

24/17.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES.

LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL TURISMO INTERNACIONAL
Y LA POLITICA TURISTICA DE MEXICO

DESARROLLO HISTORICO:

1945-1980.

TESIS QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES PRESENTA

ALFONSO DE JESUS JIMENEZ MARTINEZ.

México, D.F.

1982.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL TURISMO INTERNACIONAL Y LA POLITICA
TURISTICA DE MEXICO. DESARROLLO HISTORICO:
1945-1980.

Indice.

i. Introducción.

PRIMERA PARTE

| CAPITULO I. | <u>ANTECEDENTES DE LOS VIAJES INTERNACIONALES Y EL TURISMO.</u> | Pág. |
|-------------|--|------|
| 1.0 | Bosquejo del Desarrollo de los Viajes Internacionales Has <u>ta</u> el Primer Tercio del Siglo XX..... | 1 |
| 1.1 | Desarrollo del Transporte en el Primer Tercio del Siglo - XX..... | 3 |
| 1.2 | El Desarrollo del Tiempo Libre..... | 5 |
| 1.3 | El Turismo como Instrumento Político, Ideológico y Econó <u>mi</u> - mico..... | 6 |
| 2.0 | Desarrollo del Transporte, la Infraestructura y los Viajes en México. Primeros Antecedentes..... | 8 |
| 2.1 | Epoca Prehispánica y Colonial..... | 8 |
| 2.2 | Del México Independiente al México Post-Revolucionario... | 9 |
| 2.3 | Etapa Embrionaria del Turismo Moderno en México: 1929-1945. | 21 |

SEGUNDA PARTE

| CAPITULO-II. | <u>DESARROLLO DEL TURISMO INTERNACIONAL MODERNO: ETAPA DE NA</u> <u>CIMIENTO: 1945-1958.</u> | |
|--------------|---|----|
| 1.0 | El Crecimiento de los Viajes y la Política Internacional.. | 28 |
| 2.0 | Resultados de la Política de Poder: El Nacimiento de la Es <u>tr</u> - uctura Turística Internacional..... | 29 |
| 2.1 | La Política Internacional y el Desarrollo de la Aviación - Comercial..... | 29 |
| 2.2 | La Estructura va Cobrando Forma: El Desarrollo de la Hote <u>l</u> - lería Internacional..... | 32 |
| 2.3 | El Eslabón Intermedio: Los Organizadores de Viajes..... | 34 |
| 3.0 | Ampliación del Mercado de Turismo: El Ocio en los Países - Desarrollados..... | 36 |

| CAPITULO III. | <u>PRIMER PERIODO DEL TURISMO MODERNO EN MEXICO: 1945-1958.</u> | Pág. |
|---------------|--|------|
| 1.0 | La concepción Gubernamental del Turismo: Instrumento de - Ayuda para el Desarrollo..... | 38 |
| 1.1 | Miguel Alemán y su Concepción del Turismo en la Economía. | 39 |
| 1.2 | Adolfo Ruíz Cortines y su Concepción de los Efectos del - Turismo..... | 42 |
| 1.3 | El Turismo como Factor de Integración Nacional..... | 43 |
| 1.4 | ¿A Quién le Compete la Actividad Turística?..... | 44 |
| 2.0 | Las Obras Efectuadas en este Período: Construcción de In- fraestructura..... | 45 |
| 2.1 | Infraestructura de Acceso Terrestre..... | 45 |
| 2.2 | Infraestructura de Acceso Aéreo..... | 47 |
| 3.0 | La Hotelería: Preeminencia de la Inversión Extranjera.... | 48 |
| 4.0 | Otras Acciones Gubernamentales..... | 51 |
| 5.0 | La Competencia Internacional para México en el Campo de - Turismo..... | 51 |

TERCERA PARTE

| CAPITULO IV. | <u>ETAPA DE PROMOCION Y DESARROLLO DEL TURISMO INTERNACIONAL: EPOCA DE INTEGRACION DE LA ESTRUCTURA INTERNACIONAL Y DE - ARGUMENTACION PACIFISTA. 1959-1973.</u> | |
|--------------|--|----|
| 1.0 | Desarrollo del Turismo en los 60's: Instrumento de Coope- ración Internacional y de Desarrollo Económico..... | 55 |
| 2.0 | Década de los 60's: Epoca de Argumentación Pacifista..... | 58 |
| 3.0 | Expansión y Cambios de la Estructura Internacional del Tu- rismo..... | 61 |
| 3.1 | Las Nuevas Formas de Operación en el Mercado Turístico In- ternacional..... | 62 |
| 3.2 | La Concentración Vertical y Horizontal de la Estructura - Funcional del Turismo Mundial..... | 65 |
| 3.2.1 | El Transfondo: El Control del Mercado..... | 68 |
| 3.3 | Los Efectos Inmediatos..... | 69 |
| 4.0 | Los Cambios Sociales y la Concepción del Tiempo Libre en - las Sociedades Industrializadas..... | 70 |

| CAPITULO V. | <u>SEGUNDO PERIODO DEL TURISMO MODERNO EN MEXICO. 1959-1969.</u> | Pág. |
|-------------|---|------|
| 1.0 | La Concepción Gubernamental del Turismo..... | 73 |
| 1.1 | La Concepción de Adolfo López Mateos y de Gustavo Díaz Or- daz: El Turismo como Vehículo de Comprensión y Paz..... | 73 |
| 1.2 | Turismo: Instrumento de Apoyo Económico Complementario.... | 75 |
| 1.3 | Promoción de la Identidad Nacional en el Exterior a Través del Turismo..... | 77 |
| 2.0 | Desequilibrios Estructurales del Sistema Evidenciados en - el Caso del Turismo..... | 78 |
| 3.0 | Acciones Ejecutadas: Reconocimiento Oficial y Desarrollo - Programado de los Atractivos Turísticos..... | 79 |
| 3.1 | El Primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico..... | 81 |
| 3.2 | Obras Ejecutadas: Expansión de la Infraestructura..... | 81 |
| 3.2.1 | Obras Públicas..... | 81 |
| 3.2.2 | Estancamiento en la Construcción de Infraestructura de Ac- ceso Terrestre..... | 82 |
| 3.2.3 | Expansión de la Infraestructura de Acceso Aéreo..... | 83 |
| 3.2.4 | Atractivos Turísticos e Identidad Nacional..... | 85 |
| 4.0 | Reflejo de la Situación Internacional: La Hotelería de Mé- xico en el Decenio..... | 87 |
| 5.0 | Promoción de México en el Exterior: Creación de una Imagen. | 89 |
| 6.0 | Crecimiento del Turismo Nacional: Una Expansión de Efectos Negativos..... | 90 |
| 7.0 | Otras Acciones en este Período..... | 92 |
| 7.1 | Capacitación..... | 92 |
| 7.2 | Marco Jurídico..... | 93 |
| 7.3 | Organizaciones Fundadas en el Decenio..... | 93 |
| 8.0 | El Gran Cambio: La Planificación Regional del Turismo..... | 94 |

CUARTA PARTE

| CAPITULO VI. | <u>EPOCA DE ANALISIS Y PONDERACION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA INTERNACIONAL, 1973-</u> | |
|--------------|--|----|
| 1.0 | ¿Es el Turismo una Forma de Cooperación Internacional?: - Los Problemas de Dependencia..... | 99 |

| | | Pág. |
|---------------|---|------|
| 2.0 | ¿Es el Turismo un Vehículo de Comprensión?: Los Cambios en la Concepción del Viaje..... | 101 |
| 3.0 | Ponderación y Evaluación de los Efectos más Importantes. | 103 |
| 3.1 | Ponderación de los Efectos Económicos del Turismo..... | 103 |
| 3.2 | Evaluación de los Efectos Sociales..... | 106 |
| 4.0 | Década de los 70's: Consolidación de la Estructura Concentraci <u>o</u> nista del Turismo Internacional. Estado Actual... | 107 |
| 4.1 | El Eslabón Hotelero..... | 107 |
| 4.2 | El Sector de Transportación Aérea..... | 110 |
| 4.3 | Los Organizadores Internacionales de Viajes..... | 113 |
| | | |
| CAPITULO VII. | <u>TERCER PERIODO DEL TURISMO MODERNO EN MEXICO: 1969-1982.</u> | |
| 1.0 | La Concepción Gubernamental de Turismo..... | 118 |
| 1.0.1 | El Signo Económico: Argumento Básico de la Promoción de Turismo..... | 120 |
| 1.0.2 | El Síntoma de la Crisis: Dos Momentos y Una Reorientación Política..... | 122 |
| 1.1 | La Concepción del Turismo de Luis Echeverría: Instrumento Económico Orientado al Mercado Externo y Factor de Desarrollo Regional..... | 125 |
| 1.2 | El Concepto del Turismo de José López Portillo: La Influencia de la Crisis..... | 131 |
| 2.0 | Obras Efectuadas en este Período: Multiplicación de Acciones..... | 136 |
| 2.1 | Los Macroproyectos Turísticos: Producto de la Política Internacional..... | 136 |
| 2.2 | Infraestructura: Una Necesidad para el Desarrollo..... | 138 |
| 2.2.1 | Infraestructura Terrestre: Reactivación de su Construcción. | 138 |
| 2.2.2 | Infraestructura de Transporte Aéreo: Expansión Continuada... y Sujeto de Presión Política..... | 139 |
| 3.0 | El Marco Jurídico e Institucional..... | 143 |
| 3.1 | Los Fideicomisos: Instrumentos Jurídicos Catalizadores.... | 143 |
| 3.2 | Leyes de Enero: Leyes Federales de Turismo..... | 144 |
| 3.3 | La Secretaría de Turismo: Hacia Una Política Integral y -- Coordinada..... | 146 |
| 3.3.1 | Acciones de la Secretaría: Las Bases de la Planificación.. | 148 |

| | | Pág. |
|---------|---|------|
| 3.3.1.2 | El Plan Nacional de Desarrollo Turístico, 1980: Cambio - en la Orientación Básica de la Planta y en la Concepción de la Comercialización..... | 149 |
| 4.0 | Otras Acciones Gubernamentales en el Período..... | 152 |
| 4.1 | Promoción de México en el Exterior..... | 152 |
| 4.2 | Capacitación: Una Expansión Explosiva..... | 152 |
| 5.0 | La Hotelería de México en el Período: Una Expansión Esta- talmente Promovida..... | 153 |
| 6.0 | El Crecimiento del Turismo Nacional: Un Factor de la Reo- rientación Política en Turismo..... | 156 |
| 6.1 | Organizaciones Creadas: El Fomento de la Demanda Interna. | 162 |
| | Conclusiones..... | 165 |
| | Notas Bibliográficas..... | 182 |
| | Apéndice Estadístico..... | 229 |
| | Bibliografía..... | 252 |

i. Introducción.

El turismo es un fenómeno que ha cobrado creciente importancia en la economía y en la política internacional. Aunque de ninguna manera es un fenómeno nuevo, la importancia que se le ha concedido, sobre todo a partir de la segunda guerra mundial, se origina de la evolución de las condiciones socioeconómicas y técnicas de los países —básicamente desarrollados— que ha permitido una expansión considerable en el número de personas con posibilidades económicas y de tiempo para viajar, influyendo y afectando paralelamente la vida económica y social de los lugares y las comunidades que visita.

Es precisamente el volumen de las personas que viajan y los efectos que conllevan lo que ha permitido transformar al turismo y los viajes en un instrumento más de la política y de la economía (a favor o en contra) y que en la actualidad es tan corrientemente utilizado.

En el desarrollo del turismo moderno han existido particularidades que le han caracterizado en sus lineamientos generales. Para el desarrollo de este trabajo se propuso la observación de la evolución histórica de la estructura de turismo a nivel internacional que ha permitido y consolidado el desarrollo del turismo al punto en el que lo conocemos hoy día. La relación de esa estructura parte, a su vez, de la observación y descripción esquematizada de tres elementos básicos que le hacen posible: las condiciones generales de la economía y la política internacional que ha influido en la posibilidad de realizar los viajes en un momento determinado coadyuvando o frenando su realización efectiva; la mentalidad de la época que ha sido producto de las condiciones socioeconómicas particulares de los diferentes países cuyas poblaciones han estado en posibilidad de realizar los viajes y, finalmente, la evolución de los agentes que le hacen posible desde un punto de vista funcional y que, en el transcurso de la historia, han respondido a las condiciones socioeconómicas y políticas retroalimentando, positiva y negativamente, las posibilidades de los viajes.

Dentro de este gran marco que es la actividad turística internacional,

se ha pretendido analizar la evolución histórica que ha tenido la política turística de México; las diferentes concepciones que han prevalecido y que han dado origen a decisiones y acciones que permiten comprender más cabalmente, las causas del estado actual de la actividad turística en México.

El trabajo se compone de cuatro partes, con dos capítulos por parte - a excepción de la primera parte, capítulo I, donde se presenta esquemáticamente los antecedentes generales de los viajes y el turismo en México y en el mundo-. En ellos se describen, alternativamente, el estado y la evolución de la situación turística internacional y la política turística de México con las acciones más importantes ejecutadas durante el período que afectaron directa o indirectamente el desarrollo de la actividad, y dentro de la concepción gubernamental que - dió marco a esas acciones.

De esta manera, los capítulos II, IV y VI describen el nacimiento, la evolución y los factores que hicieron posible el desarrollo del turismo y la estructura internacional que actualmente le hace operar. En los capítulos III, V y VII se describe la política turística de México intentando dar un panorama general y esquemático de las condiciones del país, relacionándola con la situación internacional que fueron tan importantes, a nuestro juicio, para las diferentes concepciones que se tuvieron y que dieron origen a esfuerzos específicos en el campo.

Los criterios para determinar los diferentes períodos en que se divide el trabajo fueron dados por los acontecimientos más importantes que -- afectaron el desarrollo de la actividad turística y que modificaban, a nuestro juicio, el proceso general que mostraba el período inmediatamente anterior. De esta manera para el nivel internacional se propusieron tres períodos:

- o El primero que refiere las condiciones que permitieron el nacimiento del turismo moderno y de la estructura turística internacional. Abarca de 1945, al finalizar la guerra, a 1958 en que la introducción del jet modifica las condiciones reales y potenciales en las que se realizaban los viajes.

Las particularidades generales desde el punto de vista económico, social y político son descritas, como en todos los capítulos posteriores, como el marco dentro del cual se posibilitaron esas condiciones y en tanto la actividad turística ha sido un producto -- de ellas;

- o El segundo período (1959-1973) es la época de desarrollo del turismo internacional propiamente masivo. Este fue posibilitado -- por los avances técnicos y las condiciones socioeconómicas y donde se introducen elementos que caen en la esfera de la política -- internacional (cooperación y paz internacional a través del turismo) y que serían el resultado de las peculiares condiciones derivadas de la guerra fría, principal antecedente de esa promoción. -- El fin de ese período lo constituiría la crisis de la economía internacional, que frenaría el desarrollo del turismo reduciendo -- sustancialmente las tendencias de crecimiento que se habían observado hasta ese momento;
- o El tercer período abarcaría a partir de ese año y se describen -- las modificaciones de la estructura internacional en sus criterios de operación y la consolidación de su posición dentro del negocio turístico internacional, que amplía las posibilidades de influencia y control de la demanda de turismo. En este período se observaría el decrecimiento de las corrientes de turismo internacional y la modificación de las condiciones operativas de la actividad, cuyos resultados se observan en los países que han sido -- tradicionalmente receptores.

Por lo que se refiere a México también se propusieron tres períodos -- coincidentes en ocasiones con la situación internacional y en tanto en ella tiene sus orígenes:

- o El primero que abarca de 1945 a 1958 por los sucesos que afectan favorablemente el mercado de turismo mundial y que repercuten en México observando las acciones verificadas en el país para la promoción de esa actividad;
- o El segundo que abarcaría de 1959 a 1969, cuyo inicio también co-

rresponde a la situación que priva en la escena internacional - tanto en el campo de los avances técnicos del transporte como en la política internacional que promueve al turismo como vehículo de comprensión y paz. El fin de ese período lo constituiría el inicio de la planificación de los macroproyectos turísticos que modifica el papel del Estado en la promoción del turismo - haciendo eco de la promoción internacional del turismo que tiene como premisa básica la cooperación económica internacional;

- o El tercer período abarcaría de 1969 a la fecha, y se caracterizaría por el desarrollo y puesta en marcha de los macroproyectos turísticos coincidiendo con la crisis económica internacional - (y la coyuntura de política exterior de México) para que se entre en una crisis cuyos resultados inmediatos parecen haber sido la reorientación de la planta turística del país hacia el -- mercado nacional.

Solo me resta mencionar que el presente trabajo no pretende ser de ninguna manera totalizador aunque si intente dar un contexto que permita evaluar el fenómeno turístico en una dimensión histórica. Como siempre en estos casos, espero que pueda auxiliar a aquellos que, con más visión y elementos, contribuyan al estudio y análisis del turismo que posibilite, a su vez, una mayor comprensión de este fenómeno.

PRIMERA PARTE

PRIMERA PARTE

CAPITULO I. ANTECEDENTES DE LOS VIAJES INTERNACIONALES Y EL TURISMO.

1.0 Bosquejo del Desarrollo de los Viajes Internacionales Hasta el Primer Tercio del Siglo XX.

El turismo esta vinculado, desde siempre, a las condiciones sociales, económicas y tecnológicas que privan en las sociedades de los diferentes países o regiones donde se generan los desplazamientos de viajeros. En la historia y desarrollo de los viajes y el turismo, estas condiciones, y sobre todo las del transporte, han jugado un papel fundamental.

Los viajes en la antigüedad 1/ eran una actividad reservada para unos cuantos. Los motivos por los que se viajaba eran diversos encontrándose entre ellos los religiosos, los políticos, los bélicos y los culturales, siendo casi siempre de tipo aristocrático. Aunque los viajes por motivos de descanso ya eran practicados en la antigüedad por los griegos y los romanos (viajes a los baños termales), estos eran muy limitados y se requería de recursos para realizarlos. El transporte era lento, los caminos inseguros y no existía hospedaje sino con amistades o familiares.

La Edad Media se caracterizó por sus desplazamientos religiosos hacia Tierra Santa y más bien con propósitos de conquista. En esta época se sientan las bases de la hotelería. Las peregrinaciones hacen que los monasterios construyan anexos que sirvan como albergues y hospicios y ya en 1907 se implanta en Europa el libro de registro.

En el siglo XVI hay gran movilidad de viajes aunque estos son motivados por la búsqueda de poder y riqueza. Se vuelve a poner de moda el termalismo en este siglo, que había caído en desuso en la Edad Media, donde gran parte de la vida giraba en torno a la religión.

En el siglo XVII el viaje es más para los peregrinos y la clase ociosa sigue perfeccionando la diversión.

El siglo XVIII es el siglo del "Gran Tour" aristocrático, en donde se busca la aventura. Los viajes están aún delimitados por la inseguridad que es inherente a ellos. La burguesía para este siglo es independiente, rica y tiene al viaje como parte de una formación que le proporcionará cultura y status, a la manera de los personajes de la más rancia aristocracia.

Es en la segunda mitad del siglo XIX donde se sientan las bases de lo que será el turismo contemporáneo, con los importantes avances que se logran en la tecnología. En efecto, la utilización del vapor en los barcos y la locomotora, y la industrialización de Inglaterra, -- permiten empezar a experimentar cada vez un mayor número, los desplazamientos de los viajeros por Europa. El viaje de recreo y cultura empezará a dejar de ser, con estos avances, un fenómeno exclusivo de las elites más encumbradas y su desarrollo se acrecentará en proporción directa a los cambios tecnológicos y sociales que de los nuevos avances se desprenden.

Es también a mediados de este siglo, en 1841, cuando se inventa el viaje organizado. El inglés Thomas Cook, antiguo impresor, organiza el primer viaje de este tipo de Leicester a Loughborough. Los seguidores no se hacen esperar a partir de su ejemplo y el alemán Stanger, funda la primera agencia de viajes en Alemania organizando en 1873 el primer viaje a Palestina y en 1878 el primer viaje alrededor del mundo 2/. Cook la organizaría en el año de 1871, habiéndolo establecido en 1866 un sistema de cupones que eran aceptados en diversos establecimientos de otros tantos países en el mundo 3/. Thomas Cook fue con ello un representante de su tiempo y de su país al hacer del viaje un producto "fabricado" en serie. En esta época, florecen la Riviera, la Costa de Plata y la Costa Azul en Europa, siendo aún una actividad destinada a las clases de los estratos más altos.

La difusión de los viajes ponía en expectativa a gran cantidad de personas —sobre todo de la nueva burguesía— que también deseaban recorrer el mundo. Las exposiciones mundiales de la segunda mitad del siglo XIX contribuyen a fomentar el viaje. La exposición de Londres de 1861 tuvo 6 millones de visitantes; la de París de 1889, con la Torre Eiffel como símbolo, tuvo 33 millones y la de 1900 contó ya con 50 millones de personas 4/. Hasta esta época, el turismo es básicamente europeo y principalmente británico. Desde 1918 la población de los Estados Unidos se incorporaría importantemente a las corrientes de turistas por Europa, debido, principalmente, a las condiciones socioeconómicas que se experimentan en ese país.

En el primer tercio del siglo XX se experimentarían más cambios tecnológicos que repercutirían favorablemente para el desarrollo de esta actividad. Estos se ubicaron fundamentalmente en el campo de los transportes, en el de la creciente industrialización de algunos países y en el mejoramiento general del nivel de vida de los países involucrados en estos avances que permitió a su población cierto tiempo libre para practicar diversas actividades entre las que se encontró el turismo.

1.1 Desarrollo de los Transportes en el Primer Tercio del Siglo XX.

Hasta el primer cuarto del siglo XX, el ferrocarril era el medio de transporte por excelencia sobre todo para los desplazamientos terrestres que implicaban el recorrido de grandes distancias. Después de la invención del automóvil y la creación de la línea de ensamblaje por Ford —que logra reducir el costo del automóvil de 950 dólares en 1914 a 290 dólares en 1924 con el modelo T 5/-, se pone el auto al alcance de todos y con ello la posibilidad de los desplazamientos independientes y cada vez a mayores distancias. Este nuevo invento hizo que surgieran otro tipo de necesidades, sobre todo de infraestructura, que permitiera hacer frente a los avances que significaron un gran cambio de mentalidad y que afectaron irreversiblemente la sociedad del mundo contemporáneo.

La crisis económica de fines de la década de los 20's y principios de los 30's, ofreció una coyuntura inmejorable al gobierno para emplear gran cantidad de mano de obra desocupada en la creación de carreteras necesarias para el desarrollo del automóvil y que, a la larga, permitió un acelerado desarrollo posterior. Así por ejemplo, el Nacional-socialismo Alemán trata de disminuir la cantidad de desempleados con el programa de pleno empleo que constituye la creación de autopistas y que forma parte vertebral en el programa de ese partido para la solución de los problemas sociopolíticos de ese país, en tanto permiten incentivar el consumo y con ello la producción 6/. Aunque en Estados Unidos ya habían aparecido en 1918 los primeros semáforos, señales de tránsito y carreteras de doble carril, la coyuntura les permite crear importantes obras de infraestructura. Así, no únicamente empiezan a surgir y proliferar las carreteras sino que empieza a desarrollarse, sobre todo en los Estados Unidos, el Motor Inn, que satisficará las necesidades de habitación de los nuevos viajeros por automóvil.

Por su parte, los viajes transcontinentales en estos primeros tres decenios del siglo XX se realizaban únicamente por barco. Desde 1840 se había inaugurado los viajes por vía marítima de la Cunard Line por el Atlántico y con esto se abría todo un mundo de curiosidad para ambos continentes 7/. Sin embargo, el invento del avión a principios de siglo y el trascendental vuelo de Lindbergh —conjuntamente con el gran potencial que el avión tenía desde el punto de vista de la estrategia bélica 8/ —hicieron que el transporte aéreo se convirtiera en el medio de transporte más importante para largas distancias, y que su desarrollo se vinculara rápidamente a una gran cantidad de avances tecnológicos y científicos del mundo moderno. El mundo no volvería a ser más el gran mundo. Se convertiría, con el tiempo, en un pequeño mundo que podría estar al alcance, en un momento dado, de una gran cantidad de personas. El avión, su capacidad y su velocidad, lo reducirían a ese punto.

1.2 El Desarrollo del Tiempo Libre.

Los avances en los medios de transporte y la mecanización de la industria aunados a los avances en las condiciones económicas y sociales de los trabajadores, emprendieron el proceso que llevaría a lo que hoy se conoce en los países industrializados, como la era del ocio. La lucha de Paul Lafargue 9/ en relación a los derechos del trabajador y a la necesidad de ocio y de tiempo libre para recuperar sus fuerzas en la labor productiva, se estaba convirtiendo en realidad para antes de la primera mitad del siglo XX.

En efecto, el ocio aristocrático y elitista como propiciador de las artes y los viajes, se encontraba en la posibilidad de incrementar el número de personas que trabajaban en la cada vez más industrializada sociedad del momento. La revolución industrial en Inglaterra a mediados del siglo XIX y su posterior desarrollo, habían sentado las bases de la nueva era.

No sin antes haber entablado una larga y penosa lucha durante el siglo XIX, los trabajadores en Europa logran, para el tercer decenio del siglo XX, que la jornada de trabajo disminuya y que se tengan vacaciones pagadas. En la década de los 30's el ocio, considerado hasta entonces como un privilegio de los dirigentes, es reconocido y animado por las leyes que benefician a los trabajadores; el ocio entrará en el Derecho y en las Instituciones llegándose incluso a organizar seminarios y reuniones internacionales para enseñar y aprender a utilizar el tiempo libre ganado por los trabajadores. Así, en junio de 1936 se llega en Francia a la jornada de 40 horas (lograda en Estados Unidos en 1918) y que, aunque se suspende en 1938 por la inminencia de la guerra, se vuelve a poner en vigor en 1948. 10/.

Al reducirse el mundo y tener una mayor cantidad de tiempo libre y recursos para disfrutarlo, el movimiento de viajeros empezó a tener mayor importancia y con él, los efectos se dejaron sentir con mayor claridad. Así, sobre todo en Europa, el movimiento de viajeros empieza a ser estudiado de forma sistemática por suizos, franceses, alemanes e italianos, dándole significado económico y social a estos desplazamientos 11/ desde el primer cuarto del siglo XX.

La importancia de su desarrollo será utilizada por diferentes gobiernos en diferentes contextos, como instrumento económico, político y social, que será el signo que prevalecerá hasta nuestros días.

1.3 El Turismo como Instrumento Político, Ideológico y Económico.

El turismo, como fenómeno de masas que acarrea y se deriva de situaciones socioeconómicas, se le encuentra rápidamente utilidad dentro del contexto de la política de control y presión político-ideológica, relacionado a su vez con la política del poder. Knebel distingue ya en el tercer decenio de este siglo XX, dos tipos de organizaciones de viajes: "...los organizadores nombrados por una institución relacionada con el movimiento turístico para que sirva a sus intereses económicos e ideológicos, y los organizadores privados que no ocultan tras su negocio otro tipo de intenciones/ que no sean los de utilidad/" 12/. Entre los primeros, se distingue básicamente los de transporte. La misma idea es la que desarrolla Octavio Moreno Toscano en la historia del desarrollo del transporte aéreo de los Estados Unidos 13/.

Aunque otros ejemplos se describirán en el transcurso de este trabajo, el caso más ilustrativo de este manejo, anterior a la Segunda Guerra Mundial, lo proporciona Alemania cuando toma el poder el Nacionalsocialismo. En 1933, Goebels ocupa la dirección de los asuntos turísticos (cuyas organizaciones privadas e incluso de tipo social ya se habían creado) y crea la organización Kraft Durch Freude (KdF), que serviría como organización turística y como instrumento de la ideología nacionalsocialista. Esta organización era a su vez, el prototipo de la organización del tiempo libre fascista "Dovolavoro", de la Italia de Mussolini que, al fundarse la alemana, llevaba ya ocho años de existencia 14/.

La KdF servía como instrumento de propaganda para modificar la conciencia del individuo y también como instrumento para producir un cambio real en la situación industrial, política y social de Alemania. Así,

de la misma manera en que la política de pleno empleo se dirigió a la construcción de autopistas, la KdF sirvió y fue utilizada, como instrumento importante en la solución de los problemas que aquejaban a la Alemania de la época 15/. En 1935, tomaron parte en los viajes organizados por la KdF más de 5 millones de alemanes y el número de veraneantes se incrementó posteriormente. A pesar de que las condiciones de los primeros años hubiesen desaparecido, la organización siguió -- cumpliendo con su verdadera función: llevar adelante la difusión de la ideología nacionalsocialista. La hipótesis de trabajo de la KdF era "... conservar la paz social mediante la supresión y la armonización de las estructuras, conflictos y contrastes sociales en una comunidad nacionalsocialista" 16/. No en balde se le encargaba el turismo a Goebels que era el artífice de todos los asuntos relacionados -- con la propaganda y la comunicación colectiva del Tercer Reich.

También fue Hitler uno de los primeros en utilizar el turismo como forma de presión político-económica contra otro país, cuya práctica es un hecho frecuente en nuestros días.

La dependencia de la economía austriaca en relación a los ingresos -- por concepto de viajes que hacían los alemanes a ese país, fue utilizado por Hitler un poco antes del Anschluss de 1938, intentando debilitar la economía de aquél país. Con este fin, se tomaron medidas que consistieron en la imposición de un impuesto prohibitivo para -- los alemanes que deseaban dirigirse a Austria --el pago de mil marcos--, llegando a conocerse tal medida como "La Barrera de los Mil Marcos" 17/.

La segunda guerra mundial detendría en gran parte la creciente importancia de los movimientos de viajeros; sin embargo, de ella saldrían las nuevas formas del turismo y con una fuerza que perdura hasta nuestros días. El desarrollo del transporte aéreo y otros importantes -- avances tecnológicos derivados de la conflagración mundial, así como la combinación de técnicas psicológicas, y los métodos de coacción en el turismo, configurarían, según Knebel, el turismo internacional del siglo XX, a pesar de todos los beneficios económicos que parece acarrear al país que lo promueve. En el círculo del desarrollo, el turismo contemporáneo llega a parecer una consecuencia que debe algo al desarrollo del transporte, la industria y el comercio. Al primero se le debe la movilidad indispensable; al segundo la motivación de la --

evasión, el mayor tiempo libre y las mejores condiciones generales - en los niveles de vida conquistados por los trabajadores; al comercio, finalmente, sus técnicas de aprovechamiento 18/.

2.0 Desarrollo del Transporte, la Infraestructura y los Viajes en México. Primeros Antecedentes.

2.1 Epoca Prehispánica y Colonial.

El desarrollo del turismo y de los viajes en general, esta vinculado a las condiciones sociales, económicas y de innovaciones experimentadas sobre todo en el campo del transporte. Con éste, se tuvo que experimentar un desarrollo paralelo en la infraestructura necesaria para hacer frente a aquél. Esta vinculación, lógica desde todos los puntos de vista, ha sido el factor determinante en el desarrollo del turismo moderno.

Después del viaje de Colón, hombre representativo de su época en Europa, la conquista de Tenochtitlán por los españoles y la creación de la Nueva España, introdujo cambios en la sociedad prehispánica que perdurarían hasta nuestros días y que nos determinarían en el devenir histórico.

En el campo de los viajes, las mismas generalidades que se tenían en Europa resultaban válidas para la Nueva España en relación a quién realizaba los viajes. Había, sin embargo, concepciones fundamentales que le diferenciaban de aquella. Por una parte, el mundo precolombino desconocía el caballo y el uso de la rueda (elementos indispensables en el desarrollo del transporte en Europa, y que fueron los promotores básicos de los viajes); por el otro, el mundo indígena, en el desarrollo de sus caminos, tenía una idea de las comunicaciones cuyo criterio esencial era comercial y religioso. Así, las rutas de algunos de los grandes centros ceremoniales del mundo prehispánico cayeron en desuso en la época hispánica en tanto la mentalidad española

era radicalmente diferente en su concepción económica. Esto origina cambios importantes en la geografía económica en tanto su filosofía era la de extraer los grandes recursos minerales, plata y oro, para enviarlos a España. Las administraciones Virreinales no intentan - construir una nación (como lo fueron otros casos de conquistas, como el de los Estados Unidos). Su intención es la de apoyar el desarrollo económico y el poderío de su país, situado al otro lado del Atlántico. En este contexto, los caminos y las obras de infraestructura, estaban relacionados, básicamente, con la posibilidad de comunicar - algún puerto o centro productor de plata y oro así como otros centros de actividad comercial o de poder político 19/. Así, los mesones y alojamientos para los viajeros se establecían a lo largo de los caminos importantes, dando cobijo a los peregrinos, mercaderes, etc. - Al igual que en Europa, los nobles, por su condición, se alojaban - con amigos o familiares porque el mesón era destinado a la clase menos favorecida económicamente.

Armando Herrerías señala que en 1525 se solicitó el primer permiso para establecer un mesón en la recién conquistada México-Tenochtitlán. Sin embargo, aclara que este tipo de establecimientos ya existían en diversas poblaciones de la Nueva España, como en la Villa Rica y en el camino de Medellín hacia Veracruz 20/.

En realidad, no se puede hablar en estricto sentido de turismo tal - como se le define actualmente: los viajes estaban relacionados con - la filosofía económica del momento. Los caminos, como en Europa, -- eran recorridos por largas caravanas que llevaban mercancías a otros lugares y eran escoltados por motivos de seguridad. Este fué, en -- términos generales, el panorama que siguieron los viajes en el transcurso del Virreinato.

2.2 Del México Independiente al México Post-Revolucionario.

Después de la Independencia y casi durante todo el siglo XIX, se encuentra en México a un país naciente pero muy extenso, políticamente desarticulado, centralizado en una elitista población criolla con mentalidad hispánica, aunque luchando para que los beneficios de la pro

ducción no fueran exclusivamente para los españoles ibéricos. México es un país con grandes carencias de comunicación, entre muchas otras, y fundamental rural. Además, tiene una economía precaria heredada del saqueo que habían hecho los españoles durante el Virreinato. Es un siglo caracterizado por luchas intestinas y guerras intervencionistas que llevan al gobierno del país a preocuparse más por mantener su integridad territorial y política, que por sentar las bases de una economía sana. Los Estados Unidos por su parte, crecen y se expanden - comercial e industrialmente, con aspiraciones territoriales que son coronadas por el éxito.

Dentro de este contexto, los viajes son muy limitados y la infraestructura de comunicación muy precaria tanto en caminos como en medios que permitan transitarlos.

La descripción de un señor Hardy, viajero de la época, es ilustrativa a este respecto. Escribía, para el primer tercio del siglo XIX:- "Las carreteras en muchas regiones de México, y especialmente en las provincias del interior, son simples caminos transitados por caballos y mulas, pero nunca por un coche o una diligencia. Se necesita un - gran conocimiento para viajar, y observaciones constantes y discernimiento agudo para distinguir los senderos de una carretera, los caminos que llevan a un rancho o a un campo... y hasta los senderos abiertos por los conejos, por que (sic) todos ellos se parecen como las - dos hojas de unas tijeras." 21/. Aunque exagerara en su relato, durante los primeros años de vida independiente, las constantes lluvias y la inestabilidad, trajeron consigo un decaimiento del comercio y - se descuidaron los caminos. No surgieron nuevos y los existentes se dejaron deteriorar 22/.

La falta de recursos y visión propicia que, desde su inicio, el desarrollo de los medios de transporte se vincule con intereses particulares y ajenos al interés en el desarrollo del país en algunos casos.- Así, aunque los caminos eran malos y de difícil tránsito aún para -- las diligencias, dos empresarios norteamericanos de Nueva Inglaterra,

inician el servicio de diligencias en 1830. Utilizan coches de fabricación norteamericana del tipo Concord, cuya construcción era muy resistente en ejes, ruedas y cajas, con el objeto de que pudieran soportar los pésimos caminos. La ruta que se establece es la de México-Veracruz, pasando por Jalapa. En 1833, Manuel Escandón, en sociedad con el Vasco Anselmo Zurutuza adquieren el negocio, aunque continúan trabajando los operadores que son extranjeros (un Irlandés el administrador y norteamericanos los cocheros, y empleados -- El administrador duraría hasta 1843) 23/.

Este medio de transporte es aún muy lento e incómodo. En 1852, el viaje de Puebla a México requería de 12 horas; de allí a Veracruz poco más de 2 días. Para 1880 aún existían diligencias que daban servicio público e irían desapareciendo a medida en que se construían líneas de ferrocarril 24/.

Los cambios que se suscitaban en la sociedad del siglo XIX en América del Norte y en Europa, afectaron a México con retraso, quedándose a la zaga de las grandes innovaciones y de la infraestructura necesaria para su uso.

Las diligencias dan paso al ferrocarril en el deseo de los gobernantes por modernizar al país dotándole de una infraestructura de comunicaciones. El gobierno no cuenta con recursos económicos y recurre a las concesiones (varias otorgadas entre 1935 y 1950) que, por otra parte, no son ejecutadas con oportunidad. Los problemas para el desarrollo de los transportes los describió un escritor, Alejandro Arango y Escandón en 1857, con motivo de la inauguración del servicio del ferrocarril entre la capital y la Villa (propiedad de la familia Escandón 25/): Expresaba que los problemas lo representaban "... la orografía, la dispersión de la población y la falta de paz interna"26/. Bajo este enfoque empresarial la situación de México, expresada por Arango y Escandón, representaba un problema difícil de afrontar en cuanto parecía muy insegura la recuperación de las cuantiosas inversiones requeridas para comunicar los poblados de cierto desarrollo, por su lejanía geográfica y porque las otras eran poblaciones de menor importancia económica, básicamente rurales y de escasa capaci-

dad de pago. A este factor se le añadirían los restantes. La imposibilidad de salvar estos obstáculos, definió la naturaleza de los medios de comunicación; sentó las bases del atraso ---que sería muy claro posteriormente--- y propició el control de la inversión extranjera en el sector.

Con todo, el interés gubernamental por el desarrollo de este tipo de transporte se hacía patente. En 1856 se formaría la Junta Directiva de Caminos de Fierro, encargada del fomento ferroviario y que estaba presidida por Gregorio Mier y Terán 27/. Manuel Payno, ex-Ministro de Hacienda, declaraba, en 1857, para la inauguración del anteriormente citado servicio, la importancia del ferrocarril en las naciones "civilizadas" y sus favorables efectos en la economía, la agricultura y la paz de los pueblos 28/. A estas alturas, esta es una gran preocupación de los gobiernos mexicanos. Luis González, escritor de la época, comentaba: 'Movidos por una fé ciega redentora y lucrativa, de las modernas vías de comunicación, principalmente del ferrocarril, los gobiernos de Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada dedicaron lo mejor de sus esfuerzos a construirlas con el concurso de las compañías inglesas y norteamericanas' 29/. Ante la falta de recursos del gobierno; la turbulenta situación política del país, y la ausencia de empresarios nacionales audaces, esta situación se antoja lógica, aunque sus posteriores consecuencias ya se hacían ver. Con la entonces reciente intervención armada francesa, poco después de la norteamericana, la participación de la inversión extranjera en el transporte originaba que se escribiera, en un periódico de Mazatlán (El Pacífico) en 1880, 30/ que el porvenir de México se contemplaba a través del humo de las locomotoras norteamericanas y los hornos de fusión, vaticinando con agudeza: 'Hoy... la invasión es pacífica, y promete los felices resultados de que el norteamericano tienda su red de oro sobre la República entera. Empresas ferroviarias, compras de minas y de propiedades rústicas son los medios que se emplean para causar la desaparición de la independencia de México'.

Aunque para antes de 1833 se ha estudiado la posibilidad de establecer el ferrocarril en México (en ese año aparece en Nueva York un libro de autor anónimo cuyo título era Observaciones Generales sobre el Establecimiento de Caminos de Fierro en los Estados Unidos Mexica-

nos. 31/) y se han otorgado diversas concesiones, no es sino hasta el año de 1850 cuando se inaugura el primer tramo de ferrocarril de Veracruz-El Molino, de 136 kilómetros de longitud y que sería el primer servicio ferroviario del país 32/. Diecinueve años más tarde, el 16 de septiembre de 1869, es inaugurado el servicio de ferrocarril entre México y Puebla. En 1873, cuatro años más tarde, se inauguraría el tramo México-Veracruz 33/.

Para 1867, casi todos los países europeos y los Estados Unidos disponían de una vasta red de vías férreas. México en cambio, no tenía prácticamente nada, era un país comunicado aún por diligencias en sus rutas de polvo 34/. En el año de 1884, el país contaba con un total de 5,846 kilómetros de vías férreas 35/.

Por su parte, el desarrollo del transporte y su vinculación con los servicios alternos, como el alojamiento y alimentación, ya habían aparecido desde finales del siglo XVIII. En efecto, desde 1793 el Virrey Revillagigedo había concesionado a Don Manuel Antonio Valdez el establecimiento de una casa de alquiler de coches 36/. Para 1805 ya corrían diligencias entre México y Puebla disponiendo el Virrey el establecimiento de las Casas de las Diligencias 37/ que sería indispensable para su buen funcionamiento y muy a la costumbre europea de instalar alojamiento a lo largo de las postas y las misiones religiosas.

Cuando Escandón vende en 1843 el negocio a su socio Zurutuza, este último -- a pesar de lo turbulento de la época -- empieza a crear, con las postas y los paraderos, lugares de descanso y fondas 38/. El mismo adquiere en 1850 la casa del marqués del Jaral (después Palacio de Iturbide) adaptándola para hotel y Casa de Diligencias 39/. El transporte y la hotelería se empezaban a vincular como consecuencia lógica de su funcionamiento. Los hoteles con ciertas comodidades ya habían aparecido para la mitad del siglo XIX y según Don Lucas de Palacio, el primer historiador de la hotelería en México, esta es la época de los grandes hoteles como el Regis, del Bazar, de la Gran Sociedad, etc. 40/ Para el año de 1874, había alrededor de 50 mesones en el territorio nacional 41/.

Aunque siendo la diligencia primero y los ferrocarriles después, los me di os de transporte más importantes para el desarrollo económico del país y de los viajes, no eran estos los únicos medios de transporte utiliza dos. La burguesía nacional, en sus viajes a Europa, y durante el siglo XIX, utilizaba el barco para sus desplazamientos, y desde finales del - siglo XVII se daban casos aislados, pero muy comentados, de vuelos en globo 42/ --que no eran en realidad un medio de transporte, sino más - bien una práctica de élite y de aventura muy acorde con la época- - .

Las combinaciones de transporte también eran una práctica fomentada, - por una parte, por las "hazañas" de los viajeros que podían relatar sus experiencias; y por la otra---otra vez, a la manera de Europa--, por - las guías de viaje. De esta manera, en 1852 aparecía, en la Guía de - Forasteros y Repertorio de Conocimientos Utiles, escrita por Juan Nepo muceno Almonte, la sugerencia de ir desde Nueva Orleáns hasta San Fran cisco siguiendo un itinerario que consistía en tomar un barco de Nueva Orleans a Veracruz. De allí, en diligencia, a San Blas desde donde se tomaría otro barco que partía hacia San Francisco. El viaje duraba 17 días en total, a diferencia del viaje por Panamá o Nicaragua que requere ría de 36 días y que era más incómodo, más caro y más peligroso 43/.

Al iniciarse el siglo XX México es un país lleno de agudos contrastes en todos los órdenes: la centralización del poder y las contradicciones socioeconómicas de su población habían sentado las bases del movimiento armado que se avecinaba; el estado de su economía y su producción así - como el retraso en la infraestructura de caminos y de medios de transpor te sentaban las bases del retraso económico indefinido, encaminando al - país hacia su dependencia del exterior.

Las grandes innovaciones que se daban en América del Norte y en Europa relacionadas con el transporte, llegaban con retraso a México. El invento del motor de combustión interna en Francia (1884) por Forest, permite a Daimler, un alemán, la aplicación de éste al automóvil en -- 1887 sentando las bases del desarrollo automotriz. Al mismo tiempo -- que se celebraban los exitosos vuelos de los hermanos Wright, en 1903, llegan a México los primeros automóviles 44/. Para este momento, en -- que se ha enfatizado el impulso a la infraestructura ferroviaria, existe un total de 15,135 kilómetros de vías (1902) 45/.

El automóvil trae como consecuencia la necesidad de otro tipo de infraestructura, acorde con las nuevas innovaciones. Así, se da el caso de que, sin haberse avanzado mucho en el tendido de vías ferreas en México, se inicien los esfuerzos por alcanzar las nuevas condiciones -- requeridas, y que eran impuestas ya por los automóviles para el primer decenio del siglo XX obligando a la construcción de la infraestructura de carreteras. El inicio de la revolución retrasa considerablemente el proceso de creación de la infraestructura pero significa, al mismo tiempo, un -- cambio profundo de la sociedad mexicana. Hasta este momento, el país -- se caracteriza por tener una economía eminentemente agrícola y minera, donde hay una gran cantidad de inversión extranjera y los capitales nacionales salen y son gastados en el exterior. En México no había sino un campo muy explotado, un comercio de productos manufacturados que dependía de la importación, con una influencia europea muy importante, -- con grandes deficiencias en sus comunicaciones y con grandes contradicciones sociales. En este contexto, los viajes y el turismo son muy elitistas, y tienen las características de las sociedades europeas del siglo XIX.

Las luchas obreras de la segunda mitad del siglo XIX en Europa y los Estados Unidos, tenían características diferentes a las luchas que se tenían en México por parte de los trabajadores de las minas y el campo. En aquellos se buscaba el tiempo libre y la evasión; en los nuestros se buscaban condiciones mínimas de subsistencia. Para la mayoría, los viajes de los nacionales dentro del país eran a campos como el Valle Nacional descrito por John Kenneth Turner en su libro México Bárbaro. Para algunos cuantos terratenientes, la visión y el mundo era mucho más amplio: Europa, Norteamérica, etc.

Durante todo el período revolucionario, el automóvil se encuentra y se utiliza básicamente en las ciudades de México y no existe una red de carreteras apropiadas 46/. El país también se prepara para hacer uso del avión como medio de transporte rápido y cuyo interés es derivado básicamente de su utilidad en los objetivos bélicos.

En el primer decenio del siglo XX se habían efectuado los primeros vuelos realizados por pilotos mexicanos y se probaban diseños y motores hechos en el país. Es la época de Alberto Braniff y del Ing. Alfredo Robles Domínguez. Aunque la revolución impide en México el impulso y desarrollo del avión, se observa en él, como lo hacían otros países 47/, su potencial para la estrategia bélica. Por ello, en 1912 le es encargado a Guillermo Villasana 48/ la manufactura de 5 aparatos para el ejército mexicano. En ese mismo año el gobierno de México envía a cinco mexicanos a estudiar aviación a Garden City, Nueva Jersey 49/. Otro militar, Victoriano Huerta, tiene la misma idea para hacerse de fuerza: en 1913 envía a 30 cadetes de su confianza a Francia, con el propósito de que aprendan a volar; al mismo tiempo, ordena 20 aparatos a la fábri

ca de aviones donde aquellos recibirían entrenamiento 50/.

El destino del avión sería definido por este potencial de guerra, y su utilidad durante ella la llevaría a innovaciones constantes por el impulso permanente de los gobiernos de los diferentes países industrializados, interesados en su expansión. Con el impulso al desarrollo del avión se sentarían las bases del medio de transporte del turismo internacional moderno.

El movimiento revolucionario frena el desarrollo del auto así como - - la infraestructura apropiada para su impulso. En un país sumergido en una lucha interna --como México en el segundo decenio del siglo-- éste es un problema secundario; se requiere terminar la guerra y las pugnas internas para que se puedan tomar medidas tendientes a impulsar su economía y su desarrollo.

Al fin de la revolución, el gobierno de México se encuentra en posibilidades de iniciar la reconstrucción del país y darle sentido a la economía a través de la implementación de políticas económicas tendientes a ello. La construcción de la necesaria infraestructura formaría parte - de esa política. No obstante los deseos, el trecho por recorrer es -- largo. México es un país devastado, básicamente agrícola y muy incomunicado en casi dos millones de kilómetros cuadrados. De esta manera, - México se encuentra sin suficientes vías férreas, sin suficientes caminos que le permitan el desarrollo del autotransporte y el comercio y con el hecho de que, el nuevo invento, el aeroplano, se desarrolla aceleradamente y con ello aumentan las necesidades para crear la infraestructura necesaria para hacer frente a su posible recepción.

Como se requiere de los tres tipos de infraestructura se avoca a ello - dándole, aparentemente, mayor impulso al desarrollo de los caminos, tal vez porque con ello, se intentaba apoyar el desarrollo de la industria automotriz -vinculada básicamente con los caminos apropiados-, que tantos beneficios le había acarreado a países como los Estados Unidos en el renglón de empleos y de otros beneficios económicos.

Entre 1920 y 1930 se abren las carreteras Laredo-México; México-Acapulco; Puebla-Oaxaca; México-Morelia-Guadalajara con sus ramales a Uruapan; Puebla-Tehuacán, Fortín de las Flores, Córdoba y Veracruz entre otras. Según Eugenio Mac Donald, en este período parecen observarse las primeras obras de infraestructura vial hacia destinos turísticos nacionales como es el caso de Tehuacán, Puebla, dándose impulso paralelo a la hotelería de la ruta 51/.

En 1925, México contaba con sólo 19,000 kilómetros de vías férreas y -- con una operación en crisis; además, tenía instalados 28,000 kilómetros de brechas no aptas para la circulación de autos de los que existían en México aproximadamente 50 mil 52/. En ese mismo año se instala en México una planta armadora de la Ford Motor Co.; posteriormente se instalan la Chrysler Co. y la General Motors 53/. con la Ford Motor Co., llega una empresa norteamericana, la Byrne Brothers Contruction Corp., de Chicago, contratada por el gobierno mexicano para que construya carreteras. Se terminan las de México-Cuernavaca; México-Pachuca y México-Puebla, ésta última totalmente pavimentada y que permite la instalación del primer servicio regular de pasajeros entre ambas ciudades 54/. La construcción de carreteras por parte de la empresa norteamericana dura hasta 1928 en que todos los caminos son trazados, ejecutados y conservados, por ingenie

ros y constructoras nacionales 55/.

Por otra parte, el desarrollo de la aviación en el primer tercio de es te siglo es sumamente rápido. Desde el vuelo de los hermanos Wright, se han ampliado mucho las innovaciones derivadas de la investigación - aeronáutica que es impulsada por la primera guerra. Después de esta, se produce una carrera internacional por el dominio de la tecnología - aérea y el avión es perfeccionado continuamente.

México no cuenta, nuevamente, con los recursos y la técnica necesaria para su desarrollo de manera independiente y competitiva y, a pesar de los esfuerzos de Villasana a principios de la segunda década (que es - también época de pilotos como Francisco Sarabia, Emilio Carranza y Samuel Rojas entre otros) vuelve a quedarse a la zaga repitiendo su vinculación a la inversión extranjera en el desarrollo de este medio de - transporte.

De esta manera, en julio de 1921 se otorga la primera concesión aérea a la Compañía Mexicana de Transportación Aérea, S.A., que establece un servicio regular de pasajeros en la ruta México-Tampico. Mario Bulnes y - dos norteamericanos (William L. Mallory y George L. Rihil) obtienen, en ese mismo año, la segunda concesión para la misma ruta, formando la Compañía Mexicana de Aviación. La misma empresa construye la primera aeropista civil de la República 56/.

En 1927, el vuelo de Nueva York a París sin escalas de Lindbergh, permite visualizar más claramente la importancia de este medio de transporte y su potencial futuro. En el razonamiento estratégico, tiene potencial

no sólo desde el punto de vista bélico sino, también, desde el punto de vista comercial. De hecho, puede y debe —para poder encubrir las intenciones de expansión en la estrategia militar de los países— experimentar un gran desarrollo. Así, los pilotos de las líneas aéreas son de la misma nacionalidad de la empresa que tiene la concesión —en el caso de México básicamente norteamericanos aunque se daba el caso de alemanes en sudamérica— porque esto le permite al país de que es originaria, entrenar y capacitar personal civil que, en un momento dado, pueden servir como pilotos de combate 57/. Se llega a tal punto en esta situación que, en 1935, el gobierno de México tiene que legislar para que las empresas empleen pilotos de nacionalidad mexicana en el transporte aéreo.

Como resultado de esa disposición, se suspende la ruta México-Tijuana--Los Angeles 58/. Por estas fechas, y a consecuencia de la mencionada legislación, Mexicana de Aviación empieza a utilizar personal mexicano: pilotos egresados de la Escuela Militar de Aviación 59/.

Para el año de 1928 se fortalece importantemente la aviación comercial habiéndose entregado 13 concesiones de rutas aéreas que ligaban diversas ciudades y donde se encontraban: México-Matamoros con su ramal Tampico-Tuxpan; Matamoros-Mazatlán; Tejería-Mérida y otras ciudades como Tapachula, Tijuana y Mariscal. Por su parte, Compañía Mexicana de Aviación inaugura nuevas rutas que unen ciudades como Veracruz, Minatitlán, Villahermosa, Campeche y Mérida. Para fines de 1929 funcionaban, entre otras, las siguientes empresas: Interamericana de Transportes Aéreos; - Cía. de Transportes Pickwick Latino Americana; Compañía Mexicana de Aviación y Corporación Aeronáutica de Transportes 60/. En estos años (1928), Juan Guillermo Villasana funda la primera escuela de Aviación Civil 61/.

Por lo que se refiere a la hotelería se despliega cierta actividad después del período revolucionario. En 1922 crea Don Lucas de Palacio -- (que era en ese momento administrador del Hotel Imperial), la Asociación de Propietarios y Administradores de Hoteles y Moteles 62/. Los hoteles más importantes del México postrevolucionario son, en la Ciudad de México: el Geneve, El Mancera, El Regis y el Ritz y otros de relevancia se encuentran en Monterrey, Veracruz, Cuernavaca, Tampico, Oaxaca, Mérida, Guanajuato, Guadalajara y Morelia 63/. En 1928 se funda la -- Asociación Mexicana de Restaurantes 64/. Según Eugenio Mac Donald, en el lapso comprendido entre 1920 y 1930, se observa el nacimiento de la nueva industria turística en el que la hotelería ocupa un lugar de primer orden 65/.

2.3 Etapa Embrionaria del Turismo Moderno en México: 1929-1945.

El turismo extranjero en México hasta fines de la década de los 20's, era reducido. Las condiciones económicas de los Estados Unidos, aunque existían, no estaban maduras para el desarrollo de esta actividad y se entraba, a fines de la década, al estado recesivo de la economía internacional. Por su parte, la situación política de México, hasta 1929, era de paz pero de inestabilidad política. La infraestructura de acceso era aún reducida y los transportes insuficientes. Aunque la crisis económica mundial afectó el movimiento de viajeros, la década de los treinta, posterior a la crisis, restituiría la movilidad y ampliaría las posibilidades de viajar, sentando las bases del turismo internacional moderno que se expande y consolida hasta después de la segunda guerra mundial.

En México, el creciente número de viajeros se empieza a observar con interés. El Lic. Emilio Portes Gil, Presidente de la República, declara al Congreso de la Unión el 1º de septiembre de 1929, que se ha creado la Comisión Mixta Pro Turismo, (la primera organización oficial propiamente turística del país), debido a "la intensa corriente de turismo que en estos últimos años nos ha visitado" 66/. En este año de 1929, visita México el primer grupo organizado de turistas. Son un grupo de ferro

carrileros que realizan una convención 67/. Aunque la infraestructura de México es deficiente, el número de visitantes en 1929/1930 llega a 102,820 personas (de las cuales 64,491 son nacionales y 33,329 extranjeros) 68/.

En 1930, la red caminera de México era de 1,426 kilómetros de los cuales 256 tenían revestimiento y 541 eran pavimentados 69/. En este tiempo se terminan los caminos de México-Córdoba; México-Pachuca; México-Toluca; México-Acapulco; un tramo de la carretera Monterrey-Laredo y otros de Mérida a Progreso y de Mérida a Chichen-Itzá 70/. El número de autobuses foráneos era de 6,299 en 1929 y se habían transportado, entre 1921 (en que se había entregado la primera concesión) y 1930, 49,000 pasajeros por avión 71/. La red de carreteras se expande y la importancia -- que tiene el automóvil para los desplazamientos origina la primera asociación de su tipo: en 1931 se crea la Asociación Mexicana Automovilística 73/. La expropiación petrolera también tiene incidencia en el desarrollo de la infraestructura y el turismo, porque contribuye a facilitar el desarrollo de la red caminera y su tecnología. Así, durante el régimen del General Cárdenas se proyectan cada vez más carreteras que permiten comunicar al país. En este tiempo, el viajero ya no busca únicamente los centros económicos del país, sino que empieza a buscar los centros de tipo turístico. Esta motivación influye en la planeación caminera -- que se manifiesta cuando la SCOP construye la carretera entre la Ciudad de México y Guadalajara y que, teniendo la función de unir, además, las poblaciones de Toluca y Morelia, tiene un trazo complicado y difícil con el objeto de atravesar el paisaje de Mil Cumbres y el Balneario de San José Purúa 74/.

A fines de la década el turismo es básicamente carretero. Esto es propiciado por los esfuerzos del gobierno de Lázaro Cárdenas para crear la -- infraestructura necesaria para el desarrollo del país y que, con la expropiación, son de vital importancia.

La expropiación es un hecho político-económico que afecta intereses definidos y que reaccionan paralelamente. De esta manera, se desata en los Estados Unidos una campaña de desacreditación contra México que se refleja también en el turismo y que tiene como contrapartida la creación del Club de Viajes Pemex, que habría de trabajar para promover el turismo automovi-

lístico de aquel país, el más importante para México. La promoción tenía por objeto que el turista pudiera tener contacto directo con la realidad de México y no sólo se tuvieran noticias de hechos que se consideraban —por los afectados, las compañías expropiadas y sus gobiernos— como violatorios 75/. De esta manera, el turismo que llegaba a México bajó de 139,000 en 1939 a 133,200 en 1940 76/, a pesar de los esfuerzos del Club de Viajes Pemex. Este es el primer caso en que la afluencia del turismo extranjero tiene origen y efecto en el contexto político - económico de México. La coyuntura que ofrecieron los sucesos europeos preparatorios de la segunda guerra, hizo que, posteriormente, disminuyeran las presiones y se recuperara la actividad —entre otras cosas por la imposibilidad de viajar a otros lugares turísticos en el mundo. -- Viajar hacia México era fácil y seguro para la población de los Estados Unidos.

Aunque la mayor parte de la promoción y los esfuerzos para crear la infraestructura necesaria para el desarrollo estaban orientados a mejorar los caminos, se había iniciado, al principio de la década, el apoyo para la construcción de obras de infraestructura aeroportuaria (como la Ley de Subsidios de Aviación de 1933, 77/).

El desarrollo que mostraba este medio de transporte exigía de estas medidas y, por otra parte, se verificaba en México la expansión de las líneas aéreas que tenían las concesiones en el país, y que inauguraban y ampliaban sus rutas adquiriendo aeroplanos progresivamente.

