

24/1/86



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ECONOMIA

EVALUACION Y PERSPECTIVAS DEL TURISMO NAUTICO EN MEXICO

TESIS PROFESIONAL

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A :

ALVARO CUAUHEMOC HOYUELA CALLEJAS

MEXICO, D. F.

1983



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

INTRODUCCION.

I. ASPECTOS GENERAL DEL TURISMO EN MEXICO	1
1. Antecedentes.....	1
2. Situación Actual	24
3. Marco Conceptual del Turismo Náutico	66
II. EVALUACION.	75
1. Definición y Conceptos.....	75
2. Características Generales del Turismo Náutico ..	87
2.1 Actividades Acuático Recreativas	87
2.2 Embarcaciones Remolcables	92
2.3 Embarcaciones no Remolcables	97
2.4 Velerismo y Pesca Deportiva	100
2.5 Infraestructura	101
2.6 Transbordadores	114
2.7 Aliscafos	115.
2.8 Cruceros	118
2.9 Rutas Turísticas	121
3. Situación Actual del Turismo Náutico	121
3.1 Regional	121
3.2 Sectorial	128
3.3 Situación Jurídico Administrativa	132
3.4 Vigilancia del Recinto Portuario	141
3.5 Diversificación y promoción de las activi - dades Acuático-Recreativas.....	142

III.	ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TURISTICO.	144
1.	Para Infraestructura	144
1.1	Marinas y Puertos Turísticos.....	145
1.2	Muelles y Terminales de Pasajeros	149
1.3	Acuafición	152
2.	Desarrollo Regional o Zonal	153
2.1	Desarrollo Costero o Marítimo.....	153
2.2	Desarrollo Insular	160
2.3	Cuerpos de Agua Continental.....	167
3.	Participación Gubernamental	168
3.1	Desarrollo de la Oferta Turística Náutica.....	168
3.2	Organización y Orientación de la demanda	171
3.3	Operación de los Servicios Náuticos ...	174
IV.	REQUERIMIENTOS DE APOYO Y ESTIMULOS.	180
1.	Económicos.....	180
1.1	Gasto Público.....	180
1.2	Estímulos Fiscales.....	181
1.3	Política Crediticia	182
1.4	Deuda Pública	182
1.5	Reforma Administrativa	184
2.	Formación y Capacitación de Recursos Humanos.	186
2.1	Desarrollo de Recursos Humanos	189

2.2	Objetivos a Corto Plazo	190
2.3	Cursos de Especialización	193
2.4	Capacitación y Actualización de los - - - Trabajadores.....	194
2.5	Recursos Humanos para el Turismo Náutico.	195
3.	Apoyo Institucional a la Capacitación de Re - cursos Humanos.....	195

	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	198
--	---------------------------------	-----

INTRODUCCION.

A lo largo del último siglo se ha observado una aceleración desmesurada en todos los procesos productivos y educativos, lo que a su vez ha impedido en gran medida la humanización de los procesos mismos; por ende, el desarrollo tecnológico no ha podido satisfacer a las demandas generalizadas de la sociedad en el ámbito de la recreación y el descanso.

Esto ha provocado el establecimiento de centros turísticos como desarrollos anárquicos de centros reconocidos como "ghettos del ocio" que se aíslan por completo de la problemática social y urbana de sus alrededores. El tercer mundo no está conformado por regiones geográficas o países determinados, se da en todas y cada una de las concentraciones de población de todo el mundo, especialmente en la periferia de los centros turísticos y urbanos.

La parte activa del turismo pretende satisfacer la necesidad de descanso, como del enriquecimiento físico y espiritual del individuo, su ejercicio no deberá ser privativo de una minoría sino extensivo a todo ser humano; los beneficios económicos derivados del turismo que practican las personas de altos ingresos y amplia capacidad adquisitiva debe coadyuvar a proporcionar descanso a toda la población que logra ingresos económicos considerados como medianos y bajos.

Respecto a la oferta o infraestructura, se observa una gran disparidad por el hecho de que existe gran cantidad de cuartos, apartamentos y segundas residencias perfectamente equipadas, y se encuentran desocupadas hasta diez meses del año; esto, contrasta notablemente con la demand generalizada de vivienda y muy especialmente contra la que se da en el propio sitio turístico.

Sería injusto negar los beneficios directos y el efecto multiplicador

cador financiero del turismo; solamente se pretende resaltar que el total de requerimientos no se encuentran satisfactoriamente resueltos en ningún conglomerado humano; de donde, se hace necesario relacionar el sitio turístico con las condiciones que impone una numerosa población flotante estacionaria y variable, además de la inestabilidad en la demanda y oferta de alimentos, servicios y bienes de uso.

Por consiguiente se observa que el "Turismo Náutico" está considerado como una actividad a desarrollar por los integrantes de los estratos sociales de elevados ingresos; a lo largo del documento se pretende mostrar -- que si se logra el apoyo del Estado y una promoción vasiva, puede popularizarse esta actividad.

Otro objetivo es el demostrar que el desarrollo de la actividad náutica provocaría la afluencia e internación de divisas, reduciría el desempleo, y coadyuvaría a incrementar el desarrollo nacional equilibrado de la industria, el comercio y los servicios; siempre y cuando se considere como parte estratégica de la economía del país.

Por último cabe hacer mención a que en el documento se trata solamente el "Turismo Náutico", y restaría por establecer la interrelación o lo que incidiría en las otras actividades económicas el desarrollo de esta rama o variedad del turismo. Asimismo, habrá de destacar que el desarrollo de -- una industria o actividad económica no puede darse, si no se encuentra realmente integrada en toda la planta económica de un país, de no ser así se desequilibra la economía y la balanza se carga hacia un lado.

I. ASPECTOS GENERALES DEL TURISMO EN MEXICO

1. Antecedentes

No es posible precisar la fecha del ingreso del país al movimiento turístico contemporáneo, si bien desde 1926 se alude al turismo en la legislación mexicana; lo cierto es que las condiciones mundiales y particulares internas, entonces imperantes, no permitían un flujo cuantitativamente considerable de visitantes.

Los inicios del turismo propiamente dicho se detectan a partir de los años treinta, cuando un conjunto de circunstancias favorecen la afluencia turística, principalmente estadounidense debido a los atractivos naturales del país.

Por esos años el turismo presentaba algunos problemas: la falta de comprensión hacia los fenómenos sociocultural y económico que se manifestaba en forma destacada, lo que propiciaba una serie de fallas administrativas que frenaban el tráfico, el traslado y la internación de los turistas.

La carencia de instalaciones adecuadas para prestar un servicio eficiente; el hospedaje se hacía en edificios mal adaptados o en modestas casas de huéspedes. Igualmente era patente la necesidad de garantizar seguridad al viajero.

La acción administrativa, entonces, empieza a ser sensible en lo que se refiere a la coordinación de los requerimientos en materia de migración, aduanas y salubridad.

Esta problemática propició un clima estimulante que condujo a una primera conciliación de los esfuerzos públicos y privados que, desde 1922, se orientaron a la creación de la histórica comisión pro-turismo, que al año siguiente se transformó en la comisión mixta pro-turismo, con facultades para promover y ejecutar tareas de fomento al desarrollo turístico.

Para 1930 el tráfico turístico era raquítico; sin embargo las acciones públicas pretenden agilizar al sector mediante la creación de comisiones locales y la definición de algunas atribuciones específicamente turísticas que se confían a cónsules y agentes comerciales mexicanos. Simultáneamente se adopta una serie de medidas que caracterizan la política turística de la época. Entre ellas, surge la Comisión Nacional de Turismo, con personalidad jurídica propia, así como una concesión destinada a captar recursos económicos por concepto de anuncios comerciales en las carreteras. También se establece la celebración de la convención anual de turismo. Los resultados fueron inmediatos, principalmente en el logro de un primer reconocimiento de la importancia del turismo para el país. Estos fueron los primeros pasos en la coordinación de los sectores interesados en turismo.

La Comisión Nacional de Turismo operó bajo una Ley Orgánica, e integró su patrimonio con un inmueble de propiedad federal y con un subsidio anual de 200 mil pesos, además de algunas aportaciones procedentes de los prestadores de servicios turísticos, legados y donaciones, productos de anuncios y aprovechamiento de bienes.

En el aspecto organizativo, la Comisión Mixta pro-turismo operó con nueve subcomisiones:

1. *Administración*
2. *Propaganda y prensa*
3. *Vigilancia y seguridad*
4. *Comunicaciones y transportes*
5. *Mejoramiento de ciudades y centros de turismo*
6. *Turismo local y coordinación de actividades nacionales pro-turismo*
7. *Trámite*
8. *Estadística*
9. *Investigación e integración*

Aunque el 20 de febrero de 1928 se había celebrado en La Habana, -Cuba, la convención sobre "Condiciones de los Extranjeros en Tránsito por el Territorio de Otros Países" que contó con la participación de México, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, Nicaragua, -Paraguay, Perú, Panamá, Uruguay y Venezuela. Sin embargo fue hasta 1931 cuando se publicó el decreto que promulgo dicha convención. Los intentos de todos estos países por consolidar las garantías de los viajeros, se reflejarían en acuerdos de naturaleza panamericana, fijándose las bases para desarrollar el turismo. Para entonces, la actividad oficial en favor del turismo en México se había confiado a la Secretaría de Gobernación.

En 1933, por acuerdo presidencial, se creó la Comisión de Turismo, el Comité Oficial y el Patronato de Turismo, quedando ubicado el órgano oficial de turismo dentro de la entonces Secretaría de Economía, retornando al año siguiente a la Secretaría de Gobernación.

Durante el gobierno del Gral. Lázaro Cárdenas se expidió un decreto para crear la Comisión Nacional de Turismo, que quedaba integrada por tres consejos: consultivo, patrocinador y ejecutivo. El Presidente, el secretario y el asesor de este último eran nombrados por el Secretario de Gobernación.

El consejo patrocinador estaba compuesto por los titulares de las Secretarías de Gobernación, Relaciones Exteriores, Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Obras Públicas y el Departamento de Salubridad. El Consejo Consultivo estaba formado por representantes de los sectores privados, tales como los banqueros, hoteleros, empresarios y otros.

El aumento paulatino del turismo hizo que en 1936 se dictasen disposiciones para vigilar los servicios a prestar, así como para regular la tarea promotora del turismo.

En 1937, el reglamento de la Ley General de Población en su parte relativa al turismo fijó previsiones de connotado valor para su desarrollo. - Las principales son:

- a).- Normas para regular el ejercicio de guías de turistas.
- b).- División del país en 15 zonas para fines de propaganda turística.
- c).- Autorización para constituir comités pro-turismo.
- d).- Autorización para nombrar agentes honorarios de turismo.
- e).- Disposiciones para el control de hoteles, casas de huéspedes, restaurantes, etc.
- f).- Disposiciones para vigilar servicios de transportes.
- g).- La orden de proporcionar servicios de atención e información a viajeros, tanto en carretera como en centros de población.
- h).- Normas para regular la actividad de las agencias de viajes.

- i).- Autorización al jefe del departamento de turismo para sancionar con multas las transgresiones de las agencias de viajes.

Durante el sexenio cardenista (1936-1940), se fundó el Club de Viajes PEMEX, que por muchos años realizó excelente labor de divulgación por medio de folletos y de un boletín dirigido, en especial, al turista automovilístico. Este boletín era gratuito y se distribuía principalmente en las gasolineras. En esa misma época, se crearon las oficinas de turismo del Gobierno de México en Nueva York, Los Angeles, San Antonio y Tucson, EE. UU., y se publicó el reglamento para la expedición de tarjetas locales de visitantes en las ciudades fronterizas. En esa misma época, la Asociación Mexicana de Turismo, así como la Asociación Mexicana de Hoteles, Asociación Mexicana de Automovilística, La Asociación Nacional de Automovilistas y la Asociación Mexicana de Agencias de Viajes, ampliaban el marco organizativo privado del turismo.

Para entonces, en el área pública, la naturaleza del turismo empieza a ser objeto de cooperación intersecretarial. Esta tendencia se confirma con la participación de las Secretarías ya mencionadas, uniéndose a ellas de Agricultura y Fomento, Educación Pública, Defensa Nacional y otras dependencias como el Departamento del Distrito Federal, el Banco de México, los Ferrocarriles Nacionales y la distribuidora de Petróleos Mexicanos, organismos con representación en el Consejo Nacional de Turismo, creado por acuerdo presidencial del 9 de diciembre de 1939. En 1940, debido a la preocupación del Gobierno de México hacia el turismo, el Banco de México realizó un estudio titulado "El Turismo Norteamericano en México 1934-1940", que hasta la fecha sigue siendo modelo metodológico; para elaborar los diversos

estudios del sector turístico; asimismo, la metodología ha sido usada por otros sectores de la economía nacional; este documento fue presentado como aportación de México al II Congreso Interamericano de Turismo.

El estudio se inicia con un preámbulo que antes no se había computado en México; una balanza de pagos internacionales, y ya se hablaba del turismo como una "nueva fuente de alimentación de divisas". Se destaca la gran dificultad de estimar los gastos de extranjeros sin agruparlos dentro de la clasificación de "turistas" propiamente dicho y como "visitantes fronterizos", y se aclara el concepto del turismo como factor económico internacional, analizándose el poder adquisitivo del dinero y el control de los cambios y de los gastos. Se dedica un capítulo especial al patrimonio turístico.

La segunda guerra mundial influyó para que se registrara una declinación turística en todo el mundo, con variadas repercusiones para cada uno de los países. En unas regiones se advierte un notable descenso, en tanto que en otras se experimenta un aumento producto de planes de recuperación económica, de la curiosidad humana o del simple deseo de evadirse temporalmente de las calamidades sufridas durante el conflicto armado.

En México se abre un paréntesis y el turismo incide con renovado vigor. Desde entonces los coeficientes de aumento se fortalecen cada vez más, sin que esto quiera decir que México se substraiga a la problemática mundial, que influye en una actividad tan sensible como lo es el turismo. En 1949 el Diario Oficial publicó la primera Ley Federal de Turismo. Para esta época, el turismo en México presentaba el siguiente cuadro:

- a).- Se establecen oficinas en el extranjero.
- b).- Se crea el registro de establecimientos de servicios turísticos.
- c).- Se funda la supervisión y vigilancia de servicios.
- d).- Se aprueban tarifas de establecimientos de servicio turístico.
- e).- Se estimula la formación de organismos privados de fomento al turismo.
- f).- Se dictan medidas para la conservación, reconstrucción y preservación de los bienes turísticos.
- g).- Se celebran convenios con autoridades locales.
- h).- Se auspician facilidades para la construcción y funcionamiento de instalaciones de servicios turísticos.
- i).- Se facilita el intercambio turístico internacional.
- j).- Se aplican sanciones por infracciones.
- k).- Se establece el servicio nacional de guías.
- l).- Se dirige la propaganda y la publicidad turística.
- m).- Se logra la cooperación y coordinación entre todas las autoridades federales y locales.

La propia Ley Federal de Turismo de 1949 establece la creación del Consejo Nacional de Turismo como Órgano de consulta de la Secretaría de Gobernación. Son atribuciones de este consejo:

- a).- Estudiar el turismo en todos sus aspectos.
- b).- Sugerir la promoción de Leyes y la expedición de reglamentos y disposiciones que procedan para incrementar la afluencia turística.
- c).- Elaborar programas de trabajo.
- d).- Formular estudios sobre la situación de los servicios turísticos.
- e).- Proponer medidas para el mejoramiento de las instituciones y establecimientos relacionados con el turismo.

En 1950, el país recibió aproximadamente 40,000 turistas procedentes del exterior. La oferta de hospedaje alcanzaba una cifra aproximada de 2,000 establecimientos y el total de habitaciones era de 60,000.

La primera carrera automovilística denominada Panamericana, fue el símbolo de las travesías automovilísticas cada vez más frecuentes de la Unión Americana hacia nuestro país.

La estabilidad política y social del país propició cada vez más las inversiones turísticas. El desarrollo de instalaciones se hace evidente, y la obra pública dio lugar al diseño de los primeros complejos turísticos de tipo internacional.

En 1953 se establece la primera escuela de Hotelería que auspició la Asociación Mexicana de Hoteles y que ya estaba proyectada desde 1947 por el entonces presidente Miguel Alemán. En 1962 se formó un patronato a cuyo cargo quedó la escuela con su nombre original: Escuela Mexicana de Turismo.

En 1954, teniendo como sede las instalaciones de las Naciones Unidas, se llevó a cabo la conferencia sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Automotores, para uso del turista. México, en su afán de colaborar en el desarrollo del turismo internacional, firmó las convenciones y el protocolo. En el mismo año se creó el Fondo de Garantía y Fomento del Turismo (FONATUR) como fideicomiso de Nacional Financiera. El inicio de las operaciones de esta institución se hizo con una aportación de 50 millones de pesos del Gobierno Federal. Entre sus atribuciones quedaron señaladas el estudio y planeación, el estímulo al turismo, el fomento de servicios, la garantía de créditos y la emisión de valores. La elasticidad de sus reglas de operación hizo posible la creación de centros turísticos, así como

la revitalización de aquellos que así lo requerían para adecuarlos a la demanda, principalmente la internacional. A este respecto habrá que decir que México ha fomentado el turismo internacional, pero cuidando siempre de que éste no sea utilizado como instrumento que lesione la soberanía o los intereses del país. Muestra de ello es que, en 1956, el Senado de la República aprobó la reserva que el Gobierno Mexicano había hecho en las reuniones de trabajo de la conferencia de las Naciones Unidas sobre formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos automotores a particulares y para el turismo, en el sentido de reservarse sus derechos sobre el artículo que autorizaba la importación temporal de piezas sueltas para reparación de automóviles, por -- ser contrario al procedimiento de la legislación del País. El Senado de la República, por decreto del 26 de diciembre de 1956, aprobó el protocolo adicional a la convención sobre facilidades aduaneras para el turismo.

Hasta 1957 entró en vigor el protocolo adicional a la convención sobre facilidades aduaneras para el turismo, relativo a la importación de documentos y material de propaganda turística.

A finales de 1958, la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado creó el Departamento Autónomo de Turismo como órgano directamente dependiente del poder ejecutivo.

En 1959 se estableció la primera escuela de Turismo del país a nivel universitario: se fundó en el seno de la Universidad Autónoma del Estado de México. La escuela, en sus inicios, pretendía preparar gulas diplomados en turismo. Posteriormente, la enseñanza se orientó hacia la formación de agentes técnicos de turismo, dando lugar al establecimiento de las licenciaturas en turismo.

En 1959, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público acordó conceder franquicias a los pasajeros que se internaran al territorio mexicano por los aeropuertos abiertos al tráfico internacional.

Como fundamento en el código aduanero y con la intención de evitar molestias innecesarias en el despacho de equipajes, se dispuso un régimen de facilitación, determinando para ello los objetos personales para viajeros del sexo femenino o masculino, así como ciertos objetos de regalo.

Para 1960, el volumen de turistas extranjeros fue de 536,644, entanto que el número de visitantes fronterizos llegó a 4,000,000. Fue entonces cuando se publicó el decreto que señala los lugares o puntos de interés turístico en la República Mexicana. Los recursos del fondo de garantía y fomento para el turismo ascendieron a más de 140 millones de pesos.

En 1961, el presidente Adolfo López Mateos expidió la Ley Federal de Turismo que señaló los siguientes objetivos a ese Departamento Autónomo de Turismo como respuesta a los grandes problemas del ramo:

- A) Aplicar la Ley Federal de Turismo expedida ese año (1961).
- B) Fomentar el turismo.
- C) Establecer oficinas de turismo dentro y fuera del país.
- D) Supervisar, autorizar y reglamentar los servicios turísticos.
- E) Prestar servicios de información y auxilio a turistas en tránsito.
- F) Proteger y conservar los recursos turísticos nacionales.
- G) Promover y dirigir la propaganda oficial.

- H) Promover la creación de escuelas especializadas de turismo y vigilancia de las ya existentes.
- I) Organizar cámaras y convenciones de cámaras de turismo.
- J) Formar y mantener actualizado el Catálogo Turístico Nacional.
- K) Organizar el transporte turístico nacional, en coordinación con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El Consejo Nacional de Turismo, creado en 1949 como órgano y asesoramiento de las autoridades turísticas federales, realiza estudios y promociones turísticas mediante el análisis, estimación y clasificación de los hechos, factores y circunstancias económicas y culturales que operan sobre el turismo internacional.

La Ley de Impuestos de Migración expedida en el mismo año de 1961, estableció los impuestos y derechos de migración que deberían ser pagados por los extranjeros no inmigrantes, inmigrantes o inmigrados, siendo el más bajo el impuesto para turistas.

En 1962 se dió uno de los grandes pasos en la política turística del país con el primer Plan Nacional de Desarrollo Turístico, cuyas directrices muestran la magnitud de sus alcances:

- a).- Consideración del turismo como uno de los medios más adecuados para fortalecer la unidad nacional y estrechar los vínculos de amistad de México con otros países.
- b).- Consideración del turismo, económicamente hablando, como el factor más dinámico de la balanza de pagos.
- c).- Consideración del turismo como factor necesario para el desarrollo socioeconómico del país, particularmente en el campo de la industrialización.

- d).- Creación y fortalecimiento de la conciencia turística.
- e).- Impulso orgánico a los elementos considerados como básicos de la actividad turística:
 - i. Los recursos turísticos
 - ii. Los medios de comunicación y transporte
 - iii. Los servicios turísticos
 - iv. La divulgación
- f).- Medidas de protección, conservación y mejoramiento de los atractivos turísticos.
- g).- Diversificación en el desarrollo de los centros de turismo:
 - i. Creación de nuevos centros
 - ii. Mejoramiento de los centros de gran desarrollo
- h).- Intenso programa de infraestructura.
- i).- Creación de las ocho "zonas meta", áreas consideradas de desenvolvimiento turístico integral:
 - Campeche, Tabasco, Chiapas, Quintana Roo y Yucatán
 - Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, Veracruz e Hidalgo
 - Coahuila, Nuevo León y Tamaulipas
 - Baja California, Baja California Sur, Chihuahua y Sonora
 - Aguascalientes, Durango, Sinaloa y Zacatecas
 - Colima, Jalisco, Michoacán y Nayarit
 - Guanajuato, México, Querétaro y San Luis Potosí
 - Distrito Federal, Morelos y Guerrero
- j).- Coordinación, en materia de turismo, entre los gobiernos federal, estatales y municipales.
- k).- Crear condiciones favorables para que las inversiones privadas en los centros turísticos obtengan una rentabilidad acorde al tipo y monto de la misma.
- l).- Inversión pública en la industria hotelera y servicios conexos, solo en casos en que la iniciativa privada se encuentre renuente o carente de interés.
- m).- Estudios de posibilidad de crédito del exterior para el financiamiento de programas de turismo.
- n).- Estímulo a grupos privados para fomentar la actividad de los empresarios turísticos mexicanos.
- o).- Capacitación de personal.

- p).- Integración de las redes de comunicación y transporte.
- q).- Mejoramiento de los servicios públicos.
- r).- Desarrollo de servicios relacionados con la información, protección y auxilio a los turistas.
- s).- Política para completar, encauzar y coordinar las actividades publicitarias y promocionales de la iniciativa privada.
- t).- Creación de una imagen positiva de México en el extranjero.
- u).- Impulso al desarrollo de las artesanías y al arte popular.
- v).- Aumentar el gasto turístico, la duración de la estancia y mejorar la distribución de los turistas.
- w).- Atracción del mayor número de visitantes extranjeros.
- x).- Procuración de una mayor internación del turismo-fronterizo.
- y).- Inversión de mayores fondos presupuestales y otros recursos al desarrollo turístico.
- z).- Intensificar la actividad sistemática y coordinada de todas las dependencias del ejecutivo federal, organismos descentralizados y empresas de participación estatal.

El Departamento de Turismo auspició la fundación de una asociación civil que se dedicase a la promoción y celebración de reuniones en México de grupos organizados nacionales e internacionales: El Consejo de Convenciones y Visitantes de la ciudad de México. Los principales logros se manifestaron en la integración de una política crediticia aplicable al desarrollo de las comunicaciones y los transportes; al engrosamiento de las obras públicas y planes reguladores; a una mayor atención a los aspectos de información, protección y auxilio, mejoramientos de las técnicas de divulgación, firma de convenios con los gobiernos estatales para el fomento y desarrollo del turismo,

y una amplia coordinación con todas las dependencias federales, organismos - descentralizados y empresas de participación estatal.

Como principales realizaciones destacan las siguientes:

- a).- La integración del catálogo turístico nacional.
- b).- La implantación de medidas tendientes a evitar el comercio ilícito de bienes culturales.
- c).- La adopción de medidas para evitar el deterioro de bienes artísticos, históricos y culturales, - así como la aplicación de técnicas y procedimientos de restauración.
- d).- La exploración y reconstrucción de zonas arqueológicas.
- e).- La realización de obras de conservación de bienes turísticos.
- f).- La reconstrucción y conservación de monumentos coloniales.
- g).- Obras de mantenimiento en edificios de interés turístico.

El Plan Nacional de Desarrollo Turístico elaborado en 1962 fue declarado "Plan Modelo" en la XVII Asamblea General de la Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo (UIOOT), celebrada en Bangkok, Thailandia, en noviembre de 1962.

Simultáneamente, otras acciones del sector público coadyuvaron a este acelerado desarrollo. Mas de 2,500 kilómetros de longitud fronteriza fueron objeto de un especial tratamiento tendiente a dignificar la frontera norte a través del programa nacional fronterizo.

Se construyeron edificios, destinados a albergar los servicios de turismo, aduana, migración y salubridad; se abrieron salas de convenciones - para la celebración de asambleas y reuniones, se construyeron mercados desti

nados a la exhibición y venta de artesanías, lienzos charros y la remodelación urbana de poblaciones típicas.

Debido a una resolución de Consejo Interamericano Económico y Social de la Organización de Estados Americanos, se celebró el VIII Congreso Interamericano de Turismo en Guadalajara, Jal., en septiembre de 1962. Así México quedó incorporado a las comisiones permanentes de investigaciones y organización sobre eliminación de obstáculos al turismo, equipamiento turístico y de fomento de turismo, México llegó a presidir la comisión regional de las Américas.

Estos acontecimientos señalaron para el país una nueva época en la que México participó abiertamente en el campo internacional de turismo, primero a nivel continental dentro del ámbito interamericano y, después, dentro de la organización mundial a través de la UIOOT, transformada poco después en la organización mundial de turismo (OMT).

En Roma a mediados de 1963, se celebró la Conferencia de las Naciones Unidas sobre viajes internacionales y turismo, a la que asistieron 600 Delegados de 81 países. Desde antes de esa histórica reunión, México había externado en diversos ámbitos internacionales su tesis sobre "El derecho del hombre a viajar libremente".

La trayectoria de México en materia turística sigue su ritmo ascendente y se le confirma como sede en 1965 de la Asamblea General de la UIOOT. Subsecuentemente participa en ferias mundiales, convenciones internacionales y otros eventos semejantes, se impulsan las campañas promocionales hacia diferentes puntos del extranjero.

En México en 1963, se lleva a cabo el 33° Congreso Mundial de la Sociedad Americana de Agentes de Viajes (ASTA) al que asisten mas de 2,000 congresistas quienes a su vez se volvieron promotores de ventas turísticas hacia México. El mismo año se decreta la Fundación de Caminos y Puentes Federales de Ingresos, institución que mediante autopistas y transbordadores se vuelve factor de impulso para el turismo.

Durante el sexenio 1958-1964 se incrementaron las investigaciones tendientes a un mejor conocimiento, divulgación y presentación del patrimonio cultural. Debido a esta serie de medidas, se exploraron y acondicionaron las zonas arqueológicas mas importantes, se publicaron obras alusivas, se crearon museos y se concentraron obras entonces dispersas, aportándose un amplio acervo al desarrollo turístico.

En 1965 se expidió el Reglamento Interior del Departamento de Turismo, determinándose su competencia en los términos del Artículo 18 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, de la Ley Federal de Turismo, reglamentos y demás disposiciones aplicables; competencia que cubre los siguientes aspectos:

1.- Transportes:

- a).- Declarar el cuadro de necesidades
- b).- Fijación de requisitos
- c).- Intervenir en los pliegos de condiciones
- d).- Formulación de cuadros de rutas
- e).- Intervenir en el otorgamiento de concesiones para transporte turístico especializado.

2.- Fomento:

- a).- Formular los programas federales
- b).- Establecer oficinas de turismo en el país y en el extranjero
- c).- Coordinar las medidas de protección al turismo
- d).- Gestionar la celebración de Convenios y Acuer-

dos con Gobiernos y Empresas Extranjeras que faciliten el intercambio turístico

3.- Información:

- a).- Proveer, controlar y supervisar los medios para la creación y funcionamiento de los servicios de información y auxilio a los turistas

4.- Servicios:

- a).- Supervisar los servicios turísticos
- b).- Autorizar el funcionamiento y los servicios de las agencias de viajes y guías de turistas
- c).- Crear y autorizar escuelas y centros de capacitación y adiestramiento
- d).- Aprobar tarifas
- e).- Controlar la aplicación de precios

5.- Promoción:

- a).- Promover, dirigir y realizar la propaganda oficial de turismo

6.- Organización:

- a).- Para el desempeño de sus funciones, se establecieron las Oficinas Superiores, Direcciones Generales, Oficinas de las Direcciones Generales, Comisiones, Asesores Técnicos, Organismos inmediatamente dependientes de la Jefatura, y Oficinas Foráneas

En 1966 se reformaron varios artículos del Reglamento para la Explotación de Caminos, de la Ley de Vías Generales de las reformas decretadas - buscaban cuidar la observancia de principios de reciprocidad internacional, - lo cual permitió elevar la internación de visitantes para consolidar el turismo carretero. Asimismo se acordó fijar los alcances de las fianzas otorgadas por las agencias de turismo y la manera de afectación en caso de incumplimiento de las agencias de viajes sobre las obligaciones adquiridas, el importe de

la fianza otorgada se aplicarla preferentemente al reembolso a los turistas como indemnización por los daños ocasionados.

Al declararse 1967 "Año Internacional del Turismo", el Gobierno - de México decretó la emisión especial de un millón de estampillas para el servicio postal aéreo con el objeto de fomentar la paz mundial, estimándose que las estampillas conmemorativas de este año internacional serlan un medio adecuado para difundir ampliamente esa declaración.

En 1967 se expidió el Reglamento de Gulas de Turismo, gulas, choferes y similares, estableciéndose la clasificación de gula de turista local, general, especializado y chofer. Igualmente se reglamentó el ejercicio de la profesión y se promovió la formación de centros de capacitación para gulas.

En 1968, el ejecutivo federal, considerando necesario mejorar el autotransporte turístico, determinó modificar el cuadro de rutas de servicio público federal de autotransportes, adicionando rutas-circuito de interés turístico, convocando a los interesados a cubrirlas.

El Comité Olímpico Internacional aceptó la solicitud de la ciudad de México como sede de la XIX Olimpiada, habiendo sido esta una de las mejores organizadas y que sirvió para que en 1968, México fuera, por unos días, - escaparate del mundo.

Turísticamente, los juegos olímpicos de 1968 representaron no solo la atracción de miles de gentes, actores y espectadores de la justa deportiva, sino la oportunidad de mostrar la cordialidad y sentido hospitalario, la infraestructura manifiesta en carreteras, autopistas, ferrocarriles, viaductos, aeropuertos y vltas portuarias; las instalaciones deportivas modelo por su concepción y solución arquitectónica; las instalaciones y campos de servi-

cios en materia de hospedaje, alimentación y auxilio turístico, así como sus-
innumerables sitios de recreación al aire libre y bajo techo. Posteriormente,
este evento fue capitalizado como un magnífico factor promocional y residual.

En diciembre de 1968, el Congreso de la Unión decretó la Ley Gene-
ral de Bienes Nacionales. En ella se estableció la composición del patrimo-
nio nacional, dentro del cual se encuadraron muchos de los bienes turísticos.

En 1969 se consideraron las actividades de las agencias de viajes
como servicios turísticos necesarios para el fomento del turismo, estimándose
este, de interés público.

En 1970, el Ejecutivo Federal, en representación del Gobierno de-
México, firmó y depositó ante el Gobierno de la Confederación Helvética la de-
claración formal aprobando los estatutos de la Organización Mundial de Turis-
mo, adoptados por la Asamblea General extraordinaria de la U I O O T celebra-
da en México en septiembre del mismo año, y aceptando las obligaciones de miem-
bros de la U I O O T, hoy O M T.

Durante 1971 se expidió el acuerdo que autoriza a la Secretaría -
de Relaciones Exteriores para conceder a las Instituciones Nacionales de Cré-
dito, los permisos para adquirir, como fiduciarias, el dominio de bienes inmue-
bles destinados a la realización de actividades industriales o turísticas, en
fronteras y costas. Además se le pidió a los prestadores de servicios que lle-
naran y enviaran unas formas sobre el movimiento de turistas.

Entre 1971 y 1973 se crean los primeros polos de desarrollo finan-
ciados y administrados por FONATUR:

- 1.- Ixtapa-Zihuatanejo. Con 1,836 hectáreas, hotel de
primera categoría y aeropuerto internacional, en el
Estado de Guerrero.

- 2.- Cancún. Con 12,000 hectáreas del Caribe Mexicano, en el Estado de Quintana Roo.
- 3.- Baja California. Se crea una Comisión Coordinadora para el Desarrollo Integral de la Península y sus objetivos son cinco puntos prioritarios:
 - a) Corredor Tijuana-Ensenada
 - b) San Felipe
 - c) Corredor Mulegé-Puerto Escondido
 - d) La Paz
 - e) Corredor de los Cabos

Las áreas ejidales en los litorales mexicanos y la necesidad de -
 explotar económicamente el potencial turístico llevaron al ejecutivo a tomar-
 medidas para salvaguardar el patrimonio ejidal y nacional.

- 4.- Fideicomiso Cumbres de Llano Largo. Con una superficie de 1,076 hectáreas destinadas a empresas turísticas (1972), en el Estado de Guerrero.
- 5.- Fideicomiso Bahía de Banderas. En el Estado de Nayarit y una superficie de 4,136 hectáreas (1971).
- 6.- Fideicomiso Puerto Vallarta. Al que se le adjudican 1,026 hectáreas del Fideicomiso Bahía de Banderas, además de 1,016 hectáreas de la localidad de Puerto Vallarta (1973).
- 7.- Fideicomiso Caleta del Xel - Ha y del Caribe. Creado en 1973 con 2,063 hectáreas de seis predios diferentes.
- 8.- Fideicomiso Lago de Tequesquitengo. Comprende cuatro ejidos del Estado de Morelos en 505 hectáreas y fue creado en 1975.
- 9.- Fideicomiso Puerto Escondido. Está constituido por 196 hectáreas en el Estado de Oaxaca y se originó en 1975.

Los objetivos generales de los fideicomisos son desarrollar centros turísticos de gran calidad, aprovechar los recursos ecológicos destinados a esta actividad y entregarle al Fondo Nacional de Fomento Ejidal las utilidades que se generen como diferencia entre inversiones y gastos del producto de los lotes vendidos y urbanizados.

En 1976 se inauguró un nuevo concepto de planeación y administración en el sector público al crearse el sector turismo coordinado por la Secretaría correspondiente. La totalidad de los organismos que integran el sector turismo, han sido vinculados estrechamente con las áreas de la Secretaría, cuyas funciones y actividades identifican sus propios programas. Dentro del área de desarrollo y fomento de la oferta turística se encuentran coordinadas las acciones de la Coordinación de Promoción, Fomento y Desarrollo y las del Fondo Nacional de Fomento al Turismo; dentro del Comité Técnico de regularización y operación de la oferta turística se encuentra la Subsecretaría de Operación y como "Termómetro", coordinando sus acciones con la misma Subsecretaría, la empresa Nacional Hotelera. Insistiendo en el concepto de coordinación a nivel sectorial y no reconociendo la actividad turística para su eficiente-desarrollo de limitaciones geográficas o políticas, se logró establecer operativamente la primera Autoridad Turística Regional, representada por la Comisión para el Desarrollo Turístico del Golfo de California, Turgocal, que coordinaba Delegaciones Federales y Consejos de Fomento Turístico de seis entidades del noreste de la república; Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Chihuahua y Durango.

En cuanto a la Coordinación Intersectorial para el fomento turístico, ésta no ha sido fácil, pero los logros obtenidos en muchos aspectos son más que evidentes. Resulta indispensable su implementación, a efecto de poder dar mayor operatividad a este aspecto fundamental del sector en función de la convergencia de acciones de otros sectores, necesariamente involucrados en las del turismo. Cabe mencionar que para lograr la adecuada Coordinación Intersectorial se creó la Comisión Intersecretarial Ejecutiva de Turismo, en cuyo seno se encuentran representadas 32 Instituciones y Organismos del Ejecutivo Federal.

Con el objeto de lograr congruencia entre las acciones federales, estatales y municipales en materia turística, a partir de 1980 se instrumentaron los Consejos de Fomento Turístico de los Estados, que interpretan la política participativa de todos los sectores de la sociedad. Teniendo como objetivo el asesorar en materia de prevención, planeación, organización y promoción turística al estado y particulares, los Consejos de Fomento Turístico se encuentran integrados por representantes de los sectores: Público: Federal, Estatal y Municipal; Privado: Prestadores de Servicios, Inversionistas y Empresarios, y Social: quienes, con un sentido armónico de beneficio colectivo, estudian y proponen las estrategias a corto, mediano y largo plazo, que permiten solucionar, de manera eficaz, la problemática turística de la entidad. Dichos Consejos se constituyeron legalmente como Asociaciones Civiles, con personalidad jurídica propia, los cuales, en todos los casos se encuentran presididos por los CC. Gobernadores de cada Entidad, teniendo los Delegados Federales de Turismo la responsabilidad del Secretariado Ejecutivo de los mismos. - Como respuesta a la necesidad de Coordinar Federación con Estados, a la congruencia de las inversiones del Sector Público y a la obtención de recursos financieros requeridos para el desarrollo del Sector Turismo en las entidades federativas, las Delegaciones Federales participaron en los Comités Promotores del Desarrollo Socioeconómico de los Estados, proponiendo inversiones en proyectos productivos a través de los Convenios Unicos de Coordinación, del programa de Inversiones Públicas para el Desarrollo Rural y del Programa Normal de Inversión Pública Federal. Asimismo, se logró la convergencia de acciones favorables a la actividad turística de los otros sectores mediante la operatividad de los grupos sectoriales turísticos, surgidos de los propios Coprodes (actualmente COPLADES).

Hasta el año de 1976, la Secretaría de Turismo funcionó con solo-

tres de los órganos necesarios para implementar el Programa de Reforma Administrativa por lo que, al agudizarse los requerimientos operativos y de coordinación en los diferentes niveles, se consideró prioritario el fortalecimiento -- del esquema de regulación interna, creándose las Direcciones Generales de: Evaluación y Control y de Programación, Organización e Informática y de la Unidad de Orientación, Información y Quejas. Con la misma finalidad, se reinstauró -- la Comisión Interna de Administración y Programación, dándose más apoyo e institucionalidad a su funcionamiento, a través de su correspondiente manual de -- organización.

La necesidad de fortalecer la operación de la Secretaría dentro de un marco de planificación en el que se evitaran los riesgos de la improvisación determinó, tal como se señala posteriormente la creación de dos Subsecretarías avocadas fundamentalmente: a Coordinar la Elaboración del Plan Nacional Turístico y la Formación de una Coordinación General, encargada de supervisar las -- acciones de promoción, fomento y desarrollo y la estructuración de tres direcciones generales: la de Capacitación Turística, con la misión de regular la capacitación del ramo; la de Asuntos Internacionales, dedicada a apoyar al Titular de la dependencia en la celebración de actos oficiales a nivel internacional.

2. Situación Actual

Participación del Turismo en la actividad económica.

Dentro del sector servicios, cabe hacer mención respecto a la participación de actividades significativas las cuales ampliaron notablemente su participación en el producto nacional; las más importantes son: la banca, el comercio, y el subsector gobierno, que ha cubierto notablemente los desembolsos para los sectores de energéticos y los de producción y distribución de alimentos.

Las actividades inherentes al sector turístico muestran gran movimiento en los establecimientos para alojamiento y en los de preparación y venta de alimentos y bebidas, a lo largo de la serie histórica que aquí se analiza y que comprende de 1970 a 1981. Se observa que su participación en la estructura del Producto Interno Bruto (PIB) destacan los años 1971 y 1972, en los cuales el sector turismo aportó el 3.1% y 3.0% de su valor respectivamente. Esta participación se mantiene casi constante a lo largo de toda la serie histórica en que alcanza el 3.1%, en 1970 y 1971 como la participación más alta y la más baja se da el año de 1981 con un 2.1% (CUADRO N° 1).

El producto generado por la actividad turística ha evolucionado ~~en forma sobresaliente~~ durante el lapso 1970-1981.

Esto se confirma al observar que la tasa de crecimiento del producto turístico en el período antes mencionado es de 22.0%. superando a la del sector servicios 21.4% e inferior a la del PIB 26.4% para el mismo lapso (CUADRO No. 1)

El desenvolvimiento de la actividad turística en México indica que

C U A D R O No.1

COMPORTAMIENTO DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO (MILLONES DE PESOS)

	NACIONAL		SERVICIOS		TURISMO		PARTICIPACION (%) DEL TURISMO EN:	
	CORRIENTES	1970=100	CORRIENTES	1970=100	CORRIENTES	1970=100	EL NACIONAL	LOS SER-- VICIOS.
1970	444 271.4	444 271.4	165 162.9	165 162.9	13 700	13 700	3.1	8.3
1971	490 011.0	462 803.8	126 792.7	119 665.4	15 280 (2)	14 311	3.1	12.1
1972	564 726.5	502 085.9	146 417.3	131 571.1	17 042 (2)	17 351	3.0	11.6
1973	690 891.3	544 306.7	180 370.8	142 964.9	19 007 (2)	18 522	2.8	10.5
1974	899 706.8	577 568.0	234 964.7	150 126.3	21 199	19 026	2.4	9.0
1975	1 100 049.8	609 975.8	277 033.1	157 978.3	26 567	19 710	2.4	9.6
1976	1 370 958.3	635 831.3	338 115.1	163 071.1	35 551	20 220	2.6	10.5
1977	1 849 262.7	657 721.5	445 766.9	165 942.6	52 584	20 356	2.8	11.8
1978	2 347 453.7	711 982.3	568 999.4	179 045.2	65 063	22 177	2.8	11.4
1979	3 067 526.4	777 162.6	743 435.5	200 006.1	80 051	24 123	2.6	10.8
1980	4 276 490.4	841 854.5	999 555.8	216 174.0	112 450	25 581	2.6	11.3
1981	5 852 753.0	910 044.7	1 393 380.8	235 413.5	121 896 (2)	27 140	2.1	8.7
	26.4	6.7	21.4	3.3	22.0	6.4		

(1) : Banco de México

(2) : Interpolación de datos

* : Tasa de crecimiento promedio anual

Fuente: S.P.P., Sistema de Cuentas Nacionales de México.

este sector ha sido uno de los principales medios en la captación de divisas, posición superada únicamente por la exportación de hidrocarburos, y muy por encima de otras ramas de la economía, como la manufacturera, la agrícola y la pesquera.

El Turismo y las transacciones fronterizas juegan un papel importante en la balanza de pagos, pues entre ambos renglones financiaron durante el período 1970-1982 cerca del 42% del déficit comercial del país. Estos ingresos pasaron de 1 465.1 millones de dólares en 1970 a 5 554.9 millones en 1982, lo que significa un incremento medio anual de 11.7% para la serie histórica (CUADRO N° 2).

En lo que respecta exclusivamente a la cuenta de turismo, se tiene, para el mismo período 1970-1982, un crecimiento importante de los egresos, tendencia que se acentúa en los años 1980 y 1981 en que llegan a representar 62.5 y 89.3% de los ingresos de las divisas captadas en este renglón, respectivamente. (VER CUADRO N° 2).

La tendencia de ambos conceptos es ascendente, habiéndose alcanzado en el período 1970-1982 una tasa de crecimiento media anual en los ingresos de 10.7% y de 12.5% en el caso de los egresos. (CUADRO N° 2).

Sin embargo, el saldo neto de la cuenta de turismo ha sido superavitario; fue de 223.6 millones de dólares en 1970 y alcanzó la cifra de 618.1 millones de dólares en 1982. Ello ha permitido financiar el déficit comercial en proporciones sobresalientes durante estos ejercicios, con lo cual la cuenta de turismo mantiene su importancia en la Balanza Comercial.

En cuanto a los egresos, la salida de divisas por concepto de turismo constituye otro factor que con el esfuerzo compartido entre el Sector -

CUADRO NO. 2
COMPORTAMIENTO DE LA BALANZA DE PAGOS
(MILLONES DE DOLARES)

AÑO	CUENTA DE TRANSACCIONES FRONTERIZAS			CUENTA DE TURISMO			BALANZA DE PAGOS TURISTICA		
	INGRESOS	EGRESOS	SALDO (A)	INGRESOS	EGRESOS	SALDO (B)	INGRESOS	EGRESOS	SALDO (C)
1970	1050.1	828.2	221.9	415.0	191.4	223.6	1465.1	1019.6	445.5
1971	1176.1	867.9	308.2	461.0	201.0	260.0	1637.1	1068.9	568.2
1972	1312.7	939.0	373.7	562.6	259.7	302.9	1875.3	1198.7	676.6
1973	1526.3	1103.7	422.6	724.2	303.0	421.2	2250.5	1406.7	843.8
1974	1649.8	1252.6	397.2	842.1	391.6	450.5	2491.9	1644.2	847.7
1975	1924.7	1588.8	335.9	800.1	445.8	354.3	2724.8	2034.6	690.2
1976	2266.5	1846.9	419.6	835.6	423.1	412.5	3102.1	2270.0	832.1
1977	2075.9	1361.0	714.9	866.5	396.0	470.5	2942.4	1757.0	1185.4
1978	2363.7	1631.8	731.9	1121.0	519.0	602.0	3444.7	2150.8	1333.9
1979	2919.2	2245.7	673.5	1443.3	692.6	750.7	4362.5	2938.3	1424.2
1980	3722.1	3129.5	592.6	1670.1	1044.6	625.5	5392.2	4174.1	1218.1
1981 (p)	4770.1	4584.4	185.7	1759.5	1571.1	188.4	6529.6	6155.5	374.1
1982 (p)	4149.1	3576.6	572.5	1405.8	787.7	618.1	5554.9	4364.3	1190.6
*	12.1	13.0	8.2	10.7	12.5	8.8	11.7	12.9	8.5

* Tasa de incremento promedio anual.

(p): Cifras preliminares

Fuente: Banco de México, Subdirección de Investigación Económica.

Turismo y otros sectores de la Administración Pública Federal, será factible abatir de manera sistemática mediante una regulación o control de cambios, tasas impositivas altas para los que salen del país, abaratamiento de los servicios turísticos, mejor calidad en la prestación del servicio, etc. De esta forma, la actividad turística y los instrumentos de que dispone para proporcionar recursos al país le permitirán mantener su papel estratégico en la economía nacional.

La participación del sector turismo en la balanza de pagos como en la balanza comercial es bastante significativa, el primer caso ha contribuido a financiar el déficit en más del 70% para el año de 1977 y su contribución menor se dio en el año de 1981 con solamente un 3%. Para el segundo caso sucede algo muy similar, puesto que financia el déficit comercial en 1977 con más del 100% y la contribución menor fue del 8.3% para el año de 1981, además, en 1982 aporta para el desarrollo económico del país el 18.1%. A lo largo de la serie histórica (1970-1982) se observa un decremento constante en la participación del turismo en la balanza de pagos que puede deberse a la inestabilidad del mundo económico, a la promoción que se da en el ámbito internacional (principalmente E.U. que es el principal emisor de turistas a México). (Cuadro No. 2.1.)

Uno de los grandes problemas estructurales que enfrenta el país, es el que se refiere a los niveles de desempleo y subempleo. El turismo constituye una de las actividades del sector económico que permite con mayor fluidez la creación de empleos, con cierto grado de calificación, lográndose éste en un lapso breve para su formación y a un costo relativamente bajo.

La evolución de la actividad, en cuanto a la creación de empleos-

CUADRO No. 2.1

CONTRIBUCION DEL SECTOR TURISMO A LA BALANZA DE PAGOS Y A LA BALANZA COMERCIAL (%)

AÑO	SALDO 1/ DE LA BALANZA							
	DE PAGOS (D)	COMERCIAL (E)	A/D	B/D	C/D	D/E	B/E	C/E
1970	-1187.9	-1038.7	18.7	18.8	37.5	21.4	21.5	42.9
1971	- 928.0	- 889.0	33.2	28.0	61.2	34.7	29.2	63.9
1972	-1005.7	-1095.7	37.2	30.1	67.3	34.1	27.6	61.8
1973	1534.7	-1826.7	27.5	27.4	55.0	23.1	23.1	46.2
1974	-3226.0	-3295.5	12.3	14.0	26.3	12.1	13.7	25.7
1975	-4442.6	-3637.0	7.6	8.0	15.5	9.2	9.7	19.0
1976	-3683.2	-2644.4	11.4	11.2	22.6	15.9	15.6	31.5
1977	-1597.3	-1054.7	44.8	29.5	74.2	67.8	44.6	112.4
1978	-2693.0	-1854.4	27.2	22.4	49.5	39.5	32.5	71.9
1979	-4875.8	-3162.0	13.8	15.4	29.2	21.3	23.7	45.0
1980	-6490.7	-3178.7	9.1	9.6	18.8	18.6	19.7	38.3
1981 (p)	-12534.3	-4510.0	1.5	1.5	3.0	4.1	4.2	8.3
1982 (p)	-2684.5	6584.5	21.3	23.0	44.4	8.7	9.4	18.1

1/ ; Millones de pesos

(p): Cifras preliminares

Fuente: Banco de México, Subdirección de Investigación Económica

Cuadro No. 2

durante la década 1971-1981, ha sido de la manera siguiente:

En el periodo mencionado, se crearon 219 200 empleos permanentes, lo cual representa una tasa de crecimiento medio anual de 4.2%. Aunque el ritmo de crecimiento en el último tercio de la década disminuyó sensiblemente, - cabe destacar que este crecimiento es superior al de la población para el mismo periodo (3.3%) (CUADRO N° 3).

Los empleos directos creados por la actividad, durante el lapso - considerado, ascendieron a 53 700, cuyo crecimiento anual promedio fue de 4.6%; en cuanto a los empleos inducidos por la actividad turística, el comportamiento fue similar al anterior.

En lo que concierne a los empleos generados en los principales -- centros turísticos del país, tenemos que durante el periodo 1971-1981, las tasas de crecimiento más elevadas corresponden, por orden de importancia, a Quintana Roo, 24.5%; Baja California Sur, 13.0%; Sinaloa, 7.0%; Guerrero, 6.9%; - Jalisco 6.1%; Colima, 4.3%; Michoacán, 4.3%; y Distrito Federal 3.2%. (CUADRO N° 3.1).

La oferta de servicios turísticos ha presentado un crecimiento acelerado en los últimos años, con la característica de un desarrollo orientado principalmente a la demanda de altos ingresos en los renglones de hospedaje, alimentación y transportación.

En cuanto a hospedaje, durante el periodo 1971-1981, la capacidad instalada ha crecido a una tasa de 5.3% anual, se construyeron alrededor de - 100 000 cuartos nuevos. (CUADRO N° 4).

La infraestructura turística tradicionalmente se ha orientado ha-

POBLACION ECONOMICAMENTE ACTIVA
(MILES DE TRABAJADORES)

AÑO	NACIONAL 1/	TURISMO	%	DIRECTOS	%	INDIRECTOS	%
1971	13 895	426.0		93.4		332.6	
1972	14 470	466.4	9.5	102.4	9.6	364.0	9.4
1973	15 068	498.8	6.9	109.4	6.8	389.4	7.0
1974	15 689	452.6	-9.3	100.2	-8.4	352.4	-9.5
1975	16 334	436.9	-3.5	97.8	-2.4	339.1	-3.8
1976	17 003	527.8	20.8	117.7	20.3	410.1	20.9
1977	17 700	562.5	6.6	124.7	5.9	437.8	6.8
1978	18 422	575.0	2.2	127.9	2.6	447.1	2.1
1979	19 172	615.2	7.0	137.6	7.6	477.6	6.8
1980	19 959	626.6	1.9	141.4	2.8	485.2	1.6
1981(p)	20 779	645.2	3.0	147.1	4.0	498.1	2.7
*	4.1	4.2		4.6		4.1	
EMPLEOS CREADOS							
1981 - 1971		219.2		53.7		165.5	

(p) : Preliminar.

1/ NAFINSA, Economía Mexicana en cifras.

* Tasa de crecimiento promedio anual.

FUENTE: VI Informe de Gobierno Sector Turismo.

C A T A L O G O N O. 5.1
 NUMERO DE HABITACIONES Y EMPLEOS EN LAS PRINCIPALES ENTIDADES FEDERATIVAS

(M I L E S)

ENTIDAD FEDERATIVA	1971		1980		TASA DE CRECIMIENTO - MEDIO ANUAL.	
	HABITACIONES	EMPLEOS ^{1/}	HABITACIONES	EMPLEOS ^{1/}	HABITACIONES	EMPLEOS
DISTRITO FEDERAL	24.1	15.4	34.5	20.4	4.1	3.2
JALISCO	13.6	8.8	25.1	15.0	7.0	6.1
VERACRUZ	12.9	8.3	18.9	11.2	4.3	3.4
GUERRERO	12.7	8.2	25.3	15.0	7.6	6.9
BAJA CALIFORNIA	8.6	5.5	12.3	7.3	4.0	3.2
CHIHUAHUA	6.7	4.3	8.8	5.2	3.1	2.1
TAMAULIPAS	6.6	4.2	9.9	6.0	4.6	4.0
MICHOACAN	6.4	4.1	9.9	6.0	5.0	4.3
GUANAJUATO	5.6	3.6	8.5	5.1	4.7	3.9
SINALOA	3.9	2.5	7.7	4.6	7.8	7.0
QUINTANA ROO	0.9	0.6	7.4	4.4	26.3	24.8
BAJA CALIFORNIA SUR	0.7	0.5	2.6	1.5	15.7	13.0
COLIMA	2.3	1.5	3.6	2.2	5.1	4.3
OTROS	40.6	25.9	63.1	37.4	5.0	4.2
T O T A L	145.6	93.4	237.6	141.7		

^{1/}: Directos

Fuente: Fondo Nacional de Fomento al Turismo. FONATUR.

PLANTA TURISTICA

C O N C E P T O	1971	1975	1978	1979	1980	1981	Crecimiento promedio -- Anual (3)
HOSPEDAJE							
Establecimientos	5 305	6 550	7 320	7 624	7 838	8 028	4.1%
Cuartos	144 210	182 442	213 913	231 021	237 564	246 355	5.3%
TRAILER PARK							
Establecimientos De - alimentos y bebidas - en el D.F.	84	195	206	247	249		12.8%
	3 471	4 626	5 399	5 407	5 843		5.9%
TRANSPORTACION TURISTICA							
Terrestre: Empresas	16	38	S/D	134	143		27.6%
Marítima: Empresas					36	38(2)	
Arrendadora de Autos:							
Empresas	101	204	269	281	297	304(2)	11.6%
Unidades	1 947	4 517	10 400	11 080	11 608		22.0%
AGENCIAS DE VIAJES							
Agencias	253	461	693	871	1 013	1 080(2)	15.6%
Subagencias	71	118	230	249	272	276(2)	14.5%

Fuente: VI Informe de Gobierno (hasta 1980)

Apéndice Estadístico.

SECTUR: Dirección General de Normatividad: (2) 30 de junio de 1981.

(3) Dichas tasas fueron calculadas en relación a los valores extremos que aparecen en cada caso.

cia el turismo internacional y convencional de ingresos medios y altos. Además, su evolución natural tiende a confirmar todavía más esta aseveración. Recientemente la política del sector se ha abocado a ampliar y diversificar la infraestructura de alojamiento para hacerla capaz de dar soporte a las actuales y futuras corrientes turísticas nacionales.

Debido a la estructura de los establecimientos de preparación y venta de alimentos y bebidas, ya que en este tipo de servicios se requiere relativamente mayor cantidad de mano de obra e insumos, la industria restaurantera se caracteriza por tener costos de producción sensibles a la inflación.

La alta concentración en el Distrito Federal, el bajo crecimiento de la oferta, inferior al del flujo turístico, y su poca adecuación a la demanda potencial de personas de ingresos medios, son aspectos negativos que van afectando el crecimiento de esta importante rama.

El transporte de acceso a los lugares de destino, representa otro rubro muy importante en el gasto de los turistas. El medio más utilizado por los turistas nacionales y por los norteamericanos es el carretero, incluyendo el uso de los transportes colectivos y el vehículo particular. La red nacional de caminos contaba con 63 300 kms. de carreteras y 87 400 kms. de caminos rurales en 1981. Este sistema conecta la ciudad de México con todas las capitales de los estados y con los centros turísticos más importantes.

Aunque el número total de empresas de transporte terrestre exclusivamente turístico haya crecido durante el período 1971-1980 en una forma abrumadora (de 16 a 143), son las arrendadoras de autos particulares las que más dinamismo han demostrado, aumentándose su flotilla en un 22% anual. (CUADRO N° 4).

En forma similar, durante el periodo 1971-1980, el número de terrenos para casas rodantes creció en 13% anual, al pasar de 84 a 249 establecimientos. Estos datos comprueban el desarrollo de vehículos de uso particular, que se sustenta básicamente, en el incremento del poder adquisitivo personal, así como el bajo precio de los energéticos.

La transportación aérea es un medio fundamental para el turismo-receptivo, siendo la ciudad de México el principal punto de enlace, ya que está conectada con las principales ciudades del mundo, a través de 24 líneas internacionales que operan en nuestro país. Los centros turísticos más importantes cuentan con un aeropuerto internacional y un servicio regular de vuelos.

En cuanto a agencias de viajes, estas han crecido en promedio anual al 15.6% pasando de 253 a 1,080, en el periodo de 1971-1981. El 50% de las mismas, se ubican en el Distrito Federal. Este crecimiento muestra el dinamismo de estos prestadores de servicios y su confianza en la actividad. Existe, sin embargo, una deficiencia de agencias nacionales organizadoras de viajes, que promuevan la venta de paquetes integrados a nivel nacional e internacional.

Al desglosar la oferta hotelera por estados se observa que se encuentra concentrada básicamente en el Distrito Federal, los estados de Jalisco, Guerrero y Veracruz, que cuentan con el 43.3% del total de cuartos; en ese mismo orden de importancia les siguen Baja California Norte, Michoacán, Tamaulipas, Guanajuato y Chihuahua con el 20.4% de cuartos que existen en el país. (CUADRO N° 4.1). El CUADRO N° 4.2 muestra la concentración de cuartos y establecimientos en la región Noroeste y centro con más del 50%.

ENTIDAD FEDERATIVA	EST. 1970	HAB.	EST. 1975	HAB.	EST. 1980	HAB.	EST. 1981	HAB.
AGUASCALIENTES	35	1 028	38	1 150	44	1 489	47	1 640
BAJA CALIFORNIA NORTE	297	7 481	385	10 541	446	12 316	449	12 732
BAJA CALIFORNIA SUR	35	700	90	1 686	112	2 575	113	2 600
CAMPECHE	30	505	47	833	58	1 323	59	1 336
COAHUILA	81	2 614	337	4 299	351	4 758	357	5 151
COLIMA	110	2 142	125	2 546	147	3 629	151	3 769
CHIAPAS	140	2 597	165	3 386	192	4 105	198	5 181
CHIHUAHUA	243	6 077	287	7 707	316	8 777	319	8 979
DISTRITO FEDERAL	452	22 320	570	28 190	660	34 548	671	35 414
DURANGO	81	1 820	92	2 100	99	2 547	103	2 625
GUANAJUATO	212	4 948	307	7 202	344	8 515	352	8 803
GUERRERO	468	12 238	562	17 892	662	25 263	682	25 828
HIDALGO	36	977	47	1 189	92	2 300	95	2 346
JALISCO	373	10 611	537	16 000	710	25 087	745	26 162
EDG. DE MEXICO	52	1 344	74	2 149	94	2 596	95	2 666
MICHOACAN	277	6 126	361	7 811	437	9 927	446	10 358
MORELOS	137	3 113	189	4 201	215	4 934	221	5 066
NAVARIT	89	1 851	125	2 605	153	3 152	153	3 152
NEVO LEON	90	3 316	114	4 502	127	4 936	127	4 936
OAXACA	131	3 006	179	3 919	200	4 559	213	4 876
PRESIA	117	3 810	124	3 994	158	5 167	166	5 310
QUERETARO	50	1 262	66	1 681	94	2 996	95	3 098
SANTANA ROO	31	847	77	2 351	164	7 431	178	8 492
SAN LUIS POTOSI	87	2 669	96	2 856	100	2 981	103	3 374
SINALOA	137	3 749	190	6 102	216	7 656	220	7 799
SONORA	100	3 377	141	4 450	183	5 804	188	5 957
TABASCO	60	1 327	76	1 857	91	2 530	93	2 530
TAMAULIPAS	234	5 885	326	8 171	375	9 199	379	9 297
TLAXCALA	22	313	34	488	27	517	38	537
VERACRUZ	410	11 362	587	15 906	699	18 852	710	19 197
YUCATAN	66	1 795	85	2 490	134	4 559	134	4 559
ZACATECAS	82	1 501	117	2 208	128	2 586	128	2 586
T O T A L :	4 765	132 711	6 550	182 442	7 828	237 614	8 028	246 356

Fuente: Secretaría de Turismo.

O F E R T A D E H O S P E D A J E P O R R E G I O N E S

REGION	1 9 7 0		1 9 7 5		1 9 8 0		1 9 8 1		1970	1975	1980	1981
	Est.	Hab.	Est.	Hab.	Est.	Hab.	Est.	Hab.	Hab. %	Hab. %	Hab. %	Hab. %
NOROESTE	1 742	43 934	2 333	61 548	2 819	81 470	2 934	85 773	33.1	33.7	34.3	34.8
NORESTE	609	17 013	1 028	23 166	1 125	25 949	1 094	25 344	12.8	12.7	10.9	10.3
CENTRO	824	31 164	1 098	40 899	1 311	51 472	1 346	52 864	22.4	22.4	21.7	21.5
SUROESTE	736	18 357	930	26 012	1 077	34 756	1 538	46 605	13.8	14.3	14.6	18.9
SURESTE	854	22 243	1 161	39 817	1 496	43 967	1 116	35 770	16.8	16.9	18.5	14.5
T O T A L	4 765	132 711	6 550	182 422	7 828	237 614	8 028	246 356	100.0	100.0	100.0	100.0

FUENTE: *Secretaría de Turismo.*

La densidad de empleos por cuarto muestra una reducción en 1980 - respecto a 1971 ya que pasa de 0.64 a 0.60 empleos directos por cuarto; da muestra de que a pesar de la gran intensidad de mano de obra requerida, también se tiende a reducirla en la industria. (CUADRO N° 3.1).

El comportamiento de los movimientos turísticos a nivel internacional, ha mostrado un incremento medio anual de 5.6% en el período 1972-1980. (CUADRO N° 5).

La región del mundo que ha captado mayor flujo de turismo en los últimos años es Europa (70.7%). América Latina por su parte, tiene una participación modesta (13.9%), si se le compara con los países de mayor flujo receptivo, los cuales en orden de importancia son los Estados Unidos de Norteamérica, Italia y España.

Entre los países con más dinámica en la recepción de turistas, durante el período que se menciona, se incluyen EE. UU., Japón, Reino Unido y Yugoslavia. En este contexto, México participa actualmente con el 1.5% del turismo receptivo mundial, captando un volumen de 4.1 millones de visitantes al año.

Por lo que respecta a turismo egresivo en el ámbito mundial, Alemania Federal, Estados Unidos y Francia emitieron en 1980 hacia el exterior - un total de 63.0, 38.0 y 29.1 millones de turistas, respectivamente. (CUADRO N° 5.1). En este rubro la participación de México representó el 0.9% en 1973; sin embargo para 1979 se llegó al 1.1% con un volumen de 2.8 millones de viajeros.

El turismo receptivo es aquel que está integrado por la corriente de viajeros procedentes del exterior, sean mexicanos residentes en otros países.

TURISMO RECEPTIVO POR PAISES .
(MILLONES DE PERSONAS).

P A I S	1972	%	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	%	TASA DE IN - CREMIENTO PRO MEDIO ANUAL.	
MEXICO	2.9	1.6	3.2	3.3	3.2	3.1	3.3	3.7	4.1	4.1	2/	1.5	4.4
ALEMANIA FEDERAL	7.6	4.1	7.4	8.3	8.7	9.6	9.9	10.0	10.4	11.0	3.9	4.7	
AUSTRALIA	0.4	0.2	0.5	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.7	0.3	7.2	
AUSTRIA	10.3	5.6	10.2	10.9	11.2	11.5	11.7	12.2	12.5	12.9	4.5	2.9	
BELGICA	4.0	2.2	4.3	4.3	4.3	4.4	5.2	4.7	4.8	5.0	1.8	2.8	
CANADA	13.8	7.5	14.3	13.4	13.2	13.0	12.7	12.7	12.6	12.3	4.3	-1.4	
DINAMARCA	14.6	7.9	14.7	12.1	11.0	10.0	8.5	8.4	8.0	8.2	2.9	-7.0	
ESPAÑA	11.0	6.0	11.4	11.8	12.8	11.2	14.0	13.6	14.2	15.0	5.3	4.0	
ESTADOS UNIDOS	13.0	7.0	13.6	14.7	15.7	16.6	18.6	19.8	22.9	21.3	7.5	6.4	
FRANCIA	9.8	5.3	10.2	10.6	10.8	11.2	10.4	12.9	12.3	12.7	4.4	3.3	
GRECIA	2.4	1.3	2.8	3.7	4.0	4.6	5.2	5.0	5.3	6.1	2.1	12.4	
HAWAII 1/	2.5	1.4	2.6	2.7	2.8	3.2	3.4	3.6	3.9	4.2	1.6	6.7	
HOLANDA	3.4	1.8	3.5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ITALIA	13.5	7.3	13.1	12.7	13.3	13.5	14.6	14.2	15.7	15.9	5.6	2.1	
JAMAICA	-	-	-	-	-	-	0.3	0.4	-	-	-	-	
JAPON	0.6	0.3	0.7	0.7	0.7	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	0.4	6.6	
PORTUGAL	1.4	0.7	1.4	1.4	1.1	1.2	1.6	2.0	2.1	2.3	0.8	6.4	
REINO UNIDO	7.1	3.8	7.6	8.1	8.7	9.1	10.2	10.5	11.1	11.7	4.1	6.4	
SUECIA	14.0	7.6	15.0	14.1	13.6	12.8	-	-	-	-	-	-	
SUIZA	7.1	3.8	6.8	6.4	4.6	6.4	7.4	7.4	7.6	7.6	2.6	0.9	
YUGOSLAVIA	5.1	2.8	6.1	7.2	7.7	7.2	7.1	7.6	8.1	8.7	3.1	6.9	
SUMA DE PAISES - SELECCIONADOS	144.5	78.2	149.9	146.9	148.9	149.9	145.6	150.2	157.3	161.1	56.7	1.4	
OTROS	39.8	21.8	46.0	62.1	64.1	69.1	84.4	92.8	112.7	123.5	43.3	15.2	
TOTAL MUNDIAL	184.3	100.0	195.4	209.0	213.0	219.0	230.0	243.0	270.0	284.6	100.0	5.6	

FUENTE: Elaboración de la Dirección General de Análisis de Ramas Económicas, de la S.P.P. con base en datos de la OECD.
ASTA y Organización Mundial de Turismo.

1/ Se le incluye por su importancia como competidor de México.

2/ Se estima para 1981 un flujo de turismo receptivo equivalente a 4.1 millones para México con una participación de 1.6% a nivel mundial cuyo volumen total se presume será de 292.5 millones de personas.

C U A D R O N o . 5 . 1
 TURISMO EGRESIVO MUNDIAL POR PAISES DE ORIGEN
 (Millones de personas)

PAISES DE ORIGEN	1 9 7 3		1 9 7 5		1 9 8 0		TASA DE CRECIMIENTO - PROMEDIO ANUAL.
	TURISTAS	%	TURISTAS	%	TURISTAS	%	
ALEMANIA OCCIDENTAL	48.6	24.9	55.3	26.0	63.0	1/ 23.3	4.4
CANADA	11.1	5.7	12.5	5.9	15.1	1/ 5.6	5.3
ESTADOS UNIDOS	37.0	16.4	28.4	13.3	38.0	1/ 14.0	2.9
FRANCIA	20.4	10.4	23.2	10.9	29.1	1/ 10.8	6.1
JAPON	3.6	1.8	3.6	1.7	3.9	1.4	1.4
PAISES BAJOS	7.7	3.9	9.9	4.7	16.3	6.0	13.3
REINO UNIDO	15.7	8.0	13.9	6.5	12.0	4.4	4.4
SUECIA	3.0	1.5	3.2	1.5	3.7	1.4	3.6
SUIZA	3.6	1.8	3.8	1.8	4.2	1.6	2.6
MEXICO	1.7	0.9	2.2	1.0	2.8	1.1	8.7
SUMA POR PAISES SELECCIONADOS	147.4	75.3	156.0	73.2	188.1	69.7	4.2
OTROS PAISES	48.0	24.7	57.0	26.8	81.9	30.3	9.3
TOTAL MUNDIAL	195.4	100.0	213.0	100.0	270.0	100.0	5.5

1/ Estimación.

Fuente: Elaboración de la Dirección General de Análisis de Ramas Económicas de la S.P.P. en base a datos de la Organización Mundial de Turismo.

ses o extranjeros. Este tipo de turismo, por lo que a la generación de divisas se refiere, ha jugado un papel importante en la economía; de ahí la necesidad de impulsarlo, tratando de captar el mayor número de visitantes extranjeros.

La evolución que ha venido experimentando la afluencia turística de internación hacia México ha sido en la década de los setentas de carácter ascendente.

Lo inverso se da en Europa donde se tiene una gran dinámica porque su tasa de crecimiento promedio anual es del 22.5%, siendo ésta la más alta y la participación respecto al total de visitantes que ocurren a México solo alcanza el 5.8%, (CUADRO No. 5.2).

Los Estados Unidos conforman el principal mercado proveedor de turismo receptivo de México, hecho que se confirma con las cifras registradas durante 1980. En efecto, del número total de visitantes extranjeros en ese año el 83.1% proviene de los Estados Unidos y su tasa de incremento promedio anual en la serie es del 5.1%, siendo esta la más baja en los rubros del CUADRO N° 5.2.

Considerando la participación mayoritaria del mercado turístico de los E.U.A. en el turismo receptivo de México, es importante analizar el comportamiento de aquellas variables de la economía estadounidense que pueden afectar los ingresos correspondientes a nuestro país. Sin embargo, el gasto de los estadounidenses en México tiene un rango que fluctúa del 11.3 al 15.4 para el período 1970-1979 ya que en 1980 no se pudo obtener ese dato (CUADRO N° 5.3).

TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION EN MEXICO (1)
(PERSONAS)

REGION DE ORIGEN	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	%
ESTADOS UNIDOS	2 101 649 (93.4)*	2 273 999 (90.6)	2 580 239 (88.6)	2 840 387 (87.7)	2 911 471 (86.6)	2 764 157 (85.9)	2 672 186 (86.0)	2 737 428 (84.3)	3 074 811 (81.9)	3 437 695 (83.0)	3 444 143 (83.1)	5.1
CANADA	56 254 (2.5)	72 788 (2.9)	110 665 (3.8)	116 595 (3.6)	131 117 (3.9)	115 844 (3.6)	118 073 (3.8)	155 868 (4.8)	210 243 (5.6)	182 239 (4.4)	169 928 (4.1)	11.7
EUROPA	31 502 (1.4)	62 748 (2.5)	90 279 (3.1)	100 402 (3.1)	114 307 (3.4)	119 061 (3.7)	121 181 (3.9)	152 621 (4.7)	202 735 (5.4)	219 515 (5.3)	240 389 (5.8)	22.5
AMERICA LATINA	51 754 (2.3)	85 338 (3.4)	93 192 (3.2)	152 221 (4.7)	174 823 (5.2)	189 855 (5.9)	164 681 (5.3)	172 104 (5.3)	229 015 (6.1)	252 650 (6.1)	252 819 (6.1)	17.2
OTROS	9 000 (0.4)	15 060 (0.6)	37 859 (1.3)	29 149 (0.9)	30 258 (0.9)	28 961 (0.9)	31 072 (1.0)	29 225 (0.9)	37 544 (1.0)	49 702 (1.2)	37 301 (0.9)	15.3
T O T A L :	2 250 159 (100)	2 509 933 (100)	2 912 234 (100)	3 238 754 (100)	3 361 976 (100)	3 217 878 (100)	3 107 193 (100)	3 247 246 (100)	3 754 348 (100)	4 141 801 (100)	4 144 576 (100)	6.3
	15.0	15.5	GASTO MEDIO DIARIO POR VISITA (2) (DOLARES)									
			18.4	20.3	23.0	23.4	23.8	25.6	28.2	34.4	39.8	10.3
	12.3	11.9	PERMANENCIA MEDIA DE LOS TURISTAS (2) (DIAS)									
			10.5	11.0	10.9	10.6	11.3	10.4	10.6	10.1	10.1	-2.0

Fuentes: Secretaría de Gobernación. (1)

Banco de México (2)

Cifras relativas % (*)

Tasa de crecimiento promedio anual (%)

GASTO DEL TURISMO EGRESIVO DE E.U.A.

(MILLONES DE DOLARES)

AÑO	GASTO EN MEXICO	GASTO EN EL MUNDO	PORCENTAJE DEL GASTO EN MEXICO
1970	366	3 202	11.4
1971	384	3 414	11.3
1972	455	3 907	11.6
1973	595	4 322	13.8
1974	680	4 505	15.1
1975	633	4 780	13.2
1976	671	5 133	13.1
1977	660	5 533	11.9
1978	807	6 386	12.6
1979	1 073	6 953	15.4
1980	1 232	n.d	n.d

n.d: No se pudo obtener el dato.

Fuente: Survey of Current Business, Banco de México.

Un fenómeno similar se viene observando desde el año de 1979, donde las fluctuaciones económicas registradas en los Estados Unidos han ocasionado que el nivel del ingreso disponible per-cápita descienda, lo que a su vez se refleja en una desaceleración en la captación de divisas por turismo receptivo en México.

Es importante señalar, que a pesar de los factores que han influido en forma negativa sobre los ingresos de la Cuenta de Turismo, el principal mercado para México es Estados Unidos y ha mantenido su preferencia en el destino de su turismo egresivo. En el CUADRO N° 5.3 se presenta el comportamiento del gasto turístico de los Estados Unidos, en el que ha sido separado el gasto correspondiente a México del gasto Mundial. Como se puede apreciar, -- excepto para el período de 1974 (período de problemas políticos internacionales para el turismo en México) la participación de México en el comportamiento del gasto turístico corresponde con el desarrollo económico de los Estados Unidos, pero fundamentalmente se mantuvo siempre la relación con respecto al comportamiento del gasto en el resto del mundo. La tendencia, durante los últimos años mejora en términos de participación relativa de México en dicho gasto.

Respecto a la vía de acceso de la que se sirven los turistas extranjeros para visitar la República Mexicana, se tiene que en la actualidad el mayor porcentaje arriba por vía aérea (50%). En años anteriores, el acceso por vía terrestre fue el que registró una participación mayor.

En cuanto al gasto medio diario por turista y a la estadía promedio, el comportamiento de ambas variables durante el período 1970-1980, ha sido el siguiente: el gasto medio diario ha registrado una tasa de crecimiento media anual del 10.5% pasando de 15.0 a 39.8 dólares. La estadía ha observa-

do un comportamiento decreciente pasando de 12.3 a 10.1 días de permanencia - promedio.

Un fenómeno similar se viene observando desde el año de 1979, cabe subrayar la necesidad imperante de mantener y fomentar el mercado de los Estados Unidos buscando a través de programas promocionales bien estructurados ampliar el actual promedio de permanencia, lo que consecuentemente redundará en una mayor captación de ingresos por este concepto. Además, mediante la ampliación y diversificación de la planta turística se pretende igualmente que el turismo fronterizo permanezca más tiempo en territorio nacional y se interne en el mismo.

Los fenómenos cíclicos que se manifiestan en la actividad económica mundial, mantienen una estrecha vinculación con los movimientos turísticos en términos de derrama económica. Asimismo, a través de la captación de turismo receptivo, el país registra en sus ingresos oscilaciones que coinciden con la tendencia general que describe el Índice de producción mundial.

A fin de ilustrar la relación antes mencionada, se empleó como indicador del nivel de la actividad económica internacional el Índice de producción de los principales países industrializados, que se comparó con los ingresos turísticos mundiales. (CUADRO N° 5.4).

Como se puede apreciar, los momentos de expansión de la actividad económica se reflejan en movimientos similares en el turismo internacional, y viceversa. Tal correspondencia, que no sucede siempre en forma inmediata, -- tiene también una estrecha relación con el comportamiento de los ingresos por turismo en el país.

Además de este fenómeno cíclico, existen factores sociales y polí

CUADRO NO. 5.4

INGRESOS POR TURISMO Y LA PRODUCCIÓN MUNDIAL

AÑO	INGRESOS POR TURISMO EN MEXICO. 1/		INGRESOS TURISTICOS MUNDIALES 2/		PRODUCCION MUNDIAL 3/	
	(MILLONES DE DOLARES)	(%)	(MILES DE MILLONES DE DOLARES)	(%)	(MILES DE MILLONES DE DOLARES)	(%)
1970	415.0		18.2		1,809.7	
1971	461.0	11.1	21.4	17.6	2,061.2	13.9
1972	562.6	22.0	26.0	21.5	2,295.1	11.3
1973	724.2	28.7	31.4	20.8	2,733.6	19.1
1974	842.0	16.3	34.0	8.3	3,098.6	13.4
1975	800.1	-5.0	38.8	7.8	3,377.0	8.9
1976	835.6	4.4	42.4	9.3	3,685.9	9.1
1977	866.5	3.7	48.6	14.6	4,346.5	17.9
1978	1,121.0	29.4	59.5	22.4	5,225.9	20.2
1979	1,443.3	28.8	63.8	7.2	5,724.9	9.5
1980	1,670.1	15.7	71.5	12.1	6,350.2	10.9

FUENTE: 1/ BANCO DE MEXICO.

2/ S.P.P., Dirección General de Análisis de Ramas Económicas, Dirección de Análisis y Concertación.

3/ El total se integra con la suma del Producto Nacional Bruto de los siguientes países: E.E.U.U., Reino Unido, Alemania Federal, Japón, Canadá, Francia e Italia.

ticos internacionales que inciden notablemente sobre las fases de la actividad económica mundial. A manera de ejemplo, baste citar la grave recesión económica mundial de finales de 1973 y 1974, la cual tuvo como detonador principal la crisis de energéticos. Esta crisis influyó en el turismo mundial, cuya tasa de crecimiento descendió de 20.8% al 8.3% (CUADRO N° 5.4). Situación similar se presenta a últimas fechas, debido a la recesión económica, el desorden monetario internacional y las altas tasas de intereses que han ocasionado que el crecimiento de la economía mundial se mantenga prácticamente estancado.

México no ha sido ajeno a los efectos de esta crisis. En la misma gráfica se observa la estrecha relación entre el desenvolvimiento de los ingresos por turismo en México, con las fases del ciclo económico internacional y el comportamiento de los ingresos mundiales por turismo. Las máximas tasas de crecimiento observadas en estos dos últimos rubros durante el periodo 1971-1972, coinciden con una de las tasas de crecimiento más altas alcanzadas por los ingresos turísticos en México.

A nivel internacional existe también una alta correlación entre las modificaciones del tipo de cambio y el flujo turístico de internación o emisión del país cuya moneda ha registrado variaciones en su paridad cambiaria. A continuación se analizan los principales países con flujo receptivo o egresivo a Estados Unidos, tratando de explicar los fenómenos consecuentes durante el periodo 1972-1979.

El caso de Alemania Occidental muestra un ajuste de tipo de cambio, registrando una variación positiva de 74.0% (CUADRO N° 5.5) en forma concominante se alcanzó un incremento de flujo turístico de Alemania a Estados

TIPO DE CAMBIO NOMINAL 1/
 (DOLAR EN TERMINOS DE LA UNIDAD MONETARIA DE CADA PAIS)

P A I S	1972	1973	1977	1978	1979	1980	1980-1972
ALEMANIA	3.189	2.672	2.320	2.009	1.833	1.817	-43.0
JAPON	308.010	212.230	668.510	210.470	219.170	246.400	-20.0
REINO UNIDO	0.400	0.408	0.573	0.520	0.471	0.430	7.5
FRANCIA	5.044	4.454	4.913	4.513	4.254	4.225	-16.2
CANADA	0.991	1.000	1.063	1.141	1.171	1.169	18.0
ITALIA	583.220	583.000	881.580	848.670	830.060	845.000	44.9
ESPAÑA	56.270	58.240	76.000	76.660	67.130	71.700	27.4
VENEZUELA	4,400	4,304	4.293	4.293	4.293	4.293	-2.4
ARABIA SAUDITA	4,150	3.690	3.528	3.399	3.361	3.330	-19.8
IRAN	76.380	58,720	71.060	70.480	70.480	70.590	-7.6
ARGENTINA	8,170	9.350	411.680	810.000	1 316.980	1 835.860	22 370.7
BRASIL	5.960	6.128	14.096	18.047	26.955	52.660	783.6
MEXICO	12,500	12.500	22.570	22,770	22.810	22.950	83.6

1/ Las cifras expresan el promedio de cada periodo, partiendo del tipo de cambio diario al cierre.

Fuente: Banco de México.

Unidos del orden de 132% para el periodo mencionado. Estados Unidos por su parte, incrementó en 8.1% el movimiento de sus nacionales hacia aquel país. Francia, nación en la cual se registra un incremento en la paridad de su moneda con respecto al dólar de Estados Unidos del orden de 18.6%, tuvo un incremento de 107% en su turismo egresivo hacia Estados Unidos en el periodo señalado, y por otra parte, una disminución de 10.3% en los estadounidenses que visitaron aquel país.

El yen japonés se revaluó con respecto al dólar en 40.5%, incrementando el número de visitantes a Estados Unidos en 158%; en cambio la proporción de viajeros americanos a Japón alcanzó un aumento de 44.6% en dicho periodo.

Cabe señalar que existen otras monedas cuya devaluación ocurre por causas estructurales, en cuyo caso el comportamiento en cuanto a la salida de sus nacionales hacia Estados Unidos se manifiesta en forma contraria; en esa posición se hallan Canadá y México, países en los que influye notablemente la vecindad con los Estados Unidos de Norteamérica.

Conviene señalar que las variaciones en la paridad de las monedas europeas con respecto al dólar, en la mayoría de los casos, afectan el flujo de turistas en ambos sentidos, ello es sintomático de las economías desarrolladas.

México no es ajeno a este proceso y percibe incrementos notables en el número de extranjeros procedentes de diversos países del orbe, siendo Estados Unidos su principal fuente. En el periodo considerado durante el cual se efectuó una modificación del tipo de cambio (al iniciarse el proceso de flotación del peso con respecto al dólar norteamericano), la paridad de -

la moneda, descendió en 82.4% en tanto que se incrementó notablemente la afluencia de Estadounidenses a México (32.8%); sin embargo el ritmo de crecimiento del flujo de norteamericanos al país fue inferior a las modificaciones en el tipo de cambio. En relación a Alemania Occidental, Canadá, España y Francia, los flujos de visitantes a México aumentaron su proporción en 232,105 y 42%, respectivamente; aunque en todos los casos los montos absolutos son bastante modestos.

Con base en los datos de la Organización Mundial de Turismo, la capacidad instalada de alojamiento a nivel mundial para atender a los turistas en 1979, se estimó en casi 8 millones de habitaciones.

En 1980, México participó con 237 mil habitaciones en dicha oferta, logrando alcanzar el 9° lugar a nivel internacional con una participación de 3.0% en la misma. Este resultado se alcanzó gracias a un crecimiento elevado de 5.3% anual en los últimos diez años. Esta tasa solo fue superada por Jamaica (10.8%) y Grecia (6.7%). México muestra un crecimiento similar al de Alemania, lo cual es significativo por el importante papel que desempeña este país en el total de la oferta disponible.

Por otro lado, la tasa de ocupación media anual registrada en los hoteles e instalaciones complementarias de las diversas partes del mundo, permite evaluar el índice de aprovechamiento de su capacidad, a fin de establecer la relación entre la oferta y la demanda.

Por otra parte la existencia de numerosos centros de interés recreativo en el mundo, y las políticas promocionales, hacen que el flujo turístico sea muy sensible a los cambios que se registran en los precios domésticos referidos a los experimentados por otros países. (CUADRO N° 5.6).

C U A D R O No. 5.6

TASAS DE INCREMENTO ANUAL DE LOS PRECIOS AL CONSUMIDOR EN PAISES SELECCIONADOS
(%)

ANO	MEXICO	E.U.A.	CANADA	GRAN BRETAÑA	ALEMANIA	FRANCIA	ESPAÑA	VENEZUELA	IRAN
1970	5.2	5.9	3.4	6.3	3.3	5.8	5.8	2.6	1.6
1971	5.1	4.3	2.8	9.4	5.2	5.5	8.1	3.3	4.2
1972	5.0	3.3	4.8	7.3	5.6	6.2	8.3	2.8	6.5
1973	12.1	6.3	7.5	9.1	6.9	7.4	11.4	4.1	9.8
1974	23.6	10.9	10.9	16.0	7.0	13.7	15.7	8.3	14.3
1975	15.2	9.2	10.7	26.6	5.9	11.7	16.8	10.1	12.8
1976	15.8	5.8	7.5	16.5	4.3	9.6	15.1	7.7	11.3
1977	28.9	6.5	8.0	15.9	3.6	9.4	24.5	7.7	27.3
1978	17.5	7.5	9.0	8.3	2.8	9.7	19.8	7.2	11.6
1979	18.2	11.3	9.2	13.4	4.1	10.7	15.6	12.3	10.5
1980	26.3	13.5	10.1	18.0	5.5	13.3	15.6	21.6	20.7
1981	27.7 (1)	10.8 (2)	12.4 (2)	12.2 (2)	5.5 (2)	12.7 (2)	14.8 (2)	18.2 (2)	25.6 (3)
1982	27.1 (1)	10.8 (2)	12.4 (2)	12.2 (2)	5.5 (2)	12.7 (2)	14.8 (2)	18.2 (2)	25.6 (3)

Enero/sep.

(1) Enero/Junio

(2) Enero/Marzo

(3) Fuente: Banco de México, Fondo Monetario Internacional.

En este sentido, es importante observar que la tasa de crecimiento de los precios al consumidor en el país ha sido mayor que la registrada en países que compiten con México en mercado turístico, concretamente E.U.A. y Francia. Sin embargo, no existe una repercusión automática de la elevación excesiva que pueda cerrar el mercado potencial.

La situación más problemática en cuanto a elevación de tarifas se observa entre los hoteles de lujo, mismos que están operados mayoritariamente por cadenas con elevada participación de capital extranjero: estas compañías transnacionales no realizan la inversión inicial, pero inducen al alza generalizada de tarifas que les permite obtener grandes utilidades, puesto que su retribución es directamente proporcional a los ingresos contabilizados. Como los contratos suscritos con los propietarios mexicanos son de corta duración, no se preocupan excesivamente por las consecuencias a mediano y largo plazo en la pérdida acelerada de competitividad de la industria turística mexicana.

En tal situación, es importante mencionar que la Cadena Paraestatal Nacional Hotelera, S.A., opera con tarifas más bajas que las de las compañías transnacionales y aún así genera beneficios. Esto comprueba el papel -- tan importante que desempeña esta Empresa, la cual representa una fuerza repartida en todo el país, que compite favorablemente con las compañías antes mencionadas con tarifas inferiores al promedio nacional, y por ende al internacional. La política de esta cadena, misma que comparten numerosos empresarios del ramo, muestra que es posible presentar precios accesibles a un público amplio, lo que incide en un coeficiente de ocupación más elevado que asegura buenas utilidades en el corto y largo plazo.

A nivel mundial, durante los años 1975-1977 las tasas de ocupación mostraron tendencia a estancarse e incluso a descender, lo cual puede ex

plicarse por la evolución cíclica de la economía.

México se vio afectado por la situación económica y política internacional, ya que registró disminuciones en su coeficiente de ocupación al principio de ese período; sin embargo, a partir de 1978, esta tendencia negativa comenzó a revertirse, ya que se alcanzó un índice de ocupación de 58%, - mismo que para 1980 fue de 62%, uno de los más elevados del mundo.

En los hoteles de las principales ciudades de Europa y Estados Unidos se tienen tarifas mucho más caras que las de las principales ciudades - de México, como el D.F., Guadalajara y Monterrey. En las playas, los hoteles de categoría "standard" o "turista" se encuentran a nivel del promedio mundial. Sin embargo, las tarifas elevadas de algunas cadenas hoteleras afectan la posición global de México. Estos operadores fueron incrementando en años - anteriores sus precios aprovechando el que la elevación constante del coefi - ciente de ocupación, hacía pensar que esta coyuntura se mantendría.

En los últimos cinco años el crecimiento alto y sostenido de la - economía nacional, derivado de factores coyunturales como el auge petrolero a partir de 1978, ha permitido observar un incremento más o menos constante del turismo de los residentes en el país; tal incremento se observa tanto en los estratos de la población de ingresos medios y altos, quienes cuentan con re - cursos suficientes para viajar eventual o periódicamente, constituyendo el de nominado turismo convencional, como en el turismo de los trabajadores o socio cultural, el cual está considerado como una de las estrategias fundamentales - de la actual política turística.

La corriente del turismo local arrojó en 1980 un total de 17.9 mi llones de visitantes; Esto significa un incremento de 44.4% respecto a los --

12.4 millones registrados en 1972, y arroja una tasa media anual de crecimiento de 4.7% superior a la del índice de población (3.2%) en ese mismo periodo.

CUADRO N° 6

TURISMO NACIONAL

Año	Millones de Turistas
1972	12.4
1973	12.8
1974	13.6
1975	15.2
1976	14.2
1977	15.4
1978	15.5
1979	16.4
1980	17.9
Tasa de crecimiento media anual (%)	4.7

FUENTE: VI INFORME DE GOBIERNO (1982)

Por otra parte, aunque el turismo interno manifiesta ya cierta diversificación en cuanto a centros de visita, continúa polarizado en aquellas regiones que cuentan con los productos turísticos tradicionales (playa y mar, recreación y diversión), los que primordialmente se encuentran ubicados en los estados de Guerrero, Veracruz, Jalisco, Michoacán, y en menor medida en Baja California Sur, Sinaloa y Oaxaca. Por el contrario, sobresale la poca afluencia de este turismo hacia ciertas entidades como Yucatán, Quintana Roo y Chiapas, no obstante estar dotadas de elementos culturales de amplia concep-

ción histórica y de poseer también playas e instalaciones de recreo de atractivo internacional. Esto se debe en parte a su lejanía con relación a los principales centros emisores nacionales, y a la escasa variedad de la planta de alojamiento que priva en esas zonas.

El gasto promedio por viaje del turismo interno, ascendió en 1980 a 4,131 pesos que en términos generales fue superior al de 1977. Por su parte, el promedio de estancia en el período 1977-1980 se mantuvo casi al mismo nivel, registrándose sólo un ligero incremento.

CUADRO N° 7

GASTO Y PERMANENCIA PROMEDIO

Año	Gasto Promedio (Pesos)	Permanencia Días Promedio
1977	3,071	3.5
1978	3,643	3.4
1979	3,964	3.6
1980	4,131	3.8

FUENTE VI INFORME DE GOBIERNO (1982)

Cabe señalar también que en 1980 el número de visitantes domésticos supera en cuatro veces al originado en el exterior, y su gasto lo multiplica por 2.2. Este es otro indicador del equilibrio que se está logrando para que la actividad hotelera y de restaurantes, entre otros servicios complementarios, dependa cada vez en menor medida de los factores negativos provenientes del exterior, lo cual es muestra que el turismo interno es bueno tanto para los prestadores de servicios en México, como en todos los demás países.

El turismo egresivo de los nacionales, entendido como los viajes no a la zona fronteriza de los países vecinos, sino a su interior o a otros países, ha venido aumentando en forma progresiva. Durante los últimos meses el gasto por este concepto se ha incrementado en forma significativa.

Los factores que han influido en el comportamiento del turismo egresivo, se relacionan, por una parte, con el alto y sostenido ingreso personal de algunos sectores, y por la otra, tiene que ver con causas externas, como la política de descuentos de tarifas aéreas y de hoteles en varias ciudades de los Estados Unidos, y con la ventajosa variedad de atractivos y centros de recreación y diversión que existen en este y otros países europeos.

La tendencia histórica que ha seguido el turismo egresivo durante el estudio 1977-1980, refleja una tasa media anual de crecimiento de 14.7%, - que resulta del incremento de 51.0% entre 1977 y 1980 (CUADRO N° 8). Asimismo, el gasto erogado por este concepto ascendió en 1980 a un total de 1,010.8 millones de dólares contra 396.0 de 1977, lo que significa un incremento medio-anual de 36.6%. (CUADRO N° 2)

La competencia que afecta en forma principal las decisiones de viaje de los nacionales, se encuentra en los países que tradicionalmente reciben considerables corrientes turísticas, tales como los Estados Unidos de Norteamérica, España, Italia y Francia, fundamentalmente. Estos países en conjunto captan el 97.0% del total mundial del turismo egresivo (CUADRO N° 9).

Estados Unidos es el destino preferido de los mexicanos, ya que absorbe en promedio el 93.0% de nuestras salidas, seguido por España que capta el 2% y otros países europeos, que reciben porciones consideradas como marginales. A continuación se presenta la distribución porcentual por regiones del -

CUADRO No. 8

INGRESO DISPONIBLE Y TURISMO EGRESIVO

AÑO	INGRESO PERSONAL DISPONIBLE EN MÉXICO		TURISMO EGRESIVO DE MÉXICO	
	(MILLONES DE PESOS DE 1978) 1/	(%)	(MILES DE TURISTAS)	(%)
1970	1 195 790		1 165	
1971	1 223 950	2.4	1 209	3.8
1972	1 320 490	7.9	1 428	18.1
1973	1 426 165	8.0	1 671	17.0
1974	1 510 287	5.9	1 905	14.0
1975	1 573 672	4.2	2 240	17.5
1976	1 666 811	5.9	1 977	11.7
1977	1 742 872	4.6	2 109	6.7
1978	1 879 325	7.8	2 238	6.1
1979	2 062 374	9.7	2 756	23.1
1980 (e)	2 239 738	8.6	3 185	15.6

1/ : Se usó como deflactor el Índice Nacional de Precios al Consumidor - (1978=100).

(e): Cifra estimada.

FUENTE: Banco de México.

(PERSONAS)

AÑO	MUNDIAL (MILLONES)	MEXICO (MILES)	PARTICIPACION DE MEXICO EN- EL TURISMO -- MUNDIAL (%)	PROCEDENCIA DEL TURISMO RECEPTIVO (MILES)				RESTO DEL MUNDO
				E.U.	CANADA	AMERICA LATINA	EUROPA	
1972	182.4	2 912.2	1.6	2 580.2	110.7	93.2	90.3	37.8
1973	191.3	3 238.8	1.7	2 840.4	116.6	152.2	100.4	29.2
1974	197.8	3 362.0	1.7	2 911.5	131.1	174.8	114.3	30.3
1975	215.1	3 217.9	1.5	2 786.7	109.4	183.4	112.6	25.8
1976	221.6	3 107.2	1.4	2 672.2	118.1	164.7	121.1	31.1
1977	239.9	3 247.2	1.4	2 737.4	155.9	172.1	152.6	29.2
1978	258.1	3 754.3	1.4	3 074.8	210.2	229.0	202.7	37.6
1979	270.4	4 141.8	1.5	3 437.7	182.2	252.7	219.5	49.7
1980	278.6	4 144.6	1.5	3 440.0 (e)	182.4 (e)	252.8 (e)	219.7 (e)	49.7(e)

(e) DATOS ESTIMADOS

FUENTE: VI INFORME DE GOBIERNO J.L.P. 1982.

turismo egresivo, para los periodos 1971-1976 y 1977-1980.

CUADRO N° 10

DISTRIBUCION DEL TURISMO EGRESIVO
POR REGION DE DESTINO

Año	Total	E.U.A.	Canadá	América Central	América del Sur	Europa	Asia	Resto del Mundo
1971-1976	100.0	92.8	0.4	1.8	0.7	3.6	0.3	0.4
1977	100.0	93.4	0.5	1.3	0.7	3.6	0.3	0.4
1980	100.0	92.0	0.3	1.5	0.8	4.5	0.4	0.5

FUENTE: VI INFORME DE GOBIERNO
ANEXO ESTADISTICO

La tendencia del turismo egresivo en los últimos años, restringe de manera directa las posibilidades de equilibrio de la balanza de pagos nacional, así como el proceso de desenvolvimiento del sector, toda vez que desacelera el ritmo de inversión, el aprovechamiento de la capacidad instalada de la planta turística y la creación de empleos.

En la actualidