
Edificio	<b>B</b>	(se requiere incremento después del año 1995)
Estacionamiento	<b>C</b>	(se requiere incremento)
Situación y Pronóstico Operativo.		
Pasajeros Anuales en 1993.		4,604.000
Pasajeros Anuales en 2010		17,281.000
Operaciones Anuales en 1993.		63.623
Operaciones Anuales en 2010.		192.442
Plan de Mejoramiento Futuro.	M/P	
Mejoramiento Principal		Incremento de 1 Pista Incremento de Plataforma y de Edificios.
Costo del Proyecto (Millones de pesos) (Hasta el 2010)		421

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.

Figura A. 7 Flujos O-D de pasajeros de vuelos internacionales y cruceros marítimos



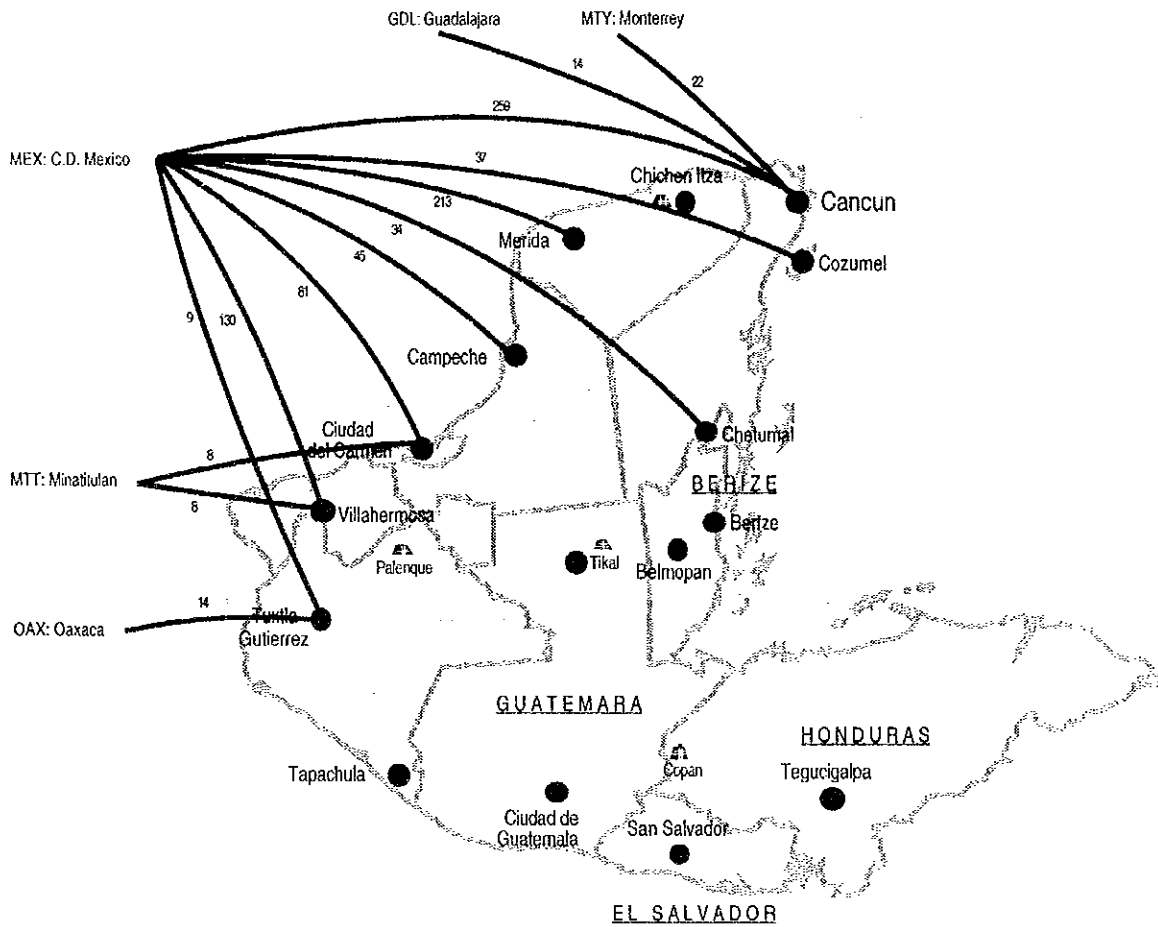
Note: (1) Number of Passengers of International Flights in 1995 (Totals of origin and destination, Totals of regular and charter flights, Unit:=1,000 passengers, Lines indicated over 5,000 passengers)

(2) Number of Visitors by Cruising Ships: 1994

Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

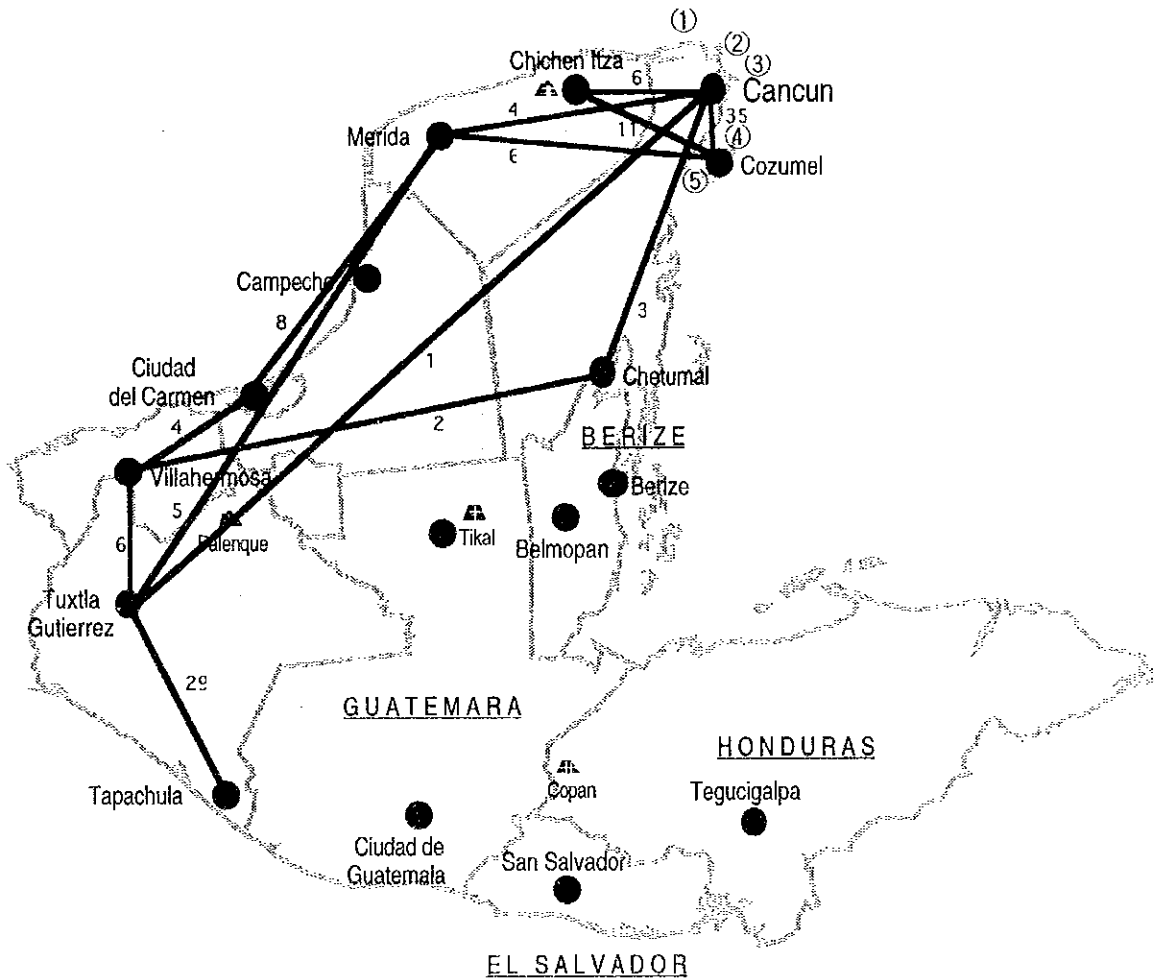


Figura A. 8 Flujos O-D de pasajeros de vuelos domésticos inter-regionales



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. 9 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)

(2) Number of Passengers of Ferryboats: 1994

(Circle 1= Holbox - Chiquila 9,987, Circle 2= Puerto Juarez - Isla Mujeres 1,621,482, Circle 3= Punta Sam - Isla Mujeres 212,663, Circle 4= Puerto Morelos - Cozumel 35,594, Circle 5= Cozumel - Playa de Carmen 1,414,867)

Source: SCT, ASA, compiled by JICA study team

**Tabla A. 56 Infraestructura carretera en Cancún**

Condiciones de las carreteras principales que circundan al sitio turístico	<p><b>A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Federal No. ___ (4 carriles), muy buena.</li> <li>- Zona Hotelera (4 carriles), muy buena.</li> <li>- Acceso al aeropuerto, (2 carriles) buena.</li> </ul>
Condición de las calles en las áreas urbanas	<p><b>B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las carreteras principales son anchas y están pavimentadas aunque otras son estrechas y de doble sentido.</li> <li>- Se requiere mejoramiento de carreteras equivalente a la urbanización.</li> </ul>
Simbología y Señalización	<p><b>A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En su conjunto, se requiere para los turistas una buena simbología y señalización en áreas urbanas y carreteras.</li> </ul>
Carreteras de Conexión a las Principales Ciudades.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hacia Mérida. Carr. Fed. 249 Km. (Autopista de cuota) Carr. Fed. 66 Km. Total 315 Km (4:00 hrs.)</li> <li>- Hacia Chetumal Carr. Fed. 380 Km. (5:00 hrs.)</li> </ul>
Planes a Futuro	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cancún-Tulum. Mejoramiento de carretera.</li> <li>- Nizuc-Playa del Carmen. (de 2, a 4 carriles 48 Km)</li> <li>- Playa del Carmen---Tulum. (2 carriles, ensanchamiento 61 Km)</li> </ul>

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. 57 Otros servicios de transporte**

Servicio de autobús Service (Autobuses turísticos de larga distancia)	Nivel de servicio	<b>B</b>	
	No. de Rutas.	6	
	No. de Empresas Operando	4	
	No. de Operaciones/día	34	
Destinos principales.	Mérida	29	
	No. de Operaciones/día	México (Campeche, Córdoba, Tuxtla, Villahermosa)	1 1
Servicio de transbordador.	Ruta, tiempo, No. de operaciones / pasajeros en 1994.	-	Puerto Juárez -- Isla Mujeres, 10km, 50min. 10,793 op/año. Dos sentidos (aprox. 14 op/día un sentido) 1,621,482 pas/año.
		-	Playa del Carmen-Cozumel : 20km, 1:40hrs. 16,155 op/año. Dos sentidos, 1,414,867 pas/año (aprox. 22op/día un sentido. (En Cozumel)
Cruceiros.	No. de Embarques 1994.	763	(en 1994)
	No. de pasajeros en 1994	925,410	(en 1994)
	No. Máximo de embarques en el pasado	763	(en 1994)
	No. Máximo de Pasajeros en el pasado.	925,410	(en 1994)
Planes a futuro.	-	Laguna	Construcción de un muelle en Cozumel (Punta Laguna) (742 millones de pesos)
	-		Construcción de un muelle en Playa del Carmen (200 millones de pesos)

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. 58 Infraestructura de Apoyo**

Electricidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La cobertura del servicio es del 82% a Marzo, 1990 (31,737 por 38,818 familias)</li> <li>- Se encuentra en licitación el proyecto de la planta electricidad (Mérida 3) de 440Mw</li> </ul>
Agua	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La cobertura del servicio es del 94% en 1990 (36,646 por 38,818 familias)</li> <li>- Suministrada por el gobierno municipal a todos los usuarios.</li> <li>- Ha sido suministrado un volumen suficiente</li> <li>- El suministro de agua se obtiene de pozos localizados en el área sur de la zona urbana.</li> </ul>

Fuente: Compilado por el Equipo de estudio JICA.

### A.3.5. Actividades de promoción turística

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

**Tabla A. 59 Fondo Mixto de Cancún**

Año de establecimiento	1989	
<b>Miembros</b>		
SECTUR		X
GOBIERNO ESTATAL		X
SECTOR PRIVADO		
Asociación de Hoteles		X
- No. hoteles afiliados		73
- No. hoteles no afiliados		50
Asociación de Restaurantes		sin participación
Asociación de agencias de viaje		sin participación
Instituto financiero		sin participación
Otros		sin participación
FONATUR		-
OTROS		
<b>Total de Presupuesto (en miles de Pesos)</b>		
	1991	27,553.0
	1992	0.0
	1993	29,639.0
	1994	29,639.0
	1995	23,260.0

Fuente: Compilado por el Equipo de Estudio JICA

**Tabla A. 60 Inventario de Actividades Promocionales (para el mercado internacional)**

	Nombre del país	Cantidad (en miles de Pesos)
Publicidad en periódicos y revistas	X (USA/Canadá)	
Campaña en TV y/o Radio	X (USA/Canadá)	2,380.0
Participación en eventos de la industria	X	
Seminarios o presentaciones	X	
	Desde países	Cantidad (en miles de Pesos)
Viajes de familiarización para agentes de viajes	X	
Viajes de familiarización para medios masivos	X	
Boletines de prensa	X	489.6
	Si/No	Cantidad (en miles de Pesos)
Producción de materiales impresos	X	13.9
Producción de video		122.4
	Si/No	Cantidad (en miles de Pesos)
Apoyo a eventos (deportes, festivales, etc.)	X	
	Actividad	Cantidad (en miles de Pesos)
Otras		1,224.0

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

**Tabla A. 61 Inventario de actividades promocionales (para el mercado nacional)**

	Si/No	Cantidad (en miles de Pesos)
Publicidad en periódicos y revistas	X	11.5
Campaña en TV y/o Radio	X	2,847.0
Seminarios o presentaciones	X	
Viajes de familiarización para los medlos masivos	X	
Boletfnes de prensa	X	36,000.0

Nota: La "X" significa que es afirmativo.

Fuente: Equipo de estudio JICA

### A.3.6. Administración e instituciones de turismo

#### A.3.6.1. Nivel estatal

La administración e instituciones de turismo a nivel del gobierno estatal de Quintana Roo en la actualidad, se resumen en la Tabla A. 62. Los siguientes son sus lineamientos generales :

El Estado de Quintana Roo tiene su propia sección de administración turística en el gobierno.

En Quintana Roo no se tienen leyes o regulaciones propias para el desarrollo turístico, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal de Turismo.

Para el desarrollo turístico, Quintana Roo cuenta con su propio fideicomiso, que es el equivalente de FONATUR.

Para la educación y capacitación turística, el Estado tiene cursos en la universidad estatal para el más alto nivel gerencial y algunos institutos y colegios técnicos para el nivel medio. También se cuenta con centros de capacitación como escuela vocacional que incluye personal de actividades relacionadas con el turismo.

**Tabla A. 62 Inventario de administración turística (Nivel Estatal)**

Datos e Información	Destino Estado	Cancún Quintana Roo
Nombre del departamento o sección encargado de la administración turística		SEDETUR
Otras organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	N.D.
	Actividad	
Organizaciones gubernamentales o semi-gubernamentales del Estado relacionadas con el desarrollo turístico	Nombre	Fondo de Desarr. Turístico Caleta de Xel-Ha y del Caribe
	Actividad	Desarrollo Costa Maya.
Leyes o lineamientos estatales etc., sobre el desarrollo turístico.		Sin ley específica
Fuentes de ingreso específico (por ej. impuestos) relacionados con turismo		No hay una fuente de ingreso específico de turismo
Sistema de educación y capacitación para el turismo (No. de instalaciones y estudiantes)	Nivel Superior	2
	Medio-superior	2
	Básico	3

Fuente: Equipo de estudio JICA

#### A.3.6.2. Nivel municipal/destino

La Tabla A. 63 muestra la administración e instituciones turísticas existentes y las instituciones a nivel municipal o de destino que se delinearán a continuación:

El municipio de Benito Juárez tiene sus secciones respectivas para la administración turística en su organización..

Para el desarrollo turístico no se cuenta con leyes o regulaciones específicas diferentes a la Ley Federal de Turismo.

En el municipio existe una asociación de hoteles, restaurantes, agencias de viajes y operadores terrestres.

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 Cancún, 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. 63 Inventario de administración turística (Nivel municipal /destino)**

Datos e Información	Destino Municipio	Cancún Benito Juárez
Nombre del departamento o sección encargado de la administración turística		N.D.
Otras organizaciones relacionadas con la administración turística	Nombre	N.D.
	Actividad	
Policía turística		No
Leyes municipales, lineamientos sobre el desarrollo turístico		Sin ley específica
Fuentes de ingreso específico (por ej. impuestos) relacionados con el turismo		No hay una fuente específica de ingreso por turismo
Número de Asociaciones y de afiliados (en número)	Hoteles	1 Asociación (124 en total; 74-participando en el Fondo Mixto, 50-no lo hace)
	Agencias de viaje	N.D.
	Restaurantes	N.D.
Sistema de educación y capacitación		Programa y centro de capacitación operado por la Asociación de Hoteles

Fuente: Equipo de estudio JICA

### A.3.7. Aspectos sociales

#### A.3.7.1. Población y fuerza laboral

##### (1) Migración interna

En México, más de 4 millones o sea el 5% de la población migró entre 1985-1990. El Estado de Quintana Roo fue un receptor neto de flujos, al igual que Jalisco y Baja California Sur, mientras que Guerrero, Oaxaca y Sinaloa fueron emisores netos.

La inmigración neta del Estado de Quintana Roo fue de 86 miles de personas o sea el 40% en 1995, siendo la más alta tasa del país y la segunda cifra más alta de los destinos considerados, siguiendo la de Baja California.

En el municipio de Benito Juárez se atrajo la mayor migración de 1985 a 1990, esto es 56 mil personas, es decir el 39% de la población inmigró desde otros Estados. Esta cifra fue la más alta en el Estado de Quintana Roo. Los principales orígenes de la migración al Estado de Quintana Roo son la Península de Yucatán (Yucatán, Tabasco, Chiapas y Campeche), el Distrito Federal, Veracruz y Guerrero.

##### (2) Estructura poblacional

###### 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 en el Estado de Quintana Roo fue de 39.6%.

El porcentaje de población de menores de 4 años es del 12.5% a nivel nacional. El municipio de Benito Juárez excede el promedio nacional, por lo que en el futuro se requerirán más instalaciones escolares.

---

### Población indígena

En 1990, México tenía una población indígena estimada en 8.7 millones de personas o sea el 10.7% de la población total.

Entre los seis destinos turísticos, Cancún es un lugar donde se localiza la población indígena de la misma manera que en Huatulco. La participación de este grupo es del 22.7% en el municipio de Benito Juárez. El mayor grupo indígena en Cancún es Maya.

#### **(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 la población económicamente activa, 660 mil personas o sea el 2.7% están desempleados.

La tasa de participación de las actividades económicas en el municipio de Benito Juárez es la más alta (58.4%) de los seis destinos considerados.

Por su parte, la tasa de desempleo es inferior al del promedio nacional. En el municipio de Benito Juárez, la tasa de desempleo es extremadamente baja, inferior al 2%.

En este municipio el sector de hoteles y restaurantes es la actividad económica más importante, alrededor del 20% de la fuerza laboral se encuentra vinculada en estos servicios.

#### **A.3.7.2. Condiciones y desarrollo de vivienda**

La disponibilidad de servicios básicos en las viviendas mexicanas ha aumentado. De cada diez casas, 9 tienen electricidad, 8 tienen agua potable y 6 tienen instalaciones sanitarias. En el municipio de Benito Juárez, algunos servicios son buenos y otros son 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.

Cancún fue desarrollado por FONATUR con base en un Plan Maestro que incluía área urbana y área de casas habitación. Sin embargo, la industria del turismo ha crecido rápidamente y la población ha aumentado a niveles inesperados.

Para poder proporcionar lotes de vivienda para los nuevos inmigrantes, el gobierno estatal expropió tierras ejidales y la autoridad de vivienda del Estado, INVIQROO, desarrollan y venden estas tierras. Sin embargo, estas nuevas áreas carecen de servicios básicos.

#### **A.3.7.3. Servicios sociales**

##### **(1) Educación**

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

Existe mucha población en edad preescolar en el municipio de Benito Juárez, por lo cual se requerirán en el futuro más instalaciones escolares.

##### **(2) Salud**

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

En Benito Juárez, esas instalaciones tienen sus propios hospitales y cubrieron el 87.7% de la población en 1992.



#### A.3.7.4. Participación de la población local en actividades recreativas y turísticas

Por Ley, las áreas de la playa son públicas, pero casi todas las playas se encuentran en terreno de los hoteles y el público en general no tiene acceso al área de playa de Cancún. Existen dos playas con acceso general, una de las cuales se ubica lejos del área residencial.

Debido a las limitadas oportunidades que tiene la población local para participar en actividades turísticas o recreativas, muchas personas esperan contar con instalaciones culturales y de apoyo.

**Tabla A. 64 Población de Cancún en 1990 por lugar de residencia en 1985**

Municipality of Benito Juarez	
Total	143,950
Same State (Quintana Roo)	85,530
Out of the State	56,469
Yucatan	22,526
Federal District	8,716
Veracruz	4,497
Tabasco	3,881
Chiapas	3,476
Campeche	2,982
Guerrero	2,928
Others	7,463
Out of Mexico	685
Not Specified	1,266

Fuente: INEGI

**Tabla A. 65 Estructura por grupos de edad y población indígena en Cancún**

	Población por Grupo de Edad					Población Indígena (5-)
	Total	0-5	6-11	12-14	15+	
Municipio de Benito Juárez	176,765	32,815	27,360	9,961	106,629	32,966

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

**Tabla A. 66 Fuerza laboral en Cancún**

	Población 12 años+	Población Económicamente Activa	Población laboral	
			Total	Restaurantes y Hoteles
Municipio de Benito Juárez	116,590	68,053	67,104	16,827

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

**Tabla A. 67 Condiciones de las viviendas en Cancún**

	Porcentaje de Viviendas con servicios de		
	Agua	Electricidad	Drenaje
Municipio de Benito Juárez	94.4%	81.8%	71.7%

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

**Tabla A. 68 Tasa bruta de inscripción a las escuelas y población cubierta con seguro social en Cancún**

	Número de Estudiantes en 1992		Población cubierta por el
	Primaria	Secundaria	Seguro Social
Municipio de Benito Juárez	32,279	8,526	154,956

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

### **A.3.8. Estudio de los resultados históricos de los tres destinos**

#### **A.3.8.1. Organos de desarrollo, inversión y recursos financieros**

En 1975, existían sólo 1,300 cuartos de hotel y menos de 30,000 turistas extranjeros, aunque actualmente existen más de 18,800 cuartos de hotel y cerca de 1.5 millones de turistas al año.

Por lo que se refiere a Cancún, FONATUR realizó el estudio de evaluación económica y financiera Ex-post del período de 1973 a 1989. Sin embargo fue difícil recabar la información al mismo nivel de detalle para después de 1990, por lo cual en este capítulo se calcula la inversión conforme a las siguientes supuestos :

- Después de 1990 y hasta 1994, la inversión hotelera se calcula con base en el 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 1975 a 1989 se encuentran ajustados por las tasas de inflación de 1994 y 1989.

**Tabla A. 69 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 estrellas	217

Fuente: FONATUR

- La inversión en infraestructura, las instalaciones construidas por el sector público y la inversión indirecta en el período de 1990 a 1994, se ha modificado con base en la información de FONATUR.
- La inversión de restaurantes y bares, se encuentra en proporción con la inversión hotelera, basados en el Censo de servicios. La inversión en condominios y villas después de 1990 también se supone en proporción con la inversión hotelera.
- Otras inversiones incluyen el desarrollo de marinas y campos de golf, tal y como se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla A. 70 Costo de construcción de las marinas y el campo de golf**

Marinas	Año	Capacidad	Millones de
Marina "Aqua Tours"	1976	100	24.6
Marina Mundo Marino	1978	40	9.8
Marina Hacienda del Mar	1990	62	15.2
Puerto Isla Mujeres	1992	200	49.1
Campo de golf	Año	Campo	Millones de
Campo de golf Robert trent Jones*	1976	18	94.5
Melia Cancún	1990	18	94.5
Caesar Park Beach & Golf Resort	1994	18	94.5

Nota: \* FONATUR construyó originalmente, después vendió a las empresas privadas por lo cual la inversión se incluye en la inversión de FONATUR.

Fuente: Empresas privadas, FONATUR.

- La inversión en vivienda residencial se supone en proporción a la inversión hotelera, aunque los costos de inversión de 1975 a 1989 para la vivienda, están basadas en el estudio mencionado anteriormente.

El resultado de los cálculos de la inversión histórica se resumen en la Tabla A. 71.

**Tabla A. 71 Inversión histórica en Cancún**

		1973- 1989	1980- 1984	1985- 1989	1990- 1994	Inversión total	%	Valor residual	Inversión neta
		unidad: en millones de pesos a precios de 1994							
FONATUR	Infraestructura	1,179	955	650	129	2,913	5.7	-1,449	1,463
	Instalaciones	394	92	57	70	613	12	-281	332
	Indirecta	374	197	261	362	1,194	2.4	-446	748
	sub-total	1,946	1,243	969	561	4,719	9.3	-2,176	2,543
Privada	Hoteles	1,266	3,318	9,122	7,053	20,758	40.9	-10,184	10,574
	Condos, etc.	742	205	412	727	2,086	4.1	-736	1,350
	Restaurantes y Bares	67	177	486	376	1,107	2.2	-543	564
	Otros	169	37	75	385	665	1.3	-334	331
	sub-total	2,244	3,737	10,095	8,540	24,616	48.5	-11,796	12,819
	Vivienda	1,306	3,424	9,412	7,277	21,419	42.2	-10,508	10,911
Inversión total		5,497	8,403	20,475	16,379	50,754	100.0	-24,481	26,273

La Tabla muestra que la inversión en instalaciones turísticas del sector privado, los costos del desarrollo de la infraestructura y la inversión en vivienda, constituyen aproximadamente el 48.5%, el 9.3% y el 42.2%, respectivamente.

Los costos de administración de los servicios públicos se suponen a la escala del presupuesto del municipio de Puerto Vallarta. De otra parte, los costos de ADM de las empresas privadas, dependen del gasto de turistas, aunque estos costos se suponen como del 60 por ciento del gasto del turista.

Los costos de inversión y de ADM de 1980 a 1994 se muestran en la Tabla A. 75.

### A.3.8.2. Gasto de turistas e ingreso de la industrias 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.

$$(\text{gasto total} = \text{número de turistas}) \times (\text{gasto unitario}) \times (\text{estadías})$$

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

**Tabla A. 72 Cambio en el número de turistas, en el gasto y en la estadía**

		1981	1989
Número de turistas (en miles)	Internacional	276.8	857.2
	Nacional	264.0	296.5
Unidad de gasto (en pesos de 1989)	Internacional	2,317	3,125
	Nacional	690	781
Estadía	Internacional	4.1	5.6
	Nacional	3.7	4.1

Fuente: FONATUR

Con el objeto de calcular la tasa interna de retorno económica (TIRE), el gasto unitario de 1990-1994 se calcula con el modelo de regresión simple anual, aunque el coeficiente es muy bajo.

**Tabla A. 73 Resultados del análisis de regresión del gasto unitario**

	Internacional	Nacional
Y(Término constante)	-22804 (57.685)*	-6611 (28.142)*
R2 (Coeficiente de determinación)	0.4675	0.2438
X(Coeficiente de regresión) año	11.646 (3.4474)*	3.4429(1.6818)*

Nota: \* significa "error estándar"

Fuente: Equipo de estudio JICA.

Los resultados del cálculo para 1994, arrojan un gasto unitario de los extranjeros en 1994 de 419 pesos a precios de 1989, lo cual significa 1,380 pesos en 1994. Las cifras para turistas nacionales es de 254 pesos en 1989, lo que significa 838 pesos en 1994. El promedio de estancia en Cancún en 1994 se reporta de 5.4 noches para los extranjeros y de 4.4 noches para los nacionales. De acuerdo con SECTUR, el gasto promedio del huésped hotelero en 1994 fue de 4,770 pesos para los extranjeros y de 3,090 pesos para cada turista nacional, aunque el promedio de gasto que arrojaron las encuestas a los turistas en el aeropuerto, es de 740 dólares en 1994, lo que significa 2,910 pesos para ese año. El gasto total que se utiliza para calcular la TIRE, se muestra en la Tabla A. 75.

### A.3.8.3. Impactos directos e indirectos del desarrollo turístico

El concepto más importante para evaluar los efectos económicos regionales es el proceso de circulación económica en la región. En Cancún, no se ha establecido el sistema de viabilidad económica, con lo cual casi todos los bienes son importados de EUA o de la Ciudad de México.

En el cálculo, la tasa de autosuficiencia se supone con base en las encuestas, tal y como aparece en la siguiente Tabla A. 74.

**Tabla A. 74 Tasa de distribución del consumo y autosuministro en el área**

		Cancún
Distribución del * consumo de turistas	Alojamiento	31
	Alimentos	31
	Compras	6
	Otras	32
Autosuministro (%)**	Alojamiento	50
	Alimentos	20
	Compras	20
	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 del 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 circula 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. 75.

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

#### **A.3.8.4. 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 Cancún es del 4.3% 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 Cancún aunque la TIRE es la más alta de los tres destinos. 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 2.6%, 15.2%, 12.9% y 69.3%, respectivamente. El análisis de beneficio marginal muestra que los efectos económicos regionales, constituyen el

---

70.1% de los beneficios, mientras que la creación de empleo constituye 17.4% y el efecto multiplicador, el restante 12.5%.

Uno de los principales problemas en Cancún es la calidad de los bienes suministrados en la región, aunque el sistema de viabilidad económica se ha establecido en una cierta medida. Es necesario crear valor agregado en el destino utilizando al máximo los recursos existentes.

Tabla A. 75 Inversión y beneficios en la región turística de Cancún

		1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994			
Costo de inversión	Por FONATUR	Infraestructura	95	192	216	126	31	46	190	284	214	117	33	46	43	32	104	65	227	40	13	11	12	17		
		Instalaciones	4	32	109	113	17	1	10	6	7	41	2	9	15	2	3	0	21	15	5	9	10	13		
		Indirectos	21	41	61	65	32	29	23	20	25	14	39	45	58	27	20	21	63	51	55	43	48	66		
		sub-total	120	225	386	303	60	77	222	310	246	172	74	100	116	62	127	88	311	106	72	62	70	97		
		Hoteles	0	0	389	197	174	82	43	664	714	439	330	172	777	319	818	2,025	2,436	3,287	482	98	378	686		
		Cond. etc	0	0	167	195	35	34	88	35	8	42	6	52	60	89	113	11	15	339	50	10	39	71		
		Restaurantes y Bares	0	0	0	21	11	9	4	2	35	38	23	18	9	41	17	44	106	130	175	26	5	20	37	
		Otros	0	0	0	30	32	6	13	16	6	1	8	1	9	11	16	20	2	3	138	9	36	7	79	
		sub-total	0	0	605	455	224	134	149	741	761	512	355	242	889	442	996	2,146	2,583	3,938	567	149	444	871		
		Vivienda	0	0	401	204	173	85	44	885	737	453	341	178	802	330	844	2,090	2,513	3,381	498	101	390	707		
		Inversión total	120	225	1,383	952	484	206	415	1,735	1,745	1,137	770	520	1,807	833	1,967	4,824	5,408	7,436	1,137	312	904	1,675		
		Costo ADM	ADM (público)	21	37	57	57	38	39	41	44	57	59	52	46	42	27	27	34	57	94	25	35	39	55	
		ADM (privado)	ADM total	0	0	78	134	268	355	446	536	598	732	573	1,363	1,519	1,415	1,776	2,098	1,972	2,702	3,984	4,545	5,087	5,181	5,326
		Gran total		141	262	1,523	1,230	889	742	960	2,334	2,497	2,010	2,133	1,840	3,222	2,609	4,065	6,295	8,109	11,430	5,832	5,409	6,064	7,001	
		Beneficios	Ef. Consumo	EXT	57	212	382	538	681	815	1,000	1,206	2,444	2,538	2,706	3,592	4,395	4,083	5,399	8,109	9,423	10,559	10,613	10,795		
NAL	130			255	363	442	497	519	674	755	715	528	601	629	582	594	973	1,284	1,465	1,632	1,770	1,901				
Total	187			507	765	980	1,188	1,334	1,674	1,961	3,158	3,066	3,307	4,210	4,967	4,667	6,371	9,383	10,888	12,191	12,383	12,696				
Alojamiento	29			79	119	152	184	207	280	304	430	475	513	653	773	723	988	1,456	1,638	1,890	1,919	1,988				
Alimentos	12			31	47	61	74	83	104	122	196	190	205	281	309	289	395	582	675	756	788	787				
Compras	2			6	9	12	14	15	20	24	38	37	40	51	60	56	76	113	131	146	149	152				
Otros	48			130	196	251	304	341	423	52	609	785	847	1,078	1,277	1,195	1,631	2,405	2,787	3,121	3,170	3,250				
sub-total	91			246	371	475	576	647	812	961	1,532	1,487	1,604	2,042	2,419	2,283	3,080	4,556	5,281	5,912	6,006	6,158				
Creación de empleo	Labor de construcción			16	30	183	127	64	39	55	228	230	150	101	68	238	110	289	589	712	979	150	41	119	220	
Efecto multiplicador	Empleo indirecto			0	0	43	66	82	91	100	134	178	184	244	281	279	315	368	490	526	669	686	719	747		
	sub-total	16	30	226	193	146	130	155	363	407	334	346	329	517	425	617	1,059	1,237	1,647	839	737	832	967			
	Por consumo 0.4	0	0	5	14	21	27	32	36	45	53	66	83	90	114	135	127	173	255	236	331	336	345			
	Por inversión 0.3	19	36	222	153	77	47	66	276	277	181	122	83	287	133	313	687	880	1,182	181	50	144	265			
	sub-total	19	36	227	167	98	74	98	312	323	234	208	166	377	247	448	814	1,033	1,437	476	381	480	611			
	Gran total	35	65	544	634	614	679	829	1,322	1,542	1,519	2,086	1,983	2,498	2,714	3,484	4,137	5,360	7,640	6,596	7,000	7,318	7,736			
		TIRE																								
		4.3%																								

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

### A.3.9. Datos complementarios del análisis económico

Tabla A.76 Costo beneficio del proyecto la región turística de Cancún

Costo	1986 1987 1988 1989 1990 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010																
	0	0	21	21	21	21	7	7	7	7	7	7	7	0	0	0	0
Costo de inversión	0	0	26	26	26	26	192	192	192	192	192	192	192	171	171	171	171
Por Estado y Municipio	0	0	26	26	26	26	192	192	192	192	192	192	192	171	171	171	171
Infraestructura	0	0	13	13	13	13	104	104	104	104	104	104	104	9	9	9	9
Indirecto	0	0	268	268	268	268	209	209	209	209	209	209	209	179	179	179	179
Sub-total	0	0	533	533	533	533	799	799	799	799	799	799	799	1,209	1,209	1,209	1,209
Hotel	0	0	68	68	68	68	59	59	59	59	59	59	59	32	32	32	32
Instalaciones	0	0	533	533	533	533	859	859	859	859	859	859	859	1,241	1,241	1,241	1,241
Sub-total	533	533	606	606	606	606	859	859	859	859	859	859	859	1,241	1,241	1,241	1,241
Promoción	41	41	41	41	41	41	47	47	47	47	47	47	47	43	43	43	43
Inversión total	579	579	916	923	923	923	1,114	1,114	1,114	1,114	1,117	1,117	1,117	1,463	1,467	1,467	1,466
Costo ADM	0	0	81	82	82	82	307	307	307	307	307	307	307	609	609	609	609
pública	0	0	81	82	82	82	307	307	307	307	307	307	307	609	609	609	609
privada	71	71	214	214	214	214	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069	1,069	5,478	5,478	5,478	5,478
Total de ADM	71	71	214	214	214	214	2,075	2,075	2,075	2,075	2,075	2,075	2,075	6,087	6,087	6,087	6,087
Gran total	651	651	1,425	1,425	1,425	1,425	3,189	3,189	3,189	3,189	3,191	3,191	3,191	5,153	5,153	5,153	5,153
Beneficio	19	56	112	186	279	461	614	789	922	1,076	1,225	1,423	1,673	1,923	2,173	2,423	2,423
cf.Consumo	159	477	954	1,590	2,386	3,249	4,273	5,273	6,273	7,273	8,273	9,273	10,273	11,273	12,273	13,273	14,273
(Gasto del Consumidor)	178	533	1,066	1,776	2,565	3,409	4,273	5,142	6,011	6,880	7,749	8,618	9,487	10,356	11,225	12,094	12,963
Total	28	83	165	275	413	583	793	1,042	1,371	1,760	2,166	2,666	3,226	3,826	4,426	5,026	5,626
Alojiam.	14	41	83	136	207	290	397	526	677	851	1,049	1,272	1,520	1,793	2,091	2,414	2,762
Alimentos	3	8	16	27	40	56	77	104	137	176	220	270	326	388	457	532	614
Compras	45	136	273	455	682	1,029	1,507	2,166	3,011	4,089	5,426	7,094	9,126	11,573	14,457	17,789	21,662
ofo	89	268	537	894	1,342	2,013	2,845	3,845	5,011	6,348	7,859	9,546	11,419	13,487	15,854	18,521	21,488
sub-total	71	214	428	642	913	1,241	1,655	2,142	2,711	3,374	4,141	5,008	6,075	7,342	8,909	10,786	12,973
Labores de construcción	35	89	141	214	314	441	601	801	1,041	1,321	1,641	2,001	2,401	2,841	3,321	3,841	4,401
Empleo indirecto	106	140	219	325	470	655	880	1,145	1,510	1,975	2,540	3,215	4,000	4,900	5,920	7,070	8,350
sub-total	5	15	30	50	75	105	145	195	255	325	405	495	595	705	835	985	1,155
por consumo	86	101	168	241	331	441	581	751	951	1,181	1,441	1,731	2,051	2,401	2,781	3,191	3,631
por inversión	91	101	168	241	331	441	581	751	951	1,181	1,441	1,731	2,051	2,401	2,781	3,191	3,631
sub-total	286	539	925	1,338	1,926	2,741	3,814	5,142	6,741	8,618	10,786	13,263	16,149	19,457	23,184	27,334	31,907
Gran total	286	539	925	1,338	1,926	2,741	3,814	5,142	6,741	8,618	10,786	13,263	16,149	19,457	23,184	27,334	31,907
TIRE=																	

Fuente: Equipo de estudio JICA.



Tabla A. 77 Costo e ingreso financiero en la región turística de Cancún

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Sector Privado</b>													
Ingreso	160	480	959	1,599	2,398	3,968	5,299	6,629	7,960	9,290	12,284	14,433	16,582
Costo	915	770	867	867	867	1,442	1,228	1,228	1,228	1,228	2,077	1,775	1,775
cf. Inversión	107	320	639	1,066	1,599	2,646	3,533	4,419	5,306	6,193	8,189	9,622	11,055
OyM	51	103	161	218	276	358	440	522	604	686	804	922	1,041
Depreciación	19	19	17	19	17	14	9	7	3	3	0	0	0
Promoción	343	343	343	294	245	704	655	606	465	363	1,025	952	879
Intereses	520	784	1,161	1,597	2,137	3,722	4,637	5,555	6,398	7,245	10,018	11,496	12,975
Total	-360	-304	-201	2	261	247	662	1,074	1,562	2,045	2,266	2,937	3,607
Impuestos	0	0	0	0	0	0	104	365	531	695	770	998	1,226
Después de impuestos	-360	-304	-201	2	261	247	558	709	1,031	1,350	1,496	1,938	2,381
TIRF	27.5%												
TIRF2*	23.3%												
<b>Sector Público</b>													
Ingreso	18	53	107	178	266	441	589	737	884	1,032	1,365	1,604	1,842
Costo	0	0	0	0	0	0	104	365	531	695	770	998	1,226
Total	18	53	107	178	266	441	693	1,102	1,415	1,728	2,135	2,602	3,069
cf. Inversión	94	0	328	328	328	312	211	211	211	211	299	203	203
OyM	28	28	127	225	324	417	461	544	607	671	760	821	882
Depreciación	0	0	11	22	33	40	47	54	61	68	75	82	88
Total	28	28	138	247	357	457	527	598	668	739	835	903	970
Saldo	-10	25	-31	-69	-90	-16	165	504	747	989	1,300	1,699	2,099
P/E	1.84 (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.3.10. Descripción general de los proyectos

A continuación se presenta la descripción general de los proyectos de desarrollo turístico propuestos por el Equipo de estudio JICA para su ejecución hacia el año 2010.

---

### **A.3.10.1. Centro turístico de Cancún**

#### **(1) Desarrollo de la fase-3 de la zona hotelera de Cancún (CTR CUN-1)**

Con el objeto de incrementar los atractivos turísticos y las amenidades, es necesario proporcionar más instalaciones turísticas en Cancún. De hecho, FONATUR ha iniciado el desarrollo de la fase-3 en la zona hotelera, donde esa institución tiene planeado concentrar el desarrollo de instalaciones turísticas más que en el de hoteles. Este desarrollo debería materializarse lo antes posible.

#### **(2) Desarrollo de instalaciones en la fase-3 de la zona hotelera de Cancún (CTR CUN-2)**

FONATUR tiene planeado desarrollar diversas instalaciones turísticas en el área de la fase-3 y con el objeto de diversificar el turismo en Cancún. Estas son :

- Desarrollo de un parque acuático: wet'n wild ;
- Acuario ; y,
- Jardín botánico tropical.

Se propone adicionalmente el desarrollo de lo siguiente:

- Poblado maya : parque temático de la historia y la cultura Maya

#### **(3) Mejoramiento del centro de convenciones de Cancún, Fase-II (CTR CUN-3)**

El plan maestro de desarrollo del centro de convenciones existente, tiene tres fases. Se programa iniciar el desarrollo de la Fase-II incluyendo una torre de observación y un complejo comercial.

#### **(4) Desarrollo inmobiliario Malecón Cancún (CTR CUN-4)**

FONATUR ha preparado un plan e iniciado un desarrollo inmobiliario en el área cercana al centro de Cancún y frente a la Laguna Nichupté. Este desarrollo es para oficinas, instalaciones comerciales y departamentos residenciales.

#### **(5) Desarrollo inmobiliario Puerto Cancún (CTR CUN-5)**

FONATUR también ha preparado un plan de desarrollo en el área que se encuentra cerca al centro de Cancún y enfrente al Mar Caribe. Este desarrollo es para una marina con hoteles y condominios, así como con instalaciones comerciales. El proyecto permitiría enfrentar la limitada capacidad de la marina en Cancún y también serviría para conservar la Laguna Nichupté con el desplazamiento de las embarcaciones de la laguna a la marina .

#### **(6) Mejoramiento integral del medio ambiente en la Laguna Nichupté (CTR CUN-6)**

El incremento de cuartos de hotel, así como el incremento de la población urbana, derivó en la contaminación de las aguas de la Laguna Nichupté. La CNA ha iniciado estudios y se encuentra en preparación el plan de acción para prevenir la futura contaminación de la laguna. El gobierno federal ha decidido ejecutar el plan con el presupuesto del gobierno. Es altamente recomendado ejecutar este estudio y mejorar la infraestructura que protege al medio ambiente, la restauración de la laguna y el establecer regulaciones que prevengan la contaminación.

#### **(7) Mejoramiento del centro urbano de Cancún (CTR CUN-7)**

El centro urbano de Cancún manifiesta muchos de los problemas urbanos, tales como carencia de áreas residenciales, insuficientes servicios públicos urbanos, carencia de estacionamientos, etc., derivados del drástico incremento de la población, causados por el desarrollo turístico.

Este es un proyecto para hacer frente a esos problemas, a través del mejoramiento de la infraestructura urbana y de los servicios públicos.

---

**(8) Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en la reserva de la biosfera de Yum Balám (CTR CUN-8)**

La reserva de la biosfera Yum Balám está localizada en la porción norte de Quintana Roo donde se encuentran colonias de flamings, de pelicanos y otras aves marinas, así como manglares.

Este es un proyecto que se orienta al uso adecuado de la reserva, con la introducción del turismo. El proyecto incluye el desarrollo de un centro turístico, el mejoramiento del muelle existente en Chiquilla, la planeación de actividades de conservación y el entrenamiento para la población local que les permita actuar como guías de ecoturismo.

**(9) Desarrollo de alojamiento hotelero (CTR CUN-9)**

Se planean 5,495 cuartos adicionales en Cancún. La mayor parte de los cuartos hoteleros debería ser dirigido a las áreas del Malecón Cancún y Puerto Cancún.

**(10) Mejoramiento turístico de Isla Mujeres (CTR CUN-10)**

Isla Mujeres fue próspero como un destino de playa antes de que iniciara el desarrollo de Cancún. La isla es popular como un lugar de excursiones marítimas desde Cancún. Este es un proyecto para mejorar el turismo en la isla, que le permita recibir más visitantes de excursión con el desarrollo de hoteles (344 cuartos adicionales) y el mejoramiento de la carretera estatal en la sección El Meco-Boca Iglesia.

**(11) Mejoramiento del aeropuerto internacional de Cancún (CTR CUN-11)**

Conforme al plan maestro de mejoramiento de los aeropuertos nacionales, ASA tiene en proyecto mejorar el aeropuerto internacional de Cancún. Este proyecto incluye la construcción de una pista adicional, de un nuevo edificio terminal, así como de nuevas terminales satélites y de carga.

**A.3.10.2. Isla Cozumel**

**(1) Desarrollo de alojamiento hotelero (CTR CZM-1)**

De acuerdo con el marco de desarrollo, en la Isla Cozumel se planean 2,496 cuartos adicionales.

**(2) Camino de acceso al sitio arqueológico de San Gervasio (CTR CZM-2)**

Las ruinas de San Gervasio son las únicas excavadas entre los numerosos sitios arqueológicos de Cozumel, aunque su aprovechamiento turístico está limitado debido a su deficiente acceso. Este es un proyecto para mejorar el camino de acceso que permita diversificar y aumentar el turismo en la isla.

**(3) Construcción del muelle de cruceros en Punta Langosta (CTR CZM-3)**

La Isla de Cozumel recibe el mayor número de arribos de cruceros en México. Debido al creciente número de llegadas, los muelles existentes se han vuelto insuficientes para recibir estas embarcaciones. La API de Cozumel tiene el proyecto de construir tres grandes muelles en Punta Langosta para resolver los problemas, habiéndose iniciado ya la construcción de uno de ellos. El proyecto tiene por objeto mantener la posición de Cozumel como un famoso destino de cruceros.

**A.3.10.3. Corredor Cancún-Tulum**

**(1) Desarrollo de alojamiento hotelero (CTR CTC-1)**

En el Corredor Cancún-Tulum, se planea la construcción de 11,985 cuartos adicionales. El Corredor aún tiene una gran cantidad de terreno para el desarrollo turístico. Se debe subrayar enfáticamente que el desarrollo debe llevarse a cabo bajo la estricta aplicación de los lineamientos ecológicos.

---

**(2) Mejoramiento de los poblados turísticos de apoyo en el Corredor (CTR CTC-2)**

Existen tres poblados turísticos de apoyo en el corredor que son : Playa del Carmen, Puerto Morelos y Tulum. Este es un proyecto para preparar el plan maestro de desarrollo urbano para los respectivos poblados que evite los problemas urbanos y ambientales que se encuentran en el centro de Cancún.

**(3) Mejoramiento de la carretera federal No.307 entre Cancún y Chetumal (CTR CTC-3)**

La carretera federal No.307 es el camino troncal que recorre el Estado de Quintana Roo conectando Cancún, Playa del Carmen, Tulum, Felipe Carrillo Puerto y Chetumal. La SCT tiene un plan de acción para convertir la carretera del Tipo-A2 a una Autopista para el año 2000.

**(4) Mejoramiento de la sección Tulum-Cobá de la Autopista No.180 (CTR CTC-4)**

Este es un proyecto para mejorar el trayecto carretero entre Tulum- Cobá- Nuevo X- cán que permita formular una ruta de excursión de un día entre Cancún - Tulum - Cobá - Chichén Itzá - Cancún.

**(5) Mejoramiento del acceso carretero a los sitios arqueológicos (CTR CTC-5)**

Este es un proyecto para mejorar dos caminos estatales : el pavimentado de la sección Cobá-Ixhil-X-Uilub (40km) y el pavimentado y la ampliación a 7 m. de la sección Cobá-Chemex (31km). La primera servirá para facilitar el acceso a las ruinas mayas de Ixhil y X-Uilub y la última para asegurar la conexión entre Chichén Itzá y la ciudad histórica de Valladolid.

**A.3.10.4. Area de la reserva de la biosfera Sian Ka'an**

**(1) Desarrollo de instalaciones turísticas en la reserva de la biosfera de Sian Ka'an (CTR SAK-1)**

La UNESCO ha designado a la reserva de la biosfera de Sian Ka'an como uno de los sitios del patrimonio mundial. Este es un proyecto para introducir un tipo de ecoturismo que mejore las condiciones económicas de los residentes en la reserva. Aquí debe aplicarse un estricto sistema de control de uso de suelo y lineamientos específicos de desarrollo a los terrenos privados que se localizan en la reserva.

**(2) Desarrollo turístico urbano en Felipe Carrillo Puerto (CTR SAK-2)**

Felipe Carrillo Puerto es un poblado donde hacen escala los viajeros del Circuito Mundo Maya. El poblado se caracteriza por la presencia de la cultura Maya y actualmente se encuentra recibiendo un pequeño número de visitantes que podría incrementarse con la promoción que se hace de la región y con el desarrollo del Corredor Cancún-Chetumal.

Este es un proyecto para mejorar el centro cultural, que proporcione tableros interpretativos en los sitios históricos y tiendas de souvenirs y de las artesanías locales, tales como tallado en madera, textiles, cerámica, así como productos agrícolas. Se deben desarrollar por tanto, áreas de estacionamiento para los visitantes que llegan en automóviles y autobuses.

**(3) Mejoramiento de la sección carretera de Felipe C. Puerto-Umam (CTR SAK-3)**

Este es un proyecto para desarrollar una ruta de atajo del Circuito Mundo Maya desde la carretera federal No.307 que va a Mérida. En esta ruta se encuentran ruinas mayas como Uxmal y Kabah. La ruta se compone de las carreteras Federales No.184 y 261. Se recomienda que las carreteras se mejoren del Tipo-C al Tipo-A2. Este mejoramiento debería contribuir también al desarrollo regional.

---

### **A.3.10.5. Costa Maya**

#### **(1) Conservación de la naturaleza y mejoramiento de las amenidades turísticas en Banco Chinchorro (CTR CSM-1)**

El Banco Chinchorro está considerado como el segundo más grande atolón en el mundo, localizado a unos 30.4 km. al frente de la Costa Maya y cubriendo un área de 46.4 km. de largo y 14.4 km. de ancho ; consiste de tres islas principales: Cayo Centro, Cayo Norte y Cayo Lobos. Es un sitio con potencial de buceo que puede rivalizar con Cozumel.

Con el objeto de conservar el atolón, debería introducirse un tipo de desarrollo referido como ecoturismo marítimo para buceo y excursiones con embarcaciones con fondo de cristal para la clientela de los segmentos de mercado más elevados. Para este propósito, se recomienda desarrollar un centro de información en Majahual y un muelle en Cayo Centro. Para la conservación del atolón, así como del medio ambiente marino, también se recomienda llevar a cabo un estudio de ecología marina con la flora y la fauna de las islas y desarrollar un centro de patrullaje marino así como un centro científico marino en Majahual.

#### **(2) Desarrollo de alojamiento hotelero (CTR CSM-2)**

En la Costa Maya se planean 1,500 cuartos adicionales. El desarrollo debería estar bajo los lineamientos de las normas ecológicas. En la etapa inicial se recomienda desarrollar hoteles de pequeñas dimensiones, de 20 cuartos, en X-calak y Tampalan

#### **(3) Desarrollo de la Costa Maya (CTR CSM-3)**

Para promover el turismo en la Costa Maya el gobierno estatal tiene planeado desarrollar infraestructura : sistema de suministro de agua y de energía eléctrica, carreteras, así como muelles turísticos en X-calak, Punta Herrero y Punta Xocoxh así como una pista de aterrizaje en Majahual.

#### **(4) Mejoramiento de la terminal portuaria del transbordador Aguada (CTR CSM-4)**

El gobierno estatal tiene planeado mejorar el puerto de Aguada que se localiza en la bahía de Chetumal y con objeto de mantener un acceso marítimo fácil de Chetumal a X-calak.

### **A.3.10.6. Chetumal y sus alrededores**

#### **(1) Mejoramiento del poblado de Chetumal (CTR CTM-1)**

El gobierno estatal tiene planeado desarrollar la Costa Maya como un centro turístico. Se considera que Chetumal será un lugar de escala, caracterizándose como un centro de negocios. Se recomienda el desarrollo de 1,752 cuartos adicionales en Chetumal principalmente para hoteles de negocios y Bacalar y Calderitas para hoteles turísticos.

También se recomienda el embellecimiento del centro de la ciudad incluyendo el paisaje de la avenida Heros, la rehabilitación de las fuentes y el mejoramiento del teatro existente, así como la terminal de autobuses.

#### **(2) Complejo turístico en Bacalar (CTR CTM-2)**

El gobierno estatal tiene el proyecto de desarrollar un complejo turístico en Bacalar que incluya hotel (es), una marina y un campo de golf. Esto puede contribuir al turismo en el área de Chetumal aunque primariamente sea para el mercado nacional.

#### **(3) Desarrollo turístico en Bahía de Chetumal y Calderitas (CTR CTM-3)**

El gobierno estatal tiene un proyecto para llevar a cabo en el área de Bahía de Chetumal, que incluye a Calderitas, el mejoramiento del área comercial en Calderitas, el desarrollo de un turismo orientado a la naturaleza en Punta Lagartos y L. Echeverría, el desarrollo de un muelle turístico y de senderos peatonales, así como un

---

alojamiento ecológico tipo hotel y lugares de aguas termales en Calderitas y Punta Catalán.

**(4) Desarrollo de infraestructura en Chetumal, Bacalar y Calderitas (CTR CTM-4)**

El gobierno estatal tiene proyectos para mejorar la infraestructura en el área, incluyendo a Chetumal, Bacalar y Calderitas.

**A.3.10.7. Corredor Chetumal-Campeche en el Estado de Quintana Roo**

**(1) Desarrollo ecoturístico en el sitio arqueológico de Kohunlich (CTR CCQ-1)**

En respuesta al Programa Mundo Maya El gobierno estatal tiene proyectos de ecoturismo que aprovechan las ruinas mayas y la selva tropical en Kohunlich, Chichan-Ha, Tres Garantías, Yaab Dzonot, Balneario Raudales y El Palmar.

El proyecto incluye el mejoramiento de los caminos de acceso y áreas de estacionamiento, la formulación de una ruta de caminata, la provisión de señalización en las carreteras y tableros explicativos, así como el desarrollo de centros de información, alojamientos ecológicos, sanitarios, etc.

**(2) Restauración de ruinas arqueológicas y desarrollo de instalaciones (CTR CCQ-1)**

Este es un proyecto del INAH para restaurar las ruinas mayas de Chacchoben, Chactemal, Dzibanché y La Laguna. Con asistencia de SECTUR deberían desarrollarse para cada uno de ellos instalaciones para la recepción de los visitantes, un centro de información y la señalización de tableros explicativos, así como sanitarios, etc.

**(3) Mejoramiento del acceso carretero a las ruinas desde la carretera federal No.186 (CTR CCQ-1)**

Este es un proyecto para promover el programa Mundo Maya que permita mejorar el camino de acceso a las ruinas de la Pasión de Cristo, Río Bec, X'pujil, Becán y Chicaná. El proyecto incluye el mejoramiento de la pavimentación de la carretera existente (15 km.).

**A.3.10.8. Otras áreas del Estado de Quintana Roo**

**(1) Desarrollo del mejoramiento hotelero en otras áreas del Estado (CTR OTR-1)**

En el resto del Estado de Quintana Roo se planean 515 cuartos adicionales.

**A.3.10.9. Corredor Chetumal-Campeche en el Estado de Campeche**

**(1) Desarrollo de una comunidad basada en el ecoturismo en el sitio arqueológico de X'pujil (CTR CCC-1)**

El Estado de Campeche tiene planes para desarrollar como bases para la caminata a las ruinas Mayas y a la selva tropical, los poblados de Veinte de Noviembre y Echeverría Catellot No.2. Este es un proyecto para mejorar la carretera entre Conhuas-Calakmul y el camino de acceso a las ruinas mayas de Hormiguero, Vaacbal, Oxpemul, y La muna así como para desarrollar rutas de caminata con tableros de señalización para El Ramonal, Calakmul y las ruinas Maruchin.

**A.3.10.10. Centro turístico de Campeche**

**(1) Embellecimiento del centro urbano de Campeche (CTR CPE-1)**

Este proyecto tiene por objeto mejorar el turismo en el área del centro del poblado con el mejoramiento de un centro de información y el desarrollo y mejoramiento de tableros de señalización en cada edificio y sitio histórico.

---

**(2) Desarrollo de alojamiento hotelero (CTR CPE-2)**

En esta área se planean algo así como 800 cuartos adicionales.

**A.3.10.11. Corredor Mérida-Campeche**

**(1) Desarrollo del circuito arqueológico Uxmal-Campeche (CTR CMC-1)**

Existen muchas ruinas mayas entre Campeche y Mérida en especial a lo largo de la carretera federal No.261 que pasa por Edzná, Sayil, Kabah, Uxmal, etc. Este es un proyecto para proporcionar señalización informativa a lo largo de la carretera y tableros explicativos en las ruinas que permitan promover el Programa Mundo Maya.

**(2) Mejoramiento turístico del área de la reserva de la biosfera de Celestún (CTR CMC-2)**

Celestún está localizado al oeste de Mérida. Es un recurso ecológico con colonias de flamings, pelicanos y otras aves marinas, así como con manglares. El área ha sido designada por el INE como reserva especial de biosfera. Este proyecto tiene como objeto aprovechar adecuadamente la reserva incluyendo la diversificación de los productos turísticos de la región de Cancún.

**A.3.10.12. Centro turístico de Mérida**

**(1) Embellecimiento del centro urbano de Mérida (CTR MID-1)**

Este es un proyecto para mejorar las amenidades turísticas en Mérida con la implementación de un centro de información y el mejoramiento y desarrollo de tableros de señalización en cada edificio y sitio histórico.

**(2) Desarrollo del alojamiento turístico en Mérida (CTR MID-2)**

En Mérida se planean 897 cuartos adicionales.

**A.3.10.13. Corredor Mérida-Cancún**

**(1) Mejoramiento del poblado histórico de Valladolid (CTR MCC-1)**

El poblado histórico de Valladolid podría ser un punto de escala para los viajeros en el Corredor Cancún - Mérida. Este es un proyecto para embellecer los edificios históricos y para proporcionar señalización e información turística y el jardinado alrededor de los edificios.

**(2) Desarrollo ecoturístico en la reserva especial de la biosfera de Río Lagartos (CTR MCC-2)**

La reserva especial de Río Lagartos se localiza en el extremo norte de la carretera federal No.295 desde Valladolid. La reserva tiene una laguna y un bosque de manglar, así como colonias de aves marinas.

Este proyecto tiene por objeto desarrollar un muelle turístico, miradores para la observación de aves, un centro de información con una sala y guía de introducción, sanitarios, locales para descansar y refrescarse, etc. También se requiere para mejorar el poblado de Río Lagartos el embellecimiento de su atmósfera con el desarrollo de un sistema de desechos sólidos y del sistema de drenaje para detener la contaminación del agua de la laguna.









JICA