En 1928, la Pan American Airways había enviado a Charles Lindbergh a un viaje de buena voluntad a Sudamérica y en 1929, el famoso piloto llega a México a inaugurar el servicio de pasajeros de Brownsville a la Ciudad de México (Mexicana de Aviación adquiere el avión en el que llega). - También en ese año se inaugura el servicio Express Aéreo Mexicano hacia la ciudad de Los Angeles 78/. Las rutas se diversifican y amplían importantemente en la década, sobre todo por el mencionado potencial bélico del aparato y la necesidad de expansión estratégica en la que Pan Am y - otras líneas aéreas de los Estados Unidos, se encuentran comprometidas. - De esta manera, Pan Am y la Compañía Mexicana de Aviación inauguran en 1931 la ruta México-Habana 79/, y en 1937 adquieren las acciones de Aerovías Centrales fundiéndolas con las de Mexicana de Aviación, abriendo en ese año, nuevas rutas: México-Los Angeles; México-Mérida-Chetumal y Méxi

co-Monterrey-Laredo 80/. Por otra parte, en 1934 se funda, con capital privado, Aeronaves de México 81/ que entre 1942 y 1944 absorbe a las siguientes empresas y sus rutas: Transportes Aéreos del Pacífico, Taxis - Aéreos Nacionales, Aeronaves de Michoacán, Líneas Aéreas Mexicanas y - Aerovías Reforma 82/. Para 1945, Pan American tenía el 45% de las acciones de la compañía Mexicana de Aviación y de Aeronaves de México el 40% 83/.

Si bien el desarrollo de los caminos y de la aviación es constante, no sucede lo mismo con la infraestructura que permita recibir a los visitantes; la hotelería manifiesta graves deficiencias sobre todo para albergar eventos de magnitud. Así por ejemplo, en 1935, fue necesario reunir el mayor número posible de carros dormitorios, creando una "Ciudad Pullman", que permitiera albergar a parte de los 8,000 congresistas del Club Rotary International que se habían dado cita en México 84/. Tal vez a consecuencia de este acontecimiento, el gobierno federal crea en ese año Crédito Hotelero 85/ que serviría de apoyo a los inversionistas en ese renglón.

La creciente importancia que va teniendo el turismo hace que se realicen - contínuas referencias de éste durante los informes presidenciales de la época y ya se habla de los ingresos derivados de las erogaciones que hacen los turistas 86/. La actividad gubernamental en este sentido, se manifiesta en la pródiga legislación de este decenio que se refiere al movimiento de viajeros 87/. En 1939 se crea el Consejo Nacional de Turismo y la Asociación Mexicana de Turismo 88/.

Al iniciarse la guerra, se le ofrece a México un campo propicio para recibir a los viajeros de los Estados Unidos -y a pesar de la expropiación y de la referida campaña contra México-. El gobierno mexicano es consciente de esto y fomenta abierta y esforzadamente el desarrollo del turismo por considerarlo una fuente de ingresos económicos. Avila Camacho declaraba, en 1941, recién iniciado su período presidencial: "El turismo ha sido considerado como una fuente de ingresos económicos y como medio para el desarrollo del espíritu de cooperación interamericana. El tipo de cambio internacional y las condiciones anormales de Europa, han sido factores para atraer hacia México una corriente de turismo cada vez más importante" 89/.

En este tiempo se pone énfasis en la publicidad para atraer turismo - abriéndose en ese año cuatro delegaciones en el extranjero: Nueva York, San Antonio, Los Angeles y Tucson 90/. También durante el régimen de Avila Camacho se ponen en práctica otras medidas promotoras. Así, se lleva a cabo la campaña llamada "peso contra peso" por medio de la cual el gobierno federal aporta un peso por cada peso obtenido por la iniciativa privada, destinándolo a la publicidad turística 91/.

Sin embargo, la publicidad no bastaba para atraer al turismo y se era conciente de ello. Avila Camacho declaraba en su Informe Presidencial de 1941 ante el Congreso, que tenía la convicción de que la prosperidad económica, social y cultural del país, consistía en crear los medios de comunicación que incorporáran a la vida nacional a todos los núcleos de población permitiendo enlazarse con las rutas de tránsito del comercio internacional y del turismo 92/. En 1940, la red de carreteras era de 9,929 Kms., de los cuales había 3,505 de revestimiento y 4,781 pavimentados. Los principales caminos terminados hasta su pavimentación fueron: México-Laredo, México-Veracruz (vía Jalapa y vía Tehuacán); México-Guadalajara; Puebla-Oaxaca; México-Salttillo y el tramo de Ciudad Juárez-Chihuahua. Otros tramos cortos fueron Tijuana-Ensenada; Guadalajara-Tepic y México-Zacatecas 93/. Circulaban en ese momento 100 mil autos; 40 mil camiones y 10 mil autobuses. Además, el gobierno mexicano compra, en 1940, el ferrocarril Kansas City-México y Oriente 94/.

En 1943 son declarados aeropuertos internacionales los de México, D.F.; Mérida, Tapachula, Nuevo Laredo, Tampico y Hermosillo 95/ que facilitaba el arribo de los viajeros del norte hacia nuestro país.

En el renglón hotelero, se contaba con 636 establecimientos de hospedaje y 3,500 habitaciones 96/. El número de viajeros que tuvo para esos años fueron de 139,000 en 1939; 133,200 en 1940; 173,100 en 1941; 97,800 en 1942; 133,600 en 1943 y 126,200 en 1944 97/. El comportamiento errático de las cifras la causó, naturalmente, el estado de guerra en la escena internacional.

Con el ambiente interno favorable, se crean en México la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles (cuyo antecedente sería la constituida en 1922 por Lucas de Palacio) y la Asociación de Agencias de Viajes; la primera en 1942 y la segunda en julio de 1945. Un año antes se había fundado la Unión de Choferes e Intérpretes para servir al turismo internacional 98/.

Por otra parte, en América Latina se empieza a participar en congresos y reuniones internacionales (de la misma manera que en Norteamérica y Europa se habían dado, a mediados de la década de los 30's, las primeras reuniones sobre el ocio) relacionadas con turismo. Sin embargo, a diferencia de sus símiles mencionados, en éstas se buscaban fórmulas que permitieran incrementar a los respectivos países el flujo de los viajeros de los países más desarrollados. El turismo interno de los países sudamericanos es muy reducido a consecuencia de las condiciones socioeconómicas y la concentrada distribución del ingreso. De esta manera, México participa en 1939 en el I Congreso Interamericano de Turismo verificado en San Francisco, E.U.A. Dos años más tarde sería Sede del II Congreso Interamericano (en ese mismo año, se funda en México la Asociación Interamericana de Hoteles). En 1944 participa en la creación de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) verificada en Chicago y que regularía en lo futuro todos los aspectos relacionados con la reglamentación del servicio y el espacio aéreo internacional 99/.

Como se puede observar de lo descrito anteriormente, de 1929 a 1945 se sientan las bases internas que permitirán captar una creciente corriente de viajeros internacionales.

La posición de México en el mundo como país de atractivos turísticos es indiscutible en un primer momento; sin embargo, poco a poco iría apareciendo una mayor oferta internacional derivada del creciente desarrollo del turismo y del impacto económico que de él se derivaba.

El fin de la guerra es el parto del turismo moderno. Este ha sido gestado durante largo tiempo a través de las innovaciones tecnológicas, el mejoramiento de la economía de los países en creciente industrialización y, paralelamente, el mejoramiento de las condiciones de los trabajadores

que ganan poco a poco más tiempo libre.

Dadas las condiciones económicas de los Estados Unidos después de la segunda guerra y el consecuente bienestar de su población, el fenómeno turístico adquiere una importancia creciente, siendo en estos primeros momentos, el país emisor número uno en el mundo. Paralelamente a su desarrollo, se empiezan a dar los acontecimientos que conformarán la estructura turística internacional moderna y que, en realidad, se había delineado a través del tiempo por razones funcionales e históricas. La asociación del transporte, hoteles y agencias de viaje jugarán, en un período relativamente corto de tiempo, un papel definitivo en el desarrollo del turismo internacional y en el de los destinos turísticos que se visitarían.

SEGUNDA PARTE

SEGUNDA PARTE

CAPITULO II.

DESARROLLO DEL TURISMO INTERNACIONAL MODERNO:

ETAPA DE NACIMIENTO: 1945-1958.

Al fin de la segunda guerra mundial se presenta un panorama económico y político totalmente diferente al que se tenía antes de 1939. Los países aliados han ganado la guerra pero Europa ha sido el escenario y se encuentra devastada. Los Estados Unidos se encuentran con una economía boyante y se disponen a implementar mecanismos de ayuda que permitan la reconstrucción de Europa —y la expansión de su actividad comercial—.

Al mismo tiempo, en la lucha por detener la ideología de la Unión Soviética se dará origen a la llamada "guerra fría" que duraría hasta la década de los 60's. El turismo por su parte, no es espectador inocente en este contexto. De hecho, es también un personaje que juega un papel como factor político en las relaciones internacionales y dentro del contexto mundial de la política del poder.

1.0 El Crecimiento de los Viajes y la Política Internacional.

El desarrollo del turismo moderno tiene lugar entre la población de los Estados Unidos básicamente. Estos disfrutaban de los beneficios económicos derivados de la anterior situación de guerra y son los más aptos económica y socialmente, para hacer turismo. De esta manera, los excombatientes viajaban a Europa con nostálgicos deseos de visitar los antiguos campos de batalla y saludar nuevamente a los amigos allí asentados. Estos, sumados a los hombres de negocios que veían en Europa un campo fértil para todo tipo de comercio, hace que la corriente de viajeros se incremente importantemente entre estas dos áreas geográficas, dispersándose paralelamente a otros países como México y Cuba, cercanos y atractivos para aquellos (no existe en este momento una oferta turística internacional tan amplia como se tendría posteriormente).

El turismo originado en Europa es prácticamente inexistente y aunque posteriormente vuelva a jugar un papel relevante, el turismo norteamericano es el predominante en este tiempo.

Los Estados Unidos ven rápidamente el potencial que tiene el turismo - como instrumento de ayuda económica y como instrumento ideológico de política internacional en su enfrentamiento con la Unión Soviética. De esta manera, y de acuerdo con el Plan Marshall, se fomentaba el turismo norteamericano hacia Europa haciendo énfasis en que estos viajes, y la derrama de dólares consecuente, reduciría el volumen de los préstamos a los países de Europa y que eran indispensables para esa región - en su rehabilitación económica 1/.

En realidad, el considerar al turismo y los viajes como parte de ayuda económica ya se había puesto en práctica, cuando menos en la declaración de intenciones, después de la primera guerra mundial. En efecto, al terminar ésta en 1918, el Plan Poincaré de Recuperación Económica - incluía al turismo como parte integrante de esa ayuda 2/. Sin embargo, es hasta después de la segunda guerra mundial cuando se maneja hábilmente al turismo y la infraestructura necesaria para su desarrollo, para convertirlo en un instrumento de presión y/o ayuda real, desde el punto de vista económico e ideológico, con la interrelación de países emisores y receptores de turismo. El creciente y rápido número de personas que hacen del turismo y los viajes su actividad vacacional, favorecen estas condiciones. El turismo sirve, así, a los intereses de los Estados Unidos en dos frentes: como arma ideológica que intenta detener al comunismo; - y como instrumento de auxilio -y penetración- económico, originado por el Plan Marshall. Los instrumentos de que se valen para hacer efectiva esta política lo constituirían la aviación y el desarrollo de su tecnología, y los hoteles, vinculados funcionalmente a los desplazamientos de viajeros.

2.0 Resultados de la Política de Poder: El Nacimiento de la Estructura Turística Internacional.

2.1 La Política Internacional y El Desarrollo de la Aviación Comercial.

Al finalizar la guerra, el desarrollo de la tecnología aeronáutica estaba vinculada a la política de poder en tanto el avión había demostrado -

su importancia desde el punto de vista militar. Para consolidar la posición de dominio de los países aliados, pero principalmente de los Estados Unidos, se puso énfasis en el desarrollo del avión al que se le asignó un valor estratégico de primer orden. Esto trajo, a su vez, -- consecuencias importantes en relación al medio de transporte que se utilizaría para el desplazamiento en los viajes, sobre todo en el que se involucran largas distancias. El turismo no requiere únicamente de -- alojamiento para instalarse sino, muy importantemente, de medios para transportarse, segura y rápidamente y, aunque la guerra había finalizado, la aviación militar requería expandirse a las esferas civiles para continuar manteniendo el desarrollo tecnológico que retroalimentara -- aquél. Nada mejor que la aviación comercial para este propósito que, -- además, era requerido para una comunicación permanente, intensa, de muchas relaciones interpersonales en un mundo en el que otro tipo de guerra tenía lugar: la guerra fría.

Cuando se inició la guerra en 1939, existían 10 aerolíneas operando rutas intercontinentales, siete de las cuales eran europeas (Aeroflot, Air France, Air Littoria, Deutches Lufthansa, Imperial, KLM y Sabena; dos de Estados Unidos, Panagra y PAA y una Australiana, Qantas). Para 1952, el número de aerolíneas se eleva a 37 de las cuales 17 eran Europeas, 8 de Norteamérica, seis de Latinoamérica y seis más del resto del mundo 3 /. Los avances tecnológicos ampliaban tanto las rutas cubiertas como la seguridad en la aeronavegación y con ello, las posibilidades de un mayor tráfico de personas. El índice de crecimiento en el tráfico mundial de pasajeros/millas fue de 1935 a 1945 de 900% -- (en 1929: 96.3 millones; en 1935 de 623.8 millones y en 1945 de 5,617.3 millones de pasajeros/milla transportados 4 /).

En los inicios de la aviación el volumen de tráfico más importante se dió en Europa. Después de 1935, la región de América del Norte domina el tráfico mundial de pasajeros/milla transportados: del 45.9% en 1929 (contra 50.8% en Europa) pasó a representar el 59% en 1935 y el 70.1% en 1945, (ver anexos 19 y 20) mientras que, en este último año, se tendría el 17.8% en Europa. Y no era un asunto azaroso el que muestran -- las cifras; de hecho, las acciones implementadas para lograr la expansión de las rutas y lograr un mayor factor de carga de pasajeros se -- inscribía dentro de un contexto más amplio: la política de poder, vin-

culada importantemente al desarrollo de la aviación, desde el inicio - estaba también jugando su papel.

La expansión de la Pan American y de las líneas aéreas se consolida en la postguerra a medida en que transcurre el tiempo. Como contraparte, Alemania, como país derrotado, (y donde Goering también había utilizado la aviación comercial como pretexto para el desarrollo de la aviación militar y por cuya razón se había enfrentado en Sudamérica la Pan Am y Condor 5 /), inicia el desarrollo de la aviación comercial al exterior hasta 1955, cuando, por su posición geopolítica en el contexto de la guerra fría, es incorporada al tráfico mundial de pasajeros. En efecto, aunque la participación de los Estados Unidos en el tráfico -- aéreo mundial es mayoritaria hasta 1970, (ver anexo 18) disminuye su participación de 1950 a 1960 por la incorporación de Alemania y el incremento en la captación del mercado aéreo de parte de las aerolíneas de los países aliados. Así, de una participación de 82.1% en 1950, - los Estados Unidos tendrían el 55.5% en 1960. Alemania, por su parte, de 2.0% en 1955 -que es cuando inicia nuevamente su participación- tendría 3.3% en 1960 y 6.6% en 1970. 6 /.

El comportamiento del tráfico mundial aéreo se vería nuevamente afectado por los avances de la tecnología aeronáutica: la llegada de los jets, en octubre de 1958, haría posible un notable avance en cuanto a la capacidad de pasajeros y la velocidad y alcance del transporte, facilitando y promoviendo los viajes de manera espectacular dando con ello la pauta para la masificación del turismo en la década de los 60's.

En términos prácticos, la situación era la siguiente: en 1950, la capacidad de una aeronave comercial tipo -por ejemplo los populares Constellation-, era de 70 pasajeros teniendo una velocidad de crucero de 270 millas por hora. Para fines de 1959 la situación cambia totalmente. El 4 de octubre de 1958, la B.O.A.C., pone en servicio el primer jet, De Havilland Comet, de fabricación inglesa, que tiene capacidad para 72 pasajeros; un alcance de 3,250 millas y una velocidad de crucero de 505 millas por hora. Los Estados Unidos no se quedan atrás (y se mantendrían a la cabeza de la tecnología aeronáutica hasta la actualidad a pesar de que en los 60's el advenimiento del Concord y el Airbus en los 70's intentarían reducir su primacía mundial). El 26 de octubre de ese mismo

año, la Pan American pone en servicio el primer jet de fabricación norteamericana, el Boeing 707-120 con una capacidad de 132 pasajeros en promedio, un alcance de 3,250 millas y una velocidad de crucero de 570 millas por hora. Un año después, el 26 de agosto de 1959, Pan Am pondría en servicio un avión de mayor capacidad y alcance, el Boeing 707-320 para 144 pasajeros y un alcance de 5,000 millas; la Compañía Douglas, por su parte, también norteamericana, pondría en servicio el 18 de septiembre de 1959, los jets DC-8-30 de United Airlines y de Delta Airlines, con una capacidad de 142 personas, una velocidad de 535 millas por hora y un alcance de 5,000 millas 7/. Con la nueva situación, las compañías norteamericanas de fabricación de aeronaves adelantaban a las inglesas y, con la mayor capacidad de transporte de pasajeros y el mayor alcance de vuelo, abrían las puertas al turismo masivo. Paralelamente, consolidaba su desarrollo en el terreno aeronáutico que repercutía de manera favorable en su posición dentro de la avanzada tecnológica y de liderazgo mundial.

Había nacido la era del Jet y con ella, la del turismo masivo, auspiciado por el desarrollo de la tecnología aeronáutica y la importancia estratégica del avión. Con palabras de Octavio Moreno se puede afirmar que "Los hombres que hicieron posible el desarrollo del turismo a gran escala, a través de las líneas aéreas, ocultaron tras los argumentos de comprensión humana los fines reales de política que los impulsaba" 8 /.

La introducción de estos jets hizo que tanto Pan Am como B.O.A.C., aumentaran fuertemente su participación en el mercado aéreo, donde prácticamente no existía competencia para estas aeronaves. Para el verano de 1960, no menos de once compañías más estaban empezando a operar el servicio del jet, básicamente entre Europa y Norteamérica —en la ruta Atlántica— 9 /. La importancia del avión y lo estratégico de la actividad obligó a subvencionar, desde su inicio y directa o indirectamente, a la gran mayoría de las líneas aéreas en el mundo 10/.

2.2 La Estructura va Cobrando Forma:

El Desarrollo de la Hotelería Internacional.

La penetración de la aviación sentó las bases de una política de dominación en el contexto de la política de poder en el que, por otra parte, no era el único instrumento utilizado. Los Estados Unidos, gigante de la

escena internacional del mundo occidental en la post-guerra, intenta edificar una imagen del país que fuera deseable imitar (el american way of life) y tanto la aviación, como los hoteles y el turismo, tuvieron gran importancia para la consecución de este propósito 11/.

El turismo como fenómeno económico y como instrumento de la política de poder, nacen paralelamente a la expansión y creciente importancia que van adquiriendo las corrientes de viajeros —facilitada por el desarrollo del transporte aéreo y su tecnología—. La hotelería, que se relaciona funcionalmente con aquellos, también se encuentra dentro de este marco en tanto que es requisito indispensable para que sea posible. De esta manera, los elementos que hacen posible el turismo se empiezan a considerar dentro del marco de ayuda exterior (y de contención ideológica en la guerra fría) sobre todo para los países con deficiencias en sus instalaciones y con progresivas dificultades para incorporarse a un comercio internacional de creciente competencia y menores posibilidades para obtener las divisas necesarias para el desarrollo.

De esta manera, La Corporación de Hoteles Intercontinental nace en la Casa Blanca, en 1944, en un día en que Roosevelt pidió a Juan Trippe (importante consejero de ese presidente y director general de Pan Am —que, conjuntamente con Rickenbaker —que había fundado la Eastern Airlines— y otros militares y funcionarios gubernamentales, habían sido los artífices de la expansión aérea norteamericana a pesar del escaso apoyo que tuvieron, en un primer momento, de parte del gobierno de los Estados Unidos) que "ayudara a aliviar la gradual escasez de dólares en Latinoamérica edificando mejores hoteles para inducir a los viajeros norteamericanos a visitar esos países" 12/.

La cadena creció a lo largo de las rutas de Pan Am y su interrelación e importancia llegaron a representar incrementos importantes en la corriente de turismo hacia algunos países (como por ejemplo, el Estambul Hilton que aumentó en un 69% el flujo de turismo a ese país y el Karachi Intercontinental que lo aumentó en Pakistán en un 100% 13/).

Según Conrad Hilton, la expansión económica enfatiza el desarrollo del turismo, y la interacción de personas, significa la posibilidad de que exista una mayor comprensión y paz 14/. Por su parte la Coca Cola y los Hilton fue-

ron emblemas para los países "libres" en el transcurso de la - - guerra fría. Y los directores de esta última cadena nunca ocultaron su dinámica inscrita dentro del terreno de los negocios, pero también - dentro de la política anticomunista 15/, en tanto eran los mejores representantes de la "american way of life".

El desafío al comunismo a través de la instalación de prototipos de empresas, constituyó una de las más importantes manifestaciones de la guerra fría en la década de los 50's y ya entrados los 60's. Por ello Hilton insistió, cuando Europa estaba en reconstrucción, en la construcción de un hotel en Roma (con el apoyo de los cristianos y la oposición de los comunistas); inauguró el Castellano Hilton en Madrid en 1953 y en 1955 - abriría, en Estambul, el Estambul Hilton a treinta millas de "la cortina de hierro". A estos le seguiría el Berlín Hilton en el centro neurálgico de la tensión Europea, y otros hoteles en Teherán, Hong Kong y Tokio, a lo largo del "cinturón sanitario anticomunista". Incluso el nunca terminado en Praga, esta aún como "constancia de la guerra fría y de la política de poder" 16/.

La elección de las ciudades no era de ninguna manera azarosa. Respondía a un propósito muy concreto: el mostrar el "american way of life" en contraposición al mundo socialista. Así, Hilton pretendía con la construcción de esos hoteles, "sembrar un pedazo de América en desafío al comunismo" y mostrar "la otra cara de la moneda, los frutos del hombre libre" 17/. Las ideas manifestadas por Conrad Hilton en cuanto al turismo como vehículo de paz y comprensión entre los hombres, serían vigorosamente tomadas por los países occidentales en la década de los 60's, haciendo suya toda una concepción económica que tenía como intención la ayuda externa y que en el transcurso, ocultaba la dinámica del control político-económico de los Estados Unidos.

2.3 El Eslabón Intermedio de la Estructura: Los Organizadores de Viajes.

Las alternativas para utilizar organizaciones de giras turísticas y viajes en grupo existían en Europa desde Thomas Cook; sin embargo, fue durante la primera mitad del siglo en que empezaron a tener importancia creciente por las posibilidades que tenían para ofrecer un mejor precio -nuevamente, por los

adelantos del avión, su mayor capacidad y velocidad -- pudiendo actuar como agentes comercializadores tanto de asientos de avión, - como de cuartos de hoteles.

Para la eficiencia de este servicio, una de las limitaciones básicas de los primeros años de la post-guerra y hasta mediados de los 60's, fue la deficiencia del sistema de reservaciones. Sin embargo, aunque el -- perfeccionamiento de estos sistemas coadyuvó importantemente a su mejora miento, fué el desarrollo del transporte lo que le permitió, como en el caso de Cook cien años antes, la elevada sofisticación que alcanzaría años después, con la creciente utilización de paquetes de viaje y viajes en charter, que son el prototipo de lo que estas organizaciones* han rea- lizado como aportación al desarrollo del turismo moderno.

Estos "paquetes de viaje y viajes en charter", nacen al finalizar la se gunda guerra mundial en Europa: concretamente, en Gran Bretaña, 18/ y - originado por azares de la historia.

Al fin de la guerra, los pilotos con vocación por el aire y los aviones, deciden adquirir aparatos (de los que existía un superávit del tipo mili tar al terminar la contienda) para continuar en el servicio aéreo civil.- El bloqueo de Berlín de 1947-1948, y las consecuentes necesidades para proporcionar un servicio aéreo adicional, hace que el gobierno de la Gran Bretaña disponga de todos los aparatos existentes, estando muchos de -- ellos en manos de aquellos pilotos. En este momento se reconoce la de- seabilidad de mantener una flotilla estratégica de aeronaves de reserva, paralelo al servicio regular, que permita hacer frente a contingencias imprevistas como las ocurridas en el caso de Berlín. De esta manera, - después del bloqueo, son otorgados contratos a las aerolíneas privadas para que sigan funcionando. Sin embargo, en tanto estas aerolíneas re- presentan una fuerte competencia para las aerolíneas regulares --y siendo el mercado aún muy reducido--, se encuentra, como fórmula de solución, - el que las primeras operen como asociadas de la aerolínea estatal, no obstaculizando las operaciones del servicio regular por la importancia de su función estratégica. Aquellas, por su parte, ofrecerían la opera ción de los charter "todo incluido" y paquetes de viaje 19/.

Los equipos de vuelo utilizados en estos paquetes eran considerablemen- te inferiores en alcance y confort a los utilizados por BEA y BOAC, per

mitiéndolo así una ventaja competitiva de las aerolíneas regulares. La reposición del equipo de la BEA en 1953, permite la adquisición de mejores aviones (y un mejor rendimiento económico en la operación del mercado de viajes en paquete) y consecuentemente, mejoran las operaciones del tipo charter. El Tour Operador tiene así mejores condiciones de operación y se inicia la aceptación y el despegue en el crecimiento de esta modalidad de viajes. La competencia que estas operaciones paralelas -- significan para las líneas regulares, obliga a la IATA a introducir controles de precios mínimos en este tipo de viajes. Al llegar el jet a la escena, se vuelven a modificar las condiciones de las líneas aéreas regulares beneficiándose con esto las operaciones del tipo charter. Después de todo, la mayor capacidad y velocidad del avión, aunado a la mayor eficiencia de la comercialización del Tour Operador en el mercado turístico, hace que todas las partes se beneficien. Es así como durante la década de los 60's y los 70's, esta modalidad alcanzaría a participar importantemente en el mercado de viajes, sobre todo por lo que se refiere al eminentemente turístico. Para 1950, el número de llegadas de turistas internacionales en el mundo alcanzaba la cifra de 25.3 millones de personas; para 1960 esa cifra era de 70.2 millones con un crecimiento medio anual del 10.9% 20/.

3.0 Ampliación del Mercado de Turismo: El Ocio en los Países Desarrollados.

Conforme se fueron dando mejores condiciones socioeconómicas en Europa, se fueron incrementando las posibilidades de viajar. Para fines de la década de los 50's una buena parte de los europeos aún no estaban en condiciones de disfrutar el tiempo libre. La reconstrucción física y económica de Europa se encontraba aún en proceso. En Francia, por ejemplo, en una encuesta realizada en 1959 21/ en las 18 ciudades más grandes de ese país, se encontró que la mitad de las personas interrogadas no habían salido de vacaciones (aunque invocaba como motivo principal la insuficiencia de ingresos); con el abaratamiento de los viajes y el creciente tiempo libre se amplió considerablemente el mercado de turismo. En realidad, el turismo inmediatamente posterior a la guerra es inminentemente norteamericano y domina en el escenario internacional: durante todo el decenio de los 50's serán tomados como el prototipo de turistas que se encuentra en muchos lugares del mundo y viviendo más bien a la manera en la que lo acos

tumbran hacer en los Estados Unidos. Parece haberse cumplido con creces el objetivo y función de la Hilton, Pan Am y demás empresas relacionadas con la imagen estereotipada del modo de vida americana.

Los acontecimientos de fines de la década de los 50's sentará las bases del turismo masivo y de la concepción que del turismo tienen la mayor parte de los países que ven en esta corriente de personas y su gasto, - una alternativa para obtener divisas que le resultan difíciles de adquirir dadas las relaciones de intercambio existentes en la estructura de comercio internacional.

CAPITULO III. EL PRIMER PERIODO DEL TURISMO MODERNO EN MEXICO:
1945-1958.

Mientras en el mundo se desarrolla paulatinamente el turismo moderno y su estructura funcional, en México se empiezan a dar manifestaciones gubernamentales relacionadas con el deseo de que este fenómeno sirva ya, explícitamente, como instrumento económico que auxilie al país en su desarrollo industrial.

Como en el caso del turismo internacional, el año de 1945 y el de 1958 marcan el inicio y el fin de una etapa del turismo en México y no es coincidencia, sino resultado del desarrollo que va teniendo el primero en México. Se inicia con las repercusiones que tiene el fin de la guerra en México en relación al movimiento de viajeros y que han sido descritas anteriormente; finaliza también con el impacto que tiene el jet en las tendencias del turismo internacional y las medidas que toma el gobierno de México en relación a este fenómeno y donde, como parte del reconocimiento, se instituye el Departamento de Turismo que tendría la función de regular y promover la actividad en y hacia México. En estos años, la concepción del turismo esta determinada por la concepción gubernamental que del turismo se tiene y que se ha tomado como indicador de los esfuerzos y acciones desarrollados para hacerlo posible, facilitarlo e impulsarlo.

1.0 La Concepción Gubernamental del Turismo:
Instrumento de Ayuda para el Desarrollo.

La filosofía económica que elige México para su desarrollo proporciona al turismo el primer gran argumento para su apoyo. En efecto, al terminar la guerra, la situación de la industria nacional se deteriora a consecuencia de la paulatina disminución de las exportaciones paralelo a la incorporación de las industrias de los Estados Unidos en una economía normalizada y donde aquella tiene un gran potencial de expansión. Así, el beneficio que ha obtenido la industria nacional durante la guerra, que le ha permitido exportar productos que no se producían en los Estados Unidos por la necesidad de producción bélica, se ve significativamente disminuido.

Con todo, el gobierno de México ha decidido desarrollar al país a través de la industrialización y es necesario, por lo tanto, buscar un producto que pueda exportarse y que permita financiar las inversiones que se realicen para aquél propósito y que requieran, para empezar, de grandes volúmenes de importación, en tanto la mayor parte de la tecnología industrial se encuentra en el exterior (etapa llamada de "sustitución de importaciones" y de "desarrollo estabilizador" que va de 1940 a 1970).

Así, se empieza a ver al turismo, por su creciente volumen, como un fenómeno económico que puede permitir la obtención de divisas necesarias para adquirir los bienes de capital necesarios para la industrialización. - El Presidente Avila Camacho, en su último informe de gobierno en septiembre de 1946, declara: "una intensa corriente de visitantes extranjeros, especialmente norteamericanos, alcanzó el nivel más alto que registra el movimiento de turismo" 22/ y con ellos, la creciente cantidad de divisas necesarias para el desarrollo. La cercanía de los Estados Unidos y sus condiciones socioeconómicas, hacen que México desee aprovechar la situación prevaleciente en el campo de los viajes entre la población de aquél país, donde se encuentran la mayor parte de los turistas que viajan por el mundo.

1.1 Miguel Alemán y su Concepción del Turismo en la Economía.

Miguel Alemán es el primero en ver en el turismo una gran oportunidad para financiar la industria de transformación. De esta manera, en el documento conocido como "Carta Turística" o "Declaración Turística" pronuncia, en 1946, durante su campaña presidencial, que "...la disminución progresiva de la importación(sic) de los artículos manufacturados en la misma medida en que podamos producirlos no supone un descenso, sino un aumento de la importación de otros muchos bienes de consumo, de uso durable y de inversión, así como la multitud de materias industriales que nuestros recursos naturales no nos permite producir. Por otra parte, la ampliación y establecimiento iniciales de numerosas industrias, particularmente de sus ramas básicas -eléctrica, química, siderúrgica y mecánica- requerirá de importación a gran escala de costos (sic) equipos, aparatos e instrumentos... Las consideraciones anteriores explican la importancia que concedo a la industria del turismo. En una etapa en que se prevé la necesidad de un aumento de las importaciones y la posibilidad de una disminución

de las exportaciones, es lógico que nuestro interés se dirija hacia una actividad que constituye ya uno de los renglones de ingresos más cuantiosos de nuestra balanza de pagos " 23/. Para 1945, la balanza turística reportaba un superávit de 35.9 millones de dólares; para 1950 era 101.6 millones, casi el triple de lo obtenido en aquel año, 24/ y representó aproximadamente el 98% de financiamiento a la importación de mercancías en el país (ver anexo 4).

En tanto es la declaración de un candidato —y por lo tanto una declaración de intenciones y no necesariamente una política a seguir— esta declaración tiene validez desde el momento en que es el primero en manifestar esta concepción en relación a la manera en la que el turismo puede ser utilizado como instrumento económico en el financiamiento para el desarrollo. Ya presidente en funciones, las acciones concretas son orientadas, como se verá posteriormente, más que a promover y desarrollar el turismo internacional en sí, a construir la infraestructura de acceso que permita sentar las bases del desarrollo industrial del país y del que, en realidad, el turismo se vería beneficiado. Por otra parte, es necesario recordar que el turismo norteamericano es promovido de manera importante hacia Europa; que las condiciones del transporte aún no se encuentran en un estado en el que se operen grandes masas —aunque sea creciente— y finalmente, que existe un criterio político de promoción (anticomunista) en la inversión del turismo y donde México, al estar sin reservas de parte de la región occidental, no es un punto neurálgico que deba necesariamente promoverse como lo podría ser el caso de otros países. Las medidas concebidas por Miguel Alemán para el fomento de esta actividad —y que se encuentran en el documento señalado— son de cuatro tipos: 25/

1. Comunicaciones y Transportes. Se considera:

- a) La construcción de nuevos caminos y el aumento de los servicios de ómnibus recomendando su conexión con los ferrocarriles;
- b) En el servicio aéreo, el establecimiento de nuevas rutas y la multiplicación del número de aparatos así como el mejoramiento de los aeropuertos existentes y la construcción de nuevos;

- c) Utilización de equipo moderno en ferrocarriles conectándolo con las vías de los Estados Unidos;
- d) Reestablecimiento del servicio regular marítimo entre puertos de Estados Unidos, Centroamérica y Sudamérica.

2. Alojamiento. Se considera:

- a) Apoyo a las sugerencias relacionadas con la libre importación de aquellos artículos que, no produciéndose en México, son necesarios para la construcción y financiamiento de hoteles;
- b) Reducción de los impuestos sobre nuevos alojamientos destinados a turistas y establecimiento de un banco de crédito turístico con el objeto de facilitar la edificación, construcción y adaptación de hoteles, posadas y restaurantes - (se decía que los aproximadamente 4,200 hoteles que existían en el país, no bastaban para satisfacer la demanda de alojamiento del momento y era uno de los problemas que parecían inhibir el crecimiento de turismo hacia México).

3. Atractivos Turísticos. Se considera:

- a) la conservación y desarrollo del patrimonio turístico del país velando por la tradición arquitectónica nacional; promoción de fiestas nacionales y costumbres folklóricas, la música y las danzas populares entre otras.

4. Capacitación. Se considera:

- a) El establecimiento de una escuela de capacitación técnica para la formación de personal especializado en la promoción turística y en el manejo de hoteles y restaurantes.

Las acciones que realmente se ejecutan durante este período están relacionadas con la construcción de carreteras y la apertura de rutas aéreas así como la construcción o mejoramiento de aeropuertos en el país; al sector de alojamiento parecen dárseles las facilidades enunciadas y considerando el contexto general de la política económica del país en ese momento; finalmente, se crea la escuela de capacitación hotelera.

Dada la situación del país y del turismo internacional, estas acciones sientan las bases del desarrollo del turismo en México en cuanto facilitarían el acceso de los viajeros al país.

1.2 Adolfo Ruíz Cortines y su Concepción de los Efectos del Turismo.

A pesar de que el turismo internacional tiene ya un crecimiento notorio y constante, la política turística —apenas delineada— cambia en su concepción social —no así en la económica— a la entrada del Presidente Ruíz Cortines. Este, sin dejar de reconocer los beneficios económicos, observa, fundamentalmente, las repercusiones sociales que el desarrollo del turismo ha tenido en otros países y que, en definitiva, no son deseables promover. De esta manera, durante su campaña como candidato a la presidencia en 1951, declara en Mexicali, con intenciones y sitios bastante definidos, lo siguiente: "... si bien me propongo consolidar tan importante fuente de riqueza, es necesario también que la actividad turística respete nuestras costumbres y principios éticos. Debemos moralizar los atractivos turísticos, orientándolos a un disfrute de nuestras bellezas naturales y a diversiones honestas del viajero. Es necesario proscribir el lucro que resulte de la comercialización del vicio, del halago a las bajas pasiones y de la presentación de un México mistificado. México tiene una historia auténtica —como pocos países; es ésta la que debemos mostrar. Tiene también en la actualidad las características de una gran nación moderna en acele-

rado desarrollo" 26/.

Existen dos elementos básicos para la comprensión de esta concepción: por una parte, algunas ciudades fronterizas de México (como Tijuana y Ensenada por ejemplo), se han convertido en centros de vicio fomentado por y para el turismo internacional; por otra parte, en el ámbito latinoamericano, un país del Caribe, Cuba, ha venido aceptando el desarrollo de un turismo vergonzante en el que la ruleta, el juego y la prostitución, llevan al país isleño a convertirse en la imagen oprobiosa de un país turístico y en el que, por extensión, se tiene la creencia generalizada y fatalista —fundamentada por el caso cubano—, de lo que el desarrollo del turismo puede traer como consecuencia 27/.

El efecto de este tipo de visitantes no era nuevo. En la década de los 30's —y por las mismas causas que en Cuba— el General Lázaro Cardenas anotaba, en sus Apuntes de Campaña en 1934: "La revolución, en su primer impulso generoso suprimió los centros de vicio y explotación, pero este impulso moralizador fue perdiéndose hasta culminar con la apertura de grandes centros de juego como los de Agua Caliente, El Tecolote, El Foreign Club y otros en Baja California. Juego de naipes en varios pueblos de la frontera y en muchos del interior del país: El Casino de la Selva en Cuernavaca y el fastuoso Foreign Club en las puertas de la capital (San Bartolo Naucalpan)." Sentenciando: "mientras que existan complacencias para la inmoralidad no podrá haber un gobierno popular" 28/.

De esta manera, durante el mandato del Presidente Ruíz Cortines, el turismo internacional es tratado en otra dimensión a pesar de que, en efecto, no se descuida su aportación en la economía. Como contraparte, tanto Miguel Alemán, pero principalmente Ruíz Cortines, ven en el turismo una forma de lograr una integración nacional afirmando los sentimientos de nacionalidad a través de esta actividad.

1.3 El Turismo como Factor de Integración Nacional.

Tanto Miguel Alemán como Ruíz Cortines ven en el turismo nacional un instrumento de integración y de promoción económica. El primero, declaraba, en su Carta Turística de 1946 "...el turismo nacional será muy útil, al igual que el extranjero, para desarrollar muchas zonas del país, elevar -

los ingresos de sus habitantes, estimular otras actividades económicas y dar vida a regiones improductivas" 29/. Sin embargo, el turismo nacional es aún muy reducido por las condiciones propias del país. México es eminentemente rural y la industria y los adelantos técnicos --in--dispensables para que el turismo se realice de una manera efectiva-- --apenas se tratan de introducir al país de manera importante.

Por su parte, Ruíz Cortines en diversos discursos pronunciados en Aca--pulco, Mérida y otras poblaciones, menciona al turismo nacional como --vehículo que, fomentado por el gobierno y hombres de empresa, contri--buirá a "...que se afiance más el sentimiento de fraternidad nacional"30/ para lo cual se propone" ... sobre todo, cultivar el turismo nacional para la mejor integración de nuestra mexicanidad" 31/, en contraposi--ción al turismo del exterior que ha mostrado los efectos nocivos que --conlleva. La manera en que Ruíz Cortines pretende promover ese turis--mo nacional se encuentra en la comunicación necesaria de las diversas carreteras existentes (por ejemplo, promete ligar la Península de Yuca--tán con la carretera Panamericana y la Transísmica en Veracruz, termi--nando los caminos que llevan al Caribe; a su término --declaraba-- se --crearían condiciones favorables para que el turismo a la Península fue--ra fuente de mayor prosperidad y vehículo de intercambio cultural 32/).

Como se ha mencionado, las condiciones para que el turismo nacional tu--viera relevancia, aún no se habían dado en México; sin embargo, las de--claraciones de ambos ya denotan el interés porque el desplazamiento de viajeros nacionales permita mejorar las condiciones económicas de algu--nas regiones. En las acciones, la mayor parte de este período se carac--teriza por el énfasis que se pone en la creación de infraestructura, --aunque se observan ya acciones encaminadas a apoyar a la actividad turís--tica y sus componentes. Este apoyo se da dentro del contexto normativo de la época en el que la distinción entre iniciativa privada y gobierno parecen ser básicos y definen las relaciones funcionales de la actividad. El turismo por ello, es considerado como prerrogativa básica de aquella.

1.4 ¿A Quién le Compete la Actividad Turística?

En un contexto internacional donde la guerra fría define importantes --relaciones funcionales de operación dentro de la economía nacional --fi

lososfía de economía de libre mercado /empresas privadas versus economía centralmente planificada/ comunismo-- el turismo es considerado básicamente una actividad de las empresas privadas. Así parece considerarla el gobierno de México a través del Ejecutivo. No obstante, apoya el desarrollo de aquellas a través de medidas concretas (FOGATUR nace en 1956 iniciando su operación real un año después). En este tiempo parecen existir diferencias de criterios en cuanto a la eficiencia funcional y al interés que tiene la iniciativa privada en este campo. Por esta razón, Ruíz Cortines declara el 1° de septiembre de 1957: "El desarrollo del turismo requiere una cooperación mayor de las empresas privadas. El gobierno auspicia y estimula estas actividades, que son propias de los particulares" 34/.

2.0 Las Obras Ejecutadas en este Período: Construcción de Infraestructura.

Aunque la mayor parte de las acciones ejecutadas en este período están relacionadas con la infraestructura de acceso necesario para el desarrollo integral del país, --y de las que paralelamente se beneficia el turismo porque facilita los desplazamientos-- hay otras que están enfocadas directamente con la promoción del turismo. Por ejemplo, por lo que se refiere al turismo internacional, se mejora el trámite migratorio --muy controlado en la década de los 30's y 40's-- implantándose la tarjeta para viajes múltiples; también se reintegra, en 1953, el Consejo Nacional de Turismo y se efectúa el Primer Congreso de Turismo Interior, para poder "impulsar el turismo internacional y vigorizar el interior", siendo Ruíz Cortines congruente con sus intenciones fundamentales en relación al turismo.

2.1 Infraestructura de Acceso Terrestre.

La rapidez con la que se han desarrollado los relativamente recientes medios de transporte y el hecho de que, por una causa o por otra se ha dificultado la realización de obras de infraestructura de comunicación, hacen que este aspecto sea retomado como años antes y que sea aún la consideración más importante para intentar promover el turismo hacia México. De esta manera, en 1949 se termina de pavimentar la carretera México-la redondeo cuya importancia es decisiva para el turismo extranjero --norteamericano 35/--

En ese mismo año se crea la Comisión Mexicana de Caminos con el concurso de múltiples instituciones vinculadas directa o indirectamente con el transporte (como plantas armadoras de autos, fabricantes de llantas y distribuidores de lubricantes; banqueros, hoteleros e instituciones como PEMEX, etc). El objetivo de esta comisión es establecer un puente entre el sector privado y el público para resolver los problemas de viabilidad del país 36/.

En 1951 queda casi terminada la carretera Panamericana, Ciudad Juárez—El Ocotil y se fortalecen las carreteras México-Acapulco; México-Veracruz; México-Guadalajara; México-Guanajuato; etc 36/. En 1952 queda terminada la carretera México-Cuernavaca, inaugurando así el primer servicio de carretera de cuota en el país 37/.

En total, existen en ese año 21,422 kilómetros de caminos de los cuales se encuentran pavimentados 13,585 (63%). Los principales caminos terminados hasta su pavimentación son, además de los mencionados, Oaxaca-Tuxtla Gutiérrez; México-Ciudad Juárez y Guaymas-Hermosillo-Nogales. Se construye la carretera México-Veracruz (vía Córdoba) y se prolonga el camino de Tepic a Mazatlán además del tramo Campeche-Mérida 37/.

En esos años queda terminada la carretera Panamericana que tiene un total de 3,440 kilómetros y va de Ciudad Juárez en la frontera con los Estados Unidos a Ciudad Cuauhtémoc en la frontera con Guatemala 38/.

Para 1954 existía una flotilla de 13,300 autobuses y en ese mismo año se construye la primera Central de Autobuses en Guadalajara 39/. En 1956, para fortalecer la construcción y el mantenimiento carretero, se crea la sociedad anónima llamada Caminos y Puentes Federales de Ingresos S.A., de C.V., antecedente de Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos que funciona actualmente 40/.

Por su parte, el ferrocarril del Sureste, iniciado en 1936, termina el tendido de vía en 1950 41/. En 1952 el Gobierno Federal compra el ferrocarril del Noroeste a la empresa británica The Mexico North Western Railway Co. 42/

2.2 Infraestructura de Acceso Aéreo.

Los primeros pasos para poder obtener un mayor tráfico aéreo se encuentran en la necesidad de construir y mejorar los aeropuertos. De esta manera, en 1948, además de los aeropuertos que se habían declarado como internacionales en 1943, se amplía la pista del aeropuerto de la ciudad de México a 3,000 metros (que sirve para aviones de gran capacidad) y se amplían los aeropuertos de Acapulco, encontrándose en proceso de terminación el de Tijuana 43/.

La aviación comercial se intentó expandir desde mediados de la década de los 40's aunque los primeros problemas para la firma de un convenio aceptable para México y los Estados Unidos, ya se observaban. En efecto, el General Avila Camacho declaraba en 1946 que "las conversaciones celebradas para concertar un convenio bilateral sobre aviación comercial, fueron suspendidas por divergencias surgidas en puntos básicos de política aérea; la tradición mexicana, en cuanto a tratados internacionales se refiere, de no pactar nada que no entrañe una estricta y completa reciprocidad, determinó la conducta de México en dichas conferencias" 44/. Estos problemas seguirían surgiendo a lo largo de los años, con la agravante de que México sería cada vez más dependiente de este tráfico (y consecuentemente de acuerdos aceptables en el Convenio) reduciendo con ello su capacidad de negociación ante los Estados Unidos. No obstante lo anterior, se ampliaban las rutas. En 1947 se autoriza a empresas nacionales el establecimiento de transportes transatlánticos para que México pueda comunicarse directamente con Europa. Las compañías mexicanas, sin embargo, que tienen inversión extranjera en su capital de trabajo, no hacen uso de esta posibilidad por la aparente carencia de aeronaves. De esta manera, el Lockheed Constellation de Aerovías Guest, realiza el primer vuelo comercial con Europa: México-Madrid 45/ en el primer quinquenio de los 50's.

Entre 1950 y 1955 se suscriben acuerdos con los gobiernos de Francia y Holanda autorizando el establecimiento de servicios aéreos. Así, en 1952 se tiene el primer vuelo París-México realizado por Air France 46/.

En 1953 se concede permiso para que KLM establezca un servicio internacional en la ruta Curazao-Aruba-México y regreso. En 1954 se vuelve a celebrar un convenio entre México y Francia para volar la ruta - París-Nueva York-México y viceversa. En ese mismo año se firman acuerdos con los gobiernos de Cuba y Costa Rica 47/.

Para 1956 operan ya en el país 23 empresas de aviación que dan servicio en 80 rutas y cubren un total de 35,163 kilómetros 48/.

En 1957 Aeronaves de México inicia sus vuelos a Nueva York y la participación de Pan Am en esa empresa es comprada, pasando a ser totalmente mexicana 49/.

Finalmente, en 1958 se inaugura en México la era del jet. En ese año, llega por primera vez un avión jet comercial al aeropuerto de México: un Boeing 707 de la Pan American Airways 50/. También en ese año se organiza la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) 51/.

El total de pasajeros/milla transportados en México fue de 387.0 millones en 1950 (en 1945 había sido de 191.0 millones de pasajeros/milla) y en 1958 llegaba a 1,188.0 millones con un índice de crecimiento de 306 % y una participación promedio para esos años, de 2.0% en el tráfico mundial (ver anexos 19 y 20).

3.0 La Hotelería: Preeminencia de la Inversión Extranjera.

En 1946, el Presidente Miguel Alemán reconocía la falta de Hoteles - que permitieran cubrir las necesidades del turismo internacional y nacional (para 1946 declaraba que existían aproximadamente 4,200 habitaciones que a todas luces resultaban insuficientes).

Para el año de 1953 sin embargo, se contaba ya con 2,425 hoteles con 64,961 cuartos en todas las categorías y se incrementaría en 27% para 1958 52/.

Establecimientos de Hospedaje en la República Mexicana
1953-1960.

| <u>Año</u> | <u>Establecimientos</u> | <u>Cuartos</u> |
|------------|-------------------------|----------------|
| 1953 | 2,425 | 64,961 |
| 1955 | 2,614 | 70,634 |
| 1958 | 2,998 | 82,438 |
| 1960 | 3,078 | 86,982 |

Fuente: Mac. Donald, E. Eugenio. Evolución de... Op.Cit. s/p

La inversión también se encontraba muy concentrada: para 1958, en el Distrito Federal se tenía el 32.7% de la capacidad total de hospedaje y el 27.0% de la inversión (que era de aproximadamente 2.718 millones de pesos); en Guerrero, que tenía el 6.6% de la capacidad de hospedaje, se concentraba el 11.3% de la inversión. Agregando al Estado de Veracruz y al Territorio de Baja California se tenía alrededor del 60% de la inversión. Esta concentración se haría aún más acentuada en los años de 1960 y 1962 en que el Distrito Federal y Guerrero concentraron el 44.0% y el 53.0% de la inversión hotelera nacional, respectivamente 53/.

La hotelería parece estar en buena parte en manos de capital extranjero que para este decenio aún invierte directamente en hotelería como parte del plan de expansión económica y de contención ideológica y que es auspiciada por la política económica gubernamental. Esto sucede principalmente, aunque no únicamente, en los hoteles de categoría superior. Para 1958, los hoteles de lujo eran 24, con un total de habitaciones de 3,832 y representaba el 4.9% de la oferta total. De la clase A eran 110 con 7,975 cuartos (10% del total); de la clase B y C eran 604 hoteles con 21,396 cuartos y representaban el 27.3% del total. Los restantes eran de clasificación D y E 54/. La categoría A y AA con el 15% de cuartos participaban con más del 50% de la inversión.

La estimación en relación al monto de la inversión extranjera es poco -

confiable. En la obra de Eugenio Mac. Donald se dice que las estimaciones realizadas por las instituciones oficiales arrojaban una inversión extranjera directa en hoteles del orden de 178 millones de pesos al 31 de diciembre de 1959. La inversión nacional se estimaba, conservadoramente, en 3,500 millones en 1963 55/. Para 1962, un cálculo más confiable señala (en esa misma obra), que la inversión extranjera directa representaba aproximadamente el 22% de la inversión total en los establecimientos de hospedaje de la República Mexicana. - Esto equivalía a 1,222 millones de pesos que representaba aproximadamente el 11.3% de la inversión norteamericana en México que era de 867 millones de dólares para ese año 56/. Armando Herrerías comenta en 1958: "... cada día nos desayunamos con la noticia de la apertura o futura creación de un nuevo centro hotelero, y es triste saber que casi siempre son recursos extranjeros los que hacen posible este tipo de operaciones..." 57/.

En esta época aparecen también las cadenas hoteleras que vendrían a satisfacer un vacío en la oferta adecuada de establecimientos y que eran necesarios para satisfacer la demanda extranjera, en continuo crecimiento.

Para el inicio de los 60's se encontraban operando en México seis cadenas (Sistema Azteca de Hoteles, Nacional Hotelera o Cadena Balsa, Mexico Western International, Cadena Hilton, Cadena de Hoteles Romano y Hoteles Unidos 58/).

Dentro de este contexto nace FOGATUR, cuyos objetivos son auxiliar al inversionista nacional a desarrollar hoteles "...para que el mexicano pueda ser, con el tiempo, aunque lentamente pero de manera segura, propietario en buena proporción de esta industria" 59/. Sin embargo, el financiamiento hotelero en México no se derivó de un sistema formal de crédito especializado. Los empresarios tenían que invertir recurriendo a las instituciones para cubrir las necesidades de capital de trabajo. Crédito Hotelero había operado con 221 millones de pesos hasta fines de 1958 (especialmente para construcciones y ampliaciones en Acapulco y el Distrito Federal). FOGATUR limitaba sus operaciones a una clientela muy reducida sin que haya tenido "efectos sensibles en el desarrollo del sector" 60/.

De cualquier forma, la hotelería obtiene un cierto apoyo gubernamental concreto, requerido para que el inversionista nacional pudiera expandirse posibilitando la competencia dentro de este campo con la inversión extranjera.

FOGATUR había sido creado por decreto el 4 de noviembre de 1956; el 27 de marzo de 1957 la Secretaría de Hacienda y Crédito Público expi de las reglas de operación de la institución. Con un fondo inicial de 50 millones de pesos 61/, se otorgan créditos por 12.7 millones de pesos en 1957 y 1958, de los cuales, el 60% es asignado al Distrito Federal; 17% a los Estados de Sinaloa y Sonora y el 8% a San Luis Potosí. El restante se distribuye entre Colima, Guanajuato, Coahuila, Michoacán, Oaxaca y Veracruz 62/.

4.0 Otras Acciones Gubernamentales.

En otros campos, el sector público también participa. Así por ejemplo, en 1947 la Secretaría de Economía forma la Comisión para el proyecto de organización de la Escuela Técnica Hotelera (consecuencia de la "carta Turística") que en ese mismo año habría de quedar constituida y es el antecedente inmediato de la actual Escuela Mexicana de Turismo 63/.

En 1949 también se crea la Comisión Nacional de Turismo y se promulga, en ese mismo año, la primera Ley Federal de Turismo 64/. A fines de 1958, ya estando el Presidente López Mateos en funciones, se crea, el 24 de diciembre de ese año, el Departamento Autónomo de Turismo con el que se iniciaría propiamente el reconocimiento oficial para seguir más de cerca el fenómeno turístico. La creación de esta institución, al igual que la llegada del jet, coinciden para marcar el fin de la primera y el principio de la segunda etapa de desarrollo del turismo moderno en México.

5.0 La Competencia Turística Internacional para México en el Campo del Turismo.

La posición geográfica de México respecto al país emisor más importan

te del mundo en la época y su posición internacional en cuanto a re- cursos y atractivos turísticos, hace que la competencia (aunado a la reducida oferta turística internacional) más importante se encuentre en Europa y el Caribe. Con todo, México parece haber estado en una situación de ventaja en ese tiempo.

Así por ejemplo, en 1958, personas relacionadas íntimamente con el turismo como el Lic. Armando Herrerías, anotaba: "...hay tres pose- siones, dos británicas y una americana, que consiguen menos turistas: Nassau, Bermudas y Hawaii que registran costos muy elevados por la es- casa atracción que presentan al turista, el costo elevado de los ser- vicios, la falta de un clima y riqueza natural exhuberante y por la posición geográfica" 65/. El número de turistas registrados de 1948 a 1958 pasó a ser de 266 mil personas a 697 mil respectivamente. La tasa de crecimiento anual promedio entre 1948 y 1960 fue de 9.6% muy similar a la que se experimentó en un período similar en la corrien- te turística internacional: 10.9% de 1950 a 1960 (ver anexo 17). En 1950, México recibía aproximadamente el 1.6% del total de turistas - internacionales; en 1960 esa proporción bajó a 1.1% (ver anexos 1 y 17).

La competitividad de México se encontraba, por una parte, en la no- vedad misma que representaba para muchos viajeros el país; por la otra, en la importancia que tenían los centros arqueológicos para el turis- mo que en este momento no era masivo y donde la cultura tenía un va- lor de status.

Los centros turísticos de México están localizados en Oaxaca, Penín- sula de Yucatán, Ciudad de México (con las Pirámides de Teotihuacán) Guanajuato y lugares de costa como Acapulco —principalmente— aunque también Veracruz y Tijuana, por su cercanía con los Estados Unidos y su especial tipo de viajero.

La situación de los 50's se revertiría importantemente en los 60's.- Los lugares de Sol, Playa y Mar (las tres eses como se les llamaría más tarde por la utilización de las tres primeras letras de Sun, Sea and Sand) serían fuertes polos de atracción turística para los norteameri- canos (y también para los europeos —veáse el caso de las costas medi-

terráneas de España en la década siguiente). El nacimiento del turismo verdaderamente masivo —y sus características—; las condiciones climáticas —en el que se encuentra la tendencia de desplazarse a los lugares cálidos durante los inviernos de los países desarrollados— —y el desarrollo y consolidación de la estructura turística internacional con inversiones e intereses en lugares turísticos específicos— se conjugaban para caracterizar el turismo de los 60's.

TERCERA PARTE

TERCERA PARTE

CAPITULO IV. ETAPA DE PROMOCION Y DESARROLLO DEL TURISMO INTERNACIONAL: EPOCA DE INTEGRACION DE LA ESTRUCTURA INTERNACIONAL Y DE - ARGUMENTACION PACIFISTA. 1959-1973.

La economía internacional de los 60's se encuentra en un período de desarrollo que hace posible que un cada vez mayor número de personas de los países industrializados esten en posibilidades de viajar.

El advenimiento del jet y las repercusiones que éste tuvo en las co-rrientes de viajeros sienta las bases para el gran "boom" que experi-mentaría el turismo, ya como fenómeno de masas, y que le caracteriza-ría desde esta década.

Paralelamente a este crecimiento, los gobiernos empiezan a ver, cada vez con mayor interés, los beneficios económicos que acarrea sobre todo entre aquellos países subdesarrollados que tienen grandes difi-cultades para encontrar y expandir su comercio externo, por las carac-terísticas estructurales que definen las relaciones de intercambio - en el comercio internacional.

El contexto político juega al mismo tiempo, un papel relevante para la promoción del turismo internacional. Al inicio de la década de los 60's, la guerra fría llega a su punto más álgido.. La crisis de Berlín en 1961 y la de los misiles en Cuba, en octubre de 1962, obli- ga a los países desarrollados -y fundamentalmente a los Estados Uni- dos- a reconsiderar la situación de los países subdesarrollados, don- de el deterioro de las relaciones de intercambio con los países indus- trializados, y el consiguiente empeoramiento de la situación interna, - puede llevarlos a radicalizar posturas ideológicas.

Es en esta coyuntura particular en la que las naciones más ricas deci- den brindar ayuda al tercer mundo iniciando así lo que se ha dado en llamar La Década del Desarrollo. Por estas razones y dentro de este contexto, se difunde la idea de que el turismo internacional también debería ser un beneficio para los países subdesarrollados.

El argumento básico es el de que la llegada masiva de turistas occidentales portadores de divisas, podría atenuar, en los países subdesarrollados, el déficit estructural de la balanza de pagos. Pero hay más. En el contexto político ideológico que vive el mundo en ese momento, se argumenta reiteradamente que el turismo es un importante vehículo para lograr la paz y la comprensión internacional, en un decenio caracterizado por conflictos e intervenciones de las potencias hegemónicas que continuamente la ponen en peligro.

De esta manera, la idea de Conrad Hilton, expresada al inicio de la guerra fría, se expande y se consolida durante todo este decenio, con el apoyo de toda la comunidad internacional.

Hacia fines de la década de los 60's, la economía internacional entraría en una larga crisis (iniciada con la crisis del oro y continuada con el estado recesivo de la economía internacional y agudizada con la crisis petrolera y de energéticos en general) marcando el fin de esta etapa de desarrollo del turismo internacional. El efecto que estos acontecimientos han tenido en el transporte y en la situación socioeconómica de los países en el mundo, parece modificar las tendencias futuras en las que el turismo se puede continuar desarrollando; sobre todo cuando se toman en cuenta nuevas situaciones relacionadas con la población, los alimentos y la ecología, factores que han estado influyendo cada vez más en la concepción y desarrollo del mundo actual y a los que el turismo, como fenómeno dependiente de esas condiciones, está sujeto.

1.0 Desarrollo del Turismo en los 60's: Instrumento de Cooperación Internacional y de Desarrollo Económico.

En un contexto económico internacional donde muchos países sufren de graves contradicciones internas y fuertes presiones externas, los Estados Unidos ven al turismo como una forma de lograr la cooperación internacional, y con ello, la posibilidad de afirmar su posición hegemónica en el esquema bipolar del mundo. Es necesario auxiliar al mundo subdesarrollado para que pueda mejorar la situación en la que se encuentra y que, en un momento dado, representa un peligro potencial en tanto que la situación prevaleciente podría inducir a la radicali-

zación de las posturas ideológicas y al intento de cambio de las estructuras. El caso de Cuba estaba muy fresco en la política exterior norteamericana.

Es dentro de este contexto que se celebra en la Casa Blanca, a fines de 1965, una reunión convocada por el gobierno de Washington para tratar asuntos relativos a la cooperación internacional. A ella asisten altos representantes del mundo oficial y privado de los Estados Unidos y donde, entre otras, se llega a la siguiente conclusión: "En todos los sectores, desde los derechos humanos hasta el control de armamentos, las comunicaciones y los viajes emergen como los únicos dos métodos por medio de los cuales pueden lograrse los fines de esta Conferencia (la cooperación internacional). Los viajes y las comunicaciones no pueden separarse. Los viajes son una amplia forma de comunicación recíproca. Asimismo la comunicación no puede ser completamente efectiva sin conductos personales. Tales conductos personales sólo pueden lograrse por los viajes" 1 /.

Dentro de la concepción de cooperación internacional y por lo tanto, dentro del contexto político económico, los Estados Unidos veían en la comunicación y en los viajes una de las mejores formas de consolidar su posición ideológica instrumentando las medidas para que el turismo, y otros medios de comunicación, penetraran culturalmente en las formas de vida de los países subdesarrollados 2 /.

Muchos organismos internacionales refuerzan la idea surgida al iniciar la década. En 1963 se celebra la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Viajes Internacionales y Turismo, y en 1965, se presentaría el estudio de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, sobre la importancia política y económica de esta industria en el mantenimiento de la paz, y sobre las repercusiones favorables de su incremento en los países en proceso de desarrollo 3 /.

Dos años después, en 1967, y a propuesta de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT), las Naciones Unidas proclaman como lema Año Internacional del Turismo y Turismo: Pasaporte para la Paz.

En octubre de 1977, la Reunión Ministerial del Grupo de los 77 congregados en Argel, declaraban, en relación a las aspiraciones de desarrollo económico, que se instaba a la Comunidad Internacional a promover el turismo a través del financiamiento en condiciones favorables para el desarrollo del turismo; inversiones en infraestructura, y el establecimiento de tarifas atractivas en los pasajes internacionales hacia los países en desarrollo, así como otras facilidades 4/.

El mundo adoptaría una concepción en cuanto a los beneficios económicos del turismo y la contribución que, en teoría, realiza para la paz a través del conocimiento de otras costumbres y lugares.

Los países subdesarrollados son invitados así a abrir sus fronteras a los turistas, a dar un lugar prioritario al sector turístico en su economía; a acoger a los capitales extranjeros deseosos de invertir en él, concediendo por añadidura, ventajas fiscales y garantías 5/.

Las condiciones por las que atravieza el mundo subdesarrollado le hace alentar esperanzas viéndolo efectivamente en el turismo, una alternativa viable para hacerse de divisas.

Como se reconoce que la insuficiencia de la infraestructura de comunicaciones y transportes de los países del tercer mundo es responsable, al menos en parte, de las dificultades para alcanzar el crecimiento económico real, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas sugiere iniciar el desarrollo de toda la infraestructura como paso indispensable para el desarrollo y para el crecimiento en la recepción de las corrientes de turismo 6/.

Un buen número de países se lanza a la empresa con entusiasmo: con la ayuda técnica y financiera del Banco Mundial se emprenden grandes proyectos de apoyo 7/. La planificación turística de los países en vías de desarrollo va a estar dictada por los parámetros de la demanda de las poblaciones más ricas ligadas a las peculiaridades operacionales de la estructura funcional del turismo internacional que, como se verá más tarde, también verificará cambios importantes.

A través del turismo, las diferentes sociedades nacionales se involucrarán en un proceso de internacionalización encontrándose crecientemente vinculadas a sistemas económicos, sociales y culturales que se organizan a escala internacional desintegrando o minimizando los sistemas de referencia nacionales. De esta manera, las diferentes sociedades interesadas "receptoras" o "emisoras", son llevadas a transformaciones que responden a la misma causa 8/.

Es curioso observar como a pesar de que han existido evidentes presiones políticas 9/ en las que el turismo ha sido involucrado, y de que algunos países eminentemente turísticos —como Cuba— han reflejado buena parte de la problemática que conlleva el desarrollo de esa actividad, la mayoría de las naciones subdesarrolladas adoptan estas concepciones como válidas sin que, al menos en apariencia, hayan realizado un análisis profundo y objetivo —no tan parcialmente benévolo— de este fenómeno que, a estas alturas, tiene un crecimiento muy alto y que participa importantemente en el comercio internacional.

Las políticas de desarrollo que eligieron muchos países y donde el turismo jugó un papel fundamental en sus economías, hizo que estos fueran muy sensibles de presión internacional por la estructura funcional del turismo y la sensibilidad que tienen los viajeros a los cambios económicos, políticos y sociales del contexto mundial que prevalece.

2.0 Década de los 60's: Epoca de Argumentación Pacifista.

Aunque Hilton parece ser el primero que ve en el turismo un vehículo de comprensión y de paz durante los 50's, no es sino hasta la década de los 60's cuando se aceptaría y consolidaría este concepto, realizándose toda una promoción internacional entre la Comunidad Mundial, que le daría un carácter específico durante estos años. La promoción de ese concepto a nivel internacional tiene sus raíces en México y fueron derivadas de la especial coyuntura que vivió el país durante los primeros años de esa década.

El triunfo de la revolución cubana es el principio del cambio en la concepción mexicana en lo que a turismo se refiere. Y no gratuitamente por lo demás; sería la reacción a las presiones político-económicas que los Estados Unidos ejercen contra Cuba que repercuten en México al negarse éste a seguir una política de alineamiento para establecer un "cordón sanitario" contra el "comunismo" de aquél país. Es así que la corriente turística hacia México se convierte en fuerte arma política de los Estados Unidos en su esfuerzo por mantener su hegemonía hemisférica y evitar el "peligro" de la contaminación "comunista".

Cuando en el verano de 1960 México se declara un país de izquierda y a finales de 1961 toma una posición política independiente manteniendo relaciones con Cuba y votando contra la Convocatoria de la VIII Reunión de Cancilleres de Punta del Este, la propaganda en los Estados Unidos habla de que México es un país comunista y se colocan letreros cerca de las fronteras para desalentar las visitas de turistas al país. Aunque no la impidió, la campaña redujo las visitas de turistas hacia México 10/.

Con todos estos acontecimientos, —que le han afectado directamente al país — el gobierno de México considera que el turismo no debe ser tratado únicamente como un instrumento de ayuda económica sino, principalmente, como un factor que contribuye a facilitar el intercambio de ideas y de formas de vida entre personas de diferentes países, contribuyendo paralelamente a facilitar una comprensión entre los pueblos, convirtiéndose, con ello, en un vehículo de paz internacional amenazada constantemente durante la guerra fría.

Ya desde 1959, el Presidente Adolfo López Mateos había delineado, aunque en términos generales, la concepción del turismo como medio para estrechar los "vínculos de concordia humana y de inteligencia internacional" 11/. Para 1960 ya no es sólo una de las fuentes fundamentales en la obtención de divisas, ya tiene, "...además, el sentido del acercamiento de los pueblos" 12/. En ese mismo año, declara durante la Tercera Reunión Técnica Interamericana de Turismo (octubre de 1960): "para nosotros, el turismo no es solamente una industria; es bastante más que eso: el necesario camino del conocimiento entre los hombres,-

para que pueda existir confianza entre los pueblos. Es también, el conocimiento de las culturas de los países respectivos, para hacer más comprensivos a los hombres de un país de los propios problemas de los hombres de otros. Todo lo que podamos lograr para una mayor comprensión de las gentes de este hemisferio, lo haremos con mucho gusto" 13/.

México se convierte así en un activo promotor de esta idea a nivel internacional y para el VIII Congreso Interamericano de Turismo celebrado en 1962, se resuelve recomendar que el turismo quede incluido dentro de los objetivos de la Alianza para el Progreso 14/, programa de ayuda económica y de control político que habrían lanzado los Estados Unidos después del caso cubano. La idea del turismo como vehículo de comunicación y comprensión internacional, es fuertemente argumentado en este foro mencionando que "El turismo (es) amplio camino para la integración espiritual de América" 15/.

De esta manera, la tesis del mandatario mexicano en el sentido de que, "En la cruzada por la paz, corresponde capital función al turismo, como promotor del conocimiento comprensivo de los hombres y el acercamiento de los pueblos" 16/, tiene repercusión internacional y una acogida muy favorable.

Toda esta corriente en la concepción del turismo —en la que México y su diplomacia se convierten en vigorosos promotores— sería aceptada y fundamentada poco tiempo después en los foros internacionales más importantes. Es así que esta tesis es adoptada por la 69a Reunión del Comité Ejecutivo de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo, celebrada en París, en mayo de 1963. Haciendo eco del ambiente internacional que priva en esos momentos en relación al turismo, las Naciones Unidas adoptan esta concepción en 1963, cuando se celebra la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Viajes Internacionales y Turismo, realizada en Roma del 21 de agosto al 5 de septiembre de ese año, y que reunió delegados de 87 países. En esa ocasión se aconsejó a los gobiernos la promoción de esta nueva industria en tanto servía a los fines de la "Década del Desarrollo de las Naciones Unidas", proclamando con esto la contribución que el turismo podría aportar al crecimiento económico de los países subdesarrollados. Así se iniciaría y consolidaría la promoción del desarrollo del turismo internacio

nal dentro del turbulento contexto político económico de la década y del cual, al menos en parte, se deriva. La idea es acogida y - aceptada por los diferentes países de la comunidad internacional, dando la pauta para la concepción básica que se tiene del turismo durante esta década.

3.0 Expansión y Cambios en la Estructura Internacional del Turismo.

El transporte aéreo proporcionó los elementos físicos más importantes para el desarrollo del turismo internacional durante la década de los 60's combinando rapidez, seguridad y un mayor alcance, dando así las posibilidades de acceso a países distantes en cortos períodos de tiempo y a relativamente bajo precio.

Para 1962, cuando el transporte aéreo en jet era ya una realidad, - el número de aerolíneas en el mundo llegaba a 58, de las cuales 18 eran europeas; 9 de los Estados Unidos; 11 de latinoamérica; 8 de - Asia; 11 de Africa y una de Australia. El número de rutas en el mundo había llegado a 130 comparadas con las 19 que existían en 1939 17/.

Con el desarrollo económico de los países industrializados; el creci-miento del turismo propiciado por el avión y la aceptación y promo-ción de los países subdesarrollados que ven al turismo como - parte de un instrumento de ayuda para el desarrollo, la estructura funcional del turismo, esto es, los transportes (principalmente el aéreo), los hoteles y las agencias organizadoras de viajes, van iniciando un proceso de integración vertical y horizontal que les lleva ría al control de la demanda turística internacional y en la que, - nuevamente, la mayor parte de los países subdesarrollados quedarían a la zaga, dependientes, e hipersensibles a las presiones que por me-dio del turismo se pueden ejercer. Y esto no era derivado, sólo, de las posibilidades reales de los países desarrollados y sus empresas para ejercer esa presión, sino que sería propio de las característi-cas mismas que se tienen en los desplazamientos del turismo.

Ya en 1967 el Profesor Kaspar, uno de los miembros de la Asociación Internacional de Expertos Científicos de Turismo e investigador re-putado en el campo, veía necesaria la verticalización de la indus-tria del turismo (sobre todo de los elementos transporte-hotel -ya dados con anterioridad en el caso de Pan Am e Intercontinental en los Estados Unidos-) que permitiera asegurar el volúmen de tráfico y la satisfacción del turista como cliente 18/.

Los problemas estructurales de las organizaciones turísticas delinea-dos por el Profesor Baretjé 19/ en 1968 (a.- la sensibilidad coyuntural del turismo; b.- incapacidad para almacenar el producto; c.- in-versión inicial considerable; d.- inelasticidad de la producción y e.- el tener una demanda concentrada en el tiempo y en el espacio, -inestable y en progresión constante) obliga a modificar la concepción de la operación de las empresas relacionadas con el turismo, intenta-do una mayor "cooperación" que, como consecuencia, acarrearía la inte-gración vertical y horizontal, que les permitiría enfrentar los avan-ces del mercado turístico y la creciente competencia internacional 20/. Así por ejemplo, la elasticidad de la demanda turística obligó a las compañías aéreas en 1966 a introducir nuevas tarifas (con reducciones de hasta del 33%); para 1977, las introdujo en tours y viajes grupa-les en las rutas del Atlántico Norte, Medio y Sur, reduciéndolas en las regiones de Norteamérica, Caribe y Sudamérica, así como entre -Norteamérica y el Pacífico 21/.

Aunque estos cambios no formaron parte de un complot internacional -para mantener un control sobre los países subdesarrollados, la polí-tica de desarrollo del turismo seguida por éstos, con el auspicio de la Comunidad Internacional y sus foros, fue eficientemente aprovecha-da por las empresas de los diferentes países desarrollados para vali-dar el hecho en sí.

3.1 Las Nuevas Formas de Operación. en el Mercado Turístico Internacional.

Como se ha visto en un capítulo anterior, los viajes charter y los paquetes de viaje son una modalidad que había empezado a operar desde el fin de la segunda guerra. Sin embargo, la década de los 60's,-

que inauguraba la era del jet, abriría un gran campo para las operaciones de este tipo.

La introducción del jet en el servicio aéreo y por lo tanto en los paquetes de viaje, coincide con la introducción de políticas reguladoras en esta modalidad de viajes por la importante competencia que significaba para las líneas aéreas regulares que son las que, - por política gubernamental -no exenta de interés en el contexto de política de poder-, se les brinda apoyo constante.

Así por ejemplo, durante 1960 en Inglaterra 22/, las aerolíneas privadas (dependientes en gran parte del charter) son consideradas a la par que las líneas aéreas oficiales y se establece una institución quasi judicial (la Air Transport Licensing Board) que garantizaba - las licencias a los operadores de servicios aéreos y limitaba, en - alguna medida, las operaciones bajo la modalidad de charter de las líneas privadas.

Para 1964, la ATLB persigue una política más liberal en relación a - la garantización de las licencias para la operación de Inclusive - Tour. La velocidad de los jets auguraba que este tipo de transporte sería el componente principal de esos viajes. Paralelamente, el tour operador se encontró en posición de ofrecer un servicio a la vez más barato y equivalente en calidad al ofrecido por el paquete de viaje ITX en el servicio regular. Sin embargo, las aerolíneas charter, con nuevos jets, encontrarían que sus costos directos de operación eran tan altos como los de las compañías aéreas regulares. Por lo tanto, el elemento indispensable para mantener el precio lo suficientemente bajo era el factor de ocupación en base a lo cual se realizan los cálculos de los paquetes de viajes. Además, requería de una operación de comercialización fuertemente integrada para lograr los factores de ocupación deseados. De esta manera, se empezaron a sentar las bases de la integración horizontal y vertical de las actividades turísticas a nivel internacional, en donde un cierto número de tours operadores se convirtieron en copropiedad de la aerolínea utilizada. Al mismo tiempo, los factores de ocupación deseados en las aerolíneas requerían que se asegurara un cierto número de camas en los hoteles para lograr el objetivo deseado, llegando con -

esto a la integración de los servicios. Las aerolíneas y los tours - operadores se iniciaron, así, como promotores de hoteles ayudando fi- nancieramente a establecimientos de alojamiento específicos.

Para poder competir con los charter y los tours operadores, las aero líneas regulares introducen, en 1960, el inclusive Tour Basing Fare - (ITX Fare). Esta sería una tarifa que podía ser utilizada únicamente por los tour operadores (potencialmente cualquier agencia de viajes - IATA) para construir viajes en paquete utilizando servicios regulares. El objetivo era que los viajeros utilizaran las líneas regulares más que el charter, -su costo era 16.6% menor a la tarifa normal- y podía ser utilizado sólo cuando es un paquete de viaje que vende todo el - conjunto de servicios en un sólo precio y una sola operación de com- pra. Al tour operador no se le obliga, en teoría, a un mínimo de - asientos; sin embargo, en la práctica, las aerolíneas sólo proporcio nan espacios de tipo ITX a los más grandes tours operadores.

Para esta época se establecen tarifas diferenciales de acuerdo a la - temporada. En un primer momento, esta mecánica facilitó a las peque- ñas empresas entrar en el negocio y el factor de ocupación de las ope- raciones se incrementó porque se amplió la base real de comercializa- ción. Con la introducción de estos mecanismos, este tipo de viajes - crece importantemente en la década. Por ejemplo, en el Reino Unido, de 61 mil viajes independientes realizados por avión en 1963, disminu yó a 54 mil en 1970; por su parte, de 63 mil viajes en paquete vendi- dos en 1963, se incrementó a 196 mil en 1970 23/. A la impor- tancia de esta modalidad de viajes se le llega a atribuir el crecimien to de los viajes turísticos en algunos países. El Profesor Burkart - afirma: "The expansion of holiday tourism from the United Kindom has been due entirely to the growth of package holidays" 24/.

El mejoramiento de las condiciones que hacen posible el turismo en los países desarrollados, así como la implementación de acciones que mejoraron la mécanica de operación de los viajes, originó, conjun- tamente con las peculiaridades de la operación turística, las tenden- cias concentracionistas que dominaron la estructura del turismo inter- nacional durante la segunda mitad de la década de los 60's y la prime- ra de los 70's. El inicio de éste proceso coincide con el momento en que la mayor parte de los países cree ver en el turismo un eficaz ins-

trumento generador de divisas que todos los foros internacionales reiteradamente señalan.

3.2 La Concentración Vertical y Horizontal de la Estructura Funcional del Turismo Mundial.

Las tendencias concentracionistas en el turismo mundial, que se daban a partir de la segunda mitad de los años 60's, fueron provocadas y realizadas especialmente por las empresas de transporte aéreo —aunque no únicamente— que participaría en agencias de viaje y cadenas hoteleras. Sin embargo, estas instituciones no eran las únicas interesadas. Hunziker 25/ afirma que estas no hubiesen sido posibles si las instituciones financieras nacionales e internacionales no hubieran estado fuertemente interesadas lo que, a su juicio, significaba que el turismo —había llegado a ser atractivo financieramente —y/o políticamente se podría añadir—, y que el mismo, parcialmente al menos, entraba —en esos precisos momentos— en la esfera del "big Business".

En efecto, las grandes compañías financieras intervienen en el proceso de integración vertical y horizontal de las empresas de turismo y donde ya no sólo los transportes, los hoteles y agencias de viajes se ven vinculados entre sí, sino que se expande a grandes grupos internacionales —financieros y de otros tipos— de amplios recursos económicos (caso de la ITT, Esso, Rotschild, First National, etc 26/). Así, cuando el turismo se empieza a reconocer internacionalmente y se toman medidas para que sirva como instrumento de ayuda para los países subdesarrollados, se verifican los grandes cambios en la estructura del mismo.

De este proceso quedan relegados la mayor parte de los países que han visto en el turismo una forma de apoyarse para el desarrollo sin que puedan comprender ya, los mecanismos básicos de la estructura y los intereses que la fortalecen, controlan y promueven.

Aunque en un principio la integración entre hoteles y transporte no se dió únicamente por necesidades funcionales, sino que obedeció a consideraciones inscritas dentro de la política de poder (ejemplificado en el caso de la Pan Am y la Intercontinental), para los 60's se inscribiría

también dentro del campo de los grandes negocios, que en realidad - lleva implícita aquella porque permite diseñar y orientar casi al an tojo, las tendencias de un mercado determinado. Vayan los ejemplos.

En los Estados Unidos, además de la antigua integración entre la Pan - Am-Intercontinental y la Hilton-TWA, la cadena Sheraton es comprada - por la ITT en 1967; otras empresas seguirían el camino como la cadena de hoteles Flagship y American Airlines; la compañía aérea United com pra en 1970 la cadena hotelera Western; First National. City Bank po seña el 20% de la sección internacional de los Ramada Inns; la cadena Holiday Inns se encuentra, a su vez, vinculada con la compañía Betchel-Mc Cone, etc 27/. En el caso de los Estados Unidos, la vinculación - con las agencias organizadoras de viajes aunque se dió, no fue tan im portante como el caso Europeo por las particularidades del mercado ame ricano (amplia distribución geográfica de la población; importancia - del turismo interno y popularidad de los países limítrofes como desti nos turísticos, además de su cercanía 28/). Sin embargo, en el caso de los hoteles la participación era significativa. Para 1970, el núme ro de hoteles que operaban las grandes cadenas de los Estados Unidos era la siguiente: Hilton-TWA, 51; Sheraton-ITT, 29; Holiday Inns, 49; Western International-United, 43; Pan Am-Intercontinental, 48 29/.

En Alemania 30/, por su parte, se creó en 1967 uno de los consorcios - turísticos de Tour Operadores más importantes del mundo, Touristik Union International (TUI), que unió a cinco grandes agencias de viaje en ese país: Touropa, Scharnow, Hummel y Dr. Tigges (en 1970 se incorporaría Twen Tours y Air Tours, además de Transeuropa en 1972). Adicionalmente, la firma Hotel Agent, representante de hoteles en el extranjero en Alemania, se incorporó como sucursal en 1975. TUI también participa - con inversión en la firma Robinson Hotels GmbH (que es del tipo Club - Mediterrané en Francia) constituida en copropiedad con Steigenberger, firma consultora especializada, entre otras ramas, en el turismo. En TUI participan como accionistas no sólo las agencias de viaje menciona das, sino la línea aérea nacional, Lufthansa. Para 1977, esa firma tenía un capital de trabajo de 38.4 millones de marcos, se tenían ya 7 hoteles y se había constituido la sociedad Touristik Finanz AG, con sede en Zurich y con un capital de 20 millones de francos suizos. Ademá s de la participación de la TUI y Steigenberger, en esta última societie

dad se encuentran socios como el Dresdner Bank y el Schweizerische Bankgesellschaft. Estas acciones le llevaron a ser uno de los operadores más grandes del mundo junto con su connacional NUR-GUT (Neckerman und Reisen y Gemeinwirtschaftliches Unternehmen für Touristik) y controlan prácticamente el mercado de viajes de giras turísticas de ese país. Ambas empresas mantienen vínculos estrechos con compañías que fletan aeronaves como Condor (propiedad también de Lufthansa).

En Gran Bretaña, grupos de tour operadores son adquiridos por empresas que trabajan dentro del ramo turístico o de otro tipo. Así por ejemplo, Lord Thompson, el más grande propietario de diarios en Inglaterra, adquiere Sky Tours; a Riviera Holidays la compra igualmente la compañía Britannia Airways. Charles Forte, gran propietario de hoteles, adquiere Hickie Borman y Milbank Travel; mientras que Leroy Tours y Lyons Tours así como White Hall Travel son propiedad de British United Airways, compañía aérea independiente. Thomas Cook Son Ltd., tenía un centenar de agencias de viaje y era la más importante en ese país (esta compañía es propiedad del gobierno a través de la Transport Holding Company, organización nacional del sector transporte).

La misma integración se verificaba en los restaurantes que, a la vez, eran controlados por grupos más grandes como el Trust Houses que contaba, a fines de 1960, con activos netos por 43.4 millones de libras esterlinas 31/.

En Francia, el mismo proceso tenía lugar. Para 1968, 127 agencias de viajes estaban controladas por Havras; 45 por Wagons-Lits; 39 por Transcar y 31 por las oficinas de turismo de la S.N.C.F. También nacía Novotel de la Société D'investissements et D'exploitation Hôtelières (S.I.E.H.) y S.O.F.I.T.E.L. con grandes ramificaciones y extensas inversiones en hoteles (creado a iniciativa de la Banque de Paris et de Pays-Bas y donde también son accionistas entre otras, Air France); Frantel, sociedad creada en 1965 y donde sus socios están relacionados directamente con viajes y turismo.

También se lleva a cabo en ese país la asociación del Club Mediterrané con la agencia de viajes Havras; la Asociación del Club Européen du Tourisme y Wagons-Lits. En el Mediterráneo tenía intereses el grupo Rotschild desde 1951 y el Banque de Paris et Pays-Bas y la Banque de Neuflyze Schlumberger, Mallet et frères, adquirirían en 1966, el capital del Club Européen du Tourisme. Este último contaba, para 1968-1969, con 14 instalaciones, villas y hoteles-clubs, con un total de 6,000 camas repartidas en 8 países de Europa, Africa y Asia 32/.

En España se daban casos similares, como por ejemplo, Meliá que era una agencia de viajes y de transporte. En 1968, tenía 71 agencias (57 en Europa y 14 en América) además de un centenar de autobuses privados para turismo. En hotelería tenía 14 hoteles en España y 8 en América. Es además el iniciador del sistema Apartotel, antecedente del actual concepto de Condohotel del que se ha derivado también el concepto de condominio en Tiempo Compartido (del que a su vez, se han derivado compañías de Intercambio Recíproco de Tiempo Compartido).

En Suecia, la Sveriges Centrala Restaurang AB comprende 40 hoteles y aproximadamente 260 restaurantes. Inter-Hotel, también de Suecia, controlaba en 1969, 21 hoteles repartidos en las principales poblaciones de ese país.

La evolución y el crecimiento de turismo, modificaba la visión que de éste se tenía en el mundo financiero. Baretjé, apuntaba, para 1969: "Il faut noter que certaines sociétés controlant le secteur hotellerie on restauration procedent d'autres intéréts dans divers secteurs économiques ont sont elle-mêmes contrôlées par d'autres groupes financières, commerciaux et touristiques " 33/.

3.2.1 El Transfondo:

El Control del Mercado.

En el transfondo de la integración empresarial de lo que ya era el negocio turístico se encuentra de manera expresa, la posibilidad de tener un mayor control del mercado -y con ello un mayor control de las condiciones en las que las corrientes de viajeros se dirijen hacia un país de destino turístico.

M.N. Halaby, Presidente de la Pan Am expresaba que la integración era la única forma posible para adaptarse a los nuevos acontecimientos - como la introducción del Boeing-747 que ya estaba en proceso- y era necesario, por lo tanto, adaptar la industria receptiva y hacer más competitivo el mercado a través de organizaciones, como los tours - operadores, que permitieran reducir el costo de transporte aéreo, - tan vinculado al crecimiento del turismo internacional. Por su parte, el director general de la P.L.M., Dr. Courson, afirmaba que la integración entre el transporte y el alojamiento se debía a que: - 1) era el mejor medio de controlar el mercado; 2) aumentaba la productividad con la posibilidad de disminuir el precio de venta aumentando así la demanda y 3) porque estos dos permitían limitar al máximo posible los riesgos en los que se incurría en estas inversiones. 34/

No parece indispensable señalar que si bien la integración funcional de transporte aéreo-hoteles es bastante lógica, la vinculación de - compañías financieras internacionales con el negocio turístico obedecería no únicamente a los requerimientos del mercado sino a contextos mucho más amplios.

3.3 Los Efectos Inmediatos.

Como se ha mencionado anteriormente, todos estos acontecimientos coinciden con el contexto de política internacional que se da desde los - inicios de esta década, y en la cual se consideraría al turismo como: a) un efectivo instrumento de cooperación internacional; b) eficaz instrumento de apoyo económico para los países subdesarrollados y c) vehículo primordial para la comprensión internacional y la paz, -tan frágilmente sostenida durante la década por los acontecimientos de la con - frontación este-oeste y la política hegemónica de sus representantes -.

Así, la expansión del turismo hacia los países o regiones que tenían escaso o ningún movimiento de turismo interno -y en consecuencia carecían de infraestructura y experiencia necesaria en el ramo- fortaleció la posición de las empresas transnacionales en la actividad, coad yuvados por la naciente política turística de muchos países que vie - ron efectivamente en el turismo una forma de allegarse recursos prove nientes del exterior, comprometiéndose en grandes desarrollos orienta - dos al turismo.

Las empresas transnacionales y aquellas integradas vertical y/o horizontalmente utilizaron sus ventajas competitivas para tomar un papel significativo en el desarrollo del turismo hacia esas zonas.

Además existió otro efecto no menos importante: el acondicionamiento de la oferta a la demanda internacional, que también se concentraba espacialmente, intensificando su explotación. Walther Hunziker expresaba para 1969, 35/ que el aumento del turismo exigiría una adaptación cualitativa y cuantitativa de la oferta que, llevada por la fuerza de los sucesos —decía—, se encontraba concentrándose en algunas empresas, que llevaban a una concentración espacial o geográfica y a una concentración de explotación. La primera se manifestaba por el volumen del servicio aéreo y por las características mismas del servicio; las otras —continuaba—, es decir, la concentración espacial y geográfica, irían de la mano en las regiones turísticas que recibieran esos flujos.

Para estos momentos el crecimiento medio anual de las llegadas de turistas internacionales era del orden de 9.0% (1961-1969); había pasado de 75.3 millones en 1961 a 154.1 millones en 1969, es decir, un poco más del doble 36/.

A medida en que estas empresas se expandían e integraban —creando y ampliando las redes de compras, gestión y comercialización— las empresas nacionales de los países receptores del mundo subdesarrollado encontraban obstáculos cada vez mayores para tener acceso a las actividades turísticas.

Con todos estos hechos, se cerraba el círculo de la dependencia para los países llamados en vías de desarrollo que habían visto en el turismo una posibilidad de mejora y se exponían a la presión política y económica de los países que controlan el mercado turístico internacional ya en un contexto de distensión política establecida para fines de la década.

4.0 Los Cambios Sociales y la Concepción del Tiempo Libre en las Sociedades Industrializadas.

Con la tendencia a la corporativización empresarial y del empleo, fenómeno que se da marcadamente en esta época (y que se hace patente sobre

todo en los Estados Unidos aunque no de manera privativa), se da un cambio importante en la forma en que las personas obtiene ingresos. Esto a su vez influye importantemente en la cantidad de tiempo libre que se tendrá para disfrutar y más aún, en la manera en que ese tiempo de ocio es utilizado. En efecto, la nueva clase media, la incorporada a las grandes empresas corporativas, difiere de la antigua --clase media --al menos en los Estados Unidos-- en tanto aquella no tiene una propiedad productiva y no teniéndola, se libera de la responsabilidad de cuidarla y acrecentarla. La antigua clase media se componía básicamente de pequeños agricultores y hombres de negocios independientes; estos últimos, que dependen de la operación diaria de sus negocios, tienen menores oportunidades de escapar de su rutina diaria que los burócratas y empleados corporativos que, al menos normalmente, tienen asegurados sus pagos en casos de enfermedad; pago de horas extras y vacaciones pagadas e incentivos 37/. Este hecho acrecentaría de manera sustancial el mercado de turismo, tan de la mano con el tiempo libre y el ocio.

Otros mecanismos relacionados con el contexto social y económico reforzaría este crecimiento: el crédito y la publicidad; y la cultura y el prestigio, dos binomios inseparables en el contexto social actual 38/.

En efecto, aunque la tarjeta de crédito nace en los años 50's, es durante los 60's que su uso crece espectacularmente 39/ y para los 70's su uso sería ya generalizado, en gran parte, motivado por el incremento del consumo y el efecto que tiene la publicidad en los hábitos y patrones de consumo en las diferentes sociedades.

Por otra parte, el prestigio y la cultura que se asociaban a las actividades de viajes --a la manera de los viajeros del siglo XIX-- y la retroalimentación que tiene la publicidad para reforzarlos, también incidiría importantemente en las formas del turismo desde esta década. El contexto en este sentido, sin embargo, es mucho más amplio. Tanto Octavio Moreno Toscano como Armand Mattelart 40/ inscriben al turismo dentro de las estrategias de penetración cultural que se ha venido dando dentro del contexto de dominación imperial en la que los Estados Unidos es la avanzada. Y aunque la televisión, la radio y otros medios de comunicación tienen gran impacto en esta velada lucha, el tu

rismo es un sutil pero no menos eficaz instrumento para consolidar la forma más importante de dominio: el cultural. Todos estos medios, incluido el turismo, desempeñarían el papel ejemplar que lleva a la población local a la adopción de formas y estilos de vida que no corresponden a su realidad social pero que les hacen sujetos de control; de un control invisible del que no parecen existir posibilidades de sustracción.

La década de los 60's también marcó una etapa de movimientos sociales que fueron indicios de la evasión y un importante indicador de las protestas contra la sociedad industrial. El ocio, ejercido de una forma u otra, desempeñó un papel crecientemente importante dentro de estas manifiestaciones. Así, el movimiento hippie y la proliferación de las drogas como forma de evasión -dentro del que también se podrían incluir los viajes- jugaron un papel en el desarrollo de la concepción subsecuente donde prevalece el espíritu ecologista: movimiento internacional al que no se puede sustraer ninguna acción que pretenda mejorar el estado actual del mundo y las sociedades que en él conviven. Este es, a mi juicio, el signo que distinguiría la década de los 70's.

1959-1969.1.0 La Concepción Gubernamental del Turismo.

Como se ha visto anteriormente, la coyuntura particular de México - respecto a los acontecimientos de Cuba principalmente, hacen que México sea el primer gran promotor del turismo en el nivel de los foros internacionales. Y con esos acontecimientos, que le han afectado de diversas maneras, el gobierno de México considera que el turismo no debe ser tratado únicamente como un instrumento de ayuda económica sino, principalmente, como un factor que contribuye a facilitar el intercambio de ideas y formas de vida entre personas de diferentes países, contribuyendo paralelamente a facilitar la comprensión entre los pueblos convirtiéndose, con ello, en un vehículo de paz internacional amenazada constantemente durante la guerra fría.

En todo este proceso, la concepción del turismo que tuvo Adolfo López Mateos y el contexto histórico del momento, coadyuvaron a que México sustentara, con éxito, esa tesis. La misma concepción sostenía Gustavo Díaz Ordaz, que no modificaría sustancialmente, sino al final de su mandato, el papel del gobierno y su intervención en las acciones de política turística del país.

1.1 La Concepción de Adolfo López Mateos y de Gustavo Díaz Ordaz:El Turismo como Vehículo de Comprensión y Paz.

En los momentos en que el mundo vive un estado de tensión extrema - por los acontecimientos de la guerra fría y Cuba, y en donde México se ve presionado por su posición independiente, se empieza a considerar al turismo en la concepción que ya no abandonaría más. Adolfo López Mateos considera que los turistas deben conocer al país sin distorsiones (distorsiones que se hacían a través de la propaganda realizada en los Estados Unidos contra México por su actitud independiente en política exterior) y, validando ese conocimiento atribuido al turismo como medio de acercamiento entre los hombres, afirmaba, - por extensión, que el turismo serviría como medio de comunicación y

acercamiento entre los pueblos que ayudaría a la concordia internacional. De esta manera, en enero de 1960, en su gira por Sudamérica, declaraba en Río de Janeiro: "Para México, el turismo es una de las fuentes fundamentales de ingreso de divisas; pero nosotros no lo enfocamos exclusivamente desde ese punto de vista de la economía. Para nosotros, el turismo tiene, además, el sentido del acercamiento entre los pueblos. Nos esforzamos porque el turista en México tenga una noción completa de lo que ha sido la historia de México y nuestras costumbres. Hemos procurado mejorar la calidad de lo que se ofrece al turista; le brindamos nuestros museos, nuestras exposiciones, nuestras danzas, y la expresión de lo que somos, porque estimamos que el turismo no debe fincarse en fines de explotación o de vicio, sino fundamentalmente en un concepto más elevado que crea lazos culturales y una mejor comprensión entre los pueblos" 41/.

Los mismos conceptos reitera en el discurso dirigido a los asistentes de la Tercera Reunión Técnica Internacional de Turismo celebrada en octubre de ese mismo año 42/. A partir de entonces estará presente en casi todas las declaraciones que el ejecutivo mexicano hace en relación al turismo.

La presión ejercida por los Estados Unidos tomando al turismo como instrumento, se manifiesta en la intensa actividad diplomática que México sostiene en los foros internacionales. Así, México proclama la necesidad de defender la libertad de viajar, argumentando la Declaración de los Derechos del Hombre que las Naciones Unidas había aprobado. La moción correspondiente es presentada y aceptada en la 69a Reunión del Comité Técnico Ejecutivo de la UIOOT, celebrada en París en mayo de 1963. Meses más tarde, en agosto de 1963, se celebra en Roma la anteriormente citada Conferencia de las Naciones Unidas sobre Viajes Internacionales y Turismo, y donde la delegación mexicana, con propósitos bastante específicos, presenta una ponencia titulada El Derecho del Hombre a Viajar Librementemente 43/.

Gustavo Díaz Ordaz es un continuador de este concepto básico de la política turística de México en estos años. Díaz Ordaz declaraba en 1964: "El turismo no debe verse ya sólo como un negocio en el mundo, sino como un medio para que los hombres se conozcan y comprendan;

comprensión que es tan necesaria en estos momentos" 44/. Otra manifestación de la política básica que se tiene a este respecto es el libro publicado en 1967 por el entonces Departamento de Turismo y que, según palabras expresas, define la política rectora del gobierno en este campo: El Turismo como medio de Comunicación Humana. Gustavo Díaz Ordaz declarararía al respecto: "En esta obra se sostiene el principio que rige la política de México en la materia: el turismo es, por sobre todo, un medio para el mejor conocimiento y amistad entre los hombres" 45/.

Aunque era la concepción dominante en la época, ya algunos estudiosos de este fenómeno hacían ver las realidades en cuanto a considerar al turismo como vehículo de comprensión entre los pueblos. Sirviéndose de una analogía conceptual entre el sistema turismo y el sistema comunicación, el Ing. Raymundo Cuervo -pionero de la investigación sistemática y analítica del turismo en México y uno de los pocos que han existido en el país-, expresaba, en el mencionado libro y dándose perfecta cuenta de la connotación real que tiene cuando se considera como medio de comunicación: "Sabemos que el sistema turismo ópera como sistema de comunicación, pero no podemos deducir que por este simple hecho, el sistema sea un factor de paz. Sería contrario a toda lógica o por lo menos utópico, pensar que el hecho de facilitar el viaje acercará espiritualmente a los hombres de diversas regiones y promoverá la mutua comprensión entre los pueblos" 46/. Años después sería demostrado que, en efecto, el turismo en contadas ocasiones actúa como vehículo de comprensión para las regiones que visita, debido, entre otras causas, a las condiciones y forma en las que el turista realiza el viaje, así como por sus muy particulares intereses.

1.2 Turismo: Instrumento de Apoyo Económico Complementario.

La concepción inicial que tiene Adolfo López Mateos en cuanto a turismo se refiere, esta muy identificada con la que venía sustentando Ruíz Cortines. Aquel ponía énfasis en la actividad turística como factor de ayuda económica pero, al mismo tiempo, identificaba la necesidad de no depender de esta actividad en ninguna de las zonas del país.

De esta manera, durante su gira como candidato a la presidencia en 1958, declaraba en Acapulco, el Centro Turístico Costero más importante de México para el turismo internacional en ese momento: "Para Acapulco, la riqueza primaria esta en el mar; el turismo constituye ahora la más importante actividad económica de la ciudad y del Estado... Sin embargo, no debemos encomendar solamente al turismo el desarrollo económico de ninguna región de nuestro país" 47/.

Los mismos conceptos vertiría en el discurso pronunciado en ese mismo año en Tijuana equivalente nacional del turismo que se daba en Cuba.- Ahí declaraba: "Tijuana es un centro turístico; ya en Mérida y Acapulco hice referencia especial a los principios que debemos aplicar dentro de esta industria, siendo el primero de ellos buscar equilibrio - en las actividades económicas para lograr el desarrollo de todas, acelerada, equilibrada y uniformemente. El monocultivo es inconveniente en la agricultura así como la producción de un sólo artículo, en la industria. Sería imprudente fundar la economía de una región o de un país, en el predominio absoluto de una actividad, por productiva (que esta sea)" 48/.

Por su parte, Gustavo Díaz Ordaz, cuyo mandato se encontró en el punto culminante de promoción internacional del turismo, le daba mayor importancia y ampliaba las razones por las que era necesario promoverlo. Así, declaraba en Cozumel, en 1968: "Hemos de poner -no solamente para lo que se refiere a Cozumel, para lo que se refiere a Quintana Roo, sino para muchos otros puntos de la República-un especial interés en el fomento y desarrollo del turismo, por dos razones fundamentales: una, que en ésta tarea vamos a ayudar a muchos de nuestros hermanos mexicanos a lograr una mejor posición económica o a obtener empleo donde honestamente puedan ganar el propio sustento y el pan de sus hogares; y, otra, porque el turismo es una industria que devuelve a México aceleradamente, en forma rápida, las inversiones razonables, inteligentes, que México haga para fomentarlo, y al devolverlo en bienes económicos, aparte de prestarle los servicios morales a su pueblo, contribuye en forma muy eficaz, muy importante, a mantener el equilibrio de la balanza de pagos y la cotización de nuestra moneda que es base además para mantener la estabilidad de los precios y no afectar la economía de los hogares mexicanos" 49/.

Esta sería la concepción del turismo en la economía que no variaría sustancialmente en esta década. A sus efectos en la balanza de pagos, se incorporaría el argumento de que es una actividad que permite crear empleos más fácilmente que la industria de transformación, no sólo -- porque el capital requerido para crear un empleo directo es menor si se le compara con el del sector secundario, sino porque el personal requerido por la planta turística es, en su mayor parte, de menor calificación técnica. Además el efecto multiplicador también se había introducido como argumento de validez, a partir del estudio realizado por la empresa Checchi Co. para el US. Department of Commerce (The Future of Tourism in the Pacific and Far East, 1961) y el preparado por la misma empresa por encargo de las Naciones Unidas (Tourism as a Factor In Economic Development., 1963). En estos estudios pioneros, se expusieron la mayor parte de los argumentos favorables para el desarrollo del turismo, que serían tomados por los países a partir de esta década. No sería sino hasta la década de los 70's, cuando surgirían valiosas críticas al enfoque y a los resultados de estos primeros estudios, y con las cuales se mesurarían muchos de los argumentos a favor, tanto en sus efectos económicos, como sociales.

1.3 Promoción de la Identidad Nacional en el Exterior a Través del Turismo.

Tanto para Adolfo López Mateos como para Gustavo Díaz Ordaz, el turismo debería estar fundamentado en la promoción de las costumbres nacionales y el folklore, así como en la arquitectura y costumbres nacionales, en contraposición a las actividades perjudiciales que se habían manifestado en países como Cuba. De esta manera, Adolfo López Mateos afirmaba en relación a lo que debería mostrarse al turismo: "Es conveniente no deformar nuestra belleza ni nuestra idiosincracia, para ofrecer al visitante un perfil auténtico de nuestra vida social y cultural. Es necesario dar, a quien lo busque, el reposo unido a esparcimientos elevados para que disfrute de la naturaleza y de su benéfico influjo; para que, durante el tiempo en el que el viajero radique entre nosotros, tenga las más altas satisfacciones" 50/. En otra ocasión mencionaba: "Hemos procurado mejorar la calidad de lo que se ofrece al turista; le brindamos nuestros museos, nuestras exposiciones, nuestras danzas, y la expresión de lo que somos, porque estimamos que

el turismo no debe fincarse en fines de explotación o de vicio..!"51/.

Gustavo Díaz Ordaz expresa concepciones similares en cuanto a lo que es necesario mostrar ante el mundo, a través del turismo. Afirmaba: "El turismo representa un ingreso muy importante de divisas, que contribuye al financiamiento del desarrollo económico y social de nuestro país. Pero además significa una cosa más trascendental, el medio de que el pueblo dispone para propalar el conocimiento del modo de ser del mexicano, de sus virtudes, de su historia y de su arte... de sus aspiraciones y realizaciones; lo que auspicia estrechar lazos de amistad consigo mismo y con los demás pueblos del mundo y que México se muestre ante la mirada de las naciones, tal como es, con sus realidades históricas y culturales, para aumentar así en la conciencia internacional el prestigio y el respeto que ya inspira nuestra pa -- tria" 52/.

Todas estas ideas en relación a lo que es necesario ofrecer al turista son expresadas reiteradamente y validadas a través de las obras ejecutadas en concordancia. Así, las obras realizadas durante este período se orientan a la creación o remodelación de elementos de la -- cultura prehispánica y colonial, creándo museos y sistematizando la información de los atractivos turísticos ya con un orden jerárquico (en 1960 se inicia el inventario de recursos turísticos que llevaría a la realización del primer Plan Nacional de Turismo, en 1962, primero de su género en el mundo) .

2.0 Desequilibrios Estructurales del Sistema Evidenciados en el Caso del Turismo.

Para estos momentos, los centros de turismo más importantes por el crecimiento que experimentaban en el volúmen, ya hacían muy evidentes los graves signos de desequilibrios que se reflejaba entre la población que recibía y prestaba los servicios. Sin embargo, no sería válido asignárselo únicamente a los efectos del turismo en sí, sino a las condiciones estructurales del país que, a través del turismo, se manifestaban como un reflejo de lo que debería y no debería darse en una región geográfica donde se hace patente la contradicción de situaciones donde existen personas que habitan en un espacio determinado corviviendo en con-

diciones totalmente diferentes -por no decir opuestas (desarrollo-subdesarrollo en el exterior, desequilibrada distribución del ingreso en el interior).

Aunque no existió ninguna acción definida para remediarlo durante este tiempo, no dejaba de hacerse notar. De esta manera, Gustavo Díaz Ordaz expresaba en Acapulco: "Hay un aspecto sobre el que se debe llamar la atención pública en particular la de los compatriotas que viven y actúan en zonas turísticas; me refiero a la desigualdad que suele ser irritante entre el lujo y el despilfarro de una parte, la que va a pasear, a descansar o a conocer las regiones turísticas y la indigencia circundante de la otra, la que presta los servicios.- Mientras unos hacen ostentación de vida placentera en suntuosas residencias, en medio de diversiones refinadas, a su torno se mueve una masa famélica que habita en viviendas deplorables que no están en consonancia con el marco que la rodea" 53/.

Este efecto no se podía erradicar por tener orígenes diferentes a los meramente turísticos. Años después, al iniciarse la década de los 70's, se intentaría una modificación de las condiciones de urbanismo de centros turísticos como el de Acapulco. Así, en el lugar donde se hacían muy patentes esas contradicciones se intentan mejorar las condiciones a través de la implementación de planes de desarrollo urbano que permita controlar el anárquico crecimiento existente en esa ciudad.

3.0 Acciones Ejecutadas: Reconocimiento Oficial y Desarrollo Programado de los Atractivos Turísticos.

El crecimiento que ha tenido el turismo y los pronósticos que se hacen de él; así como las dificultades de orden práctico 54/ que permitieran el desarrollo armónico de la actividad -y para lo cual era necesario contar con un organismo autónomo y coordinador que amalgamara los intereses de los diferentes entes involucrados- llevan al gobierno del país a tomar medidas que marcan el inicio del reconocimiento del turismo como actividad que requiere de un trato específico e independiente.

En este contexto, el 1° de enero de 1959 se publica el decreto por el que se crea el Departamento de Turismo como órgano autónomo dependiente del poder Ejecutivo Federal, marcando con ello una nueva etapa de la política administrativa relacionada con turismo y que señala la importancia que esta actividad ha alcanzado en la vida económica del país. El presupuesto otorgado para ese año fue de 21 millones de pesos (el 0.15% del presupuesto Federal de Egresos)55/.

Las acciones que se toman para promover al turismo y las obras ejecutadas dentro de este contexto, son congruentes con la filosofía de ofrecer al turista la historia y el folklóre; las costumbres nacionales y las danzas populares. También se observan los esfuerzos para coordinar el sector que en estos momentos se caracteriza por la dispersión de esfuerzos y la ausencia de controles sobre los prestadores de servicios.

Los primeros pasos para programar los atractivos turísticos se encuentran en este período. Por decreto del 6 de octubre de 1960, se señalan puntos de interés turístico en la República Mexicana. En la Ley Federal de enero de 1961, el Ejecutivo Federal le encarga al Departamento de Turismo la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Turístico que sería finalizado y dado a conocer un año después, en 1962.

Este Plan, pionero en su tipo y modelo a seguir en el ámbito internacional, es puesto como ejemplo por la UIOOT 56/ durante la XVIII Asamblea General celebrada en Bangkok, Tailandia, en noviembre de 1962.- Durante 1963 y 1964 aparece la primera parte del Catálogo Turístico Nacional 57/.

En diciembre de 1961 se crea el Consejo Nacional de Turismo como órgano de consulta y asesoramiento de las autoridades federales de turismo. Sus funciones, en un primer momento, son promover el turismo nacional y extranjero; estudiar la realidad del turismo (para lo cual se crea como órgano dependiente del Consejo y otras Secretarías de Estado, el Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas, IMIT., en 1962) 58/. El conjunto de acciones que se inician en este tiempo darían origen a un desarrollo programado de los atractivos y la infra-

estructura que, conjuntamente con la coordinación de los esfuerzos de los diferentes intereses involucrados, mejorarían significativamente lo realizado hasta ese momento en ese campo.

3.1 El Primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico.

Los programas específicos del Plan Nacional de Desarrollo Turístico se encuentran dentro del marco de la filosofía gubernamental que tiene por objetivos ofrecer las tradiciones y la historia principalmente, mejorando los medios que posibiliten al turista el viaje, así - como tratándo de crear una impresión favorable de lo que observa en el lugar visitado. De esta manera, los programas específicos que se contemplan son: 59/

- o Ampliar la red nacional de caminos;
- o Mejorar y construir obras públicas (drenaje, alumbrado, pavimentación) en algunas ciudades receptoras de turismo;
- o Remodelación, estudio y recuperación de zonas arqueológicas así como de monumentos arquitectónicos coloniales;
- o Se establece una política hacendaria donde se incluye a la industria hotelera dentro de las actividades de fomento que significaba una mejor canalización de los recursos bancarios hacia aquellos.

3.2 Obras Ejecutadas:

Expansión de la Infraestructura.

3.2.1 Obras Públicas.

Las obras públicas consideradas dentro del plan de desarrollo al turismo se encuentran en las ciudades de Mazatlán, Guaymas, Veracruz, Acapulco, Manzanillo, Ciudad Juárez, Ciudad Miguel Alemán, Comitán, Progreso, Nuevo Laredo, Puerto Vallarta y Tijuana, además de otros - cuantos. En estos lugares se introduce agua potable, alumbrado y se pavimentan calles 60/.

3.2.2 Estancamiento en la Construcción de la Infraestructura de Acceso Terrestre.

La construcción de infraestructura de acceso terrestre sufre de un estancamiento en este período. El crecimiento que se tiene en el servicio aéreo (y las necesidades de infraestructura inherentes) - parece orientar la mayor parte de las acciones gubernamentales a - darle impulso, a costa de la creación de infraestructura para el - autotransporte.

Durante todo este segundo período se pasó de 44,892 kilómetros en 1960 a 71,520 kilómetros en 1970 de los cuales pavimentados eran - 28,979 (64%) y 41,947 (58%) respectivamente 61/. En diez años, se añadieron a la red de carreteras 26,628 kilómetros.

Las carreteras que se pusieron en servicio 62/ fueron las de Saltillo-Zacatecas-Guadalajara; Guadalajara-Barra de Navidad (intentando abrir la zona oeste-centro del país a los turistas del norte del país). Se inició la carretera Acapulco-Zihuatanejo en este sexenio y se terminó la carretera Escárcega-Champotón (complementando el - Circuito Golfo Caribe). Se concluyó la carretera periférica de -- Cozumel y la carretera Catazaja-Palenque (que conectaba Macuspana y Villahermosa). Además se encontraban en construcción, entre otras, la de Pátzcuaro-Uruápan; Ensenada-El Rosario, y otros caminos que vienen de la frontera norte a la Ciudad de México y de la Capital a Acapulco y Veracruz.

También en este período se construyen las terminales de pasajeros - de Campeche, Colima, Aguascalientes, Veracruz, Villahermosa, Mérida, Chetumal, Chihuahua, León, Monterrey, Zacatecas, Tepíc, San Luis - Potosí, Culiacán y Ciudad Juárez 63/.

Por lo que se refiere a los ferrocarriles 64/ se realizan mejoras en las vías San Pedro Topolobampo y Ciudad Juárez-La Junta; además, se declaran intenciones de ampliar el servicio que en realidad no parecen cumplirse porque a estas alturas el ferrocarril ha caído en desuso. Aunque conecta regiones y poblados de interés, este medio de - transporte es sumamente lento en México y pierde potencial para su -

desarrollo desde el punto de vista turístico.

3.2.3 Expansión de la Infraestructura de Acceso Aéreo.

La llegada del jet augura una nueva era en el transporte. Y es por esta razón que los esfuerzos gubernamentales parecen orientar sus acciones a la construcción de la infraestructura necesaria para recibirlos que enfatiza su importancia. En este período se extiende importantemente el número de rutas y de países con los que se establecen convenios aéreos bilaterales.

En el sexenio de López Mateos se contaba con 29 aeropuertos federales y se habían mejorado o acondicionado los siguientes: México, D.F., Acapulco, Guadalajara, La Paz, Mazatlán, Chihuahua, Ensenada, Hermosillo, León, Monterrey, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, Veracruz, Ciudad Victoria, Puerto Vallarta, Cozumel, Isla Mujeres. La erogación en esas obras fué de más de 60 millones de pesos 65/.

Dada la importancia de la infraestructura aérea, se elabora un programa para la construcción y/o modernización y remodelación de muchos aeropuertos del país. Para 1966 el plan se encuentra en marcha y se terminan obras del aeropuerto internacional de Acapulco iniciándose la construcción de nuevos aeropuertos en Guadalajara, Mazatlán, y se rehabilitan los de Puerto Vallarta, Ciudad Obregón, Hermosillo, Matamoros, Tampico, Tijuana y Reynosa. Además, los avances en la tecnología aeronáutica y la importancia de su desarrollo, hace que se adquieran y se instalen en varios aeropuertos de la República, equipos de auxilio para la navegación y de aterrizaje aéreo por medio de instrumentos. Se invierten 103.8 millones de pesos en 17 obras de este tipo 66/.

El total de empresas aéreas que operaban en el país era de 57 67/. En cuanto a las rutas aéreas, estas son expandidas importantemente en este período. Real Aerovías Brasil inicia sus operaciones en México cubriendo la ruta Buenos Aires-Sao Paulo-Río de Janeiro-Manaos-Bogotá-México-Los Angeles 68/.

En 1960, Aeronaves de México y Compañía Mexicana de Aviación, adquieren aviones jet, iniciando esta última sus operaciones con ese tipo de aeronaves.

En ese mismo año se celebra el Convenio de Transporte Aéreo con los Estados Unidos que estará en vigor por cinco años cuando menos y que involucra a las dos empresas mexicanas y a cinco norteamericanas 69/.

En 1961 se otorga a Sabena y a Braniff International permisos para cubrir las rutas Bruselas-México vía Montreal y San Antonio, Texas-México, D.F., respectivamente 70/.

En 1963 se otorgan permisos a las empresas AVIATECA (Guatemala),- AVIANCA (Colombia), y APA (Panamá), para establecer y explotar las rutas aéreas de Bogotá-Panamá-México respectivamente 71/.

Por su parte, Aeronaves de México inaugura en 1964 sus servicios - entre Acapulco, La Paz y Los Angeles. En diciembre de ese año se - inaugura la ruta Acapulco-México-Nueva York y se expanden sus rutas nacionales: México-Tijuana; México-Torreón; Acapulco-Tijuana; Gua - dalajara-Monterrey; Chihuahua y Hermosillo. Por otra parte, adquiere dos aviones DC-6 y un DC-8 con lo que eleva a 28 el número de unidades de su flota 72/.

Para el segundo quinquenio de la década, se firman convenios de transporte aéreo internacional con Brasil, Costa Rica, la República Federal de Alemania y se habían discutido convenios con 12 naciones más 73/.

En 1966 se concluyen Convenios con Italia, Bélgica, Suiza, Estados - Unidos, Canadá, Inglaterra, Guatemala, Holanda, Alemania, Australia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Perú 74/.

También se dictan en ese tiempo medidas para estimular el surgimiento de nuevas empresas aéreas mexicanas y se propicia la afluencia de aviones privados extranjeros en viajes de turismo 75/, otorgándose - los primeros permisos para prestar servicios de taxi aéreo 76/. En 1965 se crea el órgano paraestatal de administración de aeropuertos; Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), que será el responsable de

los aeropuertos federales del país 77/.

La importancia del servicio aéreo influye para que en 1968 se realice la compra de acciones de la CMA que aún estaban en manos de extranjeros pasando a ser totalmente mexicana 78/.

La importancia del transporte aéreo en esta década ya es considerable, no sólo por la relevancia que se le atribuye para fines turísticos sino como elemento indispensable para el desarrollo del país. Además, se reconoce que el servicio aéreo ha tenido un impacto significativo en el aumento de la afluencia (aunque aún prevalezca el viajero que utiliza el automóvil para visitar al país: aproximadamente el 50% 79/). Gustavo Díaz Ordaz declaraba ante el Congreso en su segundo informe de gobierno refiriéndose a los Convenios celebrados con 16 países: "El impacto de esta política ha sido muy sensible en el incremento del turismo que visita México y en el consiguiente -- aumento de divisas, y más lo será conforme se vaya ampliando nuestra capacidad hotelera en los principales centros turísticos" 80/.

Aunque todos estos acuerdos incluían cláusulas de reciprocidad, la capacidad real de la flota aérea comercial de México estaba muy lejos de poder hacer uso de esa alternativa de expansión. Para 1965, el 32% del total de pasajeros en servicio aéreo exterior fueron transportados por empresas mexicanas; para 1970 esa proporción bajó al 26%, debido básicamente al aumento de las rutas aéreas y el consiguiente aumento en el número de pasajeros en cifras absolutas 81/.

Este período se caracteriza por la expansión de las rutas aéreas en todas direcciones, y muy acorde con los acontecimientos que en este campo se experimentaba en el mundo donde la aviación internacional se desarrollaba de manera importante. Como contraparte, fue sacrificada la infraestructura para el autotransporte que se vió prácticamente estancada en su extensión.

3.2.4 La Identidad Nacional y los Atractivos Turísticos.

Durante todo este segundo período, se pone énfasis en la promoción

del turismo ofreciendo a los visitantes los recursos históricos, cul -
turales y artísticos de México. En este contexto, el primer Plan -
 de Desarrollo Turístico contempla obras de restauración y de conser -
 vación en los siguientes lugares: Teotihuacan, Palenque, Tzintzuntzan,
 Comalcalco, El Tajín, La Quemada, Mitla, Uxmal, Acolman, Actopan, -
 Huejotzingo, Tlaxcala, Santo Domingo (Oaxaca), Tepotzotlán (Museo -
 de Arte Virreinal); San Juan de Ulúa, Ex-Convento de Churubusco, --
 Ex-Convento de Culhuacán, Museo de Guadalajara, Ex-Convento de la -
 Merced, Unidad Urbana Tlaltelolco 82/. También dentro de este con -
 texto se construyen e inauguran en 1964, los Museos de Arte Moderno
 y el Museo Nacional de Antropología e Historia 83/.

Después de 1964 se incorporarían, bajo la misma filosofía básica, -
 las Grutas de Cacahuamilpa en Guerrero; la Instalación del espectácu -
 lo Luz y Sonido en Teotihuacan y Uxmal, en 1967; el acondicionamien -
 to de Tepotzotlán y la restauración arquitectónica del Ex-Convento -
 de Acolman; Huejotzingo, Ex-Convento de Montserrat en el D.F., y - -
 otros menores como Molino de las Flores en el Estado de México y el
 Fuerte de San Diego en Acapulco 84/.

A nivel de proyecto se tuvieron albergues juveniles, centros de des -
 canso, hoteles y restaurantes. Durante este segundo quinquenio se
 integran circuitos turísticos como el de las Misiones del Padre Kino,
 Circuito Mar de Cortés, Circuito del Centro de la República, el Cir -
 cuíto de la Independencia y la llamada Ruta Maya del Sureste, que -
 procedieron a los itinerarios del primer plan de desarrollo turísti -
 co (Matamoros-Mazatlán; Ruta Noreste y conexión con la Costa del Pa -
 cífico; México-Nuevo Laredo; México-Piedras Negras; México-Ciudad -
 Juárez; México-Nogales; Circuito Durango-Mazatlán-Querétaro; Ciudad
 de México-Tlaxpan; Tampico-Barra de Navidad; México-Acapulco; Circuí -
 to Istmo de Tehuantepec e Itinerario del Sureste) 85/.

En 1967 se ponen en servicio los siguientes museos: El de las Cultu -
 ras (D.F.), El Regional de Querétaro; Casa de Morelos (Cuernavaca -
 Morelos); Casa de Morelos (Ecatepec, Estado de México); Museo del
 Fuerte Bacalar (Quintana Roo) y se iniciaban los trabajos preparato -
 rios de la pirámide de Cholula y de los templos coloniales de la -
 Ciudad de México 86/.

La mayor parte de los turistas extranjeros son de origen norteamericano, para los cuales el medio de transporte terrestre es el más importante (al menos el 50% se desplaza por automóvil). Este hecho influye en la planeación de los circuitos (sobre todo en el caso de los itinerarios contemplados por el primer Plan de Desarrollo Turístico) que inician y terminan básicamente en la frontera norte. Paralelamente a esto, se toma otra acción de preeminencia en el auxilio al turista: al iniciarse la década, el Departamento de Turismo pone en servicio las radio patrullas conocidas como los Angeles Verdes 87/ que ayudarían importantemente al desarrollo del turismo nacional y extranjero por carretera.

4.0 Reflejo de la Situación Internacional: La Hotelería de México en el Decenio.

El desarrollo de la hotelería se reconoce como indispensable para que se pueda incrementar la corriente de viajeros. Sin embargo, hasta este momento, la oferta hotelera de México se encuentra muy concentrada espacialmente y la inversión extranjera participaba en alto grado en la oferta de mayor calidad en el país. Este era un fenómeno que se presentaba en casi todos los países del mundo en subdesarrollo debido, entre otras causas, a la falta de recursos económicos para proyectos de gran envergadura necesarios para la construcción de hoteles de las categorías más altas. Por otra parte, la inversión extranjera, frecuentemente manejada por cadenas internacionales, ya había desarrollado un cierto nivel de sofisticación empezándose a operar sistemas automáticos de reservaciones que elevaba el grado de eficiencia de la operación.

México no escapaba a estos acontecimientos. Octavio Moreno observaba en 1969 que era "...difícil encontrar en México capitales para las inversiones que el turismo requiere; los capitales medianos y pequeños erigen instalaciones inadecuadas para la demanda mundial" 88/. De esta manera, los intereses políticos y la escasez de recursos económicos se conjugaron para posibilitar a las grandes cadenas la expansión de sus operaciones en el mundo.

Por su parte, el gobierno trata de apoyar el desarrollo de la hotele

ría nacional. Como se ha visto FOGATUR se crea con ese propósito a fines de la década anterior. En la década de los 60's extiende el apoyo a través de la reforma de la Ley General de Instituciones de Crédito (1963) que permitirá a la banca hipotecaria, a partir de entonces, elevar de 30 a 50% los préstamos sobre inmuebles destinados a hoteles 89/.

De 1957 a 1970, el monto total de los créditos otorgados por FOGATUR ascendió a 496.4 millones de pesos 90/.

El número total de establecimientos para 1964 es de 3,333 con un total de 92,954 habitaciones (incluidas suites). De este total de cuartos (ver anexo 12), el 50% estaba concentrado en 5 Estados de la República que tenían más de 4 mil cuartos: Guerrero (básicamente Acapulco) con el 9.6%; El Distrito Federal con el 20.4%; Jalisco (principalmente Guadalajara y Puerto Vallarta) con el 7.6% y Tamaulipas y Veracruz con el 5.0 y 7.9% respectivamente.

Para 1970, serían 9 los Estados de la República con más de 4 mil cuartos: Baja California Norte con el 5.7%; Chihuahua con 4.6%; Distrito Federal con 17.1%; Guanajuato 3.8%; Guerrero con 9.3%; Jalisco con 8.1%; Michoacán con 4.7%; Tamaulipas con el 4.5% y Veracruz con 8.7%. El número total de cuartos en el país para ese año, fue de 130,891,40% más que para el año de 1964.

La concentración de cuartos se daba en algunos estados del centro y del norte del país y la infraestructura de acceso terrestre pudo haber influido importantemente en este patrón.

En una encuesta realizada en 1964 por el Departamento de Turismo se observó que el 77.5% de los visitantes extranjeros estaban concentrados en seis ciudades: Ciudad de México (37%); Acapulco (19.3%); Guadalajara (7.4%); Mazatlán (4.9%); Monterrey (7.4%) y Veracruz (1.5%) 91/. En realidad, Acapulco y el Distrito Federal dominaban ampliamente entre los visitantes del exterior con una participación de más de la mitad del total, siendo de hecho, los centros turísticos más importantes del país.

5.0 La Promoción de México en el Exterior:
La Creación de una Imágen.

De 1959 a 1964, el Departamento de Turismo mantiene 15 delegaciones en el extranjero; 12 en Estados Unidos, 2 en Canadá y una en Buenos Aires (además de las representaciones de México del Consejo Nacional de Turismo). Las actividades más importantes dentro del territorio nacional se dan en coordinación con otras Secretarías de Estado y organismos descentralizados y privados. El número de delegaciones nacionales asciende a 31 92/.

La propaganda que se realiza en diversos países se hace a través de periódicos, revistas, posters y otro tipo de material impreso y audiovisual 93/. Esta promoción enfatiza el aprovechamiento de los recursos históricos que además, tiene el propósito de consolidar la imagen de México en el mundo. Por esta razón, el evento más importante que se tuvo durante esta década, la XIX Olimpiada, fue realizada considerando más el impacto publicitario que la posible obtención de divisas. En una entrevista de Díaz Ordaz con la Prensa, en 1967, expresaba en este sentido: "No creo que, por desgracia las inversiones realizadas para la Olimpiada, redunden en beneficio económico para México. Gastaremos más, bastante más de lo que ingrese, pero la sede no fué pedida para obtener un beneficio económico y los juegos de la XIX Olimpiada no va a realizarse con ese fin. Nos van a costar dinero, pero México recibirá a cambio, lo que hoy se llama una gran promoción, es decir, el nombre de México estará en las columnas de todos los periódicos de todo el mundo, en los comentarios de la radio, el cine y la televisión y en las conversaciones familiares, etcétera" 94/. "Los Juegos Olímpicos son un evento que dará a México prestigio, nombre...95/". La idea de confraternidad y la situación internacional también están en la mente del ejecutivo al decir que, a cambio del gasto, México "...habrá servido a una noble causa de paz en momentos difíciles para el mundo, reuniendo a los jóvenes de todas las latitudes en una amistosa y hermanable competencia atlética y deportiva..."96/ En el contexto de lo que México debe ofrecer como país, se inserta la organización de la olimpiada cultural destacando: "Presentaremos la diversa gama de nuestras manifestaciones de cultura: desde las ingenuas de nuestra artesanía,

hasta las más elevadas de nuestro arte pictórico. literario, musi - cal... Nuestros brazos estan abiertos para dar y recibir todo aquel lo que contribuya al respeto de la dignidad humana, a la prosperidad pública y a la paz del mundo" 97/.

La promoción de México en el exterior, basado en la filosofía de dar a conocer las costumbres nacionales y el folklore, fue una de las acciones más importantes para acrecentar el flujo de visitantes desde el exterior, pero además, se pretendía afianzar la imagen de México como país en la escena internacional, tratándo de consolidar el prestigio que había ganado en los foros internacionales al iniciar la década de los 60's.

6.0 El Crecimiento del Turismo Nacional: Una Expansión de Efectos Negativos.

Para este segundo período, el turismo nacional cobra creciente importancia, sobre todo por los viajeros que salen al exterior del país. Para 1960, se contaba con una población de 35 millones de personas que llegarían a 49 millones en 1970. Paralelamente, al porcentaje de la población urbana —uno de los indicadores que tiene el potencial del turismo en un país— se había incrementado del 39.0% al 48.6% para 1960 y 1970 respectivamente 99/. Con ello, y la ampliación creciente de las rutas aéreas, se expandían las posibilidades de una población nacional con deseos de viajar al exterior. Paradojicamente, la promoción de México en el exterior y el contacto con los extranjeros —además, claro, de la creciente visión estandarizada del mundo que se muestra a través de otros medios de comunicación masivos— influyen para que el mexicano desee cada vez más salir al exterior. Para la sociedad mexicana, los viajes al extranjero serían un caso típico de motivación originada en el prestigio y el status. Después de todo, la expansión de las rutas aéreas y la promoción internacional del turismo, tiene dos vías: entrada y salida. Por otra parte, los centros turísticos más importantes no le dan mucha importancia al turista nacional que sufre con los servicios que le prestan; hasta este momento, tampoco se ha implementado ningún tipo de estímulo al viajero nacional —aunque en la siguiente década se implementarían—. La promoción se concentra básicamente en el turismo extranjero.

El número de viajeros nacionales al exterior pasa de 63,600 en 1960 a 1,165,000 en 1970 99/ y se convierte en un motivo de preocupación ya para finalizar la década, porque tiene un efecto muy negativo en la balanza de pagos del país (el gasto pasa de 40.5 millones de dólares a 191.4 millones en 1960 y 1970 respectivamente). En 1967, - el Ejecutivo llega a mencionar con alarma: "Se están acercando peligrosamente las cifras de lo que los turistas extranjeros gastan en México y lo que erogaron los mexicanos en sus viajes al exterior. - Disminuyendo voluntaria y razonablemente sus gastos, los turistas mexicanos prestarán importantísima colaboración a la economía del país y evitarán que llegue a ser necesario dictar medidas restrictivas" 100/.

Los comentarios de la prensa y de otros medios de difusión en el sentido de que se establecerían controles de cambio -y que tratan de sondear a la opinión pública- originan una reacción desfavorable y se da marcha atrás no tomando ninguna medida al respecto. Un año más tarde, en julio de 1968, en ocasión del recibimiento de los organizadores de la oficina de Convenciones de la Ciudad de México, - Gustavo Díaz Ordaz vuelve al tema declarando la "equivocada interpretación" que se había hecho de sus palabras expresadas ante el Congreso de la Unión un año antes 101/.

No hubo interpretación equivocada, se dio marcha atrás no sólo por la reacción negativa que provocó internamente sino porque el contexto en el que se encontraba México, previo a las Olimpiadas, no ofrecía el mejor momento para implementar una política de restricción de viajes; por otra parte, México había luchado años antes en los foros internacionales defendiendo precisamente aquello que estaba tratando de ejecutar, es decir, la libertad de los hombres a viajar libremente. En realidad, el turismo nacional al extranjero -como dice el maestro Victor Manuel Bernal Sahagún- manifiesta la contradicción estructural de la sociedad mexicana donde la distribución del ingreso es extremadamente inequitativa originando que una cierta cantidad de personas pueda realizar este tipo de viajes sin dificultad alguna y con gran potencial de gasto. Las restricciones a la población que se encuentra en esos momentos en la cúspide de la pirámide del ingreso extendería su reacción a otros campos económicos que hubieran po-

dido afectar, tal vez con mayor gravedad, la economía del país.

7.0 Otras Acciones en este Período.

En el decenio de este segundo período se sientan las bases reales que darían impulso a la tecnificación y de la actividad dentro de un marco jurídico específico y con asociaciones que representarían a los diferentes intereses involucrados.

7.1 Capacitación.

Los primeros pasos para la tecnificación se dan al iniciar el período. En efecto, en 1959 se abre la carrera de Técnico en Turismo en la Universidad Autónoma del Estado de México 102/. En 1968 se crea la Escuela de Turismo de la Universidad de Guadalajara 103/ y en 1969, en una reunión que tiene lugar en Oaxtepec, se realiza un Plan Nacional de Enseñanza Turística que prevee cuatro niveles educativos:

- a) Adiestramiento. Dentro del cual se crearía el Centro de Adiestramiento de la Industria Hotelera (CAPIH) que, dependiente del Seguro Social, formaría personal de niveles básicos de los hoteles;
- b) Capacitación Técnica. Que sería llevado a cabo por la SEP en las Escuelas Técnicas.
- c) Especialización. Dentro de la cual se encontraba la Escuela Mexicana de Turismo y se anunciaba la transformación de la Escuela del IPN., Luis Enrique Herro, con el objeto de que se formaran técnicos especializados en turismo;
- d) Tecnología Profesional. Que se formarían, en un primer momento, en cuatro universidades del país y en tres Institutos Tecnológicos Superiores instituyendo la carrera de Licenciados en Turismo 104/.

Como se ha mencionado anteriormente, en 1962 el Consejo Nacional de

Turismo había creado el primer Instituto de Investigaciones relacionadas con turismo y que se avocaba a estudiar sistemática y analíticamente los sucesos que a él se referían: el IMIT (Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas).

7.2 Marco Jurídico.

El 3 de enero de 1961 se expidió la segunda Ley Federal de Turismo (cuyos objetivos básicos eran fomentar el turismo nacional e internacional; supervisar los servicios turísticos; crear o autorizar escuelas de capacitación; dirigir la propaganda oficial; formar el Catálogo Turístico Nacional y dar el marco jurídico para la cooperación y coordinación entre las diferentes entidades relacionadas con turismo ya fueran dependencias públicas, o privadas, así como entre los gobiernos estatales). El 14 de agosto de 1967 se expide la tercera Ley Federal de Turismo 105/.

En octubre de 1969 se publica el reglamento de Agencias de Viaje - aunque ya desde 1960 existía un Acuerdo por medio del cual se disponía que las agencias de viaje y turismo cobrasen el 10% de comisión bajo la tarifa autorizada de hoteles, moteles, restaurantes, casas de huéspedes, clubes y negocios relacionados con el negocio turístico 106/:

Estas acciones serían las únicas tomadas en este período en relación a los agentes intermediarios de los servicios turísticos que tenían ya una marcada importancia en otros países del mundo.

En agosto de 1967 se publica el reglamento de Guías de Turismo y - Guías de Choferes.

7.3 Organizaciones Fundadas.

La falta de coordinación entre los prestadores de servicios turísticos entre sí, y entre éstos y el sector gubernamental, dieron origen a acciones de parte del gobierno federal para que se amalgamaran intereses. De esta manera, la Ley Federal de Turismo preveía la -

creación de organismos coordinadores de los diferentes sectores. - Así, en 1959 se crean las Cámaras Nacionales de Turismo y la Confederación de Cámaras Nacionales de Turismo 107/.

En 1961 se funda el Fondo Privado de Fomento Turístico, A.C. cuyo propósito es el de agrupar a la Iniciativa Privada interesada en el desarrollo del turismo y que básicamente intenta coordinar los esfuerzos publicitarios que se realizan 108/. En el año de 1965 se integra, la Asociación Mexicana de Ejecutivos de Ventas de Hoteles A.C., que labora hasta la fecha y que aglutina personal profesional de los hoteles de la República Mexicana 109/.

Finalmente, en 1967 se crea la Oficina de Convenciones de la Ciudad de México, A.C., cuyo propósito es promover e incrementar el número de convenciones extranjeras que se celebran en México y que para estas fechas han adquirido gran importancia.

8.0 El Gran Cambio: La Planificación Regional del Turismo.

En México se habían dado los primeros pasos para la planeación del aprovechamiento de los recursos turísticos en 1964, cuando se realiza el Plan Integral de Desarrollo Turístico de Oaxaca 110/. Sin embargo, no se implementaron acciones prácticas para ponerlo en marcha.

No es sino a fines de este decenio cuando se implementa el Plan Quinquenal de Desarrollo Turístico 1969-1973, que programa una serie de inversiones en infraestructura y equipamiento turístico que comprenderá, en intenciones, el Territorio de Baja California, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Colima, Jalisco, y Guerrero en la Costa del Pacífico; y Quintana Roo, Yucatán, Chiapas, Tabasco, Campeche, Veracruz y el Sur de Tamaulipas en el Sureste del país y en la Costa del Golfo de México 111/. El total que se proponía invertir el gobierno federal era de 1,142.1 millones de pesos de los cuales 629.3 corresponderían al Golfo y Sureste 512 millones a las costas del Pacífico. Para el financiamiento se utilizarían créditos por un total de 100 millones de dólares que serían proporcionados conjunta

mente por el Banco Mundial y el BID. Las obras a realizar comprenderían la construcción de aeropistas, carreteras, marinas, introducción de agua potable, energía eléctrica, urbanización y servicios turísticos 112/.

Muy dentro del contexto mundial prevaleciente, se había iniciado en México la planeación de los centros turísticos costeros más importantes y hacia donde se canalizaría la mayor cantidad de recursos que el país ha destinado para el turismo: Cancún e Ixtapa.

Este hecho marca el fin de la segunda etapa del turismo moderno en México iniciándose la tercera etapa donde se presenta la planeación y ejecución de esos desarrollos y se observan los primeros resultados en este campo. El gobierno impulsa importantemente el desarrollo de estas zonas específicas que permitirán al país competir internacionalmente y servirán, paralelamente, a crear los mecanismos que auxilian al desarrollo subregional de zonas aisladas del país y con pocas posibilidades de incorporarse al desarrollo que se tiene en otras regiones de México. A este respecto, Gustavo Díaz Ordaz declaraba ante el Congreso de la Unión en 1969, en la primera referencia del ejecutivo en relación al cambio de la concepción y de las acciones a implementar en el renglón turístico del país: "Habrá de iniciarse en breve la ejecución de un importante programa de infraestructura turística, configurado bajo un enfoque integral, que tienda a robustecer el desarrollo de importantes regiones del país. No persigue únicamente la obtención de más divisas, sino también el mayor aprovechamiento de los recursos naturales y mejoras efectivas en los niveles de vida de la población" 113/.

Durante la década de los 60's, los centros turísticos costeros tuvieron un creciente auge: el Caribe, las Costas Mediterráneas de España y las Costas del Norte de Africa experimentaban un gran crecimiento. Por ello, las acciones del gobierno de México de aprovechar las Costas de algunas regiones del país implicaba un reconocimiento a aquél hecho y a la necesidad de que México compitiera con aquellos ofreciendo sus costas y adaptando la oferta a las necesidades del mercado internacional.

Naturalmente, otros argumentos (como los típicos que mencionan las bondades del turismo en relación a que el sector tiene gran capacidad para proporcionar empleo, el efecto multiplicador, etc.), fueron expuestos en su oportunidad.

Estas acciones estuvieron muy acordes con la tendencia internacional de considerar al turismo como efectivo instrumento de desarrollo. Sin embargo, en México —exceptuando algunos casos 114/— no parecían percaterse de los cambios concentracionistas que se encontraba sufriendo la estructura de turismo mundial — y que en realidad era reflejo de la creciente integración y expansión de las empresas transnacionales típicas de este decenio — y sus consecuentes repercusiones en el campo político y económico. Documentos escritos en 1969 por personas íntimamente relacionadas con el quehacer turístico 115/, expresaban conceptos de los años 50's que ya habían sido superados — o referidos — por el saber turístico europeo y americano. Los cambios estructurales que ya se consolidaban mundialmente y que llevaban implícitas relaciones de fuerte dependencia, no parecen haber influido en la concepción que tenía el gobierno de México en relación al turismo internacional.

Las acciones del gobierno en el sentido de dar apoyo irrestricto únicamente al sector hotelero, parecen confirmar el anacronismo de la concepción, que, en definitiva, afectarían el desarrollo del turismo en México.

CUARTA PARTE

CUARTA PARTE

CAPITULO VI. EPOCA DE ANALISIS Y PONDERACION DE LA ACTIVIDAD TURISTICA INTERNACIONAL. 1973 -

Los problemas económicos internacionales surgidos al finalizar la década de los 60's hacen crisis durante el primer quinquenio de los 70's. En 1971, el sistema monetario internacional sufre una profunda sacudida (cuyo antecedente se encuentra en la crisis del oro de años anteriores) originada por problemas internos de la economía norteamericana y que se expande rápidamente al exterior. El embargo petrolero de 1973 agudizaría la crisis afectando todos los aspectos de la vida económica mundial y donde aún ahora se muestran sus repercusiones. Para el inicio de los 70's se da también en el escenario internacional el tránsito del bipolarismo al policentrismo surgiendo nuevos centros de poder e integrándose grandes bloques económicos: Europa Occidental, China, el mundo Árabe, etc., emergen al mundo exterior liquidando los vestigios de la guerra fría.

El fenómeno turístico a nivel internacional no es ajeno a esta situación, en tanto es el resultado de esas condiciones. La promoción internacional que se ha hecho del turismo durante la década anterior, se ve comprometida por los grandes problemas mundiales que afectan a la comunidad internacional: población, energéticos, alimentos, ecología y la crisis de la estructura económica mundial evidenciada por el desempleo, el déficit de la balanza de pagos de muchos países y la inflación.

La situación internacional es reflejada en el crecimiento de turismo sobre todo a partir de 1973, año que marcaría el punto culminante del inicio aceptado de la crisis. En efecto, el crecimiento promedio anual del turismo internacional había sido del orden del 10.9% en 1950-1960; de 1960 a 1971 fue de 8.3% pero de 1972 a 1979 fue de sólo 4.9% 1/, casi la mitad de la tasa experimentada durante la década anterior.

Dentro de este contexto, en el inicio de la década de los 70's empieza a surgir el estudio riguroso del turismo (y donde, además de escasos 2/, han dominado los estudios parciales que muestran los aspectos económicos básicamente) que pone en evidencia, con enfoques críticos, la relación causa-efecto tanto positivos como negativos que se derivan de él. Empieza así una época de crítica que permitiría ponderar los beneficios reales de los desplazamientos de viajeros, así como las implicaciones de los mecanismos que lo hacen posible desde el punto de vista estructural y de funcionamiento práctico. Se llega de esta manera a cuantificar algunos de los aspectos relevantes relacionados con el turismo y sus aspectos económicos y sociales.

El turismo para esta década no será ya más tratado como un instrumento inocente de cooperación internacional; será tratado dentro del contexto de las relaciones internacionales donde prevalece la política de poder de los países desarrollados. La situación económica internacional y la crisis del petróleo de 1973, parecen haber marcado el cambio significativo en relación al crecimiento que venía experimentando el turismo hasta esos años. La dependencia del transporte a los energéticos es muy alta y según la Organización Mundial de Turismo, las posibilidades de encontrar alternativas viables a corto plazo parecen limitadas sobre todo para el transporte aéreo 3/. Para los años posteriores a 1973, los precios ya eran un factor a considerar en la selección del destino y se esperaba que continuara ese criterio de decisión para principios de los 80's. Los viajes a destinos de largas distancias resultaban ser los más sensibles a las crisis. No obstante, la estructura de ingresos internacionales provenientes del turismo se mantuvo inalterada siendo Norteamérica y Europa las grandes zonas receptoras de ingreso y donde se realiza más de las tres cuartas partes del total mundial de turismo internacional 4/.

Para 1970, la llegada de visitantes internacionales era de 158.7 millones de personas; para 1979 se estimó en 270 millones (ver anexo 17). La participación promedio de los ingresos por turismo en el total de las exportaciones mundiales fue de 4.7% en 1973-1978, cifra inferior al promedio que se tuvo durante seis años de 1960 a 1972 en que esa

participación fue de 5.8% 5 /.

1.0 ¿Es el Turismo una Forma de Cooperación Internacional?

Los Problemas de Dependencia.

Para el inicio de la década de los 70's, un buen número de trabajos relacionados con el turismo internacional hablan ya de que el turismo no podía ser considerado, de manera inocente, como un instrumento de ayuda externa y de cooperación internacional. Los efectos de la concentración vertical y horizontal de la llamada industria turística ya se hacían patentes en los países subdesarrollados, mostrando toda una serie de desventajas que provocaban nuevos problemas.

Ya un estudio de la OIOT apuntaba para 1971: "...the danger of neocolonialism is a threat to the developing countries of their need:

- to obtain long-terms loans that will enable them to set up the necessary facilities for receiving tourist,
- to launch programmes for building the sort of accommodation visitors form the tourist-generating countries expect, and the consequent risk of disfiguring not only the enviroment but even the very characteristics of the indigenous population." 6/

El profesor Lundgren (1973), 7/ llegaba a la conclusión de que el turismo internacional tal y como se manifestaba, podía ser generado únicamente por zonas metropolitanas y hacia una oferta cuyos suminis tros son también generados por las zonas metropolitanas. Por lo tan to, predecía una gran dificultad para alterar el patrón de economías de escala de diferentes insumos del turismo (transporte, servicios, inversión y administración moderna) reiterando las condiciones de la estructura del comercio internacional y el llamado síndrome centro/periféria ejemplificado, también, en el flujo del turismo internacio nal.

Los efectos de la integración vertical -concentrada en los países - generadores de turismo- son detectados claramente en estos momentos. - En 1975, un estudio del Consejo Económico y Social de las Naciones -

Unidas apuntaba:

"The trend towards the concentration of power (in the distribution of tourism services to the consumers) in the mejor tourism generating countries is a cause of major concern to developing countries. Centralization of the industry is resulting in the control of very high proportion of sales by only a few organizations, operating in an oligopolistic situation. One manifestation of such concentration is the rapid expansion of multinational corporations with expertise and interest in all tourism activities -airline operation, hotels, tour operation and local transport facilities in tourist-receiving countries" 8/.

En términos muy prácticos, la cooperación internacional y la ayuda a través del turismo se encontraba ya abiertamente en el plano de las discusiones. La política de poder ejercida por las naciones de sarrolladas, se traducía en créditos atados, "protección" y "auxilio" gerencial o administrativo además de otros métodos de control establecidos en cooperación con los países otorgadores de la "ayuda" 9/.

De la dependencia de la demanda turística del exterior se desprendía con facilidad la influencia de la política económica y de poder de los países desarrollados en su relación con los países subdesarrollados receptores de turismo. Y esa dependencia era mínimamente influída por estos últimos países porque el control de la estructura de turismo internacional se encontraba, cada vez en mayor medida, en manos de grandes compañías internacionales que controlaban el crecimiento y el destino de los viajes y la expansión de los hoteles y las rutas aéreas.

De esta manera, una alta y estable tasa de ocupación de la industria turística involucraría, consecuentemente, un mayor grado de dependencia y un mayor peligro de dominación por parte de intereses extranjeros. Y esa dependencia sería mayor a medida en la que el país receptor fuera pequeño y con un bajo nivel de desarrollo.

Por su parte, los países subdesarrollados, comprometidos en el desarrollo del turismo provocan -tal vez sin intención pero no por ello

menos real—, la consolidación de esa situación y a pesar de que se hagan declaraciones (ver la cita de ECOSOC) en el sentido de la preocupación que el proceso de integración puede traer como consecuencia. En efecto, el flujo de capitales del exterior es provocado por los países receptores a través de la garantización de facilidades fiscales concertadas con inversiones extranjeras privadas 10/. De esta manera, en los países en que están involucrados montos relativamente altos de inversiones extranjeras en el sector turístico y donde —bajo la influencia de la competencia internacional— hay una generosa reglamentación fiscal, existe una alta proporción de rerecursos y capital-ingreso generado en el sector, que se fuga al exterior 11/, coadyuvando así a consolidar el proceso de dependencia gestado durante la década anterior en el turismo.

La década de la promoción internacional del turismo como forma de cooperación internacional había dejado de existir para convertirse en un producto más sujeto a control de las grandes compañías internacionales que, como en el caso del comercio internacional de bienes, controlaban todo el proceso de procesamiento, transporte y comercialización, actuando en muchas ocasiones en contra de los intereses nacionales de los países subdesarrollados.

2.0 ¿Es el Turismo un Vehículo de Comprensión?: Los Cambios en la Concepción de Viajes.

El turismo internacional, en sus formas modernas, no busca la confrontación al menos en su mayor parte, con los países que visita. Desea distracción y esparcimiento. A lo sumo buscará el estereotipo previamente creado a través de la información que del lugar visitado ha recibido. Se reconoce, además, que este contacto puede acarrear efectos negativos como los prejuicios y la intolerancia, el desinterés y la arrogancia 12/.

Cada vez se sabe con mayor certeza que las cuestiones económicas derivadas del turismo no pueden ser separadas de los aspectos interdependientes de tipo social. La influencia de los gobiernos e incluso de las grandes empresas esta también retroalimentado por la influencia de la publicidad y las necesidades reales o ficticias (creadas)

de las sociedades industriales de consumo.

Arthur Haulot, sociólogo belga 13/, también enfatiza la concepción que de un país extraño, tiene el turista. Se cuestiona la capacidad de entender a la población de los países visitados (por la falta de preparación síquica y cultural) que los puede llevar, en un momento dado, al enfrentamiento y/o a actitudes hostiles de ambas partes. Hans Knebel 14/, en su análisis del comportamiento del turista (causas y efectos) ve con gran precisión, diez años antes, esas particularidades; sin embargo, no será sino hasta los 70's cuando esta visión queda totalmente al descubierto.

El efecto demostración, por su parte, manifiesta la penetración -- cultural y social de los países desarrollados. Dentro del contexto de penetración cultural de los países como los Estados Unidos, el turismo es un medio de vida que encarnan la organización social del turista y el travel-businessman adaptando para los dominados -- los mismos mitos que dan forma a la cultura del ocio a través de -- otros medios de comunicación masiva 15/. En definitiva, el turismo se integraba ya en el contexto de la política de poder. Octavio Moreno(1969) afirmaba:"El turismo, en tanto que es un medio de contacto entre seres de distintas nacionalidades, que sirve para difundir valores de otros países, y ejerce a la vez el efecto demostración del sistema de vida dominante sobre el dominado, es una forma de propaganda, un vehículo de conquista y, por lo tanto, un factor real en las relaciones internacionales" 16/.

Los problemas de comunicación entre turistas/población local son -- también objeto de estudio por parte de las compañías que laboran -- en la estructura del turismo internacional poniendo en práctica -- nuevas formas de viajar que refuerzan la distorsión de la comunicación entre unos y otros. Los paquetes de viaje, producto totalmente fabricado en serie, se difunde importantemente en esta década modificando los patrones de comportamiento del turismo. Sin embargo, la consolidación o reafirmación de la "imagen" que tiene el turista de un país dado, es importante para que este sea un elemento de promoción del país visitado, en el caso de que esa imagen concuerde con la idea previa que de él se tiene. El Ing. Raymundo Cuervo,

como ahora los grandes organizadores de viajes, veía la importancia de esa satisfacción. Decía: "El hecho de que el turista haya escogido un sitio dado para realizar el viaje implica potencial para ese sitio y sólo podrá perderla si en alguna forma se ve defraudado en sus esperanzas de encontrar satisfacción a sus motivaciones. Es decir, el turista que al emprender el viaje se integra al sistema turismo, busca un tipo de información y si lo encuentra contribuirá positivamente a la función de comunicación que es propia del sistema /turismo/: al regresar a su lugar de origen transmitirá un mensaje favorable del sitio visitado..." 17/.

La solución de aislar a los turistas extranjeros en "Ghettos Turísticos" del tipo Club Mediterráneo, Hoteles Robinsons en Alemania, - (de gran popularidad entre los países desarrollados e incluso entre las capas sociales más altas de algunos países subdesarrollados como México) responden a estas nuevas circunstancias y ha ocasionado no sólo la ausencia de comunicación, y por lo tanto la ausencia de comprensión, sino que se dan casos en que, turistas que han visitado un cierto lugar, no sepan, en verdad, donde han estado 18/.

La época en la que se consideraba el viaje y al turista como un medio de comunicación y comprensión entre personas de diferentes países, había llegado a su término al empezar la década de los 70's.

3.0 Ponderación y Evaluación de los Efectos más Importantes.

3.1 Ponderación de los Efectos Económicos del Turismo.

Después de más de una década de escasos estudios rigurosos o poco divulgados, se inicia el análisis sistemático y crítico del fenómeno turístico. Para 1975, la UIOOT realizaba un estudio por encargo del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas 19/, cuyo objetivo era conocer los efectos de las distorsiones que tenía la actividad turística internacional en su esfuerzo porque sirviera como instrumento para lograr el desarrollo económico.

El estudio incluía valiosas ponderaciones donde se evaluaba el efec

to sobre el ingreso nacional y la balanza de pagos; el efecto en el empleo y en el nivel general de precios de la región o país receptor del turismo, y en los costos e ingresos en los que normalmente incurría el país que los promovía y de los cuales se obtendría el efecto neto del turismo en la economía. Además, contenía la descripción de los efectos sociales, ecológicos y de dependencia que la promoción internacional del turismo tenía a consecuencia de las particularidades de la estructura comercial del turismo internacional.

En este mismo documento se reconocía que existían muy pocos estudios rigurosos de las llamadas industrias nacionales de turismo y del impacto que tenían en el campo económico y social, mencionando, a manera de excusa, que la industria era relativamente nueva para la mayor parte de los países y el análisis de su potencial recién se iniciaba 20/.

De esta manera, el estudio cuantificaba el ingreso real de acuerdo a la situación de los diferentes países receptores (desarrollados y subdesarrollados) considerando también el efecto de la integración vertical y la identidad de los operadores. Así, aunque se intuía con anterioridad, se supo entonces con precisión que las preocupaciones de algunos países eran fundadas y que el efecto económico del turismo podría verse disminuído considerablemente de acuerdo a las circunstancias.

De esta manera, se detectaron los siguientes patrones en la actividad del turismo internacional:

- o La contribución del turismo extranjero al ingreso nacional, al equilibrio de la balanza de pagos, a la generación de empleo - que permitiera incorporar mano de obra poco calificada, etc, - esta directamente relacionado con el grado de desarrollo alcanzado en el país que lo promueve. Además, se cuantificó el ingreso por subsectores de la actividad conociéndose de esta manera que:

- Cuando eran realizados por compañías charter ajenas al país de destino, los ingresos por viajes eran de entre 7 y 9% del total para el país receptor; en el IT al ingreso podría llegar al 30 ó al 52%; 21/.
- En los vuelos regulares, esa proporción iba del 25 al 50% de pérdida para el país receptor, cuando la aeronave fuera de un país diferente a este; 22/
- En el caso del alojamiento —y por las diversas formas de operación que tienen las cadenas internacionales con los IT— la proporción de pérdida tenía un rango que iba del 20 al 25% cuando la propiedad era local y podía llegar a ser del 35/45% cuando la propiedad era extranjera; 23/
- También se detectó que, cuando son propiedad local, la operación de los hoteles pagaban al exterior —por concepto de importaciones, pagos de regalías o de franquicias— el 21.5%; cuando la propiedad era extranjera, llegaba al 40% del total del ingreso 24/.

Ya no podía considerarse más al turismo superficialmente. Era necesario realizar un riguroso análisis de las condiciones de cada país para poder considerarlo como un efectivo instrumento de desarrollo. La década de la promoción del turismo como instrumento económico para el desarrollo se encontraba en la etapa de análisis y ponderación.

A pesar de todo esto, la diversificación de los centros turísticos en diversos países del mundo trajo como consecuencia una creciente competencia para obtener la operación de las compañías internacionales que aseguraran la captación de las corrientes turísticas del exterior que se tradujo en facilidades (fiscales, de inversión, de operación, etc.) que otorgaban los diferentes gobiernos para el desarrollo de esta actividad, en su afán para allegarse de divisas necesarias para el desarrollo. Con esto, sin embargo, se allanó el camino de la dependencia y se convirtieron en sujetos de fácil coacción internacional dentro de este campo.

3.2 Evaluación de los Efectos Sociales.

El efecto demostración había sido estudiado de manera general antes de esta década. Tal vez por ser difícilmente cuantificable, se encontraban, no obstante, pocos estudios. Entre otros, se reconocía que los efectos sociales del turismo dependían en buena parte de la relación existente entre el número de turistas y la población local residente en el centro receptor. Por otra parte, también se consideraba que el turismo podía traer consigo una noción de cambio económico (por las diferencias en los niveles de vida de visitados y visitantes) lo que en términos generales se consideraba positivo. Sin embargo, también se establecía que el turismo podía impulsar patrones de consumo que son inapropiados para una población determinada en tanto son el reflejo de patrones de consumo externo a las condiciones normales del centro receptor; además, en no pocas ocasiones, se proporcionan servicios al turista que no pueden ser proporcionados a la población local considerada como un todo, dando origen a efectos sociales más perjudiciales y socialmente indeseables (prostitución, drogas, etc.)

También aparecían los resentimientos a los que se daba origen cuando en un lugar se establecía una industria como la del turismo, orientada a satisfacer las exigencias de la demanda extranjera (y cuyas instalaciones eran, en no pocas ocasiones y al menos parcialmente, propiedad extranjera). Si bien no todos estos efectos eran atribuibles al turismo, (al intervenir otros medios de comunicación masiva), el turismo actuaba como reforzador de las imágenes estereotipadas, consolidando esos sentimientos (por esta razón nacieron, como contraparte, los enclaves turísticos que buscan aislar a la población local del turista y viceversa).

Todos estos efectos parecen haber sido poco tomados en consideración por algunos países receptores que promovían fuertemente el turismo, porque algunos de los operadores más importantes involucrados dentro de la estructura y el proceso turístico internacional, llegaron a preguntarse si algunos de esos países estaban concientes de esta problemática o no deseaban siquiera verla 25/.

Aunque los estudios sobre los efectos sociales parecen ser aún escasos, en esta década se diversificaron los enfoques en cuanto a las repercusiones sociales que tiene el turismo. Las nuevas formas dominantes de viaje (los paquetes, con guías y programación casi total de las actividades) pueden haber modificado, para agravar o mejorar, en alguna medida, la situación.

4.0 Década de los 70's: Consolidación de la Estructura Integracionista del Turismo Internacional.
Estado Actual.

4.1 El Eslabón Hotelero.

Las acciones que se delínean a partir de la segunda mitad de la década de los 60's, de parte de los agentes que intervienen en el negocio turístico internacional, se consolidan y amplían a muchos países para la década de los 70's. En efecto, las tres cuartas partes de los hoteles en el extranjero asociados a una cadena hotelera internacional lo hicieron a partir de 1970 26/. Para 1978, 81 empresas transnacionales (72 procedentes de países desarrollados y 9 de países subdesarrollados) participaban en la industria hotelera mundial.

El número de cuartos equivalía, en promedio, al 18.5% del total calculado de las habitaciones en el país de base 27/. De las cadenas hoteleras más importantes, 16 estaban relacionadas con compañías de aviación; seis lo estaban con compañías operadoras de viajes; tres más lo estaban con otro tipo de compañías existiendo 56 cadenas independientes o no asociadas a ninguna otra entidad relacionada con el turismo 28/.

A las empresas transnacionales de los Estados Unidos les correspondió el 50% de los hoteles en el extranjero asociados a empresas transnacionales. A Francia y a Gran Bretaña le correspondió cerca del 15% respectivamente. Las restantes cadenas en el extranjero están asociadas a empresas de otros 17 países incluidos cinco de los llamados en desarrollo 29/.

A fines de 1978, el 52.5% de las habitaciones estaban ubicadas en los

países desarrollados (35 países) y el resto en los países subdesarrollados (93 países) 30/.

El acontecimiento más importante de la década para el turismo (la crisis del petróleo) hizo aparecer nuevos centros comerciales en el mundo, en particular en diversos países del Oriente Medio. Esto dió un gran auge a la industria hotelera orientada a atender el movimiento de huéspedes que viajan por motivos de negocios y en las cuales las cadenas internacionales son de muy alta competitividad porque cuentan con una vasta experiencia, imagen comercial y sistemas de reservación técnica avanzados. Por otra parte, los intereses fundamentales de los países desarrollados permiten reorientar la política general de operación a partir de la penetración en regiones de alta prioridad estratégica para algunos países. Por esta razón, en Oriente Medio, Asia Meridional y Africa, la tasa media anual de crecimiento es superior en el período de 1972 a 1977 al que se observa en el período que va de 1967 a 1972:

TASA MEDIA ANUAL DE CRECIMIENTO DE PLAZAS-CAMA DISPONIBLE
EN HOTELES Y ESTABLECIMIENTOS ASIMILADOS, 1967-1977.
(En Porcientos)

| Regiones | 1967-1972 | 1972-1977 | Participación - Porcentual en la Oferta Mundial de Alojamiento. (1976): |
|-----------------------------|------------|-----------|---|
| Africa | 17.5 (10)* | 10.1 (21) | 1.5 |
| América | 8.5 (8) | 5.1 (13) | 37.5 |
| Asia Oriental y Pacífico | 26.9 (3) | 9.9 (7) | 5.3 |
| Europa | 5.3 (20) | 3.8 (22) | 54.3 |
| Oriente Medio | 4.5 (2) | 11.5 (6) | 0.7 |
| Asia Meridional | 11.6 (4) | 18.1 (4) | 0.7 |

*Las cifras entre paréntesis indican el número de países de la región considerados para el cálculo de la tasa media anual de crecimiento.

FUENTE: Organización Mundial de Turismo. Estudio Económico...Op.Cit.
p. 37-38.

Por su parte, la construcción de cuartos en América y el Caribe se vió disminuir a partir de los problemas energéticos mundiales.

Aunque se observó una mayor participación de la industria hotelera nacional en los diferentes países, (proporcional al grado de desarrollo de la industria en el país en cuestión) la participación de las cadenas hoteleras transnacionales fue uno de los factores que —según el estudio de ECOSOC— permitió la captación de las corrientes turísticas internacionales debido a sus sistemas de reservación y comercialización^{31/}.

El cambio más importante en este decenio se dió en la manera en la que estas compañías trabajan en los países subdesarrollados. En un contexto internacional donde un gran número de países desean promover su turismo internacional —canalizando una buena cantidad de recursos e implementando otro tipo de políticas para ello— y la aparente necesidad de contar con compañías que aseguren esa corriente, como las grandes cadenas internacionales, se provoca que sean los contratos de administración —y no la inversión directa— los que prevalezcan en la preferencia de estas compañías para la operación de las instalaciones.

A fines de la década de los 60's y principios de los 70's (cuando se encontraba en su punto más alto el movimiento concentracionista de la estructura del turismo internacional) las cadenas hoteleras europeas empezaron a adquirir hoteles lo que hizo renacer el interés en la participación en forma de inversiones de capital. Sin embargo, las cadenas con base en los Estados Unidos, Francia y Japón, prefieren la participación en forma de contratos de administración mientras que en Europa, parecen preferir ser propietarios en alguna medida^{32/}. Para fines de 1978, más de las dos quintas partes de todas las formas de participación de las empresas transnacionales eran a través de contratos de administración^{33/}.

La razón de esta preferencia es obvia. El riesgo de capital que normalmente tiene un inversionista es trasladado al inversionista local que se interesa por la operación. Las cadenas hoteleras internacionales logran así buenas utilidades eliminando los riesgos derivados de la inversión de capital. En este sentido, las tendencias de apoyo gubernamental otor

gado a los inversionistas con el objeto de desarrollar su planta turística (característica de la década de los 60's e inicio de los 70's, y resultado de los argumentos que le promocionaban a nivel internacional) facilitaron la eliminación de los riesgos de esas compañías. Las ventajas argumentadas en la operación de las cadenas internacionales (que radica básicamente en su disponibilidad de comunicaciones —sistemas de reservaciones— y la eficiencia de operación a través de las economías de escala) son relativas y sería necesario ponderarlas tomando como base a cada país individualmente. Sin embargo, las desventajas más importantes derivadas de la facilitación de la operación de estas compañías, en estos términos, radica en que el gobierno, directa o indirectamente, proporciona a menudo no sólo el capital para el desarrollo de la infraestructura, sino el capital para el desarrollo de las inversiones donde no se comparte el riesgo derivado de ella. Esto significa la existencia de líneas de crédito gubernamentales destinadas a apoyar el desarrollo de la hotelería, y donde el origen del capital es, a menudo, proveniente de instituciones financieras internacionales cuyos empréstitos afectan, también, la balanza de pagos de un país.

4.2 El Sector de Transportación Aérea.

El fenómeno de la integración se ha consolidado para esta década. Muchas de las principales empresas transnacionales de aviación en el mundo estaban ligadas a empresas transnacionales de giras turísticas y de hoteles, contando, además, con compañías en otras actividades conexas —tales como servicios de restaurante, seguros, servicios de cómputo, servicios técnicos y transportes marítimos 34/.

Además de la razón política, descrita en capítulos anteriores, las razones de la participación de las empresas de aviación en la operación de los hoteles incluye la necesidad de asegurar alojamiento a sus pasajeros (intentando elevar el factor de carga de sus vuelos), o bien demostrar que asume una obligación con respecto al lugar de destino para obtener derechos de tráfico (o ambas cosas); también existe la razón comercial en la que las aerolíneas intentan participar en un mercado de rápida y muy provechosa expansión 35/.

Para el inicio de este lustro, el transporte aéreo constituía entre el 35 y 40% del total mundial del tráfico turístico —fuera de Europa y Norteamérica—. En la ruta del Atlántico Norte, esa proporción llegaba al 60%, 36/ sin que se hayan modificado sustancialmente esos patrones.

Por su parte, de las 199 empresas que funcionaban en 1977 en el mundo, 42 tenían su origen en los Estados Unidos de América y Canadá; 66 se encontraban en Europa; 28 en América Central (incluido México) y América del Sur; 30 en el Oriente Medio y 33 en Australia, Nueva Zelandia y el Lejano Oriente 37/.

En ese año, las dos compañías de aviación más importantes de acuerdo con el tráfico internacional, fueron la British Airways y Pan American a las que les correspondió el 13% del total mundial. A las siguientes seis más importantes les correspondió el 27% y a las 20 siguientes más importantes algo más del 52%. A las compañías de aviación de los países subdesarrollados les correspondió el 15% del total mundial 38/.

La industria turística de los países subdesarrollados normalmente dependen en mayor grado del transporte aéreo por la distancia que se ve involucrada en el desplazamiento desde los países generadores de turismo. Así, en 1977 entre el 70 y 90% de las llegadas internacionales a esos países se produjeron por vía aérea —en comparación con el 1 y el 11% de Austria e Italia 39/. Esa dependencia acarrea situaciones problemáticas sobre todo para los países subdesarrollados —que generalmente se encuentran a gran distancia de los países generadores— porque, a partir de 1973, el costo de operación de las aerolíneas se incrementó importantemente a consecuencia de la crisis del petróleo. En efecto, aunque durante la década de los 50's y los 60's el costo de operación tuvo una tendencia decreciente, (de aproximadamente -4.1%), el incremento para 1971/1972 y 1972/1973 fue de 5.6%, mientras que para 1973/1974 fue de 22.4% 40/. Esta situación se da en un momento en que aviones de gran capacidad (Jumbo 747) se introduce en el servicio aéreo internacional.

El incremento del costo de operación de las aerolíneas y la creciente participación de los IT en el mercado obligó a las autoridades de aviación civil a modificar las regulaciones cambiando las políticas tarifarias a partir de 1978, hecho que benefició a las líneas aéreas regula -

res fortaleciendo su posición en el mercado. En efecto, la cantidad de pasajeros que utilizaron "paquete" se modificó importantemente de 1968 a 1977. En el primer año, la mitad de los pasajeros (50.4%) utilizaron las tarifas normales (económica y de primera); para 1977 se había reducido a un tercio del total (31.3%) habiendo llegado a ser de sólo 22.3% en 1972 41/.

Servicios Regulares de las Compañías IATA en la Ruta del Atlántico del Norte. Distribución de Pasajeros por Tipo de Tarifas.
(Por cientos).

| PASAJEROS | 1968 | 1972 | 1977 |
|---|-------|-------|-------|
| Tarifa Económica y de Primera | 50.4 | 22.3 | 31.3 |
| En algún tipo de Paquete (APEX, GIT, CBIT)* | 49.6 | 77.7 | 68.7 |
| Total | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

*APEX (Advance Purchase Excursion Fare); GIT (Group Inclusive Tour); - CBIT (Contract Bulk Inclusive Tour).

Fuente: OMT. Estudio Económico del Turismo Mundial, 1980. p.82,83 y 85.

Ante esta situación, en 1978, se liberalizan las tarifas en la ruta del Atlántico del Norte siguiendo la política de Carter de "Sky Open" que modifica importantemente el patrón prevaleciente hasta ese momento. Así, la política de la CAB (Civil Aeronautics Board de los Estados Unidos) ha jugado un papel importantísimo para la actual reorientación de la demanda de viajes, 42/ que afecta sustancialmente las rutas hacia destinos de gran parte de países subdesarrollados.

De esta manera, la participación de las líneas aéreas no-regulares (charter) ha tendido a bajar a consecuencia de esta liberalización. Se estima que la participación del tráfico no regular en el total mundial era, en 1974 (en pasajeros/kilómetro), del orden del 27% mientras que en 1978

fue del 22.7% reflejando los cambios acaecidos en la estructura tarifaria de las líneas regulares y la disponibilidad de nuevas tarifas promocionales como la APEX y el Stand-By 43/.

Esto no significa que los viajes en paquete se reduzcan; significa que la utilización de la porción aérea de ellos será proporcionada cada vez más por líneas aéreas regulares (las que protegen los gobiernos) a diferencia de las no-regulares (charter) que tendrán dificultades para alcanzar los factores de carga indispensables para una operación eficiente.

4.3 Los Organizadores Internacionales de Viajes.

Las tendencias apuntadas para la segunda mitad de la década de los 60's se extienden y consolidan para la década de los 70's 44/ Así, en Gran Bretaña por ejemplo, la Blue Sky es propiedad de la British Caledonian y cuentan con la cadena de hoteles CHM y con agencias de viajes que venden directamente; Sovereign, Enterprise y Speedbirth, son tours operadores de la British Airways que posee, asimismo, la compañía de vuelos Charter British Airtours y la cadena hotelera British Air Associates - Hotels.

Budget Holidays acordó en 1978 el uso de los almacenes Woolworth como puntos de ventas ampliando su red de distribución. Thompson, el tour operador más importante de Inglaterra, dueño de Britannia Airways, posee actualmente la cadena de agencias de viaje Lunn Poly. Esta empresa, conjuntamente con Silver Wing Surface Arrangements, Cosmos Air Holiday y Horizon Midland, tuvieron casi la mitad (47%) del mercado inglés de viajes.

En Dinamarca, Tjaereborg, luego de fundar la Sterling Airways (charter), crea el grupo hotelero Stella Polaris en Austria, adquiere el tour operador Fritidsredor y la agencia de viajes O.P. Travel Agency en ese país (extendiéndose a otros negocios no turísticos pues crea una fábrica de plásticos). Finalmente, entra al mercado alemán e inglés para el segundo quinquenio de los 70's. Por su parte, A.P., Moeller/Maerks, (no vinculado al negocio turístico originalmente) compra al tour operador Raffel

Travel que introduce los productos turísticos marca Unisol. Spies, Tour-operador de ese mismo país, posee las compañías de charter Conair y ha construido sus propios hoteles en Copenhague. Estas tres compañías controlaban el 86% del mercado para el segundo lustro del decenio - - - (Tjaereborg el 40%; Spies el 30% y Unisol el 16%).

En Suecia, la empresa SAS dispone de Vingresor/Club 33, la mayor empresa de giras turísticas de ese país y la tercera en importancia de la región Escandinava. A su vez, la división hotelera de Vingresor (Sunwing) es propietaria de seis hoteles que administra en el extranjero. - SAS también cuenta con su empresa charter (Scanair) y tiene sus propias agencias de viaje.

En Suiza, Swissair es propietaria de un tercio de las acciones de Kuoni, la mayor de ese país y una de las más importantes de Europa. Hotel - - Plan (del consorcio empresarial Migros, con ramificaciones en actividades petroleras así como con cadenas de supermercados) adquieren el tour operador Escotour y sus doce agencias de viajes. Para 1974 contaba con 12 filiales en el extranjero y 25 agencias propias dentro del país.

Los mismos procesos se encuentran en Bélgica donde INTOP (que es propiedad del grupo 'T' también de amplias ramificaciones) tiene contratos de exclusividad por 30 años con Sobelair (línea charter de Sabena) contando con cerca de 350 hoteles en toda Europa. El consorcio turístico Sunair Belgique adquiere en 1977 numerosas agencias de viaje en Europa (en Francia, Suiza, Inglaterra y Luxemburgo) y en los Estados Unidos.

Para 1973, los gigantes Alemanes TUI y GUT-Nekermann controlaban el -- 68.4% del mercado de viajes y para 1980 se mantenía el mismo patrón.

En Japón existen dos grandes tours operadores: Jet Tours (World Tour - Operator) y Japan Creative Tours (que pertenece en un 50% a Japan Airlines). Esta última ocupa el tercer lugar en el mercado japonés por el volumen de ventas mayoritarias y contribuye con el 17% de la oferta en ese mercado. En conjunto, a cinco empresas le corresponde el 85% de los viajes en giras turísticas divididos casi en partes iguales. En Japón no se dan más casos de integración vertical con aerolíneas -por ser la única oficial y la reducida extensión territorial- y existe una asociación

muy limitada con las cadenas de hoteles extranjeras.

El proceso de integración entre tours operadores y compañías aéreas y de hoteles se ha verificado básicamente en Europa, en tanto, como se ha mencionado, en Norteamérica existen condiciones diferentes (amplia distribución geográfica de la población que les hace trabajar a escala más reducida; la importancia del turismo interno y la proximidad de destinos turísticos que se encuentran en México y en Canadá). Esto no significa, sin embargo, que tales vinculaciones sean inexistentes y que las agencias de viaje no tengan un papel importante. De hecho, Pan Am es propietaria de Pan Am's World; Getaway Tours es propiedad de TWA y el ETC Travel Club es propiedad de Eastern Airlines —todas ellas actuando como mayoristas—. A las diez empresas más importantes de giras turísticas les correspondió el 30% del total de ingreso por concepto de ventas al mayoreo; y el 37% del total de pasajeros en 1974. En ese mismo año, a las organizaciones independientes de giras turísticas les correspondió aproximadamente el 52% de los pasajeros y de los ingresos de todo el mercado turístico mayorista de Estados Unidos. A las empresas de aviación les correspondió, por su parte, el 21% y el 23% de los pasajeros e ingresos respectivamente y a los agentes de viajes minoristas el 25% y el 27% del total.

El proceso de integración verificado entre los tours operadores y compañías aéreas y hoteles tuvo un impacto importante entre las diferentes agencias de viajes medianas y pequeñas de los países desarrollados, porque permitió a un número cada vez menor de operadores de giras turísticas un margen de ganancia y utilidad en los viajes en paquete. La competencia establecida por los grandes tours operadores (que lograban precios muy bajos por las ventajas en los contratos y los altos factores de carga sobre los cuales se calculaban los precios de los viajes) fue reduciendo paulatina, pero inexorablemente, las posibilidades de los pequeños y medianos agentes de viajes que operaban en estas modalidades -
45/.

Aquellos, apoyados por las empresas holding de intereses muy ramificados (compañías petroleras, cadenas de supermercados, cadenas de almacenes de ropa, grupos bancarios y de seguros) podían trabajar incluso con pérdida (en tanto estas significaban la posibilidad de reducir el pago de

impuestos porque son transferidas a las ganancias que la empresa Holding percibe de otros giros comerciales e industriales 46/) y desplazaron a las que no tenían la suficiente capacidad económica para seguir en el mercado.

Por esta razón, las agencias medianas y pequeñas se empiezan a especializar de dos diferentes maneras: por producto, o bien por área geográfica. Con esto, la mayor parte de las agencias de viajes se convierte, en realidad, en agentes de ventas de los grandes tours operadores que son los que realmente controlan el mercado de viajes, sobre todo a destinos de largas distancias. Estos, por su parte, se comprometen a no intervenir directamente como detallistas entre la población, no estableciendo sucursales de ventas independientes.

La especialización de los tours operadores les permite establecer políticas de producción de paquetes (es decir, el qué, el cuándo y el hacia dónde). Con esto, la decisión de compra y su comportamiento, está fuertemente influido por las políticas de esos tours operadores que pueden modificar la relación existente entre la oferta y la demanda de un destino específico. Los deseos de lanzar ciertos destinos en Europa, prácticamente no dependía de la política de las Oficinas de Turismo de los Estados sino de la política de productos y de precios de los tours operadores, 47/ evidenciando la importancia de estos dentro de la estructura del turismo internacional.

Los problemas de los países subdesarrollados para exportar en condiciones equitativas sus mercancías a los países desarrollados; la moda internacional de considerar al turismo como importante generador de divisas y de empleo, aunado a los favorables pronósticos de crecimiento del turismo internacional —reforzado, además, por la introducción de aviones de gran capacidad que se piensa, en un primer momento, abatirán significativamente los costos de transporte— lleva a muchos países a dedicar cuantiosos recursos que permitan implementar planes y programas relacionados con el turismo internacional y su captación. Sin embargo, se ha iniciado un período de crisis en el sistema económico internacional que, a corto plazo, repercutiría en todos los aspectos de las relaciones internacionales donde también se encontraría, de manera importante, el turismo.

Los problemas económicos internacionales repercutirían fuertemente en el desarrollo del turismo en México en donde, además, se conjugaron factores adicionales relacionados con la política internacional y con el funcionamiento de la estructura turística.

La crisis del petróleo de 1973-1975 afecta el mercado de turismo más importante de México: los Estados Unidos, que impone medidas restrictivas a los viajes al exterior 48/. Esta situación coincide con la postura internacional de México que emite un voto de condena al sionismo en las Naciones Unidas. La reacción de la poderosa comunidad judía de los Estados Unidos repercute fuerte y negativamente en México que, ante las presiones políticas y económicas, da marcha atrás en su postura original. Se volvía a utilizar al turismo como instrumento de presión política internacional. En México, las consecuencias fueron extensas y no únicamente económicas. Por lo demás, no fue el único caso en el que se utilizó al turismo como forma de presión política. Años atrás, Chile había pasado por la misma situación 49/.

El anterior fue un caso donde México pudo constatar la influencia de la

estructura turística internacional porque el boicot judío no fue únicamente judío aunque en ocasiones así se presente. En realidad, la población involucrada fue mucho más allá de las personas de ese origen racial y no necesariamente por solidaridad.

Las cancelaciones que se realizaron en México como reacción al voto de México fueron hechas por compañías operadoras de turismo que demostraron la influencia que pueden tener en un mercado específico. La cancelación de los operadores afectó a la demanda en su conjunto (judíos y no judíos) a la que, como contraparte, se les ofrecieron otros destinos turísticos como compensación.

Esta situación puso en evidencia la sensibilidad y el control del negocio turístico internacional que México se encontraba comprometido a desarrollar por lo que, con estos acontecimientos, se modifica paulatinamente la concepción gubernamental que marcaría otro momento de la evolución del turismo moderno en México aunque sus signos vitales fueron, al menos en lo relacionado con la oferta y el impacto económico atribuido, los mismos durante toda la década.

1.0 La Concepción Gubernamental del Turismo:

En México, 50/ la política de "sustitución de importaciones" y de "desarrollo estabilizador" estaban llegando a su fin. Estas se habían caracterizado por el fuerte proteccionismo industrial, el fomento a la inversión y los recursos de los capitales del exterior en un marco de estabilidad cambiaria y precios, mediante empréstitos internacionales y el turismo. Las desigualdades socioeconómicas impuestas por este modelo de desarrollo se empiezan a manifestar fuertemente agravando los problemas sociales del país. La industria había sido la pieza clave en la estrategia de desarrollo y demostraba su incapacidad para expandirse paralelamente a las necesidades del país. Los resultados se traducían en desempleo, subempleo y la creciente estrechez del mercado interno; la sobrevaluación del peso mexicano y el creciente déficit de la balanza de pagos. Este déficit obedecía, además, al incremento de las importaciones de bienes de capital y a un proteccionismo estatal que se refleja-

ba en la falta de dinamismo en las exportaciones.

A partir de 1970 se replantea el esquema de la política de desarrollo nacional evolucionando del "desarrollo estabilizador" al de "desarrollo compartido". El nuevo esquema tenía por objeto difundir entre la población, y de manera más equitativa, el beneficio del progreso económico nacional, mejorando la situación del sector externo de la economía y -- haciendo más dinámicas las exportaciones y el turismo 51/.

Este cambio de concepción hace que, a su vez, se replantee el marco en el que el Estado actúa dentro del turismo, expandiendo las acciones requeridas que, a su juicio, impulsarán su desarrollo. El cambio significativo lo constituye el hecho de que el Estado se adjudicará la función de desarrollar nuevos centros turísticos (macroproyectos) con los que se intenta mejorar la competitividad en el mercado turístico internacional y con ello, mejorar la captación de divisas. Además, se concibe al turismo como un instrumento de desarrollo regional por el potencial atribuido al impacto económico de la actividad.

Los elementos de atracción turística fundamentales son los que se encuentran de moda en la oferta turística internacional en esos momentos: el sol, las playas y el mar, que implícitamente son tomados como productos comercializables y de consumo. El folklore y la cultura, así como las artesanías, son elementos complementarios en la promoción del turismo, -- que sin restarles importancia, se supeditan a la existencia de condiciones favorables para que se fomente de manera activa.

De esta manera, los objetivos básicos son los de atraer a una corriente turística internacional (básicamente la de los Estados Unidos) que en esos momentos tiene como destinos importantes lugares situados en las Costas del Caribe. (en Europa también están de moda las costas Mediterráneas de España y de Africa del Norte).

Las obras de infraestructura realizadas tienen como razón de ser el centro turístico porque, según palabras de Luis Echeverría A., 52/ "El turismo significa para la República una importante corriente de divisas, acrecienta el producto nacional, estimula el establecimiento de fuentes

de trabajo y es factor vigoroso de desarrollo, porque a su amparo se -
 construyen obras de infraestructura que favorecen la actividad económi-
 ca... El efecto multiplicador del gasto turístico acelera nuestros de -
 senvolvimiento, al aumentar las inversiones, la ocupación y los sala --
 rios. Con su incremento crece la recaudación impositiva y se desarro -
 llan empresas vinculadas, directa o indirectamente, con esta industria".

El Estado deja al sector privado la operación y puesta en marcha de las
 instalaciones a las que el Estado apoyará básicamente con créditos inmo-
 biliarios (hoteleros y de alojamiento). Esta será la piedra angular -
 del apoyo gubernamental en turismo olvidando los otros agentes que in--
 tervienen en el proceso de comercialización turística.

1.0.1 El Signo Económico: Argumento Básico de la Promoción del Turismo.

La argumentación económica es la que fundamenta y da fuerza a todas las
 acciones que realiza el gobierno para darle impulso al turismo. Aunque
 en el campo internacional este aspecto ya se ve con un enfoque más crí-
 tico, en México se siguen validando, sin matices, la mayor parte de los
 beneficios económicos argumentados en décadas anteriores. Y si bien es
 cierto que el turismo tiene muchos de los efectos que se le atribuyen,
 también lo es que esos efectos difieren mucho de las condiciones pro -
 pias de cada país y que lleva efectos negativos colaterales que deben
 ser evaluados para la toma de decisiones. En México no parecen exis -
 tir -o al menos no se divulgan- estudios y análisis rigurosos que inten -
 ten cuantificar, con matices y sentido crítico, el alcance de ese impac -
 to. Lo mismo sucede en el campo de los efectos sociales donde se hacen
 aún más evidentes esas carencias.

De esta manera, la capacidad para generar empleos y para captar divisas,
 el efecto multiplicador, etcétera, continúan siendo argumentos básicos -
 para su desarrollo prioritario y estratégico.

No obstante lo anterior, los indicadores que muestran el impacto del tu -
 rismo en la economía del país parecen expresar un deterioro paulatino -
 en este período.

En la década de los 70's la participación del gasto del turismo receptivo (que excluye las transacciones fronterizas) en los ingresos de la -- cuenta corriente de la balanza de pagos del país han ido del 13.8% en 1965, al 12.8% en 1970; al 11.2% en 1975 y a sólo el 8.9% en 1979 (ver anexo 3).

Por su parte, el gasto del turismo egresivo indica una reducción en la participación relativa dentro de los egresos de la cuenta corriente: - del 5.2% en 1965, pasó a representar el 4.3% en 1970; el 3.9% en 1975 y el 3.4% en 1979. Sin embargo, no se ha evaluado el impacto de las - compras que los mexicanos realizan en el exterior y que juegan un papel importante porque es una de las motivaciones básicas en los viajes de los mexicanos cuando van al exterior. Este podría ser motivo de análisis relacionado con el impacto --penetración-- cultural de las comunicaciones y el turismo.

La década en la que se promueve y se diversifica la oferta turística - nacional, es también el período en que disminuye su participación relativa como actividad exportadora. Esto es debido no sólo al deterioro de su participación en el gasto del turismo internacional en la déca - cada 53/ sino al importante aumento de las exportaciones petroleras -- aunado al aparente incremento en la exportación de mercancías 54/. Por otra parte, el saldo de la balanza de turismo indica que del 34.9% que representaba en el financiamiento de las importaciones de México en -- 1965, pasó para 1970 al 21.5%; al 18.0% en 1975 y al 22.5% en 1979 - - (ver anexo 4).

La participación de las actividades relacionadas con el turismo dentro del Producto Interno Bruto (PIB) --aunque existen diferencias en cuanto a esas proporciones 55/-- no parece que se haya modificado sustancialmente en su participación relativa pues prácticamente se ha mantenido - - constante según las cifras oficiales: de 2.4% en 1965 a pasado al 2.6% en 1979 (ver anexo 5)

Con todo, los documentos donde se expresa la política a seguir, --aunque con modificaciones en cuanto a la orientación de la oferta-- continúan - considerando esta actividad como estratégica. En el Plan Nacional de -

Turismo de 1980 se expresa que "El Plan Nacional de Turismo se sustenta en un concepto que define la actividad turística como estratégica para el desarrollo socio-económico nacional por su dinamismo, por su capacidad para promover diversos sectores de la economía con beneficios que se proyectan a todas las clases sociales, y por utilizar recursos renovables e ilimitados. El turismo genera empleos y atrae inversiones, es una actividad de primera magnitud por la captación de divisas y puede constituirse en apoyo dinámico para un desarrollo social y regional más equilibrado" 56/.

En la exposición de motivos de ese plan, que sirvió de base para el Plan Global de Desarrollo 1980-1982 (probablemente la expresión de la política económica a seguir de 1982 a 1986) se argumenta que el turismo: 57/

- o explota recursos renovables;
- o crece más rápido que el resto de las demás ramas de la economía -- consideradas en su conjunto;
- o es una importante línea de exportación;
- o tiene un bajo contenido importado;
- o es intensivo en mano de obra;
- o coadyuva al desarrollo regional más equilibrado;
- o genera una justa distribución del ingreso;
- o genera múltiples oportunidades de inversión para el sector privado;
- o presenta una menor dependencia tecnológica del exterior y una menor participación de la inversión extranjera que otras actividades.

Como se ha indicado anteriormente, los beneficios que se le atribuyen - pueden resultar muy válidos ; sin embargo, a la luz de los acontecimientos actuales parecería necesaria una evaluación a fondo, analítica y matizada, de los efectos económicos y sociales de la actividad. En el caso de que esos estudios se hubieran realizado sería necesaria una divulgación más extensa que permitiera evaluar el costo de oportunidad de las inversiones en el sector.

1.0.2 El Síntoma de la Crisis: Dos Momentos y una Reorientación Política.

En este período se encuentran dos diferentes momentos que reflejan la -

crisis de la situación económica y política tanto externa como interna.

En un primer momento (1970-1976), se promueve al turismo con todos los atributos económicos mencionados cuyo antecedente promocional se encuentra en la escena internacional.

Además, los desequilibrios estructurales internos derivados del modelo de desarrollo, impone cambios que llevan a considerar al turismo como una alternativa viable para utilizarlo como instrumento de desarrollo.- Se promueve entonces la creación de grandes centros de turismo que sean congruentes con la política básica que intenta mejorar el sector externo de la economía. Otros atributos del turismo (intensivo en mano de obra semicalificada; tradición histórica de México como país turístico e importancia de la calidad y cantidad de los atractivos turísticos de México potenciales o ya en operación, etcétera) consolidan esa concepción.

No parece que en estos momentos se le preste mucha importancia a los cambios que se están gestando en la estructura turística internacional y que perfilan el control de la actividad a nivel mundial.

En un segundo momento (1977-1982), que se inicia con el agravamiento de la crisis internacional y la postura diplomática de México en el aspecto político, se observa claramente la fragilidad del sector turismo y la influencia de la estructura funcional del turismo ya consolidada - que, aunado a la gravedad de los problemas nacionales, llevan al replanteamiento de las prioridades nacionales. Así, a partir de 1977 los alimentos y los energéticos tendrían prioridad nacional -aunque, en este último caso, las expectativas se verían defraudadas al inicio de los 80's por los acontecimientos suscitados en el mercado mundial del petróleo, retomando el turismo su papel estratégico. Por su parte, el turismo seguiría siendo considerado con todos los atributos económicos -principalmente el de la generación de empleos- y como factor de desarrollo regional, pero se verificaría un cambio derivado de la crisis experimentada y del crecimiento del turismo nacional hacia el exterior.

La Alianza para la Producción propuesta por José López Portillo para el

sector turismo (creación de 97 mil nuevos cuartos), supone que la construcción de habitaciones incrementará paralelamente la demanda de instalaciones. Sin embargo, la insuficiencia de instalaciones no parece haber sido el motivo que originó la crisis y se manifiesta en la disminución relativa de la participación de México en el turismo internacional, a pesar de la elevada construcción de cuartos. Estas acciones también parecen confirmar el desconocimiento de los mecanismos básicos con los que se opera en el mercado internacional de turismo.

Al final del decenio, cuando existe ya una oferta amplia y diversificada, la política consistiría en la reorientación del destinatario de las instalaciones turísticas. La demanda de turismo del exterior ha demostrado su fragilidad —no exenta de razones— y ahora será necesario prestar atención al turismo nacional si se quiere que la gran planta turística desarrollada trabaje adecuadamente (lo opuesto significaría elevar la tasa de desempleo).

La importancia del turismo nacional se manifiesta cuando al iniciarse el decenio de los 80's, el turismo egresivo crece rápidamente mientras que algunos centros turísticos nacionales tienen problemas para lograr tasas de ocupación adecuadas.

Los factores que convergen son varios (sobreevaluación de la moneda, inflación acelerada, descuido de la demanda nacional por parte de los prestadores de servicios, incremento en el costo de transporte aéreo nacional, etc.) pero el efecto es el mismo: la industria del turismo en México se encuentra en crisis. Por esto, se diseña una nueva estrategia: - la captación y fomento de la demanda interna permitiría subsanar las deficiencias y la fragilidad del mercado externo permitiendo que los centros turísticos y las instalaciones, conjuntamente con las inversiones nacionales, puedan ser productivas y se aminore la grave crisis que atravieza la actividad. Es así que la declaración del Plan Nacional de Turismo y el Plan Global de Desarrollo, se tiene como objetivo número uno el que se incremente el turismo nacional, promoviendo el turismo social ("derecho al descanso creativo y recreativo" del trabajador como complemento al derecho del trabajo") orientando el apoyo gubernamental hacia la modificación de la estructura de la oferta turística nacional, -

que hasta el segundo quinquenio de los 70's estuvo dirigido básicamente a la captación del turismo internacional y nacional de altos ingresos.

No obstante, la política de apoyo se continuará centrandose en estos años en la promoción de nuevas zonas de turismo (zonas de interés de desarrollo turístico), crédito inmobiliario y estímulos fiscales al sector de alojamiento. En apariencia, al inicio de la década de los 80's se empezaría a considerar el apoyo de los otros elementos que hacen posible el desplazamiento de los viajeros desde el punto de vista práctico: los medios de transporte y los organizadores de viajes. Además se fomentaría la creación de organizaciones que promovieran la demanda interna.

Con estas acciones se espera hacer frente al reto que impone la actividad para la década de los 80's y que parecen marcar el nuevo período -- del turismo moderno en México. Los dos momentos mencionados, como se ha dicho, forman parte de una sola orientación de promoción que caracterizaría este período.

1.1 La Concepción del Turismo de Luis Echeverría Alvarez: Instrumento Económico Orientado al Mercado Externo y Factor de Desarrollo Regional.

Aunque 1969 marca el inicio de la nueva concepción del turismo, en donde el Estado realizará los esfuerzos necesarios para impulsarlo (con la declaración de Gustavo Díaz Ordaz al Congreso), es hasta 1970-1971 cuando se implementan las nuevas políticas que habrían de darle al turismo (demanda) y al desarrollo de nuevos centros turísticos (oferta nacional), - una gran promoción.

Ya desde la campaña como candidato presidencial Luis Echeverría manifestaba la importancia económica que tenía esta actividad y el impulso que se proponía darle. Las referencias al turismo como promotor de desarrollo económico se encuentran en Hermosillo, Sonora; Alvarado, Veracruz; - Tuxtla Gutierrez, Chiapas; Villahermosa y Paraíso, Tabasco; Chetumal, Is la Mujeres y Puerto Morelos, Quintana Roo; Taxco y Acapulco, Guerrero; - Nuevo León, Tamaulipas y Ciudad Juárez, Chihuahua; y Cuernavaca, Morelos. - En Querétaro, San Miguel Allende y Pátzcuaro, Michoacán (de cuya reunión

saldría la llamada "Declaración de Pátzucaro" en noviembre de 1969 y - donde se delineaban algunos planes que se tendrían para el sector -como el aprovechamiento de los litorales del Caribe-); La Paz, B.C.S., y Guadalajara y Chapala, Jalisco (en esta última se realiza la Reunión Nacional de Estudio para el Desarrollo del Turismo Interior en diciembre de 1969). En Colima, Cabo San Lucas, Mulegé, San Felipe, Mexicali y Tijuana (donde ya se expresaba el plan de construcción de la carretera transpeninsular cuyo objetivo era integrar este vasto territorio) 58/.

Para el primer informe de gobierno ya se establecen los mecanismos que - habrán de impulsar la actividad turística; declara para esa ocasión: "El Turismo es generador muy importante de divisas; junto con las transacciones fronterizas superó en casi 10% el valor total de nuestra exportación de mercancías. Ello explica la decisión de reforzar una infraestructura sobre la cual se construyan nuevos centros de población planificados, que permitan atender a un mayor número de turistas y crear nuevas fuentes de empleo para los habitantes de regiones poco favorecidas, como la Península de Yucatán y nuevas zonas de las costas de Guerrero y Nayarit" 59/.

En marzo de 1973, durante un desayuno que le ofrece la Asociación de Hoteles y Moteles de la República Mexicana, declara que el turismo debería ser una de las actividades más importantes del país, sobre todo, por su impacto económico. Señala en esa ocasión: "¿Porqué debe ser la más importante del país? Porque...es en esencia una industria exportadora que nos provee de divisas para que el país pueda industrializarse de modo más rápido, para que adquiera los bienes de capital del extranjero -que son muchos los que todavía no produce- y que de entre ellos hay también algunos que nunca será costeable producir, porque así ocurre en todos los países, y así poder crear más empleos, canalizar hacia la explotación de los recursos agropecuarios y del mar, mayores elementos de trabajo y estar más en contacto, además, con lo que en el mundo ocurre, lo cual es para los países en proceso de desarrollo como el nuestro, de sencial (sic) interés" 60/.

El beneficio que se pretende del turismo va más allá de la mera obtención de divisas: se pretende que esta actividad sirva como instrumento

de integración y por lo tanto que sirva como palanca de desarrollo regional; intenta integrar a los campesinos a la actividad con lo que, en teoría, se diversificarían sus posibilidades económicas; la idea de que la inversión extranjera en turismo es necesaria para asegurar la corriente de turismo internacional, hace que se instrumenten mecanismos jurídicos - que la propicien en zonas hasta ese momento vedadas -de jure no de facto- por la Constitución de la República. Finalmente, intenta reordenar el anárquico crecimiento de centros turísticos nacionales de importancia internacional que se encuentran en un proceso de deterioro socioeconómico y ecológico que apunta a gravedad extrema. La política que Luis Echeverría tiene en el sector se resume de la siguiente manera:

- 1) Trata de integrar a los campesinos a la actividad turística como medio para lograr la diversificación de las actividades que tradicionalmente les han ocupado. Este es también un requisito indispensable por las expropiaciones de terrenos ejidales que se han realizado en Nayarit para propósitos turísticos y que pretende básicamente: integrar el desarrollo turístico de Puerto Vallarta con el de Nayarit, tratándolo, al mismo tiempo, de corregir deficiencias derivadas del anárquico corecimiento urbano. De esta manera declarararía: "Con la expedición de la Ley de Reforma Agraria, que contempla la posibilidad de que los ejidatarios no solamente se dediquen a la agricultura, sino que da una base amplia para que desarrollemos los negocios ganaderos, industriales, comerciales, cinegéticos y turístico, enfocamos ya el problema derivado del decreto de expropiación de cada una de estas partes de los ejidos costeros de Nayarit..."^{61/}

La intención del presidente mexicano era "...motivar que en un Fideicomiso, que es prácticamente una Alianza del Gobierno Federal, del Gobierno Estatal del Estado de Nayarit y de los campesinos que cultivan precariamente la tierra y desarrollan en pequeña escala la ganadería junto al mar, pues ésto lo hacen más bien tierra adentro, puedan -como lo estan haciendo- ceder sus tierras a este Fideicomiso que, a precio comercial, venderá a intereses turísticos -y esto es muy importante para /quienes/ se dedican al negocio del turismo en Puerto Vallarta-, para que conozcan un poco mejor esas hermosísimas costa (sic) aladeña a Puerto Vallarta, a la que servirá una

excelente carretera y un espléndido aeropuerto —el que ha sido para Puerto Vallarta— como obras de infraestructura y que permitirán, también, que los propios campesinos, debidamente aconsejados, establezcan negocios, accesorias, pequeños hoteles, o participen como accionistas con la plusvalía de los terrenos manejados, vendidos por el Fideicomiso, y eleven su forma de vida, en forma directa e indirecta, proveyendo a los visitantes, a los negocios hoteleros, de los productos agropecuarios que ellos diversificarán, sin duda, en la mayor parte de los terrenos que, como es tradición allí, seguirán dedicados a la agricultura y a la ganadería" 62/.

Aunque el intento para integrar a los campesinos a las actividades relacionadas directamente con el turismo fue un fracaso, la fórmula se planteó e intentó por primera vez en este sexenio, dedicando recursos para ello y con el objetivo final de diversificar las actividades de los campesinos hasta convertirlos en exportadores indirectos a través del turismo.

- 2) Trata de corregir los grandes problemas que sufre Acapulco, a partir de la replanificación del puerto (Plan Cumbres de Llano Largo y Plan Acapulco) y de la reasignación de usos del suelo en el trazo urbano de la ciudad; paralelamente se planificaría el centro turístico de Ixtapa que serviría como válvula de escape para Acapulco y que estaba planeada, al futuro, como una alternativa de aquél para las corrientes de turismo nacionales e internacionales. Con el Plan de Ixtapa, Acapulco es declarado tácitamente como de difícil corrección por la anarquía del crecimiento y otros graves problemas a los que se tenía que enfrentar (creciente polución, falta de agua potable, y otros, tanto urbanísticos como sociales). Ciudad Renacimiento en 1981, es resultado de estos primeros intentos.

Conciente de esa problemática declara refiriéndose al Puerto:

"Existen dos acapulcos: el del brillo y el del esplendor que da el gran gasto del turista nacional y extranjero y el de las colonias, en el gran anfiteatro de los montes que rodean a la ciudad, en donde no hay servicios municipales y en donde la presión demográfica

ca/ es muy grande/ y, así, política y sociológica y económicamente debemos de estimarlo, y no pensando en factores subjetivos o en la supuesta maldad de los invasores, sino en razones socialmente observables, a motivado que /a/ lo largo de los años, ejidos, propiedades particulares, propiedades de la Nación, sean invadidas por familias de individuos que trabajan, en su mayoría, en la industria turística o en negocios que de ella derivan.

Hemos instalado una oficina que revisa el plan de Acapulco, que esta haciendo en firme los estudios para regularizar la tenencia de tierra de ese segundo Acapulco, en donde hay muchos aspectos de vida infrahumana, a efecto de que sus habitantes sean los legítimos propietarios de los pequeños lotes que ocupan y puedan pagar por que tienen generalmente capacidad de pago, aunque sea un poco modesta— contribuciones y servicios municipales, que habrá que organizalos (sic)" 63/.

- 3) Le da cauce legal a la inversión extranjera en lugares donde, hasta ese momento, era anticonstitucional. De esta manera se crean los Fideicomisos que pueden expedir certificados de participación inmobiliaria con el objeto de que "...con seguridad para el país y también con garantías para visitantes nuestros, pueda desarrollar se en las costas y en las fronteras de México, en una forma clara e irrefutable desde el punto de vista legal, este negocio que nosotros debemos incrementar" 64/.

La orientación de esta política fué, como se verá posteriormente, enfatizada al crear el alojamiento necesario para recibir al turismo extranjero y nacional de altos ingresos —fundamentalmente. Esta política concuerda con la idea generalizada de que para que exista el turismo es necesario contar con las instalaciones adecuadas para recibirlos— opinión generalizada en el ámbito internacional y nacional.

El apoyo que se daría a los promotores privados a través del crédito inmobiliario —cuyo capital se obtenía a su vez de fuentes de financiamiento externas— haría crecer importantemente la planta turísta

tica del país aunque las cadenas hoteleras internacionales empezaban a modificar sus lineamientos básicos relacionados con los cri-
terios de inversión/operación. Con esta política, un creciente número de inversionistas nacionales estarían en posibilidades de vin-
cularse a las operaciones internacionales a través de contratos de administración con aquéllas.

- 4) Con los macroproyectos de tipo turístico, se intenta crear polos - de desarrollo regional que permita integrar grandes zonas de terri-
torio nacional aisladas del desarrollo nacional. Este es el caso de Cancún en Quintana Roo y la planificación de los proyectos ubi-
cados en Baja California Sur -y sirviéndose de la carretera trans-
peninsular. Ixtapa serviría, como se mencionó, como alternativa de Acapulco. De esta manera, refiriéndose a Cancún, declara:
"En el Caribe, por una parte, y desde el sexenio pasado se desarro-
lla impresionante, espectacular, amplísimo plan, con grandes inver-
siones en infraestructura: un aeropuerto para aviones de los de má-
xima capacidad, carreteras, las disponibilidades para una ciudad
de trabajadores y todo lo necesario para la venta de terrenos, gran-
des y pequeños para hoteles y casas particulares para todos los -
niveles económicos, porque frente a uno de los mares más hermosos se
encuentra un sitio que se haya muy cerca del Este de los Estados -
Unidos y frente a Europa, y ubicado en un sitio que se esta incre-
mentando, que goza ya de amplia fama como centro universal de atrac-
ción para viajeros y paseantes: las islas y, en general, las cos--
tas, del Caribe " 65/.

Respecto a la Península de Baja California expresa:

"En Baja California estamos incrementando la terminación de la ca-
rretera transpeninsular; al mismo tiempo, fomentamos que intereses
mexicanos, de campesinos, de ganaderos, de comerciantes, de hotele-
ros, vean las posibilidades de desarrollo que ya existen y que se
incrementarán por la carretera; pensamos en la necesidad de, pronto,
multiplicar los servicios para el intercambio humano por medio de
la aviación, a efecto de que no solamente en el Norte de la Penínsu-
la y hasta Ensenada y San Quintín, sino en el extremo Sur, donde el
clima es excelente y el mar también muy hermoso y la tranquilidad -
ambiental muy subrayada, por la vía aérea, en tanto se termine la -

carretera, pueda incrementarse la llegada de viajeros" 66/.

De esta manera se pretende que México compita en el mercado internacional del turismo, con el Caribe, fuerte receptor de turistas - en ese momento, con lo que se permitirá el desarrollo regional planteado como objetivo. Las repercusiones que se persiguen con la implementación de estas políticas son bastante claras en la mente del Ejecutivo. En un diálogo con representantes de medios de difusión norteamericanos afirma en julio de 1971:

"...con esos certificados de crédito, los extranjeros pueden invertir en una forma directa, clara y dentro de la Ley. De esta manera, se logran (sic) varios objetivos: primero, se permite y se impulsa el desarrollo de centros turísticos sobre las costas mexicanas, dentro de la ley; segundo, se alienta la inversión privada nacional y extranjera en esas zonas turísticas, y queda plenamente garantizada: se crean polos de desarrollo económicos; se da lugar a que grupos importantes de campesinos participen en el desarrollo de la industria turística, y con ello ingresen a una nueva actividad económica, moderna y dinámica; y se ponen las bases para alentar más ampliamente el turismo en múltiples puntos de nuestro territorio" 67/.

La importancia que le concede Luis Echeverría al turismo también se manifiesta en las acciones de orden administrativo y legal que, al final de su período, se implementan: La Ley Federal de Fomento al Turismo - - (1974) que modifica el marco de acción de algunas instituciones claves para el apoyo en el desarrollo del turismo (FOGATUR e INFRATUR) y la elevación del rango del Departamento de Turismo que a fines de 1975 se convertiría en Secretaría de Estado.

1.2 El Concepto del Turismo de José López Portillo: La Influencia de la Crisis.

La situación económica internacional se ha visto agravada a la mitad del decenio y el voto antisionista de México en las Naciones Unidas, - - agrava aún más la crisis del sector turístico que ve descender significativamente la corriente de viajeros, a pesar de la importante cantidad -

de recursos públicos destinados a esta actividad. Además de esto, el turismo egresivo crece importantemente provocando que la llamada balanza turística se deteriore paulatinamente presionando la balanza de pagos del país. Ya en el primer informe de gobierno se da un diagnóstico del estado del turismo en el país. En esa ocasión, el presidente José López Portillo apunta: "Desde 1975 ha decrecido nuestra participación en el turismo nacional. La recesión mundial, las campañas contra México, descuidos administrativos, la calidad de los servicios y los costos, contribuyeron a tal situación " 68/

Como candidato a la presidencia de la República, José López Portillo manifiesta, en un primer momento, la intención de lograr una mayor independencia del exterior a través de un mayor impulso al desarrollo de otros sectores económicos diferentes al turismo. De esta manera, declara en Cancún, durante la reunión sobre turismo celebrada en febrero de 1976: "Existe un problema que representa un conflicto de ingreso que tiene -- que equilibrarse, es el relativo a la inversión, que todos sabemos puede ser pública y privada. Respecto de la pública, hay una cuestión fundamental que tendremos que despejar para resolver nuestros objetivos en materia turística: ¿Cual es la posición que el Estado debe asumir en materia de inversiones con destino turístico, en vista de las prioridades que el sector público tiene dentro del plan nacional de desarrollo económico y social?. ¿A que debemos dar prioridad, a la producción de alimentos, a la garantía de los energéticos, a la siderurgia, a la petroquímica, a los fertilizantes, a las comunicaciones que se vinculan en el turismo, o al turismo en sí como objeto de inversión directa por parte del sector público?" 69/.

Aunque esta formulado como pregunta, la respuesta ya se tenía: a partir de esos años el petróleo sería el principal artículo de exportación de México y a través del cual se obtendría la mayor parte de divisas en el país.

Algunos de los problemas derivados del turismo y que ya se hacían notorios, también se mencionan en el mismo discurso. El párrafo que procede al anteriormente citado se liga la siguiente idea que relaciona el contexto en el cual se tiene conceptuado al turismo: "Nos importa no --

caer en la trampa de que la necesidad de producir riqueza sin propósitos concomitantemente distributivos, nos lleve a deformar de nueva cuenta, - o a mantener la deformación de nuestras estructuras; esto nos llevaría a acentuar, o a regresar a procesos de concentración de riqueza que descuidan los aspectos sociales que a cada paso se nos aparecen en el manejo de cuestiones tan importantes como el turismo y sus objetivos o, en otras palabras, en materia turística es grave, muy grave el riesgo de deformar las necesidades del desarrollo para incurrir en un desarrollismo del que nos esforzamos en salir en muchos aspectos" 70/.

Sin descuidar el aspecto económico, se propone darle un nuevo enfoque a la política turística. En mayo de 1976 declara en Tijuana:

"En nuestros (sic) planes esta el fomento del turismo de acuerdo (sic) con un plan integrado, integral —esta expresión se ha usado muchas veces—, pero creo que el país después de tantos años de hablar de planeación integral, ha creado una masa crítica suficiente como para que la experiencia acumulada nos permita decisiones más racionales" 71/.

En estas declaraciones parece estar presente aún el estado de ánimo derivado de la crisis por la que atravieza la actividad en el país, que ha demostrado su sensibilidad ante los sucesos políticos, económicos, - y la influencia de la estructura funcional del turismo en el control de la demanda.

Sin embargo, la promoción que se ha hecho para ampliar y diversificar la planta instalada de turismo en el país, y los beneficios económicos - que acarrea, se requieren para aliviar la crítica situación que atravieza el país y donde el petróleo aún no se encuentra en posición de explotar grandes volúmenes.

Por esta razón se considera que el turismo será un instrumento para auxiliar, de manera rápida, a corto plazo, la situación, lo que significaría que, a largo plazo, dejaría de considerarse como instrumento importante de la estrategia del sector externo de la economía. Esta visión se vería modificada posteriormente, cuando en todos los documentos oficiales se considera al turismo como un sector estratégico de la economía - y dado la coyuntura desfavorable del petróleo en el mercado internacio-

nal al iniciarse la década de los 80's.

Teniendo este contexto, para 1977, en la Convención Anual de la Asociación Mexicana de Hoteles y Moteles, declara en la Ciudad de México:

"Al ubicar a nuestro país en el actual período crítico, sin excluir al sector turístico, es menester que consideremos que muy pocas cosas tenemos montadas en este momento en la República, que nos puedan servir para salir rápidamente de la crisis. Y esa estructura montada y lista para funcionar a una mayor capacidad, no debe desaprovecharse. Si en algún campo hay respuesta de rápida realización y de profundidad suficiente para auxiliar en la solución de nuestros (sic) problemas, es -- en el turismo " 72/. Añadiendo en ese mismo discurso "Por lo anterior, el gobierno se ha comprometido a una alianza con los prestadores de -- servicios turísticos. Quiero... asumir con ustedes el compromiso de -- la alianza a fin de fortalecer sustancialmente la actitud turística -- que, repito, ayudará como pocas en estos momentos al país. De tal suerte que por ser una (sic) responsabilidad trascendente, les ofrezco de nuestra parte toda colaboración, todo el apoyo" 73/. Durante la reunión sectorial de turismo, en abril de 1977, que se celebra en Palacio Nacional, expresa conceptos similares en cuanto a la capacidad para que el turismo auxilie, en forma rápida, a solventar la crisis. En esa ocasión declara: "...de todas las posibles fuentes de ingresos que requerimos -- para balancearnos, sólo dos, fundamentalmente, nos producen resultados a cortísimo plazo: el turismo y la agricultura... Si impulsamos --se esta recomendando aquí por muchos--, el turismo en el cortísimo y mediano plazo, concurrimos a resolver nuestro problema de modo fundamental" 74/

De esta manera, la Alianza para la Producción pretendería llegar a la suma de 97 mil nuevas habitaciones con el fin de salir de la crisis reactivando el sector pero que en realidad reciclaba las causas por las que las crisis se habían dado en el sector turístico específicamente. Pareciera que un aumento en la oferta traería consigo un aumento en la demanda de turismo. Durante una audiencia con el Consejo Estatal de Turismo, en León, Guanajuato, declaraba, en enero de 1977:

"En un marco general las metas de este sector deben (sic) considerarse -- su ubicación dentro de los grandes objetivos nacionales como son:

- Afirmar nuestra independencia económica. Para esta finalidad, el --

hacer del sector una importante fuente de divisas tiene particular importancia. Aunado a este objetivo esta el de ampliar y diversificar nuestro mercado de turismo.

- generar y estimular un proceso de desarrollo regional. Aquí el objetivo es la integración del turismo a los planes y esquemas de desarrollo regional, en materia de empleos, inversiones, infraestructura y en todos los demás aspectos relacionados.

Si algo nos reditúa a corto plazo —después de la agricultura que tiene ciclos muy claros, en donde sabemos si ganamos o perdemos—, es el turismo, pero el turismo depende fundamentalmente de nosotros. Ningún turista viene por obligación sino todos por gusto, y depende de nosotros hacerles grata y atractiva su estancia en el país" 75/.

Las acciones que se realizarían en este sector al iniciarse su sexenio, estarían orientadas a buscar una mayor coordinación que sirviera como base para el establecimiento de una política gubernamental única. De esta manera, al inicio de su mandato nombra a la Secretaría de Turismo Cabeza de Sector, con lo que le concede atribuciones rectoras en la actividad.

Para 1978, el cambio de política, que se traducía en la reorientación de la oferta nacional hacia el mercado nacional, implicaba el apoyo para la creación de organizaciones de turismo que promovieran la demanda interna. De esta manera se constituye el Fideicomiso de Turismo Obrero, que incorpora diversas instalaciones e instrumenta mecanismos de promoción institucional, orientados a organizar la demanda y crear una oferta popular y social. A su fomento ayuda el establecimiento de las vacaciones escalonadas. No obstante, la política de diversificar las zonas turísticas se continúa manteniendo, en apariencia, como base de la política de promoción. Es así que se publican declaratorias de Zonas de Desarrollo Turístico Nacional que pretenden dar impulso al turismo y al que se le conceden estímulos fiscales y de crédito.

La reorientación del destinatario principal de las instalaciones turísticas serían, en adelante, las premisas básicas de la postura gubernamental para su fomento y desarrollo.

2.0 Obras Efectuadas en este Período: Multiplicación de Acciones.

2.1 Los Macroproyectos de Tipo Turístico: Producto de la Política Internacional.

La promoción internacional que se hace del turismo a nivel mundial durante la década anterior, cristaliza en México como consecuencia de la reorientación del modelo de desarrollo y de las desfavorables condiciones estructurales que prevalecen en el mercado internacional de manufacturas. Así, los macroproyectos de turismo planeados (en combinación con la estrategia de desarrollo que se orienta al exterior fortaleciendo la producción de México), son el resultado directo de esas condiciones que se conjugan para esos momentos.

Para el inicio de la década de los 70's, los centros turísticos internacionales de México en las costas eran básicamente tres: Acapulco, Puerto Vallarta, Cozumel y en menor medida, otros lugares localizados en las Costas del Pacífico (Mazatlán, por ejemplo).

El plan de desarrollo pretende por lo tanto, diversificar la oferta de centros turísticos costeros del país, iniciándose, desde fines de los 60's, la planeación de Cancún, Ixtapa y Puerto Escondido, en los Estados de Quintana Roo, Guerrero y Oaxaca respectivamente, a los que se añadirían posteriormente otros en el Estado de Baja California Sur. 76/

Con el objeto de construir esos polos de desarrollo, se obtienen créditos externos por 2,514 millones de pesos, de los cuales, con el Banco Mundial se tenía finiquitado un contrato por 1,150 millones de peso; con la banca privada extranjera un contrato de crédito por 575 millones de pesos y con el BID otro por 690 millones de pesos 77/.

Todos estos, sin embargo, se orientan básicamente a competir por el mercado internacional de turismo donde se auguran importantes crecimientos.

Este será el papel básico asignado a Cancún que competiría directamente con el Caribe: Ixtapa serviría como válvula de escape y de opción para el turismo internacional, en tanto, Acapulco, el único centro verdaderamente internacional de México en esos momentos, se agudizaba la problemática que se manifestaba en el grave deterioro ecológico —derivado de su creciente saturación— y la imposibilidad física de expansión— aunado a crecientes contradicciones de tipo social que repercutían fuertemente en todos los aspectos de la vida económica del Puerto al tener en el turismo su principal actividad. A todos además, se les asignó el papel de servir como instrumento de desarrollo regional por los atributos económicos que se desprenden del turismo.

A pesar de que el crecimiento del turismo internacional modifica su patrón para antes del quinquenio de los 70's —y la coincidencia de sucesos mencionados en la política internacional de México—, el hecho turístico más importante para 1975 (y para todo el decenio) es el desarrollo de proyectos como Cancún, que ya se encuentra funcionando ese año. Ixtapa se encontraba aún en su etapa inicial de operaciones aunque dos años más tarde, en 1978, se concluiría la primera etapa con una inversión total de 1,165.2 millones de pesos 78/.

Además, San José del Cabo y Loreto-Nopoló se encontraban ya en marcha, y para 1978 se habían erogado 100 millones de pesos. En 1981 se difunde y promociona el inicio formal de sus operaciones. En Oaxaca, el presupuesto total de Puerto Escondido ascendía en 1978, a 55.7 millones de pesos y también se encontraba en operación incipiente hasta 1981.

En Manzanillo, FONATUR autorizó en 1978 un crédito por 453 millones de pesos para obras de infraestructura. Los fideicomisos Caleta de Xel-Ha seguían trabajando contruyéndose servicios e instalaciones 78/ y los de Bahía de Banderas y Nayarit, fueron suspendidos por problemas financieros y malos manejos.

Para el inicio de la década de los 80's estos centros se encontraban en un proceso de consolidación paulatina aunque los sucesos internacionales y nacionales les afectaron fuertemente. También es necesario mencionar que la idea de que el turismo sirva como propulsor de desarrollo e integración de algunas zonas del territorio nacional parece seguirse validando.

En este contexto se podría entender el apoyo de los centros localizados en el territorio de Baja California Sur, que ya entró en operación, a diferencia del apoyo, que más bien parece limitado, para Puerto Escondido, a pesar de que fue uno de los centros que se planearon -- desde el inicio de la década de los 70's.

2.2 Infraestructura: Una Necesidad para el Desarrollo.

2.2.1 Infraestructura Terrestre: Reactivación de su Construcción.

Aunque en el primer quinquenio de los 70's se incorpora el Ferrocarril Occidente de México, S.A. de C.V., con el Ferrocarril del Pacífico, S.A., de C.V., lográndose la integración del sistema ferroviario nacional 80/, la longitud de las vías férreas prácticamente no experimenta transformación (ver anexo 15). Para este decenio, este medio de transporte es definitivamente obsoleto para los viajes con fines turísticos por la caducidad de los equipos, y de sus trazos; por su lentitud además de otros problemas de tipo operacional que ha venido sufriendo por largo tiempo.

De esta manera, de 23,772 kilómetros de vías férreas, se pasa a 24,912 - en 1975 y a 25,814 en 1979. Como contraparte, en la extensión de los caminos se verifica un cambio importante: de 61 mil kilómetros de extensión en 1965, (que incluye de todo tipo) se pasa a 71 mil kilómetros en 1970; a 186 mil - en 1975 y a 211 mil en 1979 (ver anexo 16). En terminos relativos, sin embargo, los caminos pavimentados disminuyeron su participación - - - al pasar de 58% en 1970, al 31% en 1979 y como consecuencia directa del aumento en la extensión absoluta de kilómetros construídos.

A pesar del incremento, el sector público reconoce, no obstante, que la extensión de los caminos y las vías férreas muestra un rezago importante. Las razones que se argumentan son la ineficiencia de la operación del sistema así como la insuficiencia de la inversión realizada para este propósito 81/.

El desplazamiento en el tráfico del ferrocarril al autotransporte fué, así, uno de los resultados de la ineficiencia de operación del ferrocarril. La insuficiencia de la infraestructura carretera también crea "cuellos de botella" con lo cual, además, se aísla "... una gran proporción de la

superficie del país y a un gran número de localidades, sin conexión con el resto de los mexicanos y, por ende, sin posibilidades reales de desarrollo" 82/.

Del total de pasajeros kilómetro transportados, la carretera absorbe el 97% mientras que el ferrocarril el 3% restante 83/. De acuerdo con el Programa Nacional para la Construcción de Terminales Centrales de Pasajeros, se incorporan a la operación en este período 18 terminales en el país 83/.

El sistema comunica el total de la población urbana del país pero sólo el 55% de la población rural quedando 14 millones de mexicanos, incommunicados. En 1960, el 0.5% de la red registró un tráfico mayor a los 5 mil vehículos diarios; en 1979 ese porcentaje fue de 9.0% 85/.

Sin embargo, el Plan Global de Desarrollo prevee un apoyo constante a la ampliación y conservación de la red de carreteras, además de estímulos tarifarios y el mejoramiento del servicio ferroviario dotándolo de mejor equipo, electrificándolo, y reestructurándolo administrativamente al ser considerado una inversión prioritaria para el desarrollo 86/.

2.2.2 Infraestructura de Transporte Aéreo: Expansión Continuada ... y Sujeto de Presión Política.

La importancia del servicio aéreo y su vinculación con el turismo, se reconoce desde el inicio de este período cuando, en su primer informe de gobierno (1971), el entonces presidente Luis Echeverría, declara al Congreso "El transporte /aéreo/ es el sector más dinámico de las comunicaciones y requiere, a la vez, un ritmo acelerado de inversiones y modificaciones sustanciales para no retrasarse respecto a la evolución tecnológica, con riesgo de afectar el turismo y la fluidez del servicio" 87/.

En ese año, se realizan obras en los Aeropuertos de Acapulco, Monterrey, Nuevo Laredo, La Paz, Oaxaca, Puerto Vallarta y se realizan obras para modernizar o ampliar los de Chetumal, Cozumel, Culiacán, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Mérida, Tijuana, Mexicali, Reynosa y la Ciudad de México 88/.

El servicio aéreo, que ha crecido de manera importante durante el decenio

anterior, es uno de los ejes fundamentales de la actividad turística de México en ese período. En efecto, el turismo extranjero que viaja a México por vía aérea ha ido incrementando su participación relativa dentro del total de turistas que visitan el país (del 38.9% en 1970 pasó a representar el 59.6% en 1980) y, al igual que la de los pasajeros que --llegan por medio de vuelos fletados o charter (cuya participación promedio de 1970 a 1980 es del 15.7% del total de pasajeros por vía aérea pero que excluye los paquetes de viaje en vuelos regulares con lo que esa proporción podría ser mucho mayor), muestra una tasa de crecimiento --anual mayor a la tasa de crecimiento anual de los turistas totales que visitan el país: tienen un índice de crecimiento de 1970 a 1980 de 184%, 282% y 313% para los turistas totales a México; turistas por vía aérea y turistas en vuelos charter respectivamente 89/.

Es así que la desfavorable coyuntura por la que atravieza el país a la mitad del decenio, permite que el turismo aéreo sea un instrumento más de presión para la firma del Convenio Aéreo Bilateral donde subyace la política de poder y la influencia de la estructura de turismo de los Estados Unidos. Estos hechos son reconocidos indirectamente por el gobierno, a través de la Secretaría de Turismo, al expresar que, dada la ampliación de la oferta turística de México (con los grandes centros turísticos que se promueven en esos momentos), el Convenio vigente hasta esas fechas resultaba limitativo ante las necesidades requeridas en cuanto al volumen de demanda requerida por los centros turísticos nacionales. Esto --expresaba-- trajo como consecuencia que a partir de 1974, decreciera el número de turistas extranjeros que llegaban por vía aérea. El Convenio --continuaba--, ayuda a remediar la situación en tanto conecta centros turísticos del país con sus principales mercados en los Estados Unidos, "ofreciendo perspectivas de crecimiento muy amplias para las empresas de aviación nacionales" 90/.

Los años que van de 1974 a 1976 muestran disminuciones significativas en las tendencias de crecimiento que se venían dando hasta antes de esas fechas, tanto para los turistas que llegan por medio de vuelos fletados, como los que llegan, en general, por vía aérea. Después de la firma del Convenio de 1976 se recupera la actividad, aunque vuelve a caer para 1979 y 1980 como resultado de la liberalización de las tarifas en la ruta del Atlántico del Norte, en 1978.

Por su parte, la expansión de las empresas nacionales es sólo un argumento que no va más allá de las posibilidades potenciales; en la realidad, las compañías nacionales dependen de empresas extranjeras (Boeing y Douglas) para la obtención de nuevos aparatos y la flota nacional parece insuficiente para aprovechar la expansión de las rutas aéreas y el crecimiento de la demanda interna, a pesar del aumento en el número de aparatos en operación: de 32 aparatos en 1970, pasó a 43 aparatos en -- 1975 y a 77 en 1980 91/. (para 1980, la flota aérea comercial de México representó el 1.6% de la flota aérea mundial de jets en el mundo 92/).

De esta manera, las empresas extranjeras tenían mayores posibilidades, - sobre todo hasta mediados de la década, de ampliar la proporción de clientes que se dirigieran a centros turísticos mexicanos con los consiguientes efectos, económicos y de control de la demanda, que se derivan del negocio turístico y su operación.

El servicio aéreo al exterior y al interior creció importantemente durante la década. En pasajeros/kilómetro transportados se triplicó en diez años (332%) al pasar de 6,934 millones en 1970 a 22,419 millones en - - 1979. Dentro del total, el servicio interno aumentó su participación - del 21.6% en 1970 al 30% en 1979.

En pasajeros transportados casi cuadruplicó su número (373%) pues pasó - de 4.5 millones de personas en 1970 a 16.7 millones en 1979. (ver anexo 13).

A pesar del crecimiento que ha tenido el transporte aéreo mexicano en el ámbito nacional, el gobierno reconoce que se enfrenta a una difícil competencia en las operaciones internacionales 93/: la flota aérea nacional participa con poco más de un tercio del total de pasajeros transportados -a pesar de que, entre 1970 y 1979, aumentó significativamente su participación relativa del 26.0% en 1970 al 39.0% en 1979 debido al aumento - de la flota aérea comercial del país.

La ampliación de la capacidad de los aviones también fue un factor que propició este crecimiento. En 1974 Aeroméxico ponía en servicio su primer DC-10-30 (de dos que había adquirido) y las empresas extranjeras -- inician sus operaciones en ese mismo año con equipo del tipo Boeing 747

(jumbo) con capacidad para 400 personas. Para octubre de 1976 también se pondrían en servicio vuelos regulares del avión supersónico de fabricación franco-británica: Concorde 94/.

En 1976 se negocian nuevos convenios aéreos bilaterales con Colombia, Jamaica, Japón, Panamá, Venezuela, La Unión Soviética, y se realizan algunas modificaciones a los convenios que se tenían concertados con Alemania Federal, Canadá y Holanda, además del firmado con los Estados Unidos. También se prorrógan o conceden nuevos permisos para las 28 empresas extranjeras que operan servicios aéreos internacionales hacia México 95/.

Para esos años, Aeroméxico y Mexicana de Aviación inician nuevos servicios a Guatemala, Panamá, Venezuela, Colombia, Perú, Argentina y varias rutas de los Estados Unidos 96/, aunque posteriormente algunas de ellas dejan de operar.

La red aeroportuaria también se amplia en 1976 con once nuevas terminales en lugares como Cancún, Comitán, Cozumel, Chetumal, Guaymas, Loma Bonita, Loreto, Manzanillo, Mexicali, Nuevo Laredo y Zihuatanejo. En este año se contaría con 13 aeropuertos para vuelos de largo alcance y 21 para vuelos de alcance medio todos ellos capaces de servir aparatos de turboreacción modernos. Además de los anteriores existían 33 aeropuertos para vuelos de corto alcance 97/.

Para 1981, la red de Aeropuertos y Servicios Auxiliares era de un total de 49: Tijuana, Mexicali, Cd. Juárez, Nogales, Hermosillo, Chihuahua, Guaymas, Cd. Obregón, Loreto, Culiacán, La Paz, Durango, Mazatlán, San José del Cabo, Nuevo Laredo, Reynosa, Matamoros, Tlaxiaco, Monterrey, Cd. Victoria, Tampico, Tamín, Zacatecas, Tepic, San Luis Potosí, Aguascalientes, León, Puerto Vallarta, Guadalajara, Manzanillo, Poza Rica, Morelia, Veracruz, Uruapan, Zihuatanejo, Acapulco, Tehuacán, Villahermosa, Oaxaca, Tuxtla Gutiérrez, Tapachula, Puerto Escondido, Cancún, Mérida, Cozumel, Campeche, Cd. del Carmen, Chetumal y la Ciudad de México 98/.

En el Plan Global de Desarrollo también se tiene alta prioridad para este servicio en tanto, dentro de la metas, se considera la ampliación y mejoramiento de la infraestructura de los aeropuertos; el fortalecimiento

to de los sistemas operativos de las empresas troncales nacionales con un esquema de rutas y una flota aérea compatible y homogénea, que genere mayores beneficios; finalmente, la vinculación del desarrollo de la aviación comercial nacional e internacional con el turismo 99/.

3.0 El Marco Jurídico e Institucional.

3.1 Los Fideicomisos: Instrumentos Jurídicos Catalizadores.

Las fórmulas que se intentan durante el sexenio de Luis Echeverría, es decir, al inicio de este período del turismo moderno en México, van más allá de la mera concepción exportadora y son el resultado, algunas de ellas, de las crecientes contradicciones nacionales derivadas del modelo de desarrollo. Este es por lo menos el caso de los fideicomisos ejidales.

En tanto gran parte de los terrenos susceptibles de ser aprovechados con fines turísticos están ubicados en las costas, es necesario crear instrumentos jurídicos que permitan integrar a los campesinos a esta actividad, en tanto son los usufructuarios de los terrenos ejidales donde se localizan la mayor parte de aquellos. La solución se encuentra en el fideicomiso que sería profusamente utilizado durante esos seis años y que, a partir de entonces, es de uso generalizado. Es en este marco que se encuentra el fideicomiso Bahía de Banderas que se gesta cuando el 10 de noviembre de 1970 se expropian 5,161 Has., localizadas en el litoral de los Estados de Jalisco y Nayarit, en la zona de Bahía de Banderas y la Costa Alegre, y que tiene como fin el desarrollo turístico habitacional. El 25 de marzo de 1973 se publica en el D.O. el contrato de Fideicomiso de Bahía de Banderas para los ejidatarios de Puerto Vallarta y Bucerías 100/.

El Fideicomiso Cumbres de Llano Largo en Acapulco, Guerrero, nace el 20 de mayo de 1972 y tiene por objeto promover la zona e incrementar el nivel de vida de los ejidatarios ya fuera con la venta de terrenos lotificados o a través de la participación de aquella dentro de empresas turísticas 101/. También se encontraría el Fideicomiso Caleta de Xel-Ha y del Caribe que tiene como propósito desarrollar el litoral costero de Quintana Roo, al sur de Cancún.

Por otra parte, el Fideicomiso es también el instrumento jurídico que per

mitiría la legalización de la inversión extranjera en las costas y la frontera de México, hasta esos momentos imposibilitada de jure por el artículo 27 Constitucional. De esta manera, por Acuerdo publicado el 15 de diciembre de 1972, se autorizaba a la Secretaría de Relaciones Exteriores a conceder a las instituciones nacionales de crédito, los permisos para adquirir, como fiduciarias, el dominio de bienes inmuebles destinados a actividades industriales y turísticas que se ubicaran en una franja de 100 kilómetros a lo largo de las fronteras o en la zona de 50 kilómetros a lo largo de los litorales del país 102/. Un año más tarde, en 1973, se promulgaría la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera.

Además de esos Fideicomisos, se tenían dos más para el sector turístico: el Fideicomiso de Crédito (FOGATUR) que, como se ha visto, había nacido en 1957; y el Fideicomiso de Inversión en Infraestructura (INFRATUR), que en 1974 se fusionarían en FONATUR (Fondo Nacional de Fomento de Turismo) por disposición de la Ley publicada en ese mismo año (finalmente, en enero de 1982 se publica la disposición por medio de la cual se modifica la Ley y se crea el Banco Nacional de Turismo, S.A., que sustituirá a FONATUR en sus funciones y que será el encargado de todos los aspectos de planeación y promoción de desarrollos turísticos y el financiamiento a toda la actividad). Los Fideicomisos serían los instrumentos jurídicos catalizadores que permitirían implementar la política gubernamental en el sector turismo.

3.2 Leyes de Enero: Leyes Federales de Turismo.

Además de los Fideicomisos, se expiden instrumentos jurídicos que reformarán y darán marco a la promoción del desarrollo de esta actividad: la Ley Federal de Fomento al Turismo de enero de 1974 que es abrogada por la Ley Federal de Turismo publicada en enero de 1980 y que sería modificada en algunas de sus partes en enero de 1982.

El 28 de enero de 1974 se promulga la Ley Federal de Fomento al Turismo por medio del cual se crea: 103/

- o La Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo que coordinará a partir de entonces, las dependencias del Ejecutivo que se relacionen con turismo. Este es un paso importante porque la administración en

el sector turístico se caracterizaba por la falta de coordinación de las diferentes dependencias, que dificultaba la racionalización de esfuerzos derivados de la naturaleza interdependiente de la actividad;

- o Se constituyen empresas ejidales y comunales en las zonas de desarrollo turístico (de conformidad con la Ley de Reforma Agraria) y que en la realidad, dejaría de tener valor práctico posteriormente;
- o Se dispone la fusión de INFRATUR y de FOGATUR en otra institución (FONATUR), que aglutine las actividades que son en la práctica interdependientes. En abril de 1974 el Gobierno Federal constituye el Fideicomiso.

En enero de 1980 se publica otra Ley Federal de Turismo, que abroga la de 1974. En enero de 1982 se le realizarían modificaciones sustanciales a esa Ley, relacionadas con los fideicomisos de crédito e inversión, promoción y obligaciones de los prestadores de servicios en el nuevo marco de reorientación de la oferta hacia el mercado nacional. En esta Ley se contempla:

- o La planificación y programación de turismo con base en el Sistema Nacional de Planificación Turística y la implementación del Plan Nacional de Turismo;
- o Se contemplan las Zonas de Interés y de Desarrollo Turístico continuando con la misma línea de promoción de la diversificación de la oferta;
- o la promoción de la demanda interna (nacional) en la que se expresa que la Secretaría de Turismo coordinará la participación de las autoridades Federales, Estatales y Municipales apoyando y estimulando las inversiones de los sectores sociales y privado nacionales (art. 36); conjuntamente con la publicidad, son los instrumentos básicos de esta promoción;
- o El fomento de la oferta a través de FONATUR primero, y con las modi

ficaciones a la Ley de enero de 1982, con el Banco de Turismo, S.A, en aquellas zonas contempladas como de interés turístico donde promoverá, financiará y adecuará las inversiones nacionales;

- o la coordinación del sector con otras Secretaría de Estado a través de la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo;
- o la regulación y el control de los prestadores de servicios turísticos llevando a cabo el Registro Nacional de Turismo;
- o la participación de la Secretaría de Turismo en los Comités de Planeación y Desarrollo Estatal (con la modificación a la Ley) abrogando los Consejos de Fomento Turístico, que dependían directamente de la Secretaría y que no funcionaron eficientemente;
- o La implementación del Sistema Nacional de Reservaciones;
- o la inclusión del turismo social en donde la Ley prevee la coordinación de planes y programas que estimulen la creación de Sociedades de prestadores de servicios y de consumidores que permitan su desarrollo; con la modificación a la Ley se prevee que el 10% de la -- oferta de los prestadores de servicios se destine al turismo socio-cultural, de conformidad con acuerdos celebrados con la Secretaría.

Es este un punto de difícil realización práctica por la actitud que parece prevalecer dentro de los prestadores. Ya se han interpuesto amparos contra este artículo de la Ley.

3.3 La Secretaría de Turismo: Hacia Una Política Integral y Coordinada.

El 29 de diciembre de 1974 se crea la Secretaría de Turismo (publicado en el D.O. el 31 de diciembre de ese año) como órgano del Poder Ejecutivo que, en teoría, aglutinará las acciones del sector para me-

jorar la coordinación de la actividad 104/. Este sería un cambio importante en cuanto significaría el reconocimiento de la relevancia del sector para la economía del país y al cual se requería darle un apoyo orgánico que permitiera cumplir con las funciones de política rectora para toda la actividad.

Por otra parte, la actividad turística de México se encontraba en crisis para la mitad del decenio de los 70's; se han verificado, por primera vez en su historia, dos años consecutivos de decrecimiento en el flujo de turismo extranjero (-4.3% en 1974/1975 y de -3.4% en 1975/1976). A pesar de la devaluación del peso, el incremento que se tiene en 1976 a 1977 es de sólo 4.5%, similar al de 1973/1974 cuando se experimentó la crisis del petróleo.

Todos estos problemas obligan a reorientar las acciones dentro de este sector. A pesar de la creación de la Comisión Intersecretarial, uno de los conflictos aún existentes es la falta de coordinación entre los involucrados de una u otra manera en las cuestiones de turismo, que es -- agravada por la interdependencia de las acciones necesarias relacionadas con la actividad, y con la falta de una política verdaderamente rectora. Es así que ante la gran dispersión de las instituciones relacionadas con turismo, se dispone que la Secretaría sea "Cabeza de Sector" (a través de un acuerdo publicado en el D.O. el 7 de enero de 1977).

Con ese término se pretende que la Secretaría tenga ingerencia real en todas las actividades relacionadas con turismo. Se dice en esos momentos que el gobierno "... ha llegado a considerar el orden turístico como sector prioritario" 105/.

De esta manera, las funciones de la Secretaría serían: 106/

- o dirigir la política turística de México como Secretaría de Estado;
- o coordinar el sector turismo constituido por las entidades paraestatales (Consejo Nacional de Turismo, FONATUR, Nacional Hotelera, -- Centro Acapulco, CODIBAC/TURGOCAL, y diversos Fideicomisos como el de Caleta Xel-Ha y del Caribe, Ciudad Portuaria Cabo San Lucas

y Hotel Escuela La Paz entre otras;

o Presidir la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo.

3.3.1 Acciones de la Secretaría: Las Bases de la Planificación.

La Secretaría de Turismo intenta vertebrar las acciones de la actividad a través de un instrumento de planificación que englobe las diversas necesidades. De esta manera se crea el Sistema Nacional de Planificación Turística (SIPLANTUR) cuyos objetivos son los de racionalizar el desarrollo turístico del país, "sometiendo las fuerzas que intervienen a un sistema de planificación sistemático y coherente que es obligatoria para el sector público federal e indicativo tanto para los gobiernos de los Estados y Municipios, como para el sector privado y social" 107/.

Anterior a SIPLANTUR, había existido un plan de desarrollo turístico, elaborado en 1975/1976 que se pierde en un incendio al iniciarse el sexenio de José López Portillo en 1977.

No obstante, la visión que se tiene para el desarrollo turístico es parcial. No parece contemplar algunas de las más fuertes influencias que inciden en el desarrollo del turismo internacional y enfoca la promoción del turismo básicamente a la planeación física de los atractivos y a la expansión de la oferta de alojamiento.

La primera afirmación se deduce de palabras expresas de la Secretaría de Turismo. En la Memoria de Labores 1976-1978., se menciona: "En el mundo contemporáneo, las distancias en el tiempo se han acortado considerablemente; no existen ya barreras de 'territorios oferta', o 'territorios mercado' (sic) aislados o alejados que entorpezcan el desarrollo turístico." Agregando, "Para el año 2,000, México tendrá que duplicar su estructura física, de servicios y de asentamientos humanos, y según cálculos muy conservadores, el crecimiento del orden turístico se triplicará, es decir, habrá una afluencia externa de 28 millones e interna de 35 millones, que requerirán de la construcción de 7,000 Has, en centros turísticos y de 660,000 nuevos cuartos de hotel" 108/.

En apariencia, la lección se había olvidado y se contemplaba la construcción de cuartos como una solución para la demanda futura del turismo.

El énfasis en la expansión física y la promoción son los instrumentos - que, en la concepción gubernamental, asegurarán la demanda de turismo, - y con esto, parecería como si la expansión de la oferta produjera paralelamente la demanda que hiciera uso de ella.

Con el tiempo, se vería que sería necesario medir las afirmaciones - relacionadas con el turismo extranjero, aunque la demanda nacional creciera de manera paulatina, siendo uno de los factores de equilibrio de la actividad turística nacional.

El Plan Nacional de Turismo (de 1980) es mucho más extenso en sus planteamientos y estrategias aunque, en términos generales, parecería continuar la política básica en cuanto a diversificar aún más la oferta expandiendo la planta de servicios turísticos del país.

3.3.1.2 El Plan Nacional de Desarrollo Turístico 1980: Cambio en la Orientación Básica de la Planta y en la Concepción de la Comercialización.

Otro instrumento que se deriva de las actividades de la Secretaría de Turismo en su intento de darle coherencia a la política turística de México -cuya actividad continua siendo estratégica para la economía del país- es el Plan Nacional de Turismo elaborado en 1979 y publicado en el D.O. el 4 de febrero de 1980.

En este Plan, se observa ya el cambio en la orientación de los esfuerzos. Reconociendo que "El desarrollo turístico, por su orientación a la captación de divisas, supuso la construcción de infraestructura y de servicios orientados a los grupos de mayores ingresos relativos " 109/, se expresa que, la estrategia a partir de entonces, sería la corrección gradual de ese desequilibrio "...a fin de alcanzar, a largo plazo, la satisfacción del derecho al descanso creativo y recreativo para todos los habitantes del país..." dándole un enfoque social al menos en la declaración de intenciones.

De esta manera, el plan supone una reorientación de la planta turística que ha mostrado su fragilidad ante situaciones de crisis y presiones internacionales, orientándola al turismo nacional que crece importantemente a estas alturas y equilibra la actividad turística en el país.

El resumen de los objetivos del plan son los siguientes: 110/

- o Satisfacer el derecho al descanso recreativo y creativo de todos los habitantes del país (lo que, se dice, permitirá desarrollar la identidad nacional y modificar la estructura del turismo en el país haciendo que el interno represente la parte más importante y que dentro de este, predomine el turismo de tipo social);
- o Consolidar el papel estratégico del turismo en el desarrollo económico nacional, contribuyendo al crecimiento acelerado del PIB y al equilibrio de la balanza comercial a través del turismo receptivo y fronterizo (exportación) así como la sustitución de los viajes al exterior (sustitución de importaciones); contribuir a la creación de empleos y al desarrollo regional equilibrado que lleve a una distribución más justa de la riqueza; diversificación de los mercados de turismo receptivo;
- o Alcanzar eficiencia y racionalidad en el funcionamiento turístico aprovechando y preservando el potencial turístico del país; organización de áreas y de atractivos, etc.;
- o Alcanzar la autonomía tecnológica, financiera y comercial del sector, a través de la autodeterminación en la comercialización de la oferta turística nacional en el exterior y alcanzar la autonomía tecnológica en los servicios turísticos.

En este Plan se realizó una zonificación de los atractivos turísticos del país, susceptibles de aprovechar, clasificándose 17 zonas y 5 corredores donde se encuentra el 80% de los atractivos turísticos incluidos en el Inventario Turístico Nacional 111/.

En relación al mercado interno, este documento da la pauta para que se-

pueda utilizar el potencial de la demanda nacional tanto real como potencial. Sin embargo, en relación al mercado externo, este documento parece subestimar la influencia de la estructura turística internacional. Esto se deduciría de la afirmación que considera que un transporte barato uno de los factores que lo hacen posible, será clave para su desarrollo, sin mencionar, como se logrará ese transporte barato.

De esta manera, el Plan supone que "Un servicio de transporte amplio, eficiente y barato, será un medio importante para captar el turismo extranjero e intensificar el interno. La diversificación de las fuentes del turismo internacional dependen del costo del transporte, principalmente aéreo y las facilidades de un servicio de reservaciones integral y expedito apoyarán su desarrollo" 112/.

No obstante lo anterior, es un documento que menciona y recomienda acciones relacionadas con el apoyo al transporte aéreo y a las agencias de viaje dentro de una política de comercialización amplia y variada 113/ que resulta indispensable para la actual política turística de México.

Se llega a recomendar, incluso, algo que desde fines de la década de los 60's se encontraba en proceso de generalización dentro de la estructura de turismo internacional de Europa y Norteamérica: la integración de la aerolínea nacional (Aeroméxico) con la cadena operadora de hoteles paraestatal: Nacional Hotelera. Este hecho —la integración— se considera en este documento, a nuestro juicio con razón, como "un elemento clave de la comercialización turística en el exterior... que debe operar cada vez más estrechamente y, naturalmente, deben consolidarse en una sola corporación" 114/.

En resumen, y a la luz de las consideraciones anteriores, este documento (que parece un poco académico en su planteamiento lo que ha llevado a plantear su validez) constituye una línea de acción sistemática y metodológica que sienta las bases de la planificación futura de la actividad de manera congruente. Sin embargo, como durante todo el decenio, el énfasis en la expansión física de la oferta turística, parece tener más peso que la instrumentación de una comercialización verdaderamente efectiva que permita hacer uso racional de esa planta diversificando realmente el mercado básico del que dependemos y que nos hace tan vul-

nerables.

4.0 Otras Acciones Gubernamentales en el Tercer Período.

4.1 Promoción de México en el Exterior.

Para el primer quinquenio del decenio, se amplía considerablemente la labor de promoción: se elaboran carteles y se realizan campañas de radio y televisión para la promoción del turismo nacional e internacional 115/ y también se aprovecha la gran promoción que ha tenido México con motivo del IX Campeonato de Fútbol celebrado en 1970.

Otro evento que se asentaría en el ámbito internacional, y dentro del plan de promoción turística, es el Festival Cervantino que se celebra por primera vez en 1972 a consecuencia del Año de Turismo de las Américas (declarado así por una resolución de la UIOOT.) 116/

Para 1976 existían 106 delegaciones y subdelegaciones de turismo en la República Mexicana y para 1980 aumentaban las delegaciones en el extranjero a 18: (14 en Estados Unidos; una en Japón; una en Argentina y dos en Canadá) 117/. El Consejo Nacional de Turismo, por su parte, contaba con 34 delegaciones en el extranjero esparcidas en cuatro continentes: América, Asia, Europa y Australia. Además, disponía de cinco centros de información turística y de seis oficinas de relaciones públicas laborando para él 118/.

La publicidad en el extranjero ha sido la base de la política de promoción turística de México en el mercado internacional; sin embargo, como se ha visto, no parece ser la forma más efectiva de allegarse la demanda; al menos, no la única. La dispersión de esfuerzos agravaba más la limitación de los resultados por lo que al inicio de los 80's, el ejecutivo decide integrar las delegaciones en el extranjero consolidándose un sólo aparato promocional de turismo que es dirigido por el Consejo Nacional de Turismo en coordinación con la Secretaría de Turismo 119/.

4.2 Capacitación: Una Expansión Explosiva.

La promoción gubernamental que se realiza en este período se manifiesta

ta también a través del apoyo —o permisos de operación— que se dan a las escuelas de capacitación y estudio del turismo. La promoción de la expansión de la planta física y la estrategia de desarrollo, exige esfuerzos paralelos que permitan integrar personal capacitado a todos los niveles. El crecimiento de la población y la presión que ejerce no es ajena a esta situación.

De esta manera, durante este período proliferan —incluso con abuso—, las escuelas privadas que ofrecen entrenamiento y capacitación a nivel medio y básico (en no pocas ocasiones más ficticio que real) relacionados con turismo.

Al nivel universitario se da el mismo fenómeno. Además de la Universidad de Guadalajara y la del Estado de México, se incorporan las Escuelas de Turismo del IPN, de la Universidad de Baja California, de Guerrero, de Nayarit y otras privadas como la Anáhuac, Tepeyac, del Valle de México, así como Institutos de nivel superior, todos ellos ofreciendo estudios a nivel licenciatura.

En 1973/1974 se crea, bajo los auspicios del IMSS, el Centro de Capacitación Hotelera gestado al fin de la década anterior, y en 1975 inicia sus labores el Fideicomiso Hotel Escuela La Paz 120/.

Por su parte, la OEA y el Gobierno de México celebran un acuerdo por medio del cual se establece el Centro Interamericano de Capacitación Turística (CICAIUR) que se inaugura en 1974 en México 121/, y en 1979 la OMT elige a México como sede del Centro Internacional de Estudios Superiores de Turismo (CIEST) 122/. Ambos ofrecen cursos de especialización y planificación turística.

Además de estos, CONACYT proporciona facilidades para estudios de postgrado de turismo en el extranjero.

5.0 La Hotelería de México en el Período: Una Expansión Estatalmente Promovida.

Si bien en el segundo período del turismo moderno en México, aún exis-

tía una oferta de cuartos inadecuada —y un predominio importante de la hotelería extranjera en sus categorías más elevadas—, en el tercer período (1969-1982), la expansión es considerable, tanto por la operación de las cadenas nacionales como por la calidad y la cantidad involucrada. Y esa expansión es la consecuencia lógica de la política de desarrollo de los centros turísticos macro, aunque no únicamente. Es así que de 1970 a 1980 el número de cuartos casi se duplica: de 130,891 en 1970 se llegaría a 237,614 en 1980. El número de Estados que contaba con más de 4 mil cuartos también se duplica en este período: de 9 a 18 (ver anexo 12).

El impacto que tienen los grandes centros turísticos se manifiesta en la proporción de turistas que se reciben en las diferentes zonas de México. Así por ejemplo, la zona Sureste (donde se encuentra Cancún), que en 1972 participaba con el 6.4% del turismo a México, para 1980 recibiría el 20.3% (ver anexo 9).

Como contraparte, otros centros turísticos, que durante el período anterior habían sido los más importantes (como Acapulco, Taxco, etc.), reducían su participación: de 19.0% en 1972, participarían con el 13.7% en 1980.

Sin embargo, la concentración relativa seguía prevaleciendo porque tanto en 1970 como en 1980, la participación de los 9 Estados más importantes dentro de la oferta nacional de cuartos, (Baja California Norte, -- Chihuahua, Guanajuato, Guerrero, Jalisco, Michoacán, Tamaulipas, Veracruz y Distrito Federal) representaba más del 60% del total (el 66.4% en 1970 y el 64.2% en 1980).

El Estado fue un fuerte promotor de esta situación en tanto que la línea de crédito para hoteles, a disposición del inversionista privado, fue, de 1971 a 1980, por un total de 18,119 millones de pesos que, a precios corrientes, significó el 97% del total de créditos otorgados por la institución desde la fecha en que inició sus operaciones en 1957, -- (ver anexo 13).

La inversión total generada para el sector de alojamiento fue de 35,293.1

millones de pesos (de 1973 a 1980), de los cuales el 51.1% fue crédito de FONATUR 123/.

Las condiciones en las que se otorgaba el crédito también fueron un factor de este importante impulso en que el Estado estaba involucrado 124/. Es así que, al lanzarse el programa de Alianza para la Producción en el sector turismo en 1977, se fijan como metas la construcción de 97 mil nuevos cuartos para 1982 125/.

El Estado, a su vez, tiene que solicitar créditos externos para poder cumplir con el crédito requerido para ello: En 1978 aprueba en BID un crédito por 30 millones de dólares destinado a ese propósito 126/.

Aunque el efecto específico de esta situación en el sector turístico no se ha cuantificado, se sabe que el Estado se encuentra financiando el déficit de divisas del sector privado mediante el incremento de su endeudamiento externo (que a su vez presiona la balanza de pagos), toda vez que el Estado genera alrededor del 65% de divisas y gasta el 35% de estas, mientras que el sector privado genera el 35% y gasta el 65% 127/.

En un primer momento, las acciones del Estado se orientan básicamente a apoyar y a promover las instalaciones de alojamiento en lugares como Cancún e Ixtapa que requerían de promoción e impulso. Sin embargo, para el segundo quinquenio, esta política es mucho más flexible y se amplían considerablemente las posibilidades para recibir apoyo crediticio en muchos otros lugares de la República. Esto, dentro del marco de la "Alianza para la Producción", se traduce en la concertación de convenios de la Secretaría de Turismo con operadores nacionales, lo que hace que las cadenas del país se multipliquen, ampliando, paralelamente, su campo de operación.

Para el inicio de la década de los 80's el número aproximado de cadenas importantes operando en México era de 15, de las cuales 7 tenían vinculación con alguna cadena extranjera 128/. Para 1980, algunas de ellas llegan a figurar dentro de las 500 empresas más importantes de México-129/.

Durante este período, la política de apoyo se concentra básicamente en la expansión física de la planta de hoteles y zonas de turismo. Además de las líneas de crédito hotelero, el Estado apoya con estímulos fiscales 130/ el desarrollo de zonas declaradas como interés turístico que se multiplican a muchos Municipios de la República Mexicana, sobre todo a partir de 1978. 131/ . Sin embargo, se marginan de estos estímulos a los otros componentes que hacen posible el funcionamiento real de la actividad turística: las agencias de viaje y, de manera muy importante, los medios de transporte donde se tiende a crear un cuello de botella que estrangula la posibilidad real de desplazamiento con fines turísticos.

Este énfasis en el desarrollo de la planta física del turismo es un hecho muy marcado para este período. Por esta razón, al momento en que la actividad económica internacional (y principalmente en los Estados Unidos que compone más de las tres cuartas partes de nuestra demanda externa) entra en crisis, la planta turística de México entra con ella.

La reorientación de la política turística de México hacia la captura del turismo nacional también tiene su origen en estas circunstancias. El crecimiento del turismo egresivo para la segunda mitad de la década ya es importante y tiene un efecto crecientemente negativo para la balanza de pagos del país.

6.0 El Crecimiento del Turismo Nacional: Un Factor de la Reorientación Política en Turismo.

La reorientación de la estrategia básica de aprovechamiento de los recursos turísticos de México —que hasta esos momentos está dirigida básicamente al turismo extranjero— tiene sus orígenes en la crisis del sector de mediados de la década de los 70's que, a su vez, se deriva de la situación estructural del turismo en México (más del 85% del turismo proviene de los Estados Unidos) y de la desfavorable coyuntura de la situación internacional en su aspecto económico y político. A estos factores habría de sumarse la creciente importancia del turismo nacional tanto al interior como al exterior.

Y ese crecimiento no es casual. De una población de casi 50 millones de

mexicanos en 1970 —donde el 48.6% de la población es urbana—, se pasa a 57.5 millones en 1975 y a 67.6 millones en 1980 donde el 54.4% y el 60.2% respectivamente, es población urbana (anexo 14). Además, a precios co-rrientes, el Ingreso Nacional Disponible mostraba un ritmo de crecimiento superior al de la década de los 60's (aunque el incremento también refleja el ritmo de inflación de la década de los 70's): de 1960-1970 - la tasa anual promedio de crecimiento fue de 10.7% mientras que de 1970 a 1979 fue del 24.2% (anexo 6).

Por otra parte, desde el inicio de los 70's se promueve de manera indi-recta el descanso y con él las posibilidades de hacer turismo de una parte de la población urbana de México. En el sexenio de Luis Echeverría se reduciría la jornada de trabajo de los trabajadores del sector públi-co a 40 horas semanales, que se extiende a otros grupos laborales (el bancario por ejemplo), ampliando enormemente las posibilidades de vaca-cionar los fines de semana y "puentes". Para terminar el decenio, se introduce el sistema de vacaciones escalonadas que distribuirá en el tiem-po la demanda y posibilitará la reducción de la capacidad ociosa de las instalaciones de los centros turísticos nacionales, aminorando, en teo-ría, los efectos de la temporalidad. Sin embargo, otros factores han entrado ya en juego para el segundo quinquenio de los 70's: el turismo egre-sivo que, al inicio de la década de los 80's, haría evidente el error -- de la orientación básica de la planta turística nacional hacia el merca-do externo, entre otras cosas porque, (a manera de hipótesis), coadyu-varía a la estereotipización de la oferta turística del país, con patrones situados en el exterior adaptando, para su beneficio, la mentalidad del -- turismo nacional.

Así, el turismo egresivo (que reflejaba el potencial del turismo nacio-nal) mostraba un fuerte dinamismo que le fue característico durante todo este período del turismo moderno en México. Y ese crecimiento era visto con mucho optimismo por los Estados Unidos, al ser el principal destino-turístico de los mexicanos.

De 1970 a 1975, el número de visitantes mexicanos hacia ese país, se -- había duplicado: de 1.1 millones a 2.2 millones respectivamente. La ta-sa de crecimiento anual promedio de 1970-1975 había sido de 12.3% 132/ - superior a la que mostraban los ciudadanos de los Estados Unidos hacia -

México de 1970 a 1974 (es decir, hasta antes del boicot) que era del 8.5% anual promedio 132/. Otro indicador: la participación de los viajeros mexicanos dentro del total del turismo respectivo de ese país iba en aumento. Del 8.8% que representó en 1970 había pasado al 13.7% en 1975, mientras que, por ejemplo Europa (el más importante después de México y de Canadá, el primer emisor de turistas a los Estados Unidos), representaba el 7.9% en 1970; el 11.5% en 1973 y el 9.4% en 1975 (cuya reducción en este último año fue consecuencia de la crisis económica internacional y los problemas del petróleo que incidieron en el aumento de las tarifas aéreas). De esta manera, los viajes de los mexicanos hacia los Estados Unidos, se convertían en uno de los más importantes para ese país, tanto por el volumen, como por su gasto. En este último rubro -- aumentó de 163.9 dólares per cápita en 1970 a 197.5 dólares per cápita en 1975 134/.

La devaluación de 1976 significó una pausa en ese crecimiento (decreció en -11.7% en general y en -10.9% para el turismo hacia los Estados Unidos 135/), aunque volvió a recuperar su ritmo de crecimiento al año siguiente de aquél suceso. Es así que de 1977 a 1980, pasó de 2.1 millones a 3.2 millones respectivamente, con una tasa anual de crecimiento - promedio de 12.9% en general y de 11.2% para los Estados Unidos 136/. El gasto per cápita también se incrementó importantemente de 197.5 dólares en 1975 a 313.0 dólares en 1980.

La participación de los turistas mexicanos hacia los Estados Unidos -- posterior a la devaluación -- también aumentó: del 13.7% en 1975 al 14.2% en 1980 (contra Europa, que había representado el 9.4% en 1975; el 12.5% en 1978 y el 15.1% en 1980 y favorecido por la liberalización de tarifas en la ruta del Atlántico del Norte).

El turismo egresivo representaba, en relación al total de la población de México el 2.4% en 1970; el 5.3% en 1975 y el 4.7% en 1980; es decir, se había duplicado en diez años 137/.

El turismo interno también crece sustancialmente porque, entre otras cosas, empieza a modificar su mentalidad respecto de los viajes. No obstante, aunque se incrementa, lo hace a un ritmo inferior al del turismo egresivo: 4.9% promedio de 1976 a 1980. Como se ha mencionado anteriormente,

ese crecimiento fue auspiciado de manera importante por los cambios con el tiempo libre (que se verifican en el primer quinquenio de los 70's) y que se manifiesta en la estadía promedio que correspondería básicamente a fines de semana.

Turismo Interno en México.
(millones).

| Año | Turistas | Inc. Anual (%) | Gasto (pesos) | Inc. Anual (%) | Estancia (días promed). |
|------|----------|----------------|---------------|----------------|-------------------------|
| 1976 | 14.2 | - | n-d | - | n-d |
| 1977 | 15.4 | 8.5 | 3,071 | - | 3.5 |
| 1978 | 15.5 | 1.0 | 3,643 | 18.6 | 3.4 |
| 1979 | 16.4 | 5.8 | 3,969 | 8.9 | 3.6 |
| 1980 | 17.9 | 9.1 | 4,131 | 11.8 | *3.8 |

Fuente: SECTUR. Documento que Fundamenta la Exposición...Op. Cit. p. 27

Con esa situación, de 14.2 millones de viajeros al interior de la República en 1976, se pasa a 17.9 millones en 1980 lo que representaba el 23.0% de la población total de México (de un estimado de 60 millones para 1976), y del 26% en 1980.

El crecimiento del turismo hacia el exterior diluye sensiblemente los efectos económicos del turismo receptivo de México convirtiéndose en una fuerte preocupación del gobierno del país que, sin embargo, no toma medida alguna para frenarlo. Además, la subvención del peso mexicano —que aumenta las posibilidades de gasto del creciente flujo de turistas al exterior— apoyado por la creciente inflación interna, que repercute en el precio de los servicios nacionales del sector turístico, hace que, para fines de la década y principios de los 80's, los centros turísticos nacionales se encuentran sobrevaluados perdiendo competitividad tanto en el exterior como en el interior del país.

Las manifestaciones económicas vinculadas con el turismo van más allá de la mera actividad de viajes: la compra de terrenos en los Estados Unidos de parte de nacionales mexicanos y la creciente suma de dinero derrochado en los casinos de juego de ese país, más el contrabando —donde el turismo también es un medio— contribuyen significativamente a de-

teriorar la balanza de pagos del país y su liquidez monetaria, debilitando sensiblemente el peso mexicano que lleva, finalmente, al retiro del Banco de México del mercado de cambios que se traducía, de hecho, en la devaluación del peso en febrero de 1982.

Es dentro de este marco, y a partir de la segunda mitad del decenio de los 70's, tiempo en el que se ha hecho evidente la fragilidad del sector turismo y la gran sensibilidad que tiene ante las situaciones políticas y económicas del escenario internacional, en que se empieza a reorientar la política turística de México enfocando con mayor atención el desarrollo del turismo nacional y, principalmente, el interno.

Es así que ya para 1977/1978, se menciona que "...el ingreso proveniente del turismo externo es prácticamente el mismo que el interno..."^{138/} con lo que el turismo nacional debe llegar a ser "... un complemento al Derecho del Trabajo de modo que se convierta en un Derecho de Descanso creativo y constructivo y contribuya a la integración y cohesión comunitaria..."^{139/}.

Para 1980 ya es otro el panorama que presenta la política turística de México. Para este momento se reconoce que "Merece especial atención el impacto que la distribución del ingreso tiene en la actividad turística y que refleja, por una parte, el elevado promedio de gasto de los turistas mexicanos en el exterior y, por otra, la baja capacidad de la mayor parte de la población del país para viajar con fines recreativos y de descanso..."^{140/}.

El turismo interno pasa así a recibir una creciente atención, que se manifiesta claramente en los planes y políticas expresados tanto en el Plan Nacional de Turismo como en la Ley Federal de Turismo (ambos de 1980) y el Plan Global de Desarrollo 1980-1982, en donde se argumentan básicamente los mismos razonamientos, y se proponen las mismas directrices y acciones.

De esta manera, los objetivos básicos de la política turística de México son tres:

o "...uno de orden social que es hacer realidad el derecho a la recrea-

ción para todos los seres humanos, particularmente para los trabajadores;

- o otro de orden fundamentalmente económico, que es consolidar la actividad turística como creadora de empleos y generadora de divisas;
- o y por último, un tercero de orden político, que es tomar a esta actividad como un instrumento que propicie el desarrollo regional -- orientado y equilibrado" 141/.

Se reconoce, asimismo, que el crecimiento de la demanda de nacionales y extranjeros de medios y bajos ingresos, y el turismo interno, es significativo y que, por lo tanto, se ha iniciado la reorientación de la industria turística nacional hacia la demanda que muestra el mayor crecimiento (la nacional). Con esto --se afirma expresamente-- se trata de modificar la política que había sido orientada a satisfacer las necesidades del turismo de altos ingresos estando al límite, se dice, la capacidad para satisfacer tales necesidades 142/.

De esta manera, la oferta de servicios deberá crecer y diversificarse -- para satisfacer la demanda de turismo nacional y para ofrecer alternativas y opciones de descanso en México a los nacionales que viajan al exterior.

Se considera que, a mediano y largo plazo, la actividad turística se -- sustentará crecientemente en el turismo interno con lo que la demanda -- extranjera dejará de representar la parte más importante de la demanda "...logrando así una relativa independencia del exterior en cuanto al funcionamiento de su planta turística" 143/.

Este cambio de política debería conllevar el desplazamiento del apoyo -- gubernamental hacia otro tipo de prestadores de servicios --principalmente el de transporte-- diferente al de alojamiento, y donde además tendría, como sustento operativo, la necesidad de apoyar el desarrollo de organizaciones relacionadas con el fomento de la demanda interna, tomando como base las organizaciones tales como sindicatos, organizaciones estudiantiles, escuelas, empresas y otras similares.

6.1 Organizaciones Creadas: El Fomento de la Demanda Interna.

En este período del turismo moderno en México, el Estado interviene ya directamente en la operación de algunas instalaciones de tipo turístico 144/ y también extiende su participación relacionada con la demanda nacional, con el apoyo al fomento de organizaciones que promuevan el turismo nacional e interno. En realidad, las acciones para crear tales organizaciones nacen desde el inicio de la década; sin embargo, las -- que se vertebran después del segundo quinquenio han tenido un impacto más significativo para el fomento real de esta demanda.

Es así que , en 1970 se crea, bajo los auspicios del Departamento de Turismo, la empresa privada de Turismo Nacional Popular, S.A., cuyo objetivo era promover el viaje entre los trabajadores de sindicatos y empresas a través de la creación de paquetes 145/. En apariencia, esta organización se pierde con el cambio de poderes.

En 1971, el Departamento de Turismo establece un programa de turismo denominado "Vacaciones Estudiantiles". Destaca el descuento del 50% en los autobuses foráneos y establecimientos de hospedaje 146/. La -- falta de operatividad y el escaso apoyo de parte de los prestadores de servicios hace que después de un corto tiempo este esfuerzo fracase.

El 29 de septiembre de ese año, se forma en México el Servicio Educativo del Turismo de los Estudiantes y la Juventud de México (SETEJ), con el objeto de integrar el turismo social, nacional e internacional a través de la educación extraescolar. Es formado por la International Student Card (ISTC). La SETEJ tenía convenios de colaboración con el entonces Departamento de Turismo y la ANUIES 147/.

Posteriormente, en febrero de 1973, se crea TURISSSTE por Acuerdo de la Junta Directiva del ISSSTE y tiene por objetivo el de proporcionar servicios turísticos a los trabajadores del Estado 148/. En septiembre de 1974 se crea, con base en el Capítulo IV de la Ley Federal de Fomento al Turismo, la Dirección General de Turismo Social que se avocaría a la formulación y coordinación de planes y programas para el turismo social 149/.

Sin embargo, sin un apoyo decidido y la falta de un plan realista y operativo, hace que sea más una delcaración de intenciones donde no se logran acciones consecuentes con el planteamiento y los objetivos.

En julio de 1975 aparece el Decreto que da lugar a la creación del Consejo Nacional para promover la Cultura y la Recreación entre los Trabajadores (CONACURT) 150/. Por decreto de noviembre de 1977 se crea el Consejo Nacional de Recursos para la Atención de la Juventud (CREA) que jugará un papel importante como promotor de viajes en general 151/. El 1° de agosto de 1979 se crea la Agencia Nacional de Turismo Juvenil del CREA que tiene, ya como objetivo específico, el de estimular la creación de servicios que promuevan el desarrollo de los jóvenes y alienta su participación en el turismo juvenil nacional e internacional. Dentro de sus funciones esta el de establecer y coordinar alberges para que den servicios de alimentación y hospedaje a la juventud, difundiendo paquetes turísticos 152/.

El 31 de octubre de 1979 se publica en el D.O. la creación del Fideicomiso para el Turismo Obrero, que tiene por objeto incorporar a los trabajadores y a sus familias a las corrientes de turismo nacional 153/. Se indica que para que el Fideicomiso cumpla con sus funciones, FONATUR actuará como agente financiero de las actividades; Nacional Hotelera (a través de una Sociedad Civil) como operadora; CONACURT como comercializadora y FONACOT como agente de apoyo crediticio al trabajador 154/.

Por las reformas a la Ley Federal de Turismo, de enero de 1982, se crea el Banco Nacional de Turismo, S.A., que tiene como propósito, según sus declaraciones, el impulsar los siguientes aspectos:

- a) líneas de crédito para los restaurantes;
- b) empresa administradora de instalaciones turísticas socioculturales;
- c) empresa restaurantera orientada al consumo de las mayorías;
- d) empresa multimodal de transporte turístico que facilite en forma eficiente y económica las opciones de transporte. También declara

que se piensa promover la demanda a través del establecimiento de mecanismos financieros que incluye bonos turísticos, tarjetas de crédito y acciones que permitan fortalecer la estructura financiera del sector 155/.

Con estas acciones, que definen la política turística de México con otro enfoque —cuya orientación básica es hacia el turismo nacional— se iniciaría un nuevo período del turismo moderno en México cuyos resultados, a partir de la creación del Banco Nacional de Turismo, S.A., están aún por verse.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES.

El fin de la segunda guerra mundial es el inicio de la primera etapa del turismo internacional moderno (1945-1958). Las condiciones económicas políticas y sociales de la postguerra favorecerían el que los turistas norteamericanos, principalmente, iniciaran un período de viajes que se expandiría rápidamente en cuanto a su volumen. Y en todo ese desarrollo, el transporte aéreo jugó un papel de primer orden. El antecedente inmediato y más importante para el rol que desempeñó —y que desempeña— ese medio de transporte, fue el potencial bélico que le vieron los países desarrollados y que serviría para los fines de supremacía en el contexto de la lucha por el poder y el control político-económico del mundo.

Hasta la introducción del jet, el turismo fue una posibilidad reservada básicamente a los ciudadanos del país que se encontraba más apto —económicamente y cuyo comercio y producción se expandía rápidamente favorecida por la reconstrucción de Europa, aún en proceso en ese tiempo: Estados Unidos

Algunos de los agentes que intervienen en el proceso funcional del turismo, en su forma internacional o transnacional, nacen en estos momentos. Este es, sobre todo, el caso de los hoteles que son tomados como instrumentos para enfrentar una concepción del mundo que, en principio, se tiene como opuesta a la concepción occidental: el "comunismo".

Es así que en la guerra fría, las cadenas internacionales de hoteles — con el apoyo del gobierno de los Estados Unidos— se expanden a lo largo y a lo ancho del mundo con el objeto de crear un "cordón sanitario" donde se instale una ventana a través de la cual se muestren los "beneficios del mundo libre" y que sirva para detener los avances del "comunismo".

La introducción del jet, con mayor alcance, seguridad, y velocidad, hace que el turismo se convierta en un fenómeno en donde se involucra ya

verdaderamente un desplazamiento masivo de personas, con lo que au-menta su importancia político-económica en el contexto de la guerra fría.- Los países de Europa y Japón, ya en mejores condiciones socioeconómicas, se incorporarían al turismo internacional para la década de los 60's re-forzando su importancia.

En México, el período de postguerra también tiene repercusiones directas en relación a su economía y a la política turística que se seguiría en el campo.

Al fin de la guerra, en los Estados Unidos se va iniciando el proceso de normalización de su economía y con ello, se empieza a desplazar la competitividad que hasta esos momentos tenía la incipiente industria nacional en el exterior y que ha sido un resultado directo de la situación de guerra que prevalecía. Así, la industria de los Estados Unidos van desplazando los productos mexicanos en el exterior iniciándose además, un período de inversión extranjera en el sector secundario prin-cipalmente, que tendería a sustituir la industria nacional. El modelo de desarrollo elegido favorece esta situación: se trata de promover, di-versificar, y fortalecer el sector secundario de la economía.

Es en estos momentos en que se encuentra el primer gran argumento para el apoyo y fomento del turismo en México: dada la precaria situación de la industria nacional y de la necesidad de realizar crecientes volume-nes de importación de bienes de capital y de otros insumos necesarios pa-ra la industrialización, Miguel Alemán ve en el turismo una fuente de fi-nanciamiento que equilibre la salida de divisas con las cuales se adquie-ren los medios necesarios para la industrialización.

Durante el período de Ruiz Cortines se mantiene la concepción económica que del turismo se tiene, no así la concepción social, donde se deja ver parte de la problemática que el turismo conlleva. Esta problemática ha sido ejemplificada en el caso cubano anterior a la Revolución y con la actividad predominante que se verifica en las ciudades fronterizas, prin-cipalmente, la de Tijuana y Ensenada, donde el juego y la prostitución -deforman y socaban la sustentación misma de la sociedad.

En la concepción de Ruiz Cortines la contraparte se encuentra en el for-

talecimiento del turismo nacional —aún muy incipiente— que trata de promover a pesar de que no se lleven a cabo medidas prácticas y efectivas — para cristalizarlo. La situación socioeconómica del país tampoco ofrece el marco apropiado para ello.

En este primer período, coincidente con el que se verifica en el ámbito internacional, el turismo no forma parte aún de un fenómeno masivo a pesar de la importancia que tiene para México y que se deriva de la cercanía del mercado emisor más importante del mundo en este período: los Estados Unidos. Esta cercanía, como en muchos otros aspectos de su vida económica, política, social y cultural, le determinarían también en el turismo.

La hotelería nacional se encuentra aún en un estado de escaso desarrollo y la internacional instalada en México es la más importante no sólo por la necesidad de ofrecer instalaciones adecuadas al viajero internacional, sino porque, en el contexto bipolar del mundo, se muestran como la ventana a los beneficios del "mundo libre".

En la promoción del turismo hacia México en este período, se enfatiza — la publicidad pero, fundamentalmente, la creación de infraestructura terrestre que permita el acceso de los viajeros del norte. En relación al transporte aéreo se dan los primeros pasos para que éste se convierta — en uno de los más importantes para la comunicación del territorio nacional. Se inauguran rutas aéreas a diferentes países en este Continente y al otro lado del Atlántico, empezándose a hacer patente la dificultad para que líneas aéreas nacionales se beneficien de tal expansión, siendo las extranjeras las que más aprovecharían tales rutas y sentando las bases de la futura dependencia en el control de las corrientes de turistas extranjeros.

También se hacen notar en este período las dificultades para la firma de un Convenio Aereo Bilateral entre México y los Estados Unidos sobre todo porque el desarrollo de la aviación comercial es requisito indispensable para que la aviación militar de ese país continúe expandiéndose, en una retroalimentación constante. La definición de las rutas y las libertades inherentes, por lo tanto, son punto neurálgico de las negociaciones.

El segundo período del turismo internacional moderno (1958-1973) se caracteriza por ser el de desarrollo propiamente masivo. La introducción del jet y el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de los países que estuvieron en guerra, así lo permiten.

Al iniciarse la década de los 60's también llega a su punto más álgido la confrontación este-oeste. No casualmente, el turismo será tomado como instrumento de ayuda económica y de cooperación internacional en un momento en que la efervescencia de la situación internacional y el deterioro de las relaciones de intercambio en el comercio exterior de los países subdesarrollados, aunado al nacionalismo prevaleciente en la década, puede llevar a radicalizar las posturas ideológicas de aquellos con la posibilidad de que tengan signos contrarios a los intereses del mundo capitalista. El ejemplo más claro de este fenómeno, lo representaría la Revolución cubana.

Además, al argumento de auxilio económico a través del turismo como forma de cooperación internacional en la llamada Década del Desarrollo, se añadiría la argumentación de que el turismo, como fenómeno que fomenta y lleva implícita la interrelación y el contacto de personas, podía y debería ser un vehículo de comprensión y paz internacional, amenazada constantemente por los acontecimientos de la guerra fría.

Es así que el turismo será tomado como un vehículo de paz que, dentro del contexto político, puede penetrar también culturalmente conjuntamente con otros medios de comunicación masiva— en las diferentes sociedades locales y nacionales, mostrando y reforzando los estereotipos "deseables" de las sociedades industrializadas y en contraposición a otros modelos existentes (socialismo).

Paralelamente a este desarrollo, se inicia un proceso de integración vertical y horizontal de la estructura funcional del turismo internacional, que tendería a consolidar el control del mercado por parte de las empresas situadas en los países industrializados —emisores—. La creciente importancia de la modalidad de los viajes en paquete es un reflejo directo tanto de la integración verificada como del control del mercado que, a estas alturas, manifiesta incrementos importantes en su

volúmen.

La integración de la estructura funcional es propiciada, básicamente, por el medio de transporte que ha sido uno de los responsables -- directos de la expansión y masificación del turismo internacional: el transporte aéreo.

En México, por su parte, existe coincidencia entre los sucesos que se verifican en el ámbito internacional y las acciones que el gobierno toma para que el turismo sirva como instrumento de desarrollo. A fines de 1958 se crea el Departamento de Turismo que representaría el reconocimiento expreso de la importancia que paulatinamente va adquiriendo el fenómeno en México, ya con un perfil masivo. Y como en el ámbito internacional, la concepción gubernamental en relación al turismo se encuentra, durante todo este período, la idea de que es un vehículo que contribuye a la comprensión entre los pueblos y la paz internacional.

La peculiar coyuntura que vive México al inicio de la década (derivada del apoyo al proceso de la revolución cubana) sería el suceso que originaría el énfasis en esa concepción que, por lo demás, ya no abandonarían más durante todo este período.

Sin embargo, el turismo sería sólo un instrumento económico complementario en la concepción gubernamental, que no obstante lo anterior merece atención por lo que se encuentran las primeras acciones sistemáticas orientadas a darle un cuerpo orgánico y planificado: el primer -- Plan Nacional de Turismo se realizaría en 1962 y serviría como modelo en el mundo.

En este plan se haría evidente la filosofía gubernamental que tiene -- por objeto ofrecer a los turistas las tradiciones y la historia de México en un marco que refiere reiteradamente el nacionalismo característico de la época.

Es así que las obras realizadas para el renglón de turismo, se encuen-

tran en la remodelación, reconstrucción y recuperación de los centros arquitectónicos, prehispánicos y/o coloniales que afirman la vocación nacionalista del sentir gubernamental en este período.

Durante los años de este segundo período, se le da preeminencia al desarrollo del transporte aéreo y su infraestructura, marginándose considerablemente la del transporte terrestre.

También en este tiempo se sientan las bases del control extranjero en las corrientes de turismo hacia México, en tanto el avión y su tecnología, conjuntamente con la hotelería internacional, irán teniendo creciente importancia en el incremento de aquellas corrientes.

El apoyo estatal para el desarrollo del turismo se centra en la infraestructura de acceso aéreo; en el limitado apoyo que se da a la hotelería nacional a través del crédito; y en la recuperación del patrimonio histórico y su divulgación (publicidad y promoción en el exterior). Esto último tiene dos propósitos: la afirmación de la identidad nacional y la consolidación de la imagen de México en el ámbito internacional que, con el caso cubano, había alcanzado prestigio.

Paralelamente el desarrollo del turismo extranjero hacia México, se empieza a desarrollar el turismo nacional —principalmente egresivo— que por primera vez es objeto de atención por el efecto que tiene en la balanza de pagos deteriorando el beneficio del turismo receptivo; no se toma ninguna medida para reducir o detener este flujo porque la coyuntura de México en el segundo lustro del decenio (con las Olimpiadas y el Campeonato Mundial de Fut Ball) no es propicia para ello y porque, medidas efectivas para retenerlo, hubieran podido significar una reacción en el marco situado más allá de la actividad meramente turística.

El cambio más importante para el turismo del país en este período lo constituiría el papel que el Estado se adjudicaría como promotor del turismo hacia México. Muy acorde a la promoción que se ha hecho

en el campo internacional, y que subraya los beneficios económicos de-rivados de esta actividad, se inicia la planeación de grandes centros de turismo orientados a satisfacer la demanda extranjera y a competir en el mercado internacional. Nacen así los primeros ma-crodesarrollos turísticos de México: Cancún e Ixtapa. Este suceso - - marcarían el fin del segundo período del turismo moderno en México - - (1958-1969) y el inicio del tercero.

En la tercera etapa del turismo internacional moderno (1973-) se - entra en un período de crisis económica mundial que, naturalmente, se refleja en el comportamiento de viajeros en el mundo cuya corriente - se ve disminuída.

Se entra también en una etapa de ponderación de la actividad turísti-ca internacional, donde los fenómenos de dependencia y de neocolonia-lismo, se observan muy claramente en este campo. Estos - - momentos están enmarcados por la distensión política de la confronta-ción este-oeste y el surgimiento y consolidación de nuevos centros de comercio y de poder en el mundo.

El turismo no será visto más como un instrumento inocente de coopera-ción internacional sino que será ya tratado dentro del marco de la política de poder que define las relaciones de los diferentes países en el ámbito internacional.

En estos momentos, se empiezan a evaluar con más profundidad y sentido crítico los aspectos relacionados con este fenómeno, tanto en su esfera económica como social, poniéndose en evidencia los efectos colate-rales, positivos y negativos, de sus repercusiones.

Muchos países, sin embargo, se han lanzado a la competencia por captu-rar el turismo internacional, creando los mecanismos y las condiciones (fiscales, crediticias, infraestructurales, etc) que favorecerá a los grandes operadores internacionales cuyas actividades se han integrado aún más (habiéndose extendido al interés de grandes grupos financieros y comerciales) consolidándose su función principal: el control del mer-cado de viajes.

Los paquetes, como producto directo de las condiciones del mercado y de la integración de la estructura funcional del turismo internacional, se ven afectados en el segundo lustro del decenio por la liberalización de las tarifas en la ruta del Atlántico del Norte que fue, a su vez, el reflejo de la precaria situación en la que se vió el transporte aéreo después de la crisis del petróleo de 1973-1975 y donde la competencia de los paquetes —con el uso de líneas aéreas no regulares— amenazaba considerablemente la operación de las líneas aéreas regulares. Aquí se observa, una vez más, el estratégico papel que ha tenido el transporte aéreo en el desarrollo del turismo mundial y el rol que se le ha asignado de parte de los países que se encuentran al frente en la lucha por el poder, principalmente, los Estados Unidos.

Las peculiaridades operativas de la hotelería internacional verifican, también, un cambio en la forma en la que participa dentro del mercado de turismo en cuanto a su relación con los países subdesarrollados: de la inversión directa, las cadenas internacionales pasan a operar hoteles bajo la forma de contratos de administración, desplazando el riesgo y la carga financiera a los inversionistas locales (con los que celebra los contratos) y, en última instancia, al gobierno, en tanto en la mayor parte de las ocasiones (al menos en el caso de México) es quien aporta una buena proporción de los recursos necesarios para el desarrollo de las instalaciones a través de los créditos hoteleros.

En México, por su parte, en su tercer período (1969-1981), se agudizan los problemas económicos derivados del modelo de desarrollo elegido. La incapacidad para desarrollar una planta industrial (sobreprotegida por las políticas económicas) que sea competitiva en el mercado internacional donde, además, se deterioran incesantemente los términos de intercambio, acentúan más la problemática socioeconómica del país.

Se entra en una nueva etapa que se caracterizará por intentar el mejoramiento del sector externo de la economía nacional y donde el turismo jugará un papel de primer orden. El rol asignado tiene como sustento

el desarrollo de los macrocentros turísticos (añadiéndose a los centros turísticos tradicionales como Acapulco, Puerto Vallarta, etc) - que serían la herencia y la culminación de la política internacional del decenio anterior.

El turismo es considerado con todos sus beneficios económicos (efecto multiplicador, generador de empleos, etc) aunado al de servir como instrumento de desarrollo regional. Además, durante el sexenio de Luis Echeverría se intenta incorporar a los campesinos, sin éxito, a la actividad del turismo con lo que, se argumenta, se ampliarán sus posibilidades económicas.

La idea de que la inversión extranjera en turismo es necesaria para asegurar la corriente de viajeros del exterior hace que se instrumenten mecanismos jurídicos que la propicien en las zonas donde hasta ese momento se encontraban vedadas por el artículo 27 constitucional. Nacen así los Fideicomisos de Inversión.

En el primer lustro del período 1970-1980, se dan acciones gubernamentales que permiten el apoyo financiero, a mayor escala, en el sector, aunque orientado básicamente al renglón inmobiliario —fundamentalmente hotelero—. Se crea así FONATUR (que aglutina a las dos instituciones gubernamentales existentes avocadas a esos fines, (INFRATUR y FOGATUR) que se convertiría en uno de los promotores más eficaces de la expansión hotelera en México.

La elevación del Departamento de Turismo al rango de Secretaría de Estado subraya la importancia que se le concede al turismo en este sexenio.

Estas acciones se dan en un momento en que los problemas de la economía internacional se agudizan con la crisis del petróleo. Poco tiempo después, esos problemas coincidirían con la postura internacional de México en relación a la consideración del Sionismo como una forma de racismo, del que resultaría un boicót de parte de la poderosa comunidad judía de Estados Unidos donde, a través de la estructura funcional de turismo, se pondría en evidencia la fragilidad del sector y los mecanismos básicos de los agentes que la fomentan y controlan.

A consecuencia de esos acontecimientos, que convergen, México ve dis-minuir importantemente su corriente de viajeros del exterior sumien-do al sector turismo del país en una crisis cuya importancia no tenía antecedentes. El contexto político nacional e internacional -de confrontación- propician el estado crítico de la situación.

Todo este marco se ve reflejado en la concepción que tiene José Ló-pez Portillo en relación al turismo. En el segundo lustro del decenio se buscarán otras alternativas para hacerse de las divisas requeri-das para el desarrollo.

A pesar de que la actividad turística atravieza por una profunda crisis, no se margi na de la política económica de México; por el contrario, se tratará de aprovechar la planta turística ya instalada, buscando la consoli-dación del sector a través de la expansión de la oferta (construcción de 97 mil nuevos cuartos). Sin embargo, se pretende que el turismo ayude de forma rápida a la obtención de divisas y en tanto, conjunta-mente con la agricultura, son las únicas opciones posibles. Se pre-tende así que el turismo auxilie a la recuperación mientras el sector petrolero se encuentra en posición de aumentar su producción y los - volúmenes de exportación, sustituyendo al turismo en el papel que -- anteriormente se le había asignado en relación a la obtención de divi-sas.

Paradójicamente, la petrolización de la economía llevan a una infla-ción acelerada que, aunado a la sobrevaluación de la moneda, socaban la competitividad de los centros turísticos nacionales, tanto en el ámbito interno como en el externo.

Auspiciado por esa situación, el turismo egresivo mostraría un dina-mismo superior al de la corriente de turismo interno.

Teniendo ese marco, se inicia en el segundo quinquenio de este perío-do, un cambio en la política turística del país, que cada vez con - mayor fuerza, se reorienta hacia el mercado nacional que hasta ese momento había tenido una importancia relativa en el ánimo de los prestadores de servicios. Esa reorientación intentaría compensar la

desfavorable coyuntura por la que atravesaba el sector en la recepción del turismo extranjero que, además, mostraba su fragilidad y la sensibilidad a los acontecimientos de política interna y de diplomacia nacional; por otra parte, se intentaba aprovechar el dinámico crecimiento del turismo nacional que prefería los centros turísticos del extranjero socabando, a su vez, los beneficios económicos del turismo receptivo. Ya para el inicio de los 80's, el mantenimiento de esta tendencia coadyuvaría a la devaluación del peso en febrero de 1982.

Durante este período, se reactiva la construcción de la importante infraestructura terrestre (principalmente durante el régimen de Luis Echeverría) y se continúa fortaleciendo y expandiendo la del transporte aéreo. En este período se hace evidente, una vez más, el papel que juega el transporte aéreo en la política de poder y en el desplazamiento de la corriente de viajeros al país. Para la firma del Convenio Aereo Bilateral se vuelven a encontrar los escollos que pueden permitir realmente un mayor beneficio y equilibrio para México.

La política turística de México manifestada en los planes para el desarrollo del turismo y en las dos Leyes Federales que se promulgan en este tercer período, se concentra básicamente en la promoción y desarrollo de la planta física (instalaciones) y territorial (declaración de innumerables zonas de interés para el desarrollo turístico) que tienen de a marginar los otros elementos que le hacen posible, sobre todo el que se refiere al transporte.

A partir del segundo lustro del decenio, se ven aumentar las organizaciones que fomentan la demanda interna, ya dentro del nuevo contexto político que supone la reorientación de la oferta turística nacional hacia el mercado interno, y que es la dirección que actualmente tienen la mayor parte de las acciones de la política turística de México.

Una Concepción del Futuro del Turismo en México.

La economía y la política internacional han jugado un papel preponderante en el desarrollo del turismo internacional moderno. La política de poder le ha otorgado a los avances tecnológicos un papel privilegiado - en tanto ha permitido retroalimentar las posiciones de los países que se encuentran haciendo uso de ella. El turismo, como actividad que es inherente a las condiciones socioeconómica, políticas y tecnológicas, - ha sido utilizado como instrumento de auxilio económico y como instrumento de presión política sujeto a las condiciones prevalecientes en el dinámico escenario internacional.

La estructura funcional del turismo internacional está inmersa en el contexto político y económico que prevalece en un momento determinado por ser el producto de esas condiciones; sus tendencias se han reformado o modificado también dentro de ese marco. Dadas las condiciones en las que es operado el mercado actual del turismo mundial, esa estructura tiende a consolidarse aún más con el consiguiente fortalecimiento de su posición político-económica.

No es, sin embargo, elemento único en las consideraciones que se pudieran hacer al futuro en relación a esta actividad.

La crisis económica internacional ha repercutido en las tendencias que se habían venido observando en el turismo y otras cuestiones, aparentemente sin relación, definirán las futuras formas del fenómeno turístico internacional. Esas cuestiones son las relacionadas con los cambios tecnológicos y de mentalidad de las generaciones que ya se encuentran entre nosotros, y las venideras. De esta manera, el problema del crecimiento de la población y las desigualdades externas e internas; el problema de la obtención de alimentos y la necesidad de preservar el sistema ecológico aunado a la creciente dificultad para utilizar los energéticos tradicionales, también serán elementos que determinarán el comportamiento de las personas que esten en posibilidades de ejercer esta actividad. Sus resultados rebasarán con mucho la concepción de países emisores y países receptores de turismo.

La historia nos muestra que los viajes y el turismo han sido siempre el resultado del avance o la modificación de las condiciones socioeconómicas y técnicas que se han verificado en una sociedad en un momento histórico determinado. Y en el mundo actual, esas modificaciones están ya a la vista.

La política turística de México requiere, de manera apremiante, que se consideren más los cambios que se avecinan con el objeto de que se pueda actuar en concordancia y no, como hasta ahora, en el permanente marco de una política correctiva que siempre estará detrás de los acontecimientos que se tendrán en un futuro más o menos previsible y a los que es necesario hacer frente en el corto/mediano plazo. Las causas de los cambios en las acciones no son producto del azar cuando se habla de política correctiva; son, por el contrario, el resultado de las presiones sociales que se hacen evidentes cada vez con mayor fuerza.

Es indispensable que la política turística de México tome más en cuenta —como se sugiere en el Plan Nacional de Turismo— la estructura de comercialización del producto turístico en el exterior. Lo contrario podría establecer directrices ajenas a la realidad internacional que actúa en este mercado y que constituye una fuerza real dentro del campo de las relaciones internacionales y de la comercialización del producto turístico. Esto está directamente relacionado con los propósitos declarados reiteradamente de diversificar el mercado de turismo receptivo de México, que se encuentra tan concentrado y cuyas consecuencias se ha hecho notar a lo largo de la historia del país.

Se requiere, también, propiciar una rigurosa evaluación de los efectos económicos y sociales que ya se pueden hacer patentes en México a consecuencia de la experiencia que han dejado los centros turísticos desarrollados en el decenio pasado. Estos estudios son indispensables para la toma de decisiones de cualquier política turística futura que se quiera implementar.

Ya no parecen ser tan válidos todos los argumentos favorables que parecen hacer del turismo la panacea del empleo y de la captación de divisas. Se requiere de matices que muestren también los efectos negativos que conlleva y el costo de oportunidad derivado de las inversiones gubernamentales

destinadas al apoyo de este sector. Si existieren esos estudios, se requeriría de una mayor difusión que permitiera un mayor marco de discusión y -- análisis.

Otra conclusión que se deriva de este trabajo es la importancia que ha tenido y que tendrán, los medios de transporte y que, en realidad, se relaciona con el desarrollo del país en general y con el turismo externo e interno en particular.

Si bien el avión ha sido uno de los más importantes medios de transporte para el desarrollo tecnológico del mundo actual, las condiciones de México y - su dependencia con el exterior hace difícil sentar las bases de desarrollo - del país en función de este medio de transporte porque es también uno de los más vinculados con la política de poder de las naciones hegemónicas. Y hasta el momento, es el avión uno de los pilares de la comunicación territorial de México en donde tanto el desarrollo del país, como el turismo, se circunscriben.

Por otra parte, el transporte terrestre parece ser el más adecuado para satisfacер las necesidades de desarrollo que no margine poblaciones que se encuentran en puntos intermedios. Este es, a mi juicio, una de las peculiaridades más importantes derivadas del impulso al avión como medio de transporte y comunicación nacional, porque, el avión y su infraestructura, conecta uno o más puntos geográficos específicos pero tiende a "aislar" las poblaciones que se encuentran entre esos puntos de origen/destino. Esta es más una hipótesis - que una constatación; los especialistas en desarrollo regional tienen más que decir al respecto.

No se puede concebir una política nacional de comunicaciones que margine al transporte aéreo; sin embargo, el autotransporte y el ferrocarril --principalmente este último--, podría ser una palanca tanto para el desplazamiento de personas como para la necesaria comunicación comercial que el país requiere para su desarrollo. Naturalmente, esto equivaldría a modernizar, en toda la extensión de la palabra, las actuales condiciones de la red ferroviaria del país, dotándolo de sistemas eficientes y rápidos y de una tecnología moderna y avanzada. Las opciones para la obtención de tal tecnología son más variadas, en - términos de origen, que aquellas que se tienen para la tecnología de transporte aéreo.

Esto representaría, al menos, la posibilidad de diversificar la dependencia, habida cuenta de las aparentemente insalvables dificultades para alcanzar la independencia en este sector estratégico de la economía.

La política turística de México se ha centrado básicamente en la promoción y publicidad; en el apoyo que permita desarrollar e invertir en las instalaciones hoteleras y en el desarrollo territorial y físico de los centros turísticos que, por otra parte, han dado lugar a otros fenómenos relacionados con el negocio inmobiliario que frecuentemente se margina de los análisis relacionados con el turismo pero que se encuentra profundamente vinculado a él. No es nuestro propósito entrar en esas discusiones en este trabajo; sin embargo, parece indispensable mencionar que los medios de transporte, tan olvidados en la política de desarrollo del país, requieren de una política específica, decidida y bien definida que impulse su desarrollo y, no como hasta el momento, concentrando el apoyo en los elementos anteriormente mencionados.

Los hoteles y el alojamiento en general sólo podrán ser profusamente utilizados sí, primero, es posible llegar a los diferentes lugares donde se encuentran. Y con esto, los transportes (y, hablando del turismo, los organizadores de viajes también) requieren de una política estatal de apoyo para su desarrollo, mucho más intensiva que la que requiere el sector de alojamiento. Lo anterior es particularmente importante dados los propósitos de reorientar la planta turística hacia el mercado nacional con lo que este punto requeriría de una consideración mucho más seria de la que hasta este momento se le ha concedido.

Existen, además, otras cuestiones relacionadas con el transporte que será necesario aún determinar. ¿Como enfrentará México el cambio en la tecnología del transporte?. Se sabe que, a mediano plazo, el tipo de combustible actualmente en uso será reemplazado por otro (tanto en los autos, como en el avión y en otros equipos actualmente en uso). Esto significaría un cambio o adaptación de la infraestructura necesaria, que podría originar, a su vez, modificaciones en la mentalidad y/o en el comportamiento individual y social de las personas, que se influyen recíprocamente. Y este es un hecho que presentará alternativas y decisiones que habrá que tomar en el futuro cercano para el desarrollo del país en general y para el turismo en particular.

Otra conclusión más relacionada con el mercado externo e interno. Los cen tro s tur íst ico s na cio na le s má s im po rt an te s de la ac tua lida d so n pro du cto - de una po lítica de pro mo ció n in te rn ac io na l que fue vál ida da , en su mo men to , en todo el mundo ; por ello , en muchos lugares se des ar ro lla ron y con stru ye ron centros o in sta lacio ne s má s o me no s si mi la re s orientadas a satis fac er las necesidades de una d e m a nda in te rn ac io na l teó ric a me n te est an d a r i z a d a que lle vó a con stru ir centros tur íst ico s , sobre todo co ste ro s , muy si mi la re s - entre sí , tanto por sus car ac t er íst ic a s bás i ca s como por las in sta lacio ne s que se en cu en tra n en ellos . Con la est an d a r i z a ció n de la d e m a nda se plan teó paralelamente la est an d a r i z a ció n de la o f e r t a que de he cho tra jo como con se cu e n cia la aus en cia de raz go s in di vi d ua le s y na cio na le s , que se hic ie ro n pa te n te s en mayor o menor grado en los d i f e r e n te s centros tur íst ico s de des ar ro lla do s en el mundo .

Y esa falta de carácter auténticamente nacional o local, provoca que estos centros sean "productos turísticos" fácilmente sustituibles. Los centros verdaderamente insustituibles son aquellos que presentan singularidades inherentes únicamente a ellos. Así por ejemplo, París y la Torre Eiffel; Roma y el Coliseo y la Ciudad de México y su Zócalo son insustituibles de la misma manera que Cancún, Ixtapa o Miami o algunos otros centros turísticos costeros del mediterráneo europeo y del Norte de Africa pueden ser sustituidos cuando el móvil básico para viajar —que es el más frecuente en nuestros días— es el de la evasión y descanso, buscando sol, playas y diversión.

Lo mismo puede ser aplicado en relación a las instalaciones que componen una parte minoritaria, pero significativa, de la planta turística nacional. Para un turista es igual un hotel Hilton o un Club Mediterranée en Cancún e Ixtapa en México que en cualquier otro lugar del mundo donde existan playas similares; de la misma manera es similar una lata Campbells en México o en Tokio. Aunque estos hoteles representen la menor proporción de cuartos en algunos lugares, pueden definir la imagen y los prototipos de un lugar específico dadas sus características operacionales y de comercialización. Y esto no es, al menos necesariamente, la más adecuada para un país en un momento determinado.

En este punto se podría relacionar, también, la adaptación y aculturación de

las sociedades nacionales que se refleja —a manera de hipótesis— en los desplazamientos al exterior y donde, en no pocas ocasiones, se desconocen los centros turísticos nacionales, sustituyéndolos por los viajes hacia centros de turismo situados en el exterior.

La crisis del turismo en México es el reflejo de la crisis general del sistema socio-económicos y político de México en tanto, al final de cuentas, el turismo es una de las resultantes de esas condiciones. La historia así nos lo demuestra.

La reorientación de la política turística de México hacia el mercado nacional constituye sólo una parte de las decisiones y las acciones que se requieren para que los recursos que se han destinado a esta actividad, contribuyan efectivamente y en alguna medida, al desarrollo y diversificación de la economía de México.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS

PRIMERA PARTE.

CAPITULO 1.

- 1/ Para toda la historia y desarrollo del turismo desde la antigüedad véase Moreno Toscano, Octavio. Turismo: Una Interpretación p.19-164.
- 2/ Knebel, Hans J. Sociología del Turismo. p. 30
- 3/ Moreno Toscano. Op. Cit.
- 4/ Ibídem p. 69-70
- 5/ Ibídem p. 122.
- 6/ Knebel. Op. Cit. p. 73
- 7/ Moreno Toscano. Op. Cit. p 67.
- 8/ Ver Capítulo XVII de Moreno Toscano. Op. Cit. p.227-260
- 9/ Lafrague Paul. El Derecho a la Pereza. (Colección 70) México. Ed. Grijalvo, 1970.
- 10/ Dumazedier, Jofre; Kaes, R. et. al. Ocio y Sociedad de Clases.
- 11/ Knebel. Op. Cit. p. 1-13.
- 12/ Ibídem. p. 68.
- 13/ Moreno Toscano. Op. Cit. p 227-160.
- 14/ Knebel. Op. Cit. p 71-72.

- 15/ Ibídem p. 72-73.
- 16/ Ibídem p. 73-74.
- 17/ Citado por H.L. Theuns. "Notes on the Economic Impact of International Tourism in Developing Countries". Revue de Tourisme No.3, Juil./Sept., 1976. p 2.
- 18/ Octavio Moreno. Op. Cit. p 85.
- 19/ Para datos sobre la historia del turismo en México, véase: Herreras, Armando. Turismo: Proyección Integral. Historia y Actualidad. Doc. Mecanográfico, IMIT, 1958. También, Romero, Héctor Manuel. Crónica Mexicana de Turismo. Vol. I y II., México, 1977. Muchos datos e información la ofrece Mac. Donald Escobedo, Eugenio. Turismo: Una Recapitulación.p.1-115.
- 20/ Herreras, Armando...Op. Cit. p 17
- 21/ Mac. Donald...Op. Cit. p 57
- 22/ Ibídem. p. 56
- 23/ Ibídem. p.60-61.
- 24/ Ibídem. p.38.
- 25/ En 1943 Manuel Escandón había vendido el negocio de las diligencias a Zurutuza, para ingresar al negocio de los ferrocarriles -ya muy extendido en Europa y los Estados Unidos- y de gran moda y utilidad. Después de algunos intentos, logra comprar la con-cesión de las vías férreas a la Masso Brothers and Co., al que a su vez, se la había entregado en 1955 Antonio López de Santa Anna. Ibídem. p.68 y p. 61.
- 26/ Idem.
- 27/ Ibídem. p.67

- 28/ Ibídem p. 68
- 29/ Ibidem p.72
- 30/ Ibidem p. 79
- 31/ Ibidem. p. 58
- 32/ Ibidem. p. 66. El tramo de Veracruz- El Molino puede ser una confusión de imprenta. Nota personal.
- 33/ Ibidem. p.61
- 34/ Ibidem p.70
- 35/ Ibidem. p.79
- 36/ Ibidem. p.37
- 37/ Ibidem. p.38
- 38/ Ibidem. p.69
- 39/ Ibidem. p.66
- 40/ Ibidem. p.67
- 41/ Ibidem. p.75
- 42/ Ibidem. diferentes páginas.
- 43/ Ibidem. p.66
- 44/ Ibidem. p.79
- 45/ Ibidem. p.90
- 46/ Ibidem. p.99

- 47/ Moreno Toscano. Op. Cit. Capítulo XVII.
- 48/ Hacia 1911, Juan Guillermo Villasana se había asociado al ruso Santiago Poveresky, estableciendo un taller y fábrica de aeronaves de donde salió, hacia mediados de 1912, el primer avión - con diseño de motor, de hélice y de alas, totalmente mexicano. Mac. Donald... Op. Cit. p 96
- 49/ Idem.
- 50/ Idem.
- 51/ Ibíd. p 101
- 52/ Ibíd. P. 103
- 53/ Idem.
- 54/ Idem.
- 55/ Idem.
- 56/ Ibíd. p. 102
- 57/ Véase. Octavio Moreno Toscano.- " El Turismo como Factor Político en las Relaciones Internacionales". Foro Internacional. Jul/Sep.- 1971. p. 66-94 y del mismo autor. Turismo: Una interpretación.- Capítulo referido a la infraestructura bélica y turismo.
- 58/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 117
- 59/ Idem.
- 60/ Ibíd. p. 105-106
- 61/ Ibíd. p. 106
- 62/ Ibíd. p. 100-102,

- 63/ Ibídem. p. 98 y 101.
- 64/ Ibídem. p. 106
- 65/ Ibídem. p. 99
- 66/ Ibídem. p. 107
- 67/ Ibídem. p. 108
- 68/ Declaración de Pascual Ortíz Rubio al Congreso en 1930.
Ibídem. p. 109
Sin embargo, otras estadísticas oficiales dan el dato de
19,200 personas.
(ver anexo 1).
- 69/ Mac. Donald, Eugenio. Op. Cit. p 108.
- 70/ Ibídem. p. 108-109
- 71/ Ibídem. p. 106
- 72/ Ibídem. p. 110
- 73/ Ibídem. p. 119
- 74/ Ibídem. p. 118-119.
- 75/ Ibídem. p. 119.
- 76/ Nacional Financiera: La Economía Mexicana en Cifras, México,
NAFINSA, 1981. p. 347 (ver anexo 1).
- 77/ Mac. Donald, Eugenio. Op. Cit. p. 111
- 78/ Ibídem. p 107.
- 79/ Ibídem. p. 110

- 80/ Ibídem. p. 117.
- 81/ Ibídem. p. 112
- 82/ Ibídem. p. 122
- 83/ Davis, R.E.G., A History of the World's Airlines.
London, Oxford University Press, 1964. p. 333
- 84/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 116
- 85/ Ibídem. p. 101
- 86/ Ibídem. p. 110-120
- 87/ IMIT, Desarrollo del Turismo en México, Cuatro Etapas.
Borrador mecanográfico, 1981. p. 1-10
- 88/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 118
- 89/ Ibídem. p. 121
- 90/ Idem.
- 91/ IMIT., Desarrollo... Op. Cit. p. 8
- 92/ Mac. Donald, Eugenio. Op. Cit. p 121
- 93/ Ibídem. p. 120
- 94/ Idem.
- 95/ Ibídem. p. 122
- 96/ Ibídem. p. 119
- 97/ Nacional Financiera. Op. Cit. p. 347.

98/ Mac. Donald, Eugenio. Op. Cit. p. 122

99/ Ibídem. p. 118 y 122 y 123.

SEGUNDA PARTE

CAPITULOS II y III.

- 1/ Herrerías Armando. Turismo. Proyección Integral p. 15
- 2/ Ibídem. p. 15
- 3/ Davis...A History... Op. Cit. p. 427-429.
- 4/ Ibídem. p. 536. cuadro 52 (ver anexo 1)
- 5/ El mismo enfrentamiento habían tenido la Pan Am y la Imperial Airways (más tarde B.O.A.C.), en sus colonias de Hong Kong, - por ejemplo, Moreno Toscano...Turismo: Una... p. 250-251.
- 6/ Thiel, Dieter. Die Entwicklung des Linien-Luftverkehr... Op. Cit. p. 29 (ver anexo 18).
- 7/ Véase Davis... Op. Cit. p. 534 cuadro 51.
- 8/ Moreno Toscano... Op. Cit. p. 258
- 9/ Davis... Op. Cit. p. 481-482
- 10/ Thiel, Op. Cit. p. 111-118
- 11/ Moreno Toscano...Op. Cit. p. 262.
- 12/ Citado por Octavio Moreno. "El Turismo como Factor ... Op. Cit. p. 82
- 13/ Ibídem. p. 84. En 1967, la cadena de Pan Am Intercontinental, tenía 10,347 cuartos en 30 hoteles de 27 países del mundo. Moreno Toscano. Turismo: Una... Op. Cit. p. 262

- 14/ Octavio Moreno, Turismo: Una... Op. Cit. p. 268
- 15/ Ibíd. p. 272
- 16/ Véase Octavio Moreno, "El Turismo,..." Op. Cit. p. 83 y 84
- 17/ Idem.
- 18/ Véase A. J. Burkart "Package Holidays By Air" Revue de Tourisme. Año 27., No. 2, 1971. p. 54-64.
- 19/ Idem. p. 55
 Por paquete de viaje --Package Holiday-- se entiende la combinación de transporte, alojamiento, y otro tipo de servicios que se proporcionan en un viaje aéreo --como traslados--, vendidos como un servicio individual o paquete a través de una empresa especialista normalmente llamado Tour Operador. Un viaje aéreo -- puede ser realizado por una aeronave bajo la modalidad de charter al Tour Operador (Charter Inclusive Tour, CIT; ITC); o bien, bajo la operación de un vuelo regular (Group Inclusive Tour --GIT-ITX, etc.)
- 20/ O.M.T., Estudio Económico del Turismo Mundial. Edición 1980, - p. 3
- 21/ Dumazedier, J. et-al. Ocio y ... Op. Cit. p. 62-63
- 22/ Mac. Donald. Turismo: Una Recapitulación. p. 24.
 En realidad, ya se había estudiado el turismo en sus efectos económicos. En el II Congreso Interamericano de Turismo celebrado en México, se presentó un estudio elaborado por el Banco de México llamado "El Turismo Norteamericano en México, 1934-1940". En él se analizan por primera vez las repercusiones económicas del mercado turístico y sus efectos en la balanza de pagos; el control de Cambios y el poder adquisitivo de la moneda. IMIT. Desarrollo... Op. Cit. p. 9
- 23/ Mac. Donald. Ibíd. p. 125

24/ Nacional Financiera. Op. Cit. p. 347

25/ Mac. Donald Op. Cit. p. 127-129

26/ Ibíd. p. 137-138

27/ La promulgación de la Ley Seca en los Estados Unidos fue el suceso que promovió el turismo hacia Cuba. A partir de ese tiempo, empezaron a llegar grandes cantidades de turistas provenientes de los Estados Unidos que llegaban a Cuba a realizar actividades que, al menos de jure, estaban prohibidas en ese país. Entre 1924 y 1928 llegaron más de 180 mil personas a la isla.

Después de la segunda guerra y hasta 1957, Cuba llegó a constituir el principal país receptor de turismo en el área del Caribe (en 1951 recibía el 31.6% del total de viajeros al Caribe; en 1957 el 19.2% seguido de las Bahamas con el 13.7%) La importancia del Turismo en Cuba fue tal que llegó a llamarse "La Segunda Zafra Cubana". Sin embargo, los ingresos procedentes del juego iban a parar a manos de los inversionistas norteamericanos --frecuentemente vinculados con la mafia-- que en realidad controlaban la industria turística cubana. Se había acondicionado la oferta para hacerla lo más atractiva y rentable posible a los viajeros y las playas --Varadero principalmente--, era terreno casi exclusivo de los extranjeros -- (al fin de la revolución se estableció una Ley que promulgó el uso público de las playas aboliendo las cercas que impedían el paso al mar). Así, durante los años 40's y hasta el final de los 50's, Cuba, y en especial la Habana, se llegó a convertir "...en uno de los más importantes centros mundiales de tráfico de droga, prostitución y vicio en general. Esta fue la imagen turística de Cuba que se impuso en el exterior antes -- del triunfo de la Revolución Cubana". El triunfo de la revolución modificaría totalmente la concepción del turismo en el país; sin embargo, para la década de los 50's la bebida y la ruleta, al igual que las carreras de caballos y la prostitución, prosperaron en Cuba promovidas por las inversiones norteamericanas, llegando a convertirse en la imagen negativa de un país

turístico durante todos esos años. /Agenor Martí. "Turismo - Ahora". Cuba Internacional. 2/81 p. 17-23. También: Gary González. "El Desarrollo del Turismo en Cuba". Cubaturismo. Año 4, Núm. 1, Enero-Marzo, 1980. p. 18-24.

28/ Mac. Donal... Op. Cit. p. 114.

29/ Ibídem p. 127

30/ Ibídem p. 139

31/ Ibídem p. 138

32/ Ibídem p. 139

33/ Ibídem p. 141

34/ Idem.

35/ Ibídem p. 135

36/ Ibídem p. 134

37/ Ibídem p. 136

38/ Idem

39/ Ibídem p. 140

40/ Ibídem p. 140-141

41/ Ibídem p. 136

42/ Ibídem p. 137

43/ Ibídem p. 134

44/ Ibídem p. 124

- 45/ Ibídem p. 129
- 46/ Ibídem p. 137
- 47/ Ibídem p. 140
- 48/ Ibídem p. 141
- 49/ Ibídem p. 142
- 50/ Idem
- 51/ Idem
- 52/ Para este apartado ver: Mac Donald Escobedo, Eugenio. Evolución de la Hotelería Mexicana. Documento mecanográfico. IMIT., s/f, 1964, s/p.
- 53/ Ibídem s/p
- 54/ Ibídem. En la reclasificación de 1963, muchos establecimientos quedaron fuera de categoría considerada como turística, por lo que se vió disminuída la cifra de establecimientos. Sin embargo, se hace notar en este documento que ellos tuvieron un papel importante en la oferta general de cuartos que no tenía aún estándares internacionales, y que contribuyeron al desarrollo general de la hotelería en México.
- 55/ Ibídem
- 56/ Ibídem. Y también: Icazuriaga, Carmen. El Enclave Sociocultural Norteamericano y el Papel de los Empresarios Norteamericanos en México. Centro de Investigaciones Superiores del INAH. (Cuadernos de la Casa Chata 35), 1980. p. 40.
- 57/ Herreras, Armando. Turismo: Proyección... Op. Cit. p. 15
- 58/ Mac, Donald E. Eugenio. Evolución de... Op. Cit. s/p

Sistema Azteca de Hoteles había sido fundada en 1963 con una inversión de 450 millones de pesos de los cuales, en acciones correspondía el 25% a capital extranjero. Tenía 46 hoteles en por lo menos 11 ciudades del país.

Nacional Hotelera. Constituida en 1957, se afilió a la cadena Sheraton Corporation of America en noviembre de 1962 (también fue conocida como la cadena Balsa). Su inversión ascendía a 350 millones de pesos que, se afirmaba, en su mayoría era de mexicanos (el 50% era financiamiento del extranjero que era el que administraba el capital). Manejaba 6 hoteles en 3 ciudades de la República.

Mexico Western International. Fundada en diciembre de 1961, -- con sede en Seattle, Wash. Tenía una inversión de aproximadamente 400 millones de pesos controlada por capital norteamericano. Contaba con 12 hoteles en 5 ciudades de México.

Cadena Hilton. Fundada en Chicago por Conrad Hilton, manejaba para el inicio de los 60's 6 hoteles con una inversión aproximada de 100 millones de pesos que, se aseguraba, estaba controlado en un 51% por mexicanos. Contaba para esos momentos con 35 hoteles en Estados Unidos y con 23 en el resto del mundo, teniendo otros en construcción.

Cadena de Hoteles Romano. Con una inversión de 40 millones de pesos tenía 4 hoteles de categoría intermedia. Controlado por capital extranjero en su mayor parte.

Hoteles Unidos. Se sabe que manejaba 3 hoteles de primera aunque se desconocía el origen de la inversión realizada.

59/ Palabras de Armando Herrerías. Turismo: Proyección...Op. Cit. p. 15

60/ Mac. Donald Evolución...Op. Cit. s/p

61/ IMIT. Desarrollo...Op. Cit. p. 10

62/ FOGATUR. Distribución Geográfica de Créditos Otorgados. p 390-391.

63/ Mac. Donald. Turismo: Una Recapitulación...Op. Cit. p. 129

64/ Ibídem

65/ Herrerías...Op. Cit. p. 22

TERCERA PARTE

CAPITULOS IV Y V

- 1/ Citado por el Ing. Raymundo Cuervo. Departamento de Turismo.- El Turismo como Medio de Comunicación Humana. p. 33
- 2/ Véase: Mattelart Armand. La cultura...Op. Cit.
- 3/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 151 y 152
- 4/ Herrerías, Armando. Una Visión al Futuro... p. 93-94
- 5/ Marie Françoise Lanfant. "El Turismo en el Tercer Mundo. Exotismo de la Miseria y Espejismos del Desarrollo", Le Monde Diplomatique. p. 19-20.
- 6/ C. Kaspar. "The Interdependence of Tourism and Transport and - Its Repercussions." Revue de Tourisme. Oct/Dec., 1967. p. 150-156
- 7/ De esta manera, el Banco Mundial, a través de la Corporación - Financiera Internacional, formaliza los siguientes créditos: Un total de 3,204 millones de dólares para el desarrollo de proyectos hoteleros en Kenia (1967-1968); 2,913 millones de dólares para Jamaica para la inversión en hoteles (1969); 933 mil dólares para El Salvador para un hotel de primera clase en la ciudad (1969); 9,905 millones de dólares para el desarrollo de un centro turístico y una compañía holding en Tunesia (1969); 1,055 millones de dólares para compañías encargadas de desarrollar hoteles en Colombia (1969-1970); 600 mil dólares a Mauritania para el desarrollo de dos hoteles (1971); 1,476 millones de dólares para el desarrollo de un hotel en Panamá (1971); 3,600 millones de dólares para el financiamiento de hoteles y automóviles de servicio turístico en Kenia y Uganda (1971). A fines de 1971, el Banco Mundial había realizado entregas para créditos a proyec-

tos turísticos a través de compañías financieras para el desarrollo que sumaban 32,069 millones de dólares en un total de 79 proyectos turísticos en países tales como: Malasia, Tunesia, Marruecos, Tailandia e India. El 95% de estos créditos se concentró - en Marruecos y Tunesia en África del Norte.

Los préstamos directos del Banco Mundial para proyectos turísticos en 1971 y 1972, sumaron un total de 56.2 millones de dólares de los cuales 30.0 millones fueron para desarrollar complejos turísticos en Yugoslavia (1971); 22.0 millones de dólares fueron para desarrollar infraestructura turística en México (1972) y - 4.2 millones de dólares fueron para la construcción de hoteles en Nepal (1972). Para 1972-1976, el Banco Mundial proyectaba - nuevos créditos al financiamiento del turismo por un total de - 404 millones de dólares, de los cuales el 73% correspondería a préstamos directos del Banco Mundial; 9% a las Corporaciones Financieras Internacionales y el 18% a Compañías de Financiamiento para el Desarrollo.

World Bank. Tourism. Sector Working Paper. Washington, World Bank. June, 1972. p. 32-33.

8/ Marie Francoise Lanfant. Op. Cit. p 19-20

9/ Además, la presión ejercida contra México al inicio de los 60's, no fue único en la década. En el mismo caso estuvo Francia entre 1964 y 1965 a causa de la política nuclear independiente del General De Gaulle, su amistad con China, sus diferencias con la OTAN y su política de acaparamiento del oro. Los turistas norteamericanos dejaron de ir a Francia y como contraparte, se tuvo un gran incremento en España debido a la política de puertas abiertas a bases militares e inversiones norteamericanas. Moreno Toscano...Op. Cit. p. 224-225.

10/ Moreno Toscano. Turismo: Una...Op. Cit. p. 224

El crecimiento anual del turismo en esos años es el siguiente:
(ver anexo 1).

1958-1959: 7.0%

1960-1961: 5.6%

1959-1960: 1.9%

1961-1962: 17.2%

- 11/ El 1º de septiembre de 1959, declaraba en el Congreso:
"En materia de Turismo, el propósito es incrementar, con métodos modernos el número de nacionales y extranjeros que, visitando las diversas regiones del país, fundamentan debidamente, con su conocimiento, su estimación por México; estrechen los vínculos de concordia humana y de inteligencia internacional; dilaten la cultura individual y colectiva; concurren a intensificar el movimiento económico de la República".
Mac. Donald. Turismo: Una Recap...p. 145
- 12/ Ibídem p. 147.
- 13/ Ibídem p. 148
- 14/ Departamento de Turismo. Testimonio de una Política en Materia de Turismo, 1964. p. 78
- 15/ Ibídem p. 82
- 16/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 150
- 17/ Davis. A History...Op. Cit. p. 434-435.
- 18/ C. Kaspar. "The Interdependence of tourism and Transport and Its Repercussions". Revue de Tourisme. No. 4 Oct-Dec, 1967. p. 155.
- 19/ Citado por Alberto Sessa. "Les Enterprises Touristiques et la Concurrence Internationale". Revue de Tourisme. No. 2, - - - - Avril-June, 1969. p. 47
- 20/ Ibídem. p 46-52
- 21/ C. Kaspar...Op. Cit. p. 153
- 22/ A.J. Burkart...Op. Cit. p 54-64.

- 23/ Ibídem p. 58
 La proporción de pasajeros en charter dentro del total de pasajeros aéreos fue para 1967-1968, la siguiente (hacia y desde - España): Alemania: 79.7%; Escandinava: 97.4%; Holanda: 83.3%. De Escandinava a Túnez fue del 90%. Desde Gran Bretaña al Norte de Africa significó el 65;3%; al Este de Africa el 24.9% y a Italia el 42.7%.
 Otros países geográficamente cercanos tuvieron una participación menor en esta modalidad. Así por ejemplo, en esos años representó el 10.7% entre Francia e Inglaterra; el 16.2% entre éste último país y los Estados Unidos y el 14% y el 23.7% entre Inglaterra y Alemania y Suiza, respectivamente. Salaha - Eldin Abdel Wahab. "Tourism and Air Transport" Revue de Tourisme me. oct-dec, 1973. p. 151.
- 24/ Idem.
- 25/ Walter Hunziker. "Tendences Concentrationistes dans le Tourisme National et International". Revue de Tourisme. Année 24. No.4 Oct-Dec., 1969 p. 145-152
- 26/ Véase: Mattelart, Armand. La cultura como Empresa...Op. Cit. - p. 119-146 y Moreno, Octavio. Turismo: Una...Op. Cit. p. 268-299.
- 27/ Mattelart. Op. Cit.
- 28/ Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. Las Empresas Transnacionales en el Turismo Internacional. p. 16
- 29/ Mattelart. Op. Cit. p. 121
- 30/ Touristik Union International. Fakten and Zahlen s/f. Editado en aniversario (1977). También René Baretjé "Le Mouvement de Concentration dans le Tourisme Moderne". Revue de Tourisme, Oct-Dec., 1969. p. 12-19
- 31/ Idem.

- 32/ Idem
- 33/ Ibídem p. 154.
- 34/ Mencionado por Alberto Sessa. Op. Cit. p. 50
- 35/ W. Hunziker Op. Cit. p. 152
- 36/ O.M.T., Estudio Económico...Op. Cit. p. 13
- 37/ Stephen Papson "Tourism. World's larggest Industry in the - -
Twenty-First Century?". The Futurist. August. 1979. p. 249
- 38/ Veáse: Moreno, Octavio. Turismo: Una...Op. Cit. p. 176-225
- 39/ La primera tarjeta fue de Diner's Club, seguida por Carte Blan
che (creada por Hilton) y American Express. En 1960 realizaron
entre las tres un volúmen de operaciones de 400 millones de dó
lares; para 1967, habían facturado -las tres mencionadas más -
Bancamericard- un total de 2,293 millones de dólares.
Ibídem. p. 202.
- 40/ Op. Cit.
- 41/ Mac. Donald Op. Cit. p.147.
- 42/ Ibídem p. 148
- 43/ Ibídem p. 151
- 44/ Ibídem p. 158
- 45/ Ibídem p. 164
- 46/ Depto. de Turismo. El Turismo como Medio de Comunicación Humana.
México, 1967. p. 73
- 47/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 144

48/ Ibídem p. 144-145

49/ Ibídem p. 157

50/ Ibídem p. 145

51/ Ibídem p. 147

52/ Ibídem p. 153

53/ Ibídem p. 154

54/ En 1958, Armando Herrerías indicaba la necesidad de que el sector público tomara cartas en el asunto del turismo, con objeto de que el peso y la responsabilidad de la actividad turística no se le dejara al sector privado que, aunque organizado, "tenía intereses diferentes y en ocasiones no fácilmente compatibles". Sugería así la creación de un organismo que amalgamara esos intereses. Herrerías Armando. Turismo: Proyección Integral. Op. Cit. p. 4-10

También a principios de 1959, un conocido hotelero, Rodolfo Casparius, actual director de Nacional Hotelera, en una conferencia, hablaba de la importancia del turismo para el país y de la incomprensión gubernamental para el sector turístico, en especial para el hotelero; de la falta de promoción gubernamental en el extranjero y de la falta de una legislación adecuada para el turismo en México. Rodolfo Casparius. El Turismo en México. Conferencia sustentada en 1959. Doc. IMT. p. 1-17.

55/ Ver anexo 7

56/ México había pasado a formar parte de la UIOOT en 1960, al momento en que se organiza como Departamento Autónomo, y durante la XV Asamblea celebrada en Buenos Aires. Depto de Turismo. Testimonio de una Política en Materia de Turismo, 1958-1964, p. 89-90.

- 57/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 151
- 58/ IMIT. Estudio...Op. Cit. p 14-16
- 59/ Departamento de Turismo. Testimonio de una Política en Materia de Turismo. 1958-1964. p. 25-73
- 60/ Ibídem p. 1-3
- 61/ Nacional Financiera. La Economía Mexicana...Op. Cit. p. 88-89
- 62/ Depto. de Turismo. Op. Cit. p. 47-49
- 63/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 165
- 64/ Depto. de Turismo Op. Cit. p. 43-45
- 65/ Ibídem p. 44
- 66/ Mac. Donald Op. Cit. p. 163
- 67/ Ibídem p. 153
- 68/ Ibídem p. 145
- 69/ Ibídem p. 147
- 70/ Ibídem p. 149
- 71/ Ibídem p. 151
- 72/ Ibídem p. 152-153
- 73/ Ibídem p. 161
- 74/ Ibídem p. 163
- 75/ Ibídem p. 163

- 76/ Ibíd. p. 176
- 77/ Ibíd. p. 183
- 78/ Ibíd. p. 126
- 79/ Depto. de Turismo. Op. Cit. p. 202
- 80/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 163
- 81/ NAFINSA. La Economía...Op. Cit. p. 94-98 (ver anexo 13)
- 82/ Depto. de Turismo. Op. Cit. p. 37-65
- 83/ Ibíd.
- 84/ Depto. de Turismo. Memoria 1964-1970. p. 6-14
- 85/ Depto. de Turismo. Testimonio...Op. Cit.; y Memorias 1964-1970. p. 255-273 y 64-70 respectivamente.
- 86/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 172
- 87/ Ibíd. p. 147
- 88/ Moreno Toscano. Turismo: Una...Op. Cit. p. 323
- 89/ Informe de Adolfo López Mateos al Congreso de la Unión en 1965.
Mac. Donald. Op. Cit. p. 150
- 90/ FONATUR. Reporte de Financiamiento 1981. p. 2
- 91/ Depto. de Turismo. Testimonio Op. Cit. p. 223
- 92/ Depto. de Turismo. Testimonio...Op. Cit. p. 292-293 y Memoria, 1964-1970 p. 69-70.
- 93/ Ibíd. p. 57-60

- 94/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 166
- 95/ Ibídem p. 171
- 96/ Ibídem p. 167
- 97/ Ibídem p. 171
- 98/ NAFINSA. Op. Cit. p. 5
- 99/ Ibídem. p. 347 (ver anexo 14).
- 100/ Mac. Donald...Op.Cit. p. 164. Este aparente acercamiento al - que se refiere, no se observa en las estadísticas oficiales; - sin embargo, existe un gran y extraño "salto" entre el número de viajeros al exterior en 1969 y 1970 (250 mil y 1.2 millones) que no corresponde con el gasto per-cápita que había venido - observando (615.6 dólares per-cápita en 1969 y 164.3 dólares - per-cápita en 1970). Existe la posibilidad de una "corrección" oficial de cifras porque para 1970 no se registró en el medio turístico ese explosivo crecimiento.
Nota personal. Ver NAFINSA. Op. Cit p. 347 (ver anexo 2)
- 101/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 175
- 102/ Ibídem p. 146
- 103/ IMIT. Op. Cit. p. 16
- 104/ Depto. de Turismo. Memoria 1964-1970. p. 91-92
- 105/ IMIT. Op. Cit. p. 9-11
- 106/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 147
- 107/ Ibídem p. 146.
- 108/ Ibídem p. 149

- 109/ Ibídem p. 164
- 110/ Depto. de Turismo. Memoria 1964-1970. p. 14
- 111/ Ibídem p. 15
- 112/ Idem.
- 113/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 176
- 114/ Ver Moreno Toscano. Turismo: Una...Op. Cit. Capítulo XX:
La Cartelización del Turismo. p. 281-299.
- 115/ Herrerías, Armando. Una Visión al Futuro Turístico y otros Ensayos. México s/d 1969. p. 123

CUARTA PARTE

CAPITULOS VI y VII

- 1/ Organización Mundial de Turismo. Estudio Económico del Turismo Mundial, 1980. O.M.T., p. 13
- 2/ En una tesis para obtener la Maestría en Ciencias de la Universidad de Cornell —una de las que cuentan con mayor información sobre turismo en los Estados Unidos— Jafar, Jafari expresaba, en 1973:
- "it is difficult to understand how tourism, 'a surprisingly large-scale phenomenon, representing one of the largest peacetime movements of people, goods, services, and money in human history', has escaped the serious attention of social and economic researchers. It seems even more difficult to see why -- the ever increasing crop of economists specializing in the field of economic development have largely neglected studying the -- possible benefits of tourism to the developing countries (who have few resources and little chance to eliminate the vicious circle surrounding their economies) and, at the same time, neglecting the possible threat of tourism to the economic development plans of those developing countries already engaged in the tourism trade."
- Jafar, Jafari "Role of Tourism on Socio-Economic Transformation of Developing Countries". Thesis, Cornell University. January, 1973. p. 192
- 3/ O.M.T. Op. Cit. p. 10
- 4/ Ibidem. p. 7-12
- 5/ O.M.T., Op. Cit. p. 129
- 6/ Citado por ECOSOC, The Impact of International Tourism on the

Economic Development of the Developing Countries. PRO/ECOSOC/1758 (LIV), 1975. p. 107

- 7/ O.J. Lundgren. "The Development of the Tourist Travel Systems". Revue de Tourisme. No. 1 Jan/Marz, 1973. p 2-14.
- 8/ ECOSOC. Op. Cit. p. 102-103
- 9/ Klaus Edelmann. "Möglichkeiten und Grenzen des Fremdenverkehrs in Entwicklungsländer". Revue de Tourisme. No. 1 Jan/Marz, 1975. p. 5-14.
- 10/ H.L., Thuns. "Notes on the Economic Impact of International Tourism in Developing Countries". Revue de Tourisme. No. 3, Juill/Sept, 1976. p. 2-10
- 11/ En Trinidad Tobago por ejemplo, las transferencias eran de alrededor del 15% del ingreso bruto del sector turístico. Ibídem p. 5
- 12/ Klaus Edelmann... Op. Cit. p. 8
- 13/ Arthur Haulot. "Aspects Sociologiques du Tourisme". Revue de -- Tourisme. No. 1, Jan/Marz, 1970. p. 2-5
- 14/ Knebel, Hans. Op. Cit. p. 106 y ss
- 15/ Mattelart, Armand. Op. Cit. p. 119
- 16/ Octavio Moreno. "El Turismo como Factor..!" Op. Cit. p. 81
- 17/ Depto. de Turismo. El Turismo como Medio... Op. Cit. p. 36
- 18/ En una mesa redonda organizada por el Studien Kreis Für Tourismus, (organización dedicada al estudio y análisis científico del turismo en Alemania) y cuyo tema era "Turismo a Países Distantes: ¿Un Medio de Cooperación para el Desarrollo y Comprensión entre los -- Pueblos?", un periodista de München describía no sin cierta incredulidad: "Viele Touristen kommen von anderen Ende der Erde nach Hause zurück

un Wissen nicht, wo sie gewesen waren."

"Muchos turistas regresan a casa desde el otro confín del mundo y no saben donde estuvieron". SKFT. Ferntourismus. ¿Ein Mittel der Entwicklungshilfe und Völkerverständigung?. 7-8, mai, 1973. p. 27

19/ ECOSOC. Op. Cit.

20/ Ibídem. p. 6

21/ Ibídem. p. 73 y 92

22/ Ibídem. p. 82

23/ Ibídem. p. 83

24/ Ibídem. p. 68

25/ A fines de 1975, se reunieron en Loccum, Alemania, los más importantes operadores de turismo de ese país (Nekermann, TUI, y otros agentes de viajes e investigadores y periodistas de turismo), intentando sacar un consenso de la problemática que tenían las empresas en su interacción con los pobladores de los países receptores. Los resultados fueron significativos. Por una parte, las empresas intentaban vincular al turista alemán —a través de guías especializados—, para esos años el tercero en importancia en el mundo, a las poblaciones receptoras tratando de matizar las diferencias del país, o bien, aislándolos en definitiva de la población. También fue discutido el beneficio real del turismo hacia los países del tercer mundo —por parte del periodista Gerhard Illttemüller— apuntando el control del mercado de parte de algunas cuantas empresas normalmente establecidas fuera del país receptor; el relativamente escaso efecto en la balanza de pagos debido a la estructura y origen de los servicios utilizados en los viajes y finalmente, la transmisión de la cultura y hábitos de consumo de los países emisores hacia los receptores que éste se encontraba imposibilitado para controlar. Durante estas discusiones se llega

ron a preguntar, dados los beneficios económicos, —por conocer en algunos casos— y su contrapartida social y cultural, si los estados que promovían el turismo no deseaban ver esos efectos: "...Inwieweit die Entwicklungsländer Tourismus lediglich als - Wirtschaftshilfe ansehen, ohne die absicht, Einblick in die - soziale struktur des Landes zu gewähren, ...Sind sie sich der - problematik bewusst oder wollen sie eventuell gar nicht sehen?" "...en que medida los países en desarrollo ven al turismo sólo como un instrumento de auxilio económico, sin la intención de evaluarlo dentro de la estructura social...¿Son concientes de la problemática o no desean siquiera verla?"

Subrayado propio. Loccumer Protokolle. "Die Kleinegewordene Welt", Tagung von 1 bis 12 Nov, 1975. p. 116.

- 26/ ECOSOC. Las Empresas Transnacionales en el Turismo Internacional. Informe de la Secretaria. E/C. 10/68., abril 1980. p.10
- 27/ Ibídem p. 9
- 28/ Idem
- 29/ Ibídem p. 9
- 30/ Idem
- 31/ Aunque generalmente se afirma que las cadenas hoteleras transnacionales pueden asegurar la corriente turística a sus hoteles - (conformado por extranjeros y clientes locales) por medio de sus sistemas de reservaciones internacional y de su nombre e imagen comercial, a estos sistemas de reservaciones se le ha atribuido entre el 20/25% del total de reservaciones. En ningún caso le correspondió a dicho sistema más del 45% de sus reservaciones. Por ello, entre el 35 y el 55% de sus reservaciones fueron hechas por clientes antiguos o clientes locales y no necesariamente extranjeros.
Ibídem p. 20

- 32/ Ibídem p. 12
- 33/ Idem
- 34/ Ibídem p. 14
- 35/ Ibídem p. 15
- 36/ Salah Eldin Abdel "Tourism and Air Transport". Revue de Tourisme. No. 4 Oct/Sep., 1973. p. 147
- 37/ ECOSOC. Las Empresas...Op. Cit. p. 13
- 38/ Idem
- 39/ Ibídem p. 14

40/ El costo de operación por Tonelada-Milla Disponible (Available Ton-Mile -ATM-), fue la siguiente:

| <u>Año</u> | <u>Costos por ATM (Centavos de Dólar)</u> | <u>Tasa de Crecimiento Anual (%)</u> |
|------------|---|--|
| 1955 | 28.12 | (4.0)* |
| 1960 | 29.52 | (1.0) |
| 1965 | 21.51 | (5.7) |
| 1968 | 19.16 | (2.8) |
| 1970 | 20.71 | (7.0) |
| 1972 | 21.44 | 5.6 |
| 1973 | 22.63 | 5.6 |
| 1974 | 28.09 | 22.4 |

*Tasa de crecimiento del año inmediatamente anterior.

Fuente: Civil Aeronautics Board (USA). Special Regulations, Regulation SPR-85. August, 1975. p. 97

41/ En la región Europea y Norteamericana la situación fue la siguiente: En Europa, la tasa media de crecimiento anual en viajes IT --

(de 1970-71 a 1974-75) fue del 7.21% en 12 países de Europa: - Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Italia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, Suecia y Suiza. Para el período comprendido entre 1964 y 1975, la participación de viajes ITC en esos 12 países del mercado Europeo fue del 65.8% en 1964/1965 a 76.8% en 1974/1975; El ITX (paquete en vuelos regulares) disminuyó en los mismos años de 34.2% al 23.2%.

Maurice, Francoise. Analyse des Vacanciers Voyageant Avec des Voyages Aériens a Forfait dans les Grands Etats Europeens, 1980. p. 63 y 68/70.

Para los Estados Unidos existió una situación muy parecida. Los pasajeros de ese país en la ruta del Atlántico del Norte para los Charters y los vuelos regulares (que incluye a los ITX): - fue la siguiente:

| Año | Vuelos Regulares % | Charter % |
|------|-----------------------|--------------|
| 1963 | 86.2 | 13.8 |
| 1965 | 87.2 | 12,8 |
| 1967 | 84.7 | 15.3 |
| 1970 | 77.0 | 23.0 |
| 1972 | 76.1 | 23.9 |
| 1974 | 75.0 | 25.0 |

Fuente: Civil Aeronautics Board, USA. Special Regulations, Regulation SPR-85. August, 1975. p. 84

Del total del tráfico, las líneas aéreas de los Estados Unidos participaban con el 39.2% en 1963; en 1974 era de 47.5%.

Idem.

42/ Para todo este apartado ver: ECOSOC. Las Empresas... Op. Cit. p. 14-16 y también: Sirdá, Alexis. Procesos de Integración en el Mercado Europeo de Viajes. Casos Relevantes. Doc. Mecanográfico IMIT., Oct, 1980. p. 12-32.

- 43/ A pesar de que el ABC (Advanced Booking Charter) y el Part Charter se introdujeron en el segundo quinquenio proporcionando la oportunidad a las agencias de viajes medianas y pequeñas de convertirse en productores de viajes turísticos. El uso del Part Charter era un incentivo para que esos agentes actuaran como tour operadores en tanto que, los riesgos financieros (a los que estas agencias son tan susceptibles por su escasez de recursos) - son menores que si se tratara de un charter completo porque no se requiere asegurar un alto factor de carga ni tampoco se incurre en elevados costos de comercialización. El ABC podía operarse siempre y cuando un cliente así lo solicitara existiendo un tiempo límite de reservación previa a la operación (60 días), pero dando oportunidad de disminuir el riesgo involucrado en la operación. Sardá, Alexis. Op. Cit. p. 9-10. Sin embargo, la competencia que estas modalidades representaron para las operaciones regulares y la elevación de los costos de operación a partir de -- 1974, modificaron la política tarifaria de la ruta Atlántica reduciendo así las posibilidades de los agentes de viajes medianos y pequeños para operar con esta modalidad.
- 44/ Ibídem p. 4 y ss.
- 45/ Idem.
- 46/ Ibídem p. 4
- 47/ Maurice...Op. Cit. p. 99
- 48/ Desde 1973 se notaba una tendencia a la reducción del turismo debido a políticas restrictivas tales como la indeducibilidad de los impuestos derivados de las Convenciones y gastos de relaciones públicas en viajes que se realizaran fuera de los Estados Unidos. A esto se aunaba el encarecimiento de la gasolina y los pasajes derivados de la situación petrolera internacional que afectaba fuertemente a los Estados Unidos.
Octavio Moreno Toscano. "Turismo y Política Exterior". Servicio. Año X. No. 54 enero/febrero, 1976. p. 10-11. También del mismo autor. "Turismo y Estudio de las Relaciones Inter"

nacionales". Servicio. Año XIV. No 87 julio/agosto, 1981 y No. 88 Sep./Oct., 1981. p. 10-11 y 8-9 respectivamente.

49/ La estrategia de desestabilización contra Allende empezó por frenar totalmente los viajes de los norteamericanos a Chile y el descongelamiento de las relaciones se inició con el permiso para viajar a ese país. En México por su parte, tuvo lugar el boicot judío al votar en la ONU a favor de una condena a Israel en el que se consideraba el sionismo como una forma de racismo. El canciller viajó a Israel y en un infortunado discurso pareció pedir perdón por el voto. Días después fue obligado a renunciar.

Octavio Moreno Toscano. "Turismo y Política Exterior". Servicio. ene/feb, 1976. p. 10-11. También julio/agosto de 1981. p. 10-11.

50/ Domínguez Román, Luz del Carmen. La Fragilidad del sector Externo en el Desarrollo Mexicano: El Caso del Turismo, 1970-1976 p. 1-2.

51/ Ibídem p. 7-15

52/ Discurso pronunciado en Acapulco, en marzo de 1969.
Mac. Donald. Una Recapitulación...Op. Cit. p. 192

53/ La participación de México en el Turismo Internacional fue el siguiente: en Turistas (promedio):

de 1970 a 1975: 1.48%

de 1976 a 1980: 1.42%

En Ingresos (promedio):

de 1970 a 1975: 2.33%

de 1976 a 1980: 1.76%

Fuente: Banamex. Op. Cit. p. 109

54/ Principales Variables Económicas Generadoras de Divisas:

(p o r c i e n t o s)

| <u>Actividad</u> | <u>1970</u> | <u>1973</u> | <u>1975</u> | <u>1977</u> | <u>1980 P/</u> |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| Maquiladoras | 3.0 | 6.3 | 7.5 | 6.6 | 3.7 |
| Prod. Agropecuarios | 23.5 | 20.5 | 14.8 | 16.6 | 7.4 |
| Petróleo y Derivados | 1.4 | 0.4 | 7.2 | 12.6 | 47.2 |
| Manufacturas | 16.8 | 21.7 | 25.3 | 26.9 | 16.2 |
| Turismo | 15.7 | 16.4 | 13.3 | 11.0 | 8.0 |
| Transacciones | | | | | |
| Fronterizas. | 39.6 | 34.7 | 31.9 | 26.3 | 17.5 |
| <u>Total</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> | <u>100.0</u> |

P-Preliminar

Fuente: Elaborado con datos de Banamex. Op. Cit. p. 108.

55/ En el Plan Nacional de Turismo se apunta que la participación del turismo en el PIB es del 5.0% en 1978. FONATUR.

Plan Nacional de Turismo...Op. Cit. p. 15

56/ Ibídem p. 3

57/ Ibídem p. 7

58/ Mac. Donald...Op. Cit. p. 179-196

59/ Ibídem p. 196

60/ Ibídem p. 215

61/ Ibídem p. 199

62/ Ibídem p. 203

63/ Ibídem p. 202

64/ Idem

65/ Ibídem p. 202

66/ Ibídem p. 203

67/ Ibídem p. 207

68/ Ibídem p.235

69/ Ibídem p.228

70/ Ibídem p. 228

71/ Ibídem p. 229

72/ Ibídem p. 230

73/ Ibídem p. 213

74/ Ibídem p. 233

75/ Ibídem p. 231

76/ Depto. de Turismo. Memoria de Labores, 1970-1976 p. 28

77/ Ibídem p. 147

Por lo que respecta al BID, en 1971 se había aprobado un crédito por 21.5 millones de dólares para obras de infraestructura en Cancún (a una tasa del 8.0% y un plazo de 13 años). Para la segunda etapa del proyecto Cancún, se aprobó otro crédito en 1976, por 20 millones de dólares (a una tasa del 8.0% y a 18 años de plazo). En 1978, se aprobó otro crédito por 30 millones de dólares destinados a proporcionar créditos para la expansión hotelera (a una tasa de interés del 7.5% y a 20 años de plazo). Del total de créditos aprobados por el BID de 1972 a 1980 para estos fines, se había dispuesto de 59.6 millones (83% del total aprobado) para 1980.

El monto total aprobado representó el 3.7% del total de créditos aprobados por el BID a México de 1961 a 1980.

Nacional Financiera "Préstamos del Banco Interamericano de De-

sarrollo". El Mercado de Valores. Año XLI Núm. 30. Julio 27 de 1981. p. 784 y ss.

78/ Secretaría de Turismo. Informe de labores 1976-1978. p. 140

79/ Idem

80/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 220

81/ S.P.P., Plan Global de Desarrollo p. 42

82/ Idem

83/ Idem

84/ Mac. Donald Op. Cit. p. 220

85/ S.P.P. Plan Global... p. 43

86/ Ibídem p. 46-47

87/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 197

88/ Luis Echeverría al Congreso en 1971. Idem.

89/ Crecimiento e Importancia del Transporte Aéreo
y los Vuelos de Fletamiento en el Turismo de
México.
(Porcientos.)

| Año | Incremento | | Participación | |
|------|------------|----------|------------------|-------------|
| | Anual I | Anual II | Anual III (II/I) | IV (III/II) |
| 1970 | 9.0 | - | - | 38.9 |
| 1971 | 11.5 | 12.8 | 25.8 | 39.3 |
| 1972 | 16.1 | 19.4 | 20.6 | 40.4 |
| 1973 | 10.7 | 21.6 | 55.0 | 44.5 |
| 1974 | 4.2 | 7.9 | 33.8 | 45.6 |
| 1975 | (4.3) | (7.3) | 1.2 | 44.5 |

| Año | Incremento | | Incremento | | Participación | |
|--|------------|----------|------------|-----------|---------------|--|
| | Anual I | Anual II | Anual III | (II/I) IV | (III/II) V | |
| 1976 | (3.4) | 6.9 | 11.8 | 49.3 | 21.5 | |
| 1977 | 4.5 | 12.5 | (7.8) | 53.1 | 17.7 | |
| 1978 | 15.6 | 25.8 | 32.3 | 57.8 | 18.6 | |
| 1979 | 10.3 | 15.1 | 13.1 | 60.3 | 14.0 | |
| 1980 | 0.1 | (1.0) | (17.0) | 59.6 | 11.8 | |
| Indice de Cre- cimiento 1970-19780: (1970=100) | | | | | | |
| (%) | 184.0 | 282.0 | 313.0 | 48.5* | 15.7* | |

* Promedio de 1970 a 1980

1 / I Incremento anual del turismo en México (total).

2 / II Incremento anual del turismo por vía aérea a México.

3 / III Incremento anual del turismo que llega en vuelos de fleta-
miento.

4 / IV Participación del turismo aéreo en el total de turismo a -
México.

5 / V Participación de los turistas en vuelos de fletamiento en
el turismo aéreo de México.

Fuente: Elaborado con datos de: Banamex...Op. Cit. p. 10,36 y 88.

90/ Secretaría de Turismo: Informe de labores, 1976-1978. p. 106-107

91/ La flota aérea comercial de México fue la siguiente:

| Año | Aeroméxico | Mexicana | Total |
|------|------------|----------|-------|
| 1970 | 16 | 16 | 32 |
| 1975 | 26 | 17 | 43 |
| 1980 | 35 | 42 | 77 |

Fuente: Banamex Op. Cit. p. 90

92/ Ibidem p. 90 y 95

- 93/ S.P.P. Plan Global...Op. Cit. p. 48
- 94/ Mac. Donald. Op. Cit. p. 218-219
- 95/ Ibídem p. 225
- 96/ Idem
- 97/ Ibídem p. 225
- 98/ ASA. "Aeropuerto Guadalajara". Edición Especial. ASA, 1981, p. 23.
- 99/ S.P.P. Plan Global...Op. Cit. p. 48
- 100/ IMIT. Desarrollo...Op. Cit. p. 17 y 18
- 101/ Idem.
- 102/ Departamento de Turismo. Memoria de Labores 1971-1972.p. 19
- 103/ Departamento de Turismo... Ibídem. p. 19 e IMIT.Op. Cit. p. 17
- 104/ IMIT. Op. Cit. p.20-24
- 105/ Secretaría de Turismo. Informe de Labores 1976-1978.p. 21
- 106/ Idem
- 107/ S.P.P. Plan Global...Op. Cit. p. 42-55
- 108/ Secretaría de Turismo...Informe de...Op. Cit. p. 32 y 33
- 109/ FONATUR. Plan Nacional de Turismo (Versión Abreviada) p. 8
- 110/ En su versión abreviada, el Plan Nacional de Turismo contiene cinco grandes capítulos que son: Política de Promoción y Comercialización; Política de Desarrollo de la Oferta (atractivos Turísti-

cos) que contiene lo relacionado a la Planta y el Transporte Turísticos; Ciencia, Tecnología, Educación y Capacitación Turística; Política Especializada de Desarrollo Turístico (áreas prioritarias para el desarrollo), Capítulo que comprende la problemática actual de las áreas prioritarias y sus etapas de desarrollo con lineamientos de política. Finalmente, los instrumentos de política que comprende los estímulos fiscales, el financiamiento y las tarifas. FONATUR. Ibídem.

- 111/ Las zonas son las siguientes: Meseta Central; Jalisco-Michoacán; Caribe Maya; Mazatlán-Tepic; Monterrey-Saltillo; Guerrero Negro-Bahía de los Angeles; Sierra de Chihuahua; Golfo de Tehuantepec; Norte de Sinaloa; Oaxaca; Tapachula; Tijuana-Golfo de California; Chiapas-Tabasco; Los Cabos-La Paz; Zacatecas-Aguascalientes; Veracruz-Norte de Puebla; Tijuana Mexicali y Ciudad Juárez, Nuevo Laredo y Matamoros. Los corredores son: Acapulco-Playa Azul; Puerto-Vallarta-Guayabitos; San Miguel de Allende-Guanajuato; Manzanillo-Chamela y Loreto-Nopoló. FONATUR. Ibídem. Diferentes páginas.
- 112/ Ibídem p. 36
- 113/ Para la comercialización se prevee:
- o Un mayor gasto público en materia de publicidad;
 - o Coordinación de la publicidad turística entre las diferentes dependencias públicas y privadas; se prevee un Fondo Nacional de Promoción Turística que apoyará las campañas publicitarias de asociaciones y prestadores de servicios turísticos mediante el financiamiento del 50% de las mismas (previo estudio);
 - o La publicidad que realice el gobierno federal deberá dirigirse a mercados y segmentos específicos. Se consideran prioritarios el mercado interno y, a corto plazo, los mercados de Estados Unidos, Canadá, Alemania, Francia y Japón. A mediano plazo, serán también prioritarios, los mercados de Guatemala, Costa Rica, Colombia, Venezuela y los países Europeos no incluidos dentro del corto plazo.
 - o El Consejo Nacional de Turismo continuará con las labores de promoción en el exterior y viajes de familiarización a interme-

diarios, etc.

- o Se prevee una mayor coordinación entre los prestadores de servicios turísticos del país que permita estructurar mejor las posibilidades de negociación con los agentes de viajes;
- o Ampliación de la red de ventas de los servicios de transporte terrestres y marítimos en su caso;
- o Expresa que sólo el transporte aéreo se ha integrado al alojamiento para asegurarse el servicio en paquete; recomiendan, por lo tanto, la integración similar de los otros medios de transporte para que amplíen su capacidad de venta;
- o Las acciones dirigidas al mercado interno son las de aumentar el número de empresas que elaboren paquetes y vendan el producto a intermediarios internos; por lo pronto, se recomendaba fortalecer el TURISSSTE y a CREA para el desarrollo de estas actividades.
- o El turismo social organizado deberá fomentarse mediante organismos como el Fideicomiso de Turismo Obrero;
- o En relación al turismo egresivo se fomentará el uso de empresas nacionales especialmente mayoristas y líneas aéreas para reducir el egreso de divisas.

Para los mercados del exterior, las líneas de acción son:

- o Fortalecer a las agencias de viaje que capten turistas en sus mercados de origen, tanto en su capacidad empresarial como en sus operaciones a través de algún tipo de financiamiento o de apoyo técnico a su labor de ventas;
- o Aumentar el número de organizadores de viajes nacionales en Estados Unidos considerando que, a mediano plazo, esto podría instrumentarse para los demás mercados prioritarios;
- o Se procurará que las líneas aéreas nacionales que funcionan como organizadoras de viaje dentro del país, introduzcan sus paquetes en los mercados del exterior a los que vuelan;
- o Incrementar la oferta de paquetes intentando que se incluya a México en los paquetes hacia los Estados Unidos, como oferta triangular;

- o Fortalecer las relaciones entre Nacional Hotelera y las - Líneas Aéreas Nacionales con el objeto de mejorar su co - mercialización;
- o Implementación de un sistema nacional de información y reservaciones;
- o Con relación al transporte aéreo, se propone llevar a cabo una política aérea que contemple: 1) la ampliación de las ru - tas y frecuencias por parte de las líneas nacionales a Eu - ropa, Canadá y Latinoamérica en el marco de convenios bila - terales aéreos; 2) negociación de aquellos convenios que puedan convertirse en una restricción para el aumento del flujo de turistas; 3) realización de nuevos convenios o, - en su caso, otorgamiento de permisos unilaterales (p.18). Se menciona que se estimularán vuelos de fletamiento (par - cial y total). Como solución alternativa a la escases de equipo que tienen las aerolíneas nacionales, se recomienda que se utilice el servicio que brindan las compañías extran - jeras para compensar lo que, se reconoce, afectará a las lí - neas aéreas nacionales que atenderían a una proporción decre - ciente del tránsito internacional.

La restricción del servicio para el mercado interno es mucho más severa, se afirma con razón, en tanto las consecuencias pueden ser el incremento del turismo egresivo, y el fracaso económico de algunos centros turísticos y la paralización - de la construcción de hospedaje (p.19).

Por esta razón, se recomienda la posibilidad de que las lí - neas aéreas nacionales alquilen capacidad a aerolíneas extran - jeras, con el fin de eliminar cuellos de botella mientras no se tengan más aviones para el servicio nacional.

Se recomienda estudiar tarifas preferenciales que estabili - cen la demanda pico de los fines de semana, que ayudaría a - mejorar el aprovechamiento de la capacidad hotelera, etc.

En relación a las carreteras se recomienda básicamente ligar algunas importantes que permitan el aprovechamiento de algu - nos recursos turísticos relevantes en vista de que se cuen - ta con una extensa red de carreteras a las que, sin embargo, - es necesario dotar de servicios en ruta.

También se contempla el mejoramiento de los servicios de ferrocarriles que, se prevee, serán importantes en el futuro por el crecimiento del turismo social. Para ello es necesario, se dice, tomar un cierto número de medidas para que sea efectivo su incorporación (aumento de la velocidad; cambio de mentalidad; mejoramiento de señalización; rehabilitación de tramos) etc, Ibídem. p. 20

114/ Ibídem p. 19

115/ Secretaría de Turismo. Memoria de Labores 1970-1976. p. 43-50

116/ Mac. Donald...Op. Cit. p. 214-215

117/ Secretaría...Informe...1976-1978 p. 89

118/ Carlos García Mata. "Política de Turismo en la Planeación del Desarrollo". p. 304

119/ Ibídem p. 305

120/ Mac. Donald...Op. Cit. p. 219 y 225

121/ Ibídem p. 219 y Memoria...1970-1976. p. 59

122/ IMT...Op.Cit. p. 26

123/ FONATUR. Reporte de Financiamiento 1980. s/p.

124/ En 1977, el monto máximo por proyecto era de 115 millones de pesos y podía alcanzar hasta el 65% del monto total de la inversión. El fondo redescataba hasta el 90% y el período de pago era de 15 años con 3 de gracia. Las tasas de interés a las que se trabajaba se modificaron a partir de junio de 1977, en que las tasas de interés variaban de un mínimo de 12% a un máximo de 17% según el monto y el tipo de crédito. En 1978 se volvieron a incrementar las tasas elevándolas en 1 ó 2 pun

tos dependiendo del concepto a financiar. Para 1980, el monto superior del crédito era de 230 millones de pesos y el fondo de redescuento del 80%. Además, para el apoyo de inversiones destinadas al turismo social, el Comité Técnico podía acordar montos y condiciones más favorables.

FONATUR: Reportes de Financiamiento 1977; 1978 y 1980, s/p.

125/ Secretaría de Turismo. Informe de Labores 1976-1978 p. 183

126/ Nacional Financiera. "Préstamos...Op. Cit. p. 787.

127/ Estos fueron los resultados de un estudio de José Luis Manzo del Centro de Investigación y Docencia Económica y Raúl Libas, Director de Ciencias Sociales y Humanidades de la Unidad Xochimilco de la UAM. Aparecido en: Rosa Rojas. "Investigadores, en Contra de la Libertad Cambiaria". Uno mas Uno, 27 de marzo de 1982. p. 12

128/ Las más importantes de nacionalidad mexicana eran: Hoteles Misión, Calinda, Camino Real, Nacional Hotelera, Krystal, Econhoteles, Viva, Aristos, (más otras operadoras pequeñas o regionales); las cadenas extranjeras que tenían vinculación con inversionistas nacionales, bajo la forma de contratos de administración básicamente, eran: Best-Western; Marriot, Stelaris-Hyatt, Holiday Inn, Hilton-Comer mex, Sheraton y Fiesta Americana. La lista no es intensiva.

129/ Hoteles Camino Real ocupó el lugar número 103 en 1979 (había tenido el número 99 en el año anterior). Sus ventas habían sido de 1,782.6 millones de pesos y contaba con 3,299 empleados. Planeaba inversiones por 1,800 millones de pesos para 1981 y de 1,250 millones de pesos para 1982.

Posadas de México (Holiday Inns de México), ocupó el lugar número 174 en 1979 con ventas por 860 millones de pesos. Tenía 1,743 empleados y planeaba 28.0 millones de inversión para 1981. Consorcio Aristos ocupó el lugar número 283 con 410.0 millones de pesos de ventas. Contaba con 924 empleados en 1979 y planea

ba una inversión de 125.0 millones para 1981-1982. En el lugar número 298 se encontró Inmobiliaria Hotelera el Presidente Chapultepec, S.A., con ventas de 387.7 millones de pesos; tenía 618 empleados y ventas por 387.7 millones de pesos en 1979. No planeaba inversión en los dos próximos años.

Wagons Lits Mexicana, S.A., ocupó el lugar número 171 (162 en 1978) con ventas por 868.2 millones de pesos.

En esta lista no se incluyen una gran cantidad de establecimientos o cadenas porque no todas las empresas participan proporcionando los datos a la revista.

"Las 500 Empresas más Importantes de México". Expansión. Vol. XII No. 297, Agosto 20, 1980. p. 134 y ss.

130/ El 3 de mayo de 1977 se publica en el Diario Oficial la resolución de la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo que determina las facilidades y estímulos inmediatos para el fomento y desarrollo del turismo. IMIT, Desarrollo...Op. Cit p. 23 En febrero de 1979 se publica en el D.O. el Acuerdo por el que se establece el Sistema Nacional de Estímulos Turísticos. El 19 de octubre de 1981 se publica en el D.O. el Decreto que dispone el Otorgamiento de Estímulos Fiscales a la Actividad Turística (que abroga la de 1979) definiendo dos grandes tipos de regiones: de Desarrollo Turístico Prioritario y de Desarrollo Turístico Generalizado (la primera tendrá una vigencia de dos años prorrogables por períodos anuales.)

131/ En un decreto de mayo de 1978, se acuerdan las bases de entendimiento a que se sujetará la ejecución de acciones coordinadas de las Secretarías de Agricultura y Recursos Hídricos; Salud y Asistencia; Turismo; Asentamientos Humanos y Obras Públicas; y de Programación y Presupuesto, para la formulación de estudios y ejecución de obras para lugares de desarrollo turístico declarándose zonas de Desarrollo Turístico Nacional los siguientes: Isla de Piedra, Mazatlán, Sin; Yal-Ku Aventuras, Che-Muyil, Xcacil, Xel-Ha, en Q. Roo y pertenecientes al Fideicomiso Caleta de Xel-Ha y del Caribe; San Gil y el Parián, en San Juan del Río, Querétaro. En 1979 se declaran, además Tona-

catita , en el Municipio de la Huerta, Jalisco; Barra de Piaxtla, Municipio de San Ignacio, Sinaloa; Colonia Grupo Mexicali, Municipio de San Luis Río Colorado, Sonora; Isla de Huivulai, ubicada frente a la Bahía de Tobarí en Sonora; Costa de Careyes, Jalisco; Playa Mismaloya en Puerto Vallarta, Jalisco; Agua Azul en -- Chiapas e Isla de Novillero, en Tecuala, Nayarit. Para 1980 se adicionan, además, Bahía Mar, en Petatlán, Gro.; San Gaspar, Municipio de Jintepéc, Morelos; El Faro y Villa Chumela en el Municipio de la Huerta, en Jalisco; Hotel Club Alpino Alicanto, ubicado en el municipio de Mineral de Monte, Hidalgo; San Juan de Aliama en Aguila, Michoacán; Santa Aguada, Municipio de Nativitas en -- Tlaxcala; el Tamarindo y la Manzanilla, Municipio de las Huertas, Jalisco; Santo Tobías, Municipio de Villa Guerrero, México. También se declaran parques nacionales los siguientes: El Cañon del Sumidero en Chiapas y La Isla Isabel en la Costa del Estado de Nayarit.

Con el Decreto de octubre de 1981 sobre estímulos fiscales, se -- consideran inversiones en proyectos turísticos residenciales las que se realicen en los puertos industriales de Lázaro Cárdenas; -- Salina Cruz; Altamira; y Laguna de Ostión. La Declaratoria de Hacienda considera como regiones de Desarrollo Turístico prioritario, a 45 municipios (Ensenada; B.C.N.; Comondú, Mulegé, La Paz y San José del Cabo B.C.S.; Ciudad del Carmen Campeche; Manzanillo, Col.; Tapachula, Palenque, San Cristobal de las Casas y Tuxtla -- Gutierrez, Chiapas; S.M. Allende y Guanajuato, Gto; Acapulco, José Azueta y Taxco, Gro; Guadalajara, La Huerta, Puerto Vallarta, -- Zapopan, Jal; Morelia y Pátzcuaro, Mich; Cuernavaca y Yautepec, Mor.; Compostela y San Blas Nay.; Oaxaca, Oax; Tequisquiapan, Qro.; -- Benito Juárez, Cozumel e Isla Mujeres, Quintana Roo; Mazatlán, Sin.; Guaymas y Puerto Peñasco, Son.; Centro y Emiliano Zapata, Tab; -- Ciudad Madero y Tampico, Tam.; Catemaco, Coatzacoalcos, Veracruz y Boca del Río, Ver.; Mérida, Santa Elena y Tinúm, Yuc. Además la franja comprendida dentro de los 2 kms paralela a la línea costera del Estado de Oaxaca; Distrito Federal; la franja comprendida dentro de los 20 kilómetros paralela a la frontera norte del país. Mac. Donald...Op. Cit. p. 241-250

132/

ENTRADA DE TURISTAS A EUA POR PAIS DE PROCEDENCIA.
(miles)

| Año | Europa | Inc. (%) | México | Inc. (%) | Canadá | Inc. (%) | Participación Relativa (%) | | |
|------|---------|-------------|---------|-------------|----------|-------------|----------------------------|------|------|
| | | | | | | | Europa | Méx. | Can. |
| 1970 | 981.6 | - | 1 085.8 | - | 8 986.0 | - | 7.9 | 8.8 | 72.7 |
| 1971 | 1 112.7 | 13.3 | 1 170.6 | 7.8 | 9 072.0 | 1.0 | 8.7 | 9.2 | 71.2 |
| 1972 | 1 301.4 | 16.9 | 1 377.1 | 17.6 | 8 118.0 | (2.8) | 10.0 | 10.5 | 67.5 |
| 1973 | 1 605.1 | 23.4 | 1 619.5 | 17.6 | 8 808.7 | (0.1) | 11.5 | 11.6 | 63.1 |
| 1974 | 1 508.4 | (6.6) | 1 840.8 | 13.7 | 8 664.8 | (1.6) | 10.7 | 13.0 | 61.3 |
| 1975 | 1 477.9 | (2.2) | 2 155.6 | 17.1 | 9 918.1 | (14.5) | 9.4 | 13.7 | 63.2 |
| 1976 | 1 855.8 | 27.0 | 1 920.5 | (10.9) | 11 163.7 | (12.5) | 10.8 | 11.0 | 63.7 |
| 1977 | 1 881.0 | (0.2) | 2 029.7 | 5.7 | 12 083.4 | 8.2 | 10.1 | 10.9 | 64.9 |
| 1978 | 2 478.8 | 31.8 | 2 142.4 | 5.6 | 11 938.8 | (12.0) | 12.5 | 10.8 | 60.2 |
| 1979 | 3 035.7 | 22.5 | 2 560.0 | 19.5 | 10 740.1 | (10.0) | 15.0 | 12.6 | 53.0 |
| 1980 | 3 400.0 | 12.0 | 3 200.0 | 25.0 | 11 384.5 | 6.0 | 15.1 | 14.2 | 50.6 |

Fuente: Elaborado con Datos de la Oficina de Turismo del Departamento de Comercio de los Estados Unidos. Banamex...Op. Cit. p. 56

133/

Crecimiento de los Turistas de Estados Unidos hacia México:

| Año | Miles | % Inc. | Año | Miles | % Inc. |
|------|-------|--------|------|-------|--------|
| 1970 | 2 102 | - | 1976 | 2 672 | (4.1) |
| 1971 | 2 274 | 8.2 | 1977 | 2 736 | 2.4 |
| 1972 | 2 584 | 13.6 | 1978 | 3 073 | 12.3 |
| 1973 | 2 830 | 9.5 | 1979 | 3 430 | 11.6 |
| 1974 | 2 911 | 2.9 | 1980 | 3 443 | 0.4 |
| 1975 | 2 786 | (4.3) | | | |

Fuente: Elaborado con datos de Banamex. Estadísticas... Op. Cit. p. 19-20

134/

El gasto promedio per cápita de los turistas mexicanos en el exterior fue de 163.9 dólares en 1970; 197.5 dólares en 1975 y de 313.0 dólares en 1980.

Cálculo realizado con base en los datos de Banamex. Ibíd. p. 55

- 135/ Ver cuadro de nota 129 y anexo 2.
- 136/ Idem
- 137/ Es posible que las cifras oficiales que se muestran en el anexo 2, se queden "cortas" en la realidad. La comparación de esas - cifras con las que proporciona la Cámara de Comercio de los Esta- dos Unidos significaría que el 93% del total de viajeros mexica- nos al exterior lo hacen a Estados Unidos (1970); para 1975 re- presentarían el 96% y para 1980 el 100% lo que dejaría práctica- mente sin turistas mexicanos a Canadá, Europa, Asia y Sudamérica, algo muy difícil de creer. (ver anexo 2 y cuadro de nota 129).
- 138/ Secretaría de Turismo. Informe...Op. Cit. p. 9
- 139/ Ibídem P. 43
- 140/ S.P.P. Plan Global...Op. Cit. p. 35
- 141/ SECTUR. Documento Base que fundamenta...Op. Cit. p. 36
- 142/ S.P.P. Plan...Op. Cit. p. 36
- 143/ FONATUR Plan Nacional...Op. Cit. p. 7
- 144/ El 2 de enero de 1973 se reestructura Nacional Hotelera, S.A. - que, estando en quiebra, es rescatada por el Gobierno Federal -- convirtiéndose en empresa paraestatal (IMIT. Desarrollo...Op. - Cit. p. 18-19); En junio de 1977 se crea el fideicomiso destina- do a la operación del Centro de Convenciones y Exposiciones de Acapulco, Gro. (Mac Donald Op. Cit. p. 236) y se rectifica la - celebración anual del Festival Cervantino que, se acuerda, se - celebrará anualmente (Ibídem. p. 230). Por otra parte en 1975 se integra el organismo encargado del desarrollo de actividades tu- rística en Baja California el CODIBAC (actualmente TURGOCAL) - (Ibídem. p. 217-218).
- 145/ Departamento de Turismo. Memorias 1968-1970 p. 99
- 146/ Mac, Donald...Op. Cit. p. 197

- 147/ IMIT. Desarrollo...Op. Cit. p. 17-18
- 148/ Ibídem p. 19
- 149/ Ibídem p. 22
- 150/ Mac. Donald Op. Cit. p. 219
- 151/ Ibídem p. 235
- 152/ IMIT...Op. Cit. p. 25
- 153/ Ibídem p. 26
- 154/ Secretaría de Turismo. Informe...1976-1978 p. 97
- 155/ SECTUR. Iniciativa de Ley que Crea...Op. Cit.

APENDICE ESTADISTICO.

APENDICE ESTADISTICO.LISTA DE ANEXOS.

1. Evolución de turistas del exterior hacia México, 1929-1980.
2. Evolución del turismo egresivo y gasto de los mexicanos en el exterior, 1939-1980.
3. Participación del gasto del turismo receptivo y egresivo en los ingresos y egresos de la cuenta corriente de la balanza de pagos, -- 1939-1979.
4. Financiamiento del turismo a la importación de mercancías de México, 1939-1979.
5. Importancia del sector turístico dentro del PIB de México, 1950-1979.
6. Ingreso nacional disponible, 1960-1979.
7. Presupuesto federal destinado al Departamento/Secretaría de Turismo, 1959-1979.
8. Inversión Pública Federal en turismo, 1971-1979.
9. Distribución total de turistas por zonas, 1962-1980.
10. Procedencia y gasto del turista extranjero en México, 1960-1980.
11. Monto anual de créditos aprobados, 1957-1980.
12. Evolución de la capacidad hotelera de estados con más de 4,000 cuartos, 1964-1980.
13. Características del transporte aéreo en México, 1951-1979.
14. Población urbana y rural de México, 1900-1980.
15. Estadísticas ferrocarrileras, 1951-1979.
16. Extensión de la Red Nacional de Caminos, 1925-1979.
17. Llegada de turistas internacionales en el Mundo, 1950-1979.
18. Participación de los países europeos y los Estados Unidos de América en el tráfico aéreo mundial, 1950-1970.
19. Historia del crecimiento de pasajeros/millas transportados en la industria de aviación en el mundo.
20. Participación relativa de las regiones en el tráfico aéreo, 1929-1960.

ANEXO 1

EVOLUCION DE TURISTAS DEL EXTERIOR
(NACIONALES Y EXTRANJEROS)
HACIA MEXICO.
(1929-1980)

| <u>AÑO</u> | <u>TURISTAS</u> <u>(miles).</u> | <u>% INC.</u> | <u>AÑO</u> | <u>TURISTAS</u> <u>(miles).</u> | <u>% INC.</u> |
|------------|------------------------------------|---------------|------------|------------------------------------|---------------|
| 1929 | 19.2 | - | | | |
| 1930 | 29.8 | 55.2 | 1950 | 401.7 | 24.5 |
| 1931 | 49.7 | 66.8 | 1951 | 443.1 | 10.3 |
| 1932 | 41.2 | (17.1) | 1952 | 460.2 | 3.9 |
| 1933 | 43.3 | 5.1 | 1953 | 439.3 | (4.5) |
| 1934 | 68.9 | 59.1 | 1954 | 526.5 | 19.8 |
| 1935 | 79.9 | 16.0 | 1955 | 564.2 | 7.2 |
| 1936 | 100.2 | 25.4 | 1956 | 625.8 | 10.9 |
| 1937 | 136.5 | 36.2 | 1957 | 661.8 | 5.7 |
| 1938 | 112.0 | (17.9) | 1958 | 697.5 | 5.4 |
| 1939 | 139.0 | 24.1 | 1959 | 746.4 | 7.0 |
| 1940 | 133.2 | (4.2) | 1960 | 760.6 | 1.9 |
| 1941 | 173.1 | 30.0 | 1961 | 803.4 | 5.6 |
| 1942 | 97.8 | (43.5) | 1962 | 941.3 | 17.2 |
| 1943 | 133.6 | 36.6 | 1963 | 1057.8 | 12.4 |
| 1944 | 126.2 | (5.5) | 1964 | 1209.9 | 14.4 |
| 1945 | 164.8 | 30.6 | 1965 | 1350.4 | 11.6 |
| 1946 | 265.2 | 60.9 | 1966 | 1498.9 | 11.0 |
| 1947 | 250.1 | (5.7) | 1967 | 1628.9 | 8.7 |
| 1948 | 266.7 | 6.6 | 1968 | 1879.5 | 15.4 |
| 1949 | 322.7 | 21.0 | 1969 | 2064.8 | 9.9 |

| | | | | | |
|------|--------|------|------|--------|-------|
| 1970 | 2250.0 | 9.0 | 1975 | 3217.9 | (4.3) |
| 1971 | 2509.4 | 11.5 | 1976 | 3107.2 | (3.4) |
| 1972 | 2914.6 | 16.1 | 1977 | 3247.2 | 4.5 |
| 1973 | 3226.4 | 10.7 | 1978 | 3754.3 | 15.6 |
| 1974 | 3362.2 | 4.2 | 1979 | 4141.8 | 10.3 |
| | | | 1980 | 4145.0 | 0.08 |

Fuente: Elaborado con cifras de NAFINSA. La Economía... Op. Cit. p. 347
cuadro 7.10 y Departamento de Turismo. El Turismo como Medio...
Op. Cit. p. 217

ANEXO 2

EVOLUCION DEL TURISMO EGRESIVO
Y GASTO DE LOS MEXICANOS EN
EL EXTERIOR.
1939-1979.

| AÑO | TURISTAS (miles). | INCREMENTO | | GASTO (Miles de Dó- lares de E.Ú.) | INCREMENTO | |
|-------|----------------------|------------|---|--|------------|---|
| | | Anual | % | | Anual | % |
| *1939 | 16.8 | - | | 9 000 | - | |
| 1945 | 17.0 | 51.7 | | 10 000 | 66.7 | |
| 1950 | 21.3 | 26.8 | | 9 300 | 60.3 | |
| 1951 | 26.3 | 23.5 | | 12 500 | 34.4 | |
| 1952 | 28.1 | 6.8 | | 14 200 | 13.6 | |
| 1953 | 30.1 | 7.1 | | 16 700 | 17.6 | |
| 1954 | 26.0 | (13.6) | | 15 400 | (7.8) | |
| 1955 | 29.9 | 15.0 | | 16 700 | 8.4 | |
| 1956 | 36.5 | 22.0 | | 21 800 | 30.5 | |
| 1957 | 43.4 | 18.9 | | 22 900 | 5.0 | |
| 1958 | 46.4 | 6.9 | | 24 700 | 7.9 | |
| 1959 | 54.4 | 17.2 | | 30 500 | 23.5 | |
| 1960 | 63.6 | 16.9 | | 40 500 | 65.2 | |
| 1961 | 69.5 | 9.3 | | 45 500 | 0 | |
| 1962 | 79.6 | 14.5 | | 65 500 | 43.9 | |
| 1963 | 89.0 | 11.8 | | 84 300 | 28.7 | |
| 1964 | 105.0 | 18.0 | | 100 100 | 18.7 | |
| 1965 | 120.6 | 14.8 | | 119 100 | 19.0 | |
| 1966 | 142.3 | 18.0 | | 136 000 | 14.2 | |
| 1967 | 170.7 | 19.9 | | 162 600 | 19.5 | |
| 1968 | 204.8 | 20.0 | | 193 400 | 18.9 | |
| 1969 | 250.0 | 22.1 | | 153 900 | (20.4) | |

| AÑO | TURISTAS (miles). | INCREMENTO Anual % | GASTO (Miles de Dó- lares de E.U.) | INCREMENTO Anual % |
|------|----------------------|-----------------------|--|-----------------------|
| 1970 | 1165.0 | 366.0 | 191 418 | 24.4 |
| 1971 | 1209.3 | 3.8 | 200 967 | 5.0 |
| 1972 | 1428.0 | 18.1 | 250 729 | 24.7 |
| 1973 | 1670.8 | 16.9 | 302 979 | 20.8 |
| 1974 | 1905.4 | 14.0 | 391 581 | 29.2 |
| 1975 | 2239.6 | 17.5 | 445 783 | 13.8 |
| 1976 | 1977.2 | (11.7) | 423 074 | (5.1) |
| 1977 | 2109.1 | 6.7 | 396 027 | (6.4) |
| 1978 | 2237.9 | 6.1 | 518 979 | 31.0 |
| 1979 | 2757.4 | 23.2 | 713 600 | 37.5 |
| 1980 | 3184.4 | 15.5 | 996 781* | 39.7 |

Tasa de Incremento medio anual(%)

| | | |
|------------|------|------|
| 1950-1959: | 13.1 | 19.3 |
| 1959-1973: | 15.7 | 20.2 |
| 1973-1980: | 11.8 | 20.0 |

* Cálculo estimado, tomando como base los datos de BANAMEX.

Fuente: Elaborado con cifras de: NAFINSA. La Economía... Op. Cit. p. 347
 BANAMEX. Estadísticas...Op. Cit. p. 55-57

ANEXO 3

PARTICIPACION DEL GASTO DEL TURISMO RECEPTIVO Y EGRESIVO EN LOS
INGRESOS Y EGRESOS DE LA CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS.

1939-1979.

(Miles de dólares de E.U.)

| | <u>I N G R E S O S</u> | | | <u>E G R E S O S</u> | | |
|--------------------|------------------------|---------------------------------|-------------------|----------------------|-------------------------------|-------------------|
| | Total <u>(A)</u> | Turismo <u>1/</u> <u>(B)</u> | B/A <u>(%)</u> | Total <u>A</u> | Turismo <u>2/</u> <u>B</u> | (%) <u>B/A</u> |
| 1939 | 216.1 | 18.7 | 8.6 | 176.7 | 9.0 | 5.1 |
| 1941 | 243.2 | 26.5 | 10.9 | 272.1 | 6.0 | 2.2 |
| 1945 | 500.7 | 45.9 | 9.2 | 478.6 | 10.0 | 2.1 |
| 1950 | 826.7 | 110.9 | 13.4 | 768.0 | 9.3 | 1.2 |
| 1955 | 1208.1 | 85.7 | 7.1 | 1173.2 | 16.7 | 1.4 |
| 1960 | 1371.8 | 155.3 | 11.3 | 1672.3 | 40.5 | 2.4 |
| 1965 | 1989.1 | 274.9 | 13.8 | 2303.5 | 119.1 | 5.2 |
| 1970 | 3254.5 | 415.0 | 12.8 | 4442.4 | 191.4 | 4.3 |
| 1975 | 7134.8 | 800.1 | 11.2 | 11577.4 | 445.8 | 3.9 |
| 1979 ^{P/} | 16187.9 | 1433.3 | 8.9 | 21052.4 | 713.6 | 3.4 |

1 / Excluye Transacciones Fronterizas.

2 / Excluye Transacciones Fronterizas y hasta 1959 incluye gastos de es-
tudiantes en el extranjero.

P / Preliminar.

Fuente: Elaborado con datos de
NAFINSA. Op. Cit. p. 329-333

ANEXO 4

FINANCIAMIENTO DEL TURISMO A LA IMPORTACION DE
MERCANCIAS EN MEXICO.

| AÑO | Exp. de Mercan- cias. | Imp. de Mercan- cias. | Saldo de Balanza Co- mercial. | Saldo de Balanza- Turística. | Financiamiento del Déficit Co- mercial por Tu- rismo 1 / (%) |
|-------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---|
| 1939 | 101.6 | 128.2 | (26.6) | 9.7 | 36.5 |
| 1941 | 116.8 | 199.5 | (82.7) | 20.5 | 24.8 |
| *1945 | 271.6 | 372.5 | (100.9) | 35.9 | 35.6 |
| 1950 | 493.4 | 596.7 | (103.3) | 101.6 | 98.3 |
| 1955 | 738.6 | 883.7 | (145.1) | 102.4 | 70.6 |
| 1960 | 738.7 | 1186.4 | (447.7) | 114.8 | 25.6 |
| 1965 | 1113.9 | 1559.6 | (445.7) | 155.8 | 34.9 |
| 1970 | 1289.7 | 2328.3 | (1038.6) | 223.6 | 21.5 |
| 1975 | 3062.4 | 6699.3 | (3636.9) | 654.3 | 18.0 |
| 1979 | 8798.3 | 12003.0 | (3204.7) | 719.7 | 22.5 |

1 / Excluye Transacciones Fronterizas.

Fuente: Elaborado con datos de NAFINSA. Op. Cit.

IMPORTANCIA DEL SECTOR TURISTICO DENTRO DEL PIB.
1950-1979.

(En millones de pesos de 1960)

| Año | Servicio total <u>1</u> / | % del PIB total | Transporte. | % del PIB total. | Hospedaje y Conexos. | % del PIB total. | PIB Total |
|------|---------------------------|-----------------|-------------|------------------|----------------------|------------------|-----------|
| 1950 | 45 779 | 54.9 | 2 269 | 2.7 | 1 215 | 1.5 | 83 304 |
| 1955 | 61 773 | 55.3 | 2 989 | 2.7 | 2 073 | 1.8 | 111 671 |
| 1958 | 75 509 | 55.9 | 3 784 | 2.8 | 2 997 | 2.2 | 135 169 |
| 1960 | 84 127 | 55.9 | 4 222 | 2.8 | 3 637 | 2.4 | 150 511 |
| 1965 | 117 874 | 55.5 | 5 306 | 2.5 | 5 155 | 2.4 | 212 320 |
| 1970 | 163 478 | 55.1 | 7 577 | 2.5 | 7 407 | 2.5 | 296 600 |
| 1973 | 197 230 | 55.7 | 9 452 | 2.7 | 9 154 | 2.6 | 354 100 |
| 1975 | 217 537 | 55.7 | 11 259 | 2.9 | 9 882 | 2.5 | 390 300 |
| 1976 | 220 233 | 55.2 | 11 608 | 2.9 | 10 277 | 2.6 | 398 600 |
| 1977 | 224 379 | 54.5 | 12 124 | 2.9 | 10 750 | 2.6 | 411 600 |
| 1978 | 237 888 | 53.9 | 13 454 | 3.0 | 11 696 | 2.6 | 441 600 |
| 1979 | 256 751 | 53.8 | 14 796 | 3.0 | 12 526 | 2.6 | 476 900 |

1 / Incluye: Comercio, Comunicaciones, Esparcimiento, Alquiler de Inmuebles, Financieros, Gubernamentales y otros servicios.

Fuente: Elaborado con datos de: NAFINSA...Op. Cit. p. 23-31.

ANEXO 6

INGRESO NACIONAL DISPONIBLE.
(1960-1979)

(Millones de pesos.)
(a precios corrientes)

| <u>AÑO</u> | <u>INGRESO DISPONIBLE.</u> | <u>INCREMENTO ANUAL (%)</u> | <u>INDICE DE CRECIMIENTO (%)</u> |
|------------|--------------------------------|---------------------------------|--|
| 1960 | 139 956 | - | 100 |
| 1961 | 151 956 | 8.5 | 108 |
| 1962 | 163 710 | 7.7 | 117 |
| 1963 | 182 265 | 11.3 | 130 |
| 1964 | 215 870 | 18.4 | 154 |
| 1965 | 234 566 | 8.7 | 168 |
| 1966 | 260 334 | 11.0 | 186 |
| 1967 | 284 163 | 9.1 | 203 |
| 1968 | 314 002 | 10.5 | 224 |
| 1969 | 346 870 | 10.5 | 247 |
| 1970 | 386 240 | 11.3 | 276 |
| 1971 | 416 143 | 7.7 | 297 |
| 1972 | 471 415 | 13.3 | 337 |
| 1973 | 570 466 | 21.0 | 408 |
| 1974 | 747 592 | 31.0 | 534 |
| 1975 | 896 993 | 19.9 | 641 |
| 1976 | 1 100 095 | 22.8 | 786 |
| 1977 | 1 483 184 | 34.8 | 1 060 |
| 1978 | 1 879 325 | 26.7 | 1 343 |
| 1979 | 2 437 726 | 29.7 | 1 742 |

Tasa de Incremento Anual Promedio:

1960-1970: 10.7%

1970-1979: 24.2%

Fuente: Elaborado con datos de Nacional Financiera. La Economía Mexi-
cana en cifras. p. 45

ANEXO 7

PRESUPUESTO FEDERAL DESTINADO AL DEPARTAMENTO/
SECRETARÍA DE TURISMO 1/

(Millones de Pesos)

| <u>AÑO</u> | <u>Presupuesto a Turismo.</u> | <u>% Respecto del Presupuesto to tal.</u> |
|------------|-----------------------------------|---|
| 1959 | 21 | 0.15 |
| 1960 | 27 | 0.12 |
| 1961 | 33 | 0.16 |
| 1962 | 48 | 0.22 |
| 1963 | 69 | 0.32 |
| 1964 | 80 | 0.26 |
| 1965 | 84 | 0.21 |
| 1966 | 85 | 0.25 |
| 1967 | 84 | 0.20 |
| 1968 | 91 | 0.22 |
| 1969 | 90 | 0.18 |
| 1970 | 91 | 0.17 |
| 1971 | 93 | 0.16 |
| 1972 | 116 | 0.15 |
| 1973 | 145 | 0.14 |
| 1974 | 172 | 0.12 |
| 1975 | 224* | 0.11 |
| 1976 | 275 | 0.10 |
| 1977 | 687 | 0.09 |
| 1978 | 1017 | 0.10 |
| 1979 | 1187 | 0.09 |

* Ya como Secretaría de Turismo.

1/ Excluye Inversión Pública Federal.

Fuente: NAFINSA. Op. Cit.

ANEXO 8

INVERSION PUBLICA FEDERAL EN TURISMO
(Millones de Pesos)

| <u>AÑO</u> | <u>Turismo</u> | <u>% de la Inversión Pública Total.</u> |
|------------|----------------|---|
| 1971 | 56 | 0.3 |
| 1972 | 140 | 0.4 |
| 1973 | 221 | 0.4 |
| 1974 | 394 | 0.6 |
| 1975 | 1030 | 1.9 |
| 1976 | 1372 | 1.3 |
| 1977 | 942 | 0.7 |
| 1978 | 797 | 0.4 |
| 1979 | 1672 | 0.6 |

Fuente: Elaborado con datos de
NAFINSA. Op. Cit. p. 324

ANEXO 9

DISTRIBUCION TOTAL DE TURISTAS POR ZONAS.

(CON PERNOCTA Y SIN PERNOCTA)

(Por cientos)

(1962-1980)

| Zona | 1962-1963* | | 1972 | 1975 | 1980 | 1979 | 1980 |
|--------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|------------|------------|
| | Nal. | Ext. | | | | En Paquete | En Paquete |
| Zona Noroeste <u>1</u> / | 10.8 | 7.8 | 31.9 | 28.9 | 31.9 | 23.0 | 30.0 |
| Zona Noreste <u>2</u> / | 5.7 | 7.7 | 18.8 | 17.3 | 12.0 | 1.4 | 2.7 |
| Zona Centro <u>3</u> / | 21.5 | 31.3 | 23.9 | 25.5 | 22.0 | 15.7 | 13.7 |
| Zona Suroeste <u>4</u> / | 8.3 | 17.4 | 19.0 | 18.0 | 13.7 | 35.5 | 30.9 |
| Zona Sureste <u>5</u> / | 15.5 | 4.5 | 6.4 | 10.3 | 20.4 | 32.9 | 31.8 |
| Total | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 25.6 | 25.5 |

1 / Incluye: Guadalajara, Puerto Vallarta, Mazatlán, y otros en 1962-63* considera los Estados de: Jalisco y Sinaloa .

2 / Incluye: Monterrey, Saltillo, Otros. En 1962-63*considera los Estados de: Nuevo León y Coahuila.

3 / Incluye: Guanajuato, D.F., San Miguel de Allende, otros. En 1962-63*considera los Estados de -- Guanajuato y D.F.

4 / Incluye: Acapulco, Cuernavaca, Oaxaca, Taxco, otros. En 1962-63*considera los Estados de Guerrero Oaxaca y Morelos.

5 / Incluye: Cancún, Isla Mujeres, Mérida, Puebla, Veracruz, otros. En 1962-63*considera los Estados de Quintana Roo, Yucatán, Puebla y Veracruz.

ANEXO 10
 PROCEDENCIA Y GASTO DEL TURISTA
 EXTRANJERO EN MEXICO.
 (1960-1980)
 (%)

| DE | Turistas a México | | | | | Gasto de Turistas en México | | | |
|--------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-----------------------------|-------|-------|-------|
| | 1960 | 1963 | 1970 | 1975 | 1980 | 1960-63 | 1970 | 1975 | 1980 |
| PAIS | | | | | | | | | |
| Estados Uni- | | | | | | | | | |
| dos. | 87.1 | 87.9 | 93.4 | 86.6 | 83.1 | N-D | 88.2 | 79.1 | 73.7 |
| Canadá | 2.7 | 2.5 | 2.5 | 3.4 | 4.1 | N-D | 4.5 | 5.3 | 6.2 |
| Europa | 3.2 | 3.3 | 1.4 | 3.5 | 5.8 | N-D | 3.0 | 6.7 | 11.6 |
| Sudamérica | 2.2 | 2.3 | 2.3 | 5.7 | 6.1 | N-D | 3.9 | 7.4 | 7.1 |
| Otros | 4.8 | 4.0 | 0.4 | 0.8 | 0.9 | N-D | 0.4 | 1.5 | 1.4 |
| Total | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | N-D | 100.0 | 100.0 | 100.0 |

N-D: No disponible.

Fuente: Departamento de Turismo. Testimonio... Op. Cit. p. 199
 Banamex, ... Op. Cit. p. 13-14

ANEXO 11
 MONTO ANUAL DE CREDITOS APROBADOS,
 1957-1980.
 (Millones de Pesos.)

| Año | Monto Anual | Cifras Relativas | Acumulado |
|--------------|-----------------|------------------|-----------|
| 1957 | 1.2 | 0.1 | 1.2 |
| 1958 | 11.5 | 0.1 | 12.7 |
| 1959 | 6.3 | 0.1 | 19.0 |
| 1960 | 6.4 | 0.1 | 25.4 |
| 1961 | 34.6 | 0.3 | 60.0 |
| 1962 | 91.6 | 0.7 | 151.6 |
| 1963 | 26.2 | 0.2 | 177.8 |
| 1964 | 83.7 | 0.7 | 261.5 |
| 1965 | 22.9 | 0.2 | 284.4 |
| 1966 | 23.1 | 0.2 | 307.5 |
| 1967 | 45.9 | 0.4 | 353.4 |
| 1968 | 73.1 | 0.6 | 426.5 |
| 1969 | 41.5 | 0.3 | 468.0 |
| 1970 | 28.4 | 0.2 | 496.4 |
| 1971 | 41.6 | 0.3 | 538.0 |
| 1972 | 31.3 | 0.3 | 569.3 |
| 1973 | 378.7 | 3.2 | 948.0 |
| 1974 | 1,119.9 | 9.4 | 2,067.9 |
| 1975 | 967.8 | 8.1 | 3,035.7 |
| 1976 | 1,119.1 | 9.4 | 4,154.8 |
| 1977 | 1,309.4 | 11.0 | 5,464.2 |
| 1978 | 3,085.1 | 25.8 | 8,549.3 |
| 1979 | 3,382.2 | 28.3 | 11,931.5 |
| 1980 | 6,683.9 | 35.9 | 18,615.4 |
| TOTAL | 18,615.4 | 100.0 | |

Nota: De 1957 al 15 de abril de 1974 corresponde al Fondo de Garantía y Fomento al Turismo (FOGATUR); y del 16 de abril de 1974 a la fecha al Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR).

Fuente: FONATUR. Reporte de Financiamiento a la Hotelería en México, 1980
 Cuadro 1.

EVOLUCION DE LA CAPACIDAD HOTELERA DE ESTADOS CON MAS DE 4,000 CUARTOS:
1964-1980.

| ESTADO | 1964 Cuartos | % del Total | 1970 Cuartos | % del Total | 1975 Cuartos | % del Total | 1980 Cuartos | % del Total |
|-----------------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|
| Baja California Norte | * | - | 7,481 | 5.7 | 10 541 | 5.7 | 12 316 | 5.2 |
| Coahuila | * | - | * | - | 4 299 | 2.4 | 4 758 | 2.0 |
| Chihuahua | * | - | 6,077 | 4.6 | 7 707 | 4.2 | 8 777 | 3.7 |
| Distrito Federal | 18 940 | 20.4 | 22,320 | 17.1 | 28 190 | 15.4 | 34 548 | 14.5 |
| Guanajuato | * | - | 4,948 | 3.8 | 7 202 | 3.9 | 8 515 | 3.6 |
| Guerrero | 8 957 | 9.6 | 12,238 | 9.3 | 17 892 | 9.8 | 25 263 | 10.6 |
| Jalisco | 7 078 | 7.6 | 10,611 | 8.1 | 16 000 | 8.8 | 25 087 | 10.6 |
| Michoacán | * | - | 6,126 | 4.7 | 7 811 | 4.3 | 9 927 | 4.2 |
| Morelos | * | - | * | - | 4 201 | 2.3 | 4 934 | 2.1 |
| Nuevo León | * | - | * | - | 4 502 | 2.5 | 4 936 | 2.1 |
| Oaxaca | * | - | * | - | * | - | 4 559 | 1.9 |
| Puebla | * | - | * | - | * | - | 5 167 | 2.2 |
| Quintana Roo | * | - | * | - | * | - | 7 431 | 3.1 |
| Sinaloa | * | - | * | - | 6 102 | 3.3 | 7 656 | 3.2 |
| Sonora | * | - | * | - | 4 450 | 2.4 | 5 804 | 2.4 |
| Tamaulipas | 4 676 | 5.0 | 5,885 | 4.5 | 8 171 | 4.5 | 9 199 | 3.9 |
| Veracruz | 7 380 | 7.9 | 11,362 | 8.7 | 15 906 | 8.7 | 18 852 | 7.9 |
| Yucatán | * | - | * | - | * | - | 4 559 | 1.9 |
| Otros | 45 923 | 49.5 | 43 847 | 33.6 | 39 468 | 21.6 | 35 326 | 14.9 |
| Total | 92 954 | 100.0 | 130 891 | 100.0 | 182 442 | 100.0 | 237 614 | 100.0 |

* Menos de 4,000 cuartos en el Estado en ese año.

Fuente: Elaborado con datos de: Departamento de Turismo. Testimonio...Op. Cit. p. 230
Banamex. Estadísticas...Op. Cit. p. 66

CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE AEREO EN MEXICO

1951-1979

| Años | En Millones de Pasajero Kilómetro | | | | | | |
|------|-----------------------------------|------------------|-------------|------------------|------------------------------|-------------|-----------------------|
| | Total | Servicio Interno | % del Total | Servicio Externo | Servicio Externo | | |
| | | | | | Empresas Mexicanas | % del Total | Empresas Extranjeras. |
| 1951 | 871 | 499 | 57.3 | 372 | N-D | - | N-D |
| 1955 | 1 366 | 598 | 43.8 | 768 | N-D | - | N-D |
| 1960 | 2 200 | 676 | 30.7 | 1 524 | N-D | - | N-D |
| 1965 | 4 937 | 1 951 | 39.5 | 2 986 | 883 | 29.5 | 2 103 |
| 1970 | 6 934 | 1 501 | 21.6 | 5 433 | 1 431 | 26.3 | 4 002 |
| 1975 | 13 921 | 4 059 | 29.1 | 9 862 | 2 974 | 30.0 | 6 888 |
| 1979 | 22 419 | 6 736 | 30.0 | 15 683 | 5 589 | 35.6 | 10 094 |
| | | | | | <u>En Miles de Pasajeros</u> | | |
| 1951 | 1 122 | 926 | 82.0 | 196 | N-D | - | N-D |
| 1955 | 1 317 | 919 | 70.0 | 398 | N-D | - | N-D |
| 1960 | 1 780 | 1 063 | 60.0 | 717 | N-D | - | N-D |
| 1965 | 3 487 | 2 383 | 68.0 | 1 104 | 357 | 32.0 | 747 |
| 1970 | 4 494 | 2 280 | 50.0 | 2 214 | 586 | 26.0 | 1 628 |
| 1975 | 9 635 | 6 040 | 63.0 | 3 595 | 1 265 | 35.0 | 2 330 |
| 1979 | 16 732 | 10 738 | 64.0 | 5 994 | 2 349 | 39.0 | 3 645 |

N-D: No disponible.

Fuente: Elaborado con datos de NAFINSA. Op. Cit. p 94-98

ANEXO 14

POBLACION URBANA Y RURAL DE MEXICO

1900-1980

| AÑO | Total (miles) | Población Urbana (%) | Rural (%) |
|------|------------------|-------------------------|--------------|
| 1900 | 13 607 | 12.2 | 87.8 |
| 1910 | 15 160 | 13.4 | 86.6 |
| 1921 | 14 335 | 16.3 | 83.7 |
| 1930 | 16 553 | 19.8 | 80.2 |
| 1940 | 19 654 | 21.9 | 78.1 |
| 1950 | 25 791 | 28.9 | 71.1 |
| 1955 | 30 011 | 34.1 | 65.9 |
| 1960 | 34 990 | 39.3 | 60.7 |
| 1965 | 41 405 | 43.9 | 56.1 |
| 1970 | 48 996 | 48.6 | 51.4 |
| 1975 | 57 537 | 54.4 | 45.6 |
| 1980 | 67 567 | 60.2 | 39.8 |

Fuente: Elaborado con cifras de NAFINSA. Op. Cit. p.5

ANEXO 15

ESTADÍSTICAS FERROCARRILERAS
1951-1979.

| <u>Año</u> | <u>Longitud de Vías. (km).</u> |
|------------|--------------------------------|
| 1951 | 23 329 |
| 1955 | 23 370 |
| 1960 | 23 369 |
| 1965 | 23 672 |
| 1970 | 24 468 |
| 1975 | 24 912 |
| 1979 | 25 314 |

Fuente: NAFINSA. Op. Cit. p. 84-87

ANEXO 16

EXTENSION DE LA RED NACIONAL DE CAMINOS.

1925-1979.

| Año | Total 1/ | Pavimentados |
|-----------|----------|--------------|
| 1925-1928 | 695 | 241 |
| 1929 | 940 | 289 |
| 1930 | 1 426 | 541 |
| 1935 | 5 237 | 1 559 |
| 1940 | 9 929 | 4 781 |
| 1945 | 17 404 | 8 163 |
| 1950 | 22 455 | 13 595 |
| 1955 | 32 224 | 18 817 |
| 1960 | 44 892 | 28 979 |
| 1965 | 61 252 | 34 431 |
| 1970 | 71 520 | 41 947 |
| 1975 | 186 218 | 60 643 |
| 1979 | 211 246 | 65 788 |

1/ Incluye, Pavimentado, Revestido , Terracerias y a partir de 1955 , brechas mejoradas.

Fuente:NAFINSA. Op. Cit. p:88-89

ANEXO 17

LLEGADA DE TURISTAS INTERNACIONALES EN EL MUNDO.

| Años | Llegadas (en millones) | Indice (1950=100) | Tasa Anual de Creci- miento. |
|------|---------------------------|----------------------|------------------------------------|
| 1950 | 25.3 | 100 | - |
| 1960 | 71.2 | 281 | - |
| 1961 | 75.3 | 298 | 5.8 |
| 1962 | 81.4 | 322 | 8.1 |
| 1963 | 93.0 | 368 | 14.2 |
| 1964 | 108.0 | 427 | 16.1 |
| 1965 | 115.5 | 456 | 6.9 |
| 1966 | 130.8 | 517 | 13.2 |
| 1967 | 139.5 | 551 | 6.6 |
| 1968 | 139.7 | 552 | 0.1 |
| 1969 | 154.1 | 609 | 10.3 |
| 1970 | 158.7 | 666 | 3.0 |
| 1971 | 169.4 | 717 | 6.7 |
| 1972 | 184.3 | 728 | 1.0 |
| 1973 | 191.3 | 756 | 3.8 |
| 1974 | 196.7 | 777 | 2.8 |
| 1975 | 206.9 | 818 | 5.2 |
| 1976 | 227.0 | 897 | 4.1 |
| 1977 | 243.6 | 963 | 7.3 |
| 1978 | 259.4 | 1 025 | 6.5 |
| 1979 | 270.0 | 1 067 | 4.0 |

Incremento Medio Anual: 1950-1960: 10.9%; 1960-1969: 9.0%;
1970-1979: 6.1%.

Fuente: OMT. Estudio Económico...p. 13

ANEXO 18

PARTICIPACION DE LOS PAISES EUROPEOS Y LOS ESTADOS UNIDOS EN EL
TRAFICO AEREO MUNDIAL.

1950-1970.

(LINEAS REGULARES).

(Porcientos)

| País | 1950 | 1955 | 1960 | 1965 | 1970 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| R.F.A | - | 2.0 | 3.3 | 5.1 | 6.6 |
| Bélgica | 1.2 | 1.1 | 1.2 | 0.9 | 6.6 |
| Escandinava | 2.7 | 1.8 | 2.1 | 1.8 | 1.7 |
| Francia | 6.0 | 5.3 | 4.9 | 3.8 | 3.7 |
| Gran Bretaña | 6.9 | 5.0 | 5.7 | 6.2 | 4.9 |
| Holanda | 4.1 | 2.7 | 2.8 | 2.1 | 1.9 |
| Suiza | 0.7 | 0.8 | 1.1 | 1.2 | 1.2 |
| E.U.A. | 82.1 | 61.8 | 55.5 | 55.9 | 55.2 |

Fuente: Thiel, Dieter. Die Entwicklung des Linien-Luftverkehrs... Op. Cit. p. 29

HISTORIA DEL CRECIMIENTO DE PASAJEROS/MILLAS TRANSPORTADOS POR LA INDUSTRIA DE AVIACION EN EL

| Año | MUNDO (Millones) | | | | | | | | Gran Total |
|------|---------------------|---------------------|------------------------|-----------|--------------|-------------|------------------|---------|---------------|
| | Europa 1/ | Medio Oriente 2/ | Sureste 3/ Asiático | Africa 4/ | Australia 5/ | A. Norte 6/ | Latinoamérica 7/ | México | |
| 1929 | 48.9 | - | 0.7 | - | - | 44.2 | 2.5 | - | 96.3 |
| 1935 | 200.0 | 0.6 | 9.8 | 4.8 | 6.1 | 368.5 | 34.0 | 14.5 | 623.8 |
| 1940 | 308.7 | 1.8 | 69.8 | 2.2 | 61.4 | 1 187.1 | 83.0 | 25.4 | 1 714.6 |
| 1945 | 1 001.0 | 7.2 | 18.3 | 16.3 | 221.7 | 3 939.8 | 413.0 | 191.0 | 5 617.3 |
| 1950 | 4 564.3 | 84.2 | 517.9 | 167.6 | 885.6 | 10 744.3 | 1 477.5 | 388.0 | 18 441.4 |
| 1955 | 9 602.6 | 238.5 | 1 097.5 | 563.0 | 1 237.0 | 25 494.0 | 2 924.6 | 850.0 | 41 157.2 |
| 1958 | 15 854.6 | 499.4 | 1 687.8 | 832.1 | 1 594.0 | 33 499.0 | 4 380.2 | 1 188.0 | 58 347.1 |
| 1960 | 24 363.2 | 636.0 | 2 179.0 | 1037.0 | 1 858.0 | 41 511.0 | 4 782.4 | 1 380.0 | 76 577.6 |
| 1970 | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | 460 000.0* |
| 1975 | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | 656 000.0* |
| 1978 | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | N-D | 934 000.0* |

1 / Incluye: la URSS y dos países del Este, además de Gran Bretaña, Bélgica, Francia, Alemania, Italia, Escandinava y Suiza, Países Bajos, España y Portugal y otros del Oeste.

2 / Incluye: Líbano, Israel, Egipto y otros.

3 / Incluye: India, Paquistán, Japón, Este de Asia y otros.

4 / Incluye: Regiones Sur, Central, Este, Oeste y Norte.

5 / Incluye: Australia y Nueva Zelanda.

6 / Incluye: Norteamérica y Canadá

7 / Incluye: Brasil, Argentina, Venezuela, Colombia, México, América Central y Otros.

* Servicios Regulares en Líneas Aéreas pertenecientes a OACI: en Pasajeros/Kilómetro Transportados.

Fuente: OMI. Estudio Económico del Turismo Mundial. p.81

ANEXO 20

PARTICIPACION RELATIVA DE LAS REGIONES EN EL TRAFICO AEREO (PASAJEROS-MILLA) DEL MUNDO:

1929-1960.

(%)

| Años | Europa | Medio Oriente | Sureste Asiático | Africa | Australia | América del Norte | Latinoamérica (Incluye a México). | Gran Total (%) | México. (Independiente) |
|------|--------|---------------|------------------|--------|-----------|-------------------|--------------------------------------|----------------|-------------------------|
| 1929 | 50.8 | * | .7 | * | * | 45.9 | 2.6 | 100.0 | N-D |
| 1935 | 32.2 | .1 | 1.6 | .7 | 1.0 | 59.0 | 5.4 | 100.0 | 2.3 |
| 1940 | 18.0 | .1 | 4.1 | .1 | 3.6 | 69.3 | 4.8 | 100.0 | 1.5 |
| 1945 | 17.8 | .1 | .4 | .3 | 3.9 | 70.1 | 7.4 | 100.0 | 3.4 |
| 1950 | 24.7 | .5 | 2.8 | .9 | 4.8 | 58.3 | 8.0 | 100.0 | 2.1 |
| 1955 | 23.3 | .6 | 2.7 | 1.4 | 3.0 | 61.9 | 7.1 | 100.0 | 2.1 |
| 1958 | 27.2 | .9 | 2.9 | 1.4 | 2.7 | 57.4 | 7.5 | 100.0 | 2.0 |
| 1960 | 31.8 | .8 | 2.8 | 1.3 | 2.4 | 54.2 | 6.2 | 100.0 | 1.8 |

N-D: No disponible

* : Menos de 0.05%

Fuente: Elaborado con datos del anexo 19.

B I B L I O G R A F I A

BIBLIOGRAFIA

- Aeropuertos y Servicios Auxiliares. Aeropuerto Guadalajara. Edición - Especial. A.S.A, 1981, 23 p.
- Agenor Martín. "Turismo Ahora". Cuba Internacional. 2/1981. p. 17-23
- A.J., Burkart. "Package Holidays By Air". Revue de Tourisme. XXVII. - No. 2 avril/Juin. 1971. p. 54-64
- Alberto Sessa. "Les Enterprises Touristiques et la Concurrence Internationale". Revue de Tourisme. XXIV. No. 2 avril/juin, 1969, p. 46-52.
- Arthur Haulot. "Aspects Sociologiques du Tourisme". Revue de Tourisme XXV. No. 1 Janv/Marz, 1970 p. 2-5.
- BANAMEX. Estadísticas Básicas de Turismo. 1970-1980. México, Banamex 1981. . 113 p.
- Baretjé, René; Defert, Pierre. Aspects Economiques du Tourisme. París. Ed. Berger-Lavault, 1972 p. 355
- C. Kaspar. "The Interdependence of Tourism and Transport and Its Repercussions." Revue de Tourisme. XXII. No. 4 Oct/Dec, 1967 - p. 150-156.
- _____ "Le Tourisme, Objet D'etude Scientifique". Revue de Tourisme. XXXI. No. 4 Oct./dec. 1976. p. 2-5
- Carlos García Mata. "Política de Turismo en la Planeación del Desarrollo". S.P.P, Aspectos Jurídicos de la Planeación en México. México, Ed. Porrúa, 1981 . 620 p.
- Casparius, Rodolfo. El Turismo en México. Conferencia sustentada el 10 de agosto de 1959. México, Documento IMIT 189, 4/2.1.2 - 1959 . 17p.

Civil Aeronautics Board, USA. Special Regulations: Regulation SPR-85.
Aug. 1975, U.S.A

Davies, R.E.G. A History Of the World's Airlines. London. Oxford Univer-
sity Press. 1964, 591 p.

De Arrillaga, José Ignacio. El Turismo en la Economía Nacional. Madrid
Ed. Selecciones Gráficas, 1956. 213 p.

De La Torre Padilla, Oscar. El Turismo: Fenómeno Socioeconómico y Cultu-
ral. México, Textos Universitarios. 1976. 157 p.

Departamento de Turismo. Testimonio de una Política en Materia de Turis-
mo. Depto. de Turismo, 1964 321 p.

_____. Memoria, 1964-1970. Departamento de Turismo. 1970 . 137 p.

_____. Memoria de Labores 1970-1972. México. Depto. de Turismo
1972. 173 p.

_____. El Turismo como Medio de Comunicación Humana. México. Imp.
Nuevo Mundo, S.A. 1967 226 p.

Domínguez Román, Luz del Carmen. La Fragilidad del Sector Externo en -
el Desarrollo Mexicano: El Caso del Turismo, 1970-1976. -
Tesis, F.C.P. y C. UNAM. 1977. 119 p.

Dumazedier, J; Kaes, R; Maget, M; et-al. Ocio y Sociedad de Clases. Bar-
celona, Ed. Fontanella, S.A. 1971 . 223 p.

Economic and Social Council of The United Nations. The Impact of Inter-
national Tourism on the Economic Development of the Deve-
loping Countries. PRO/ECOSOC/1758 (LIV), 1975. 188 p.

Ejecutivo Federal. Nueva Ley Federal de Turismo. D.O. 15-enero-1980.

_____. Reforma de la Ley Federal de Turismo, D.O. 8-enero-1982.

FONATUR

Reporte de Financiamiento a la Hotelería en México, México 1977, 1978 y 1980. s/p.

Plan Nacional de Turismo. (versión abreviada). publicado en el Diario Oficial el 4 de febrero de 1980.

Gary González. "El Desarrollo del Turismo en Cuba". Cubaturismo. Año 4 No. 1 enero-marzo, 1980 p. 18-24

Gerard Rutazibwa. "Les Transports et le Tourisme International". Revue de Tourisme. XXIX. No. 3 Juil/sep. 1974. p. 93-99 y No. 4 oct/dec. 1974. p. 135-139

Gustav, Zedek. "Die Konzentrationsbewegung im Modernen Fremdenverkehr aus der Sicht Österreichs." Revue de Tourisme. XXIV. No. 1 Jan/marz, 1969. p. 15-19

Herrerías, Armando. Turismo: Proyección Integral. Historia y Actualidad. México, Documento IMIT. 989, 6.3.1/1958. Dos partes: 23 p. y 24 p.

Una Visión al Futuro Turístico y Otros Ensayos. México. s/d. 1969. 123 p.

H.L. Theuns. "Notes on the Economic Impact of International Tourism in Developing Countries." Revue de Tourisme. XXX, No. 3. - Juillet/sept. 1976 p. 2-10

Icazuriaga, Carmen. El Enclave Sociocultural Norteamericano y el Papel de los Empresarios Norteamericanos en México. Centro de Investigaciones Superiores del INAH (Cuadernos de la Casa Chata 35). 1980 93 p.

Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas. Desarrollo del Turismo en México. Cuatro Etapas. Borrador Mecanográfico, 1981 28 p.

Estructura Administrativa del Turismo en México. México, Abastecedora de Impresos, S.A. s/f. 44 p.

- Jafari, Jafar Role of Tourism on Socioeconomic Transformation of Developing Countries. Cornell University. 1973. 262 p.
- Jaques Bugnicourt. "Tourism with no Return." 12th. International Tourism Exchange. (ITB). Ponencia, Berlín, marzo 1978. 19 p.
- J. Kikerk. "Tourisme International et Paix Mondiale." Revue de -- Tourisme. XX No. 23, Juillet/Sept. 1966. p. 95-99
- Knebel, Hans. Sociología del Turismo. Cambios Estructurales en el Turismo Moderno. Barcelona, Ed. Hispano Europea. 1974. 201 p.
- Klaus M.F. Edelmann. "Möglichkeiten und Grenzen des Fremdenverkehrs in Entwicklungsländer." Revue de Tourisme. XXX, No. 1 Jan/marz, 1975. 5-14 p.
- Lafargue, Paul. El Derecho a la Pereza. (Colección 70). México Ed - Grijalbo, S.A., 1970. 159 p.
- Mac. Donald Escobedo, Eugenio. Una Aproximación al Conocimiento Turístico. México.F.C.P. y C. UNAM, 1970. 149 p.
- _____. Turismo:Una Recapitulación. Historiografía de los Conceptos Pronunciados por Gobernantes Mexicanos desde 1823. México. Ed. Bodoni, S.A. de C.V. 1981. 251 p.
- _____. Evolución de la Hotelería Mexicana. Documento mecanográfico IMIT. s/f. s/p.
- Mattelart, Armand. La Cultura como Empresa Multinacional. México. Ed. Era, S.A., 1974. 190 p.
- Maurice, Françoise. Analyse des Vacanciers Voyageant avec des Voyages-Aériens à Forfait Dans les Grands Etats Européens. Doc.-mecanográfico fotocopiado. IMIT, 1980. 110 p.
- Marie-Françoise Lanfant "El Turismo en el Tercer Mundo. Exotismo de la Miseria y Espejismos del Desarrollo." "Le Monde Diploma

tique. agosto, 1980 (Edición en Español).

Moreno Toscano, Octavio. Turismo: Una Interpretación. México. Tesis. Colegio de México, 1969. 327 p.

_____. "El Turismo como Factor Político en las Relaciones Internacionales." Foro Internacional. Vol. XII. No. I Jul/sep. 1971. p. 66-94.

_____. "Turismo y Política Exterior". Servicio. año X.No. 54 - ene/feb., 1976. p.

_____. "Turismo y Estudio de las Relaciones Internacionales". Servicio. Año XIV No. 87, Jul/Ago, 1981. y XIV No.*88 sep/oct. 1981. p. 10-11 y 8-9 respectivamente.

Nacional Financiera, S.A., "Préstamos del Banco Interamericano de Desarrollo". El Mercado de Valores. Año XLI. No. 30 julio de 1981. p. 784 y ss.

_____. La Economía Mexicana en Cifras. México. Nacional Financiera, 1981.

Organización Mundial de Turismo (OMT). Estudio Económico del Turismo -- Mundial. Edición, 1980. OMT. 1980. 139. p.

Organización de las Naciones Unidas. Las Empresas Transnacionales en el Turismo Internacional. Doc. E/C/10/68.8 de abril 1980. - - (español) 32 p.

Ortuño Martínez, Manuel. Estudio del Turismo. México. Textos Universitarios, 1966. 217 p.

O.J., Lundgren. "The Development of the Tourist Travel Systems". Revue de Tourisme. XXVIII. No. 1, jan/marz. 1973. p. 2-14

René Barètjé. "Le Mouvement de Concentration dans le Tourisme Moderne." Revue de Tourisme. XXIV. No. 4 Oct/Dec., 1969; XXV No. 1 jan/marz., 1970. p. 152-160 y 12-19

Romero, Héctor Manuel. Crónica Mexicana de Turismo. Vol I y II. México Textos Universitarios S.A. 1977 226 p.

Sardá L. Alexis. Procesos de Integración en el Mercado Europeo de Viajes: Casos Relevantes. Documento mecanográfico IMIT., - octubre de 1980. 32.p.

Stephen Papson. "Tourism World's Biggest Industry in the Twenty-First Century?". The Futurist, Vol. XIII. No. 4 august., 1979. p. 249-253.

Studienkreis für Tourismus. Ferntourismus. Ein Mittel der Entwicklungshilfe und Völkerverständigung?. Tagung. 7-8 mai. 1973 in Bensheim BRD. Starnberg SKFT. 1974. 184.p.

Salaha Eldin Abdel Wahab. "Tourism and Air Transport". Revue de Tourisme. XXVIII. No. 4 oct/sep 1973 p. 146-151; y XXIX. No. 1 jan/marz. 1974. p. 9-11

Secretaría de Programación y Presupuesto. Plan Global de Desarrollo 1980-1982. México S.P.P., 1980.

Secretaría de Turismo. Memoria 1970-1976. Secretaría de Turismo, 1976. 158 p.

_____. Informe de Labores 1976-1978. México, Secretaría de Turismo 1978. 193 p.

_____. Documento que Fundamenta la Exposición de la C. Secretaria de Turismo Dra. Rosa Luz Alegría ante la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. México. nov, 1981. 100 p.

_____. Iniciativa de Ley que Crea el Banco Nacional de Turismo, S.A. ; Decreto que Dispone el Otorgamiento de Estímulos Fiscales de la Actividad Turística. Reglas de Aplicación y Declaratoria por la que se Establece la Circunscripción de las Regiones de Desarrollo Turístico. México s/f. s/p.

- Thiel, Dieter. Die Entwicklung des Linien Luftverkehrs in Europa nach dem Zweiten Weltkrieg. Berlin, Freie Universität Berlin. 1975. 249 p.
- Titgemeyer, Udo. (Verantwortlich für den Inhalt). "Die Kleinegewordene Welt. Neue Entwicklungen im Ferntourismus." Loccumer Protokolle. 14/75. Loccum. (tagung von, 1 bis 12 nov.-1975). 117 p.
- Touristik Union International (TUI). Fakten und Zahlen. s/f. (folleto editado en aniversario. 1977).
- Ulf, Zahn. "The Influence of Tourism on Life in the Agrarian Societies of Southern Europe". 12th. International Tourism-Exchange. (ITB). Berlin, März. 1978. 21 p.
- Walter Hunziker. "Tendances Concentrationistes dans le Tourisme National et International". Revue de Tourisme. XXIV. No. 4. - - oct/dec. 1969. p. 145-152.
- World Bank. Tourism. Sector Working Paper. Washington. World Bank. - June, 1972. 33p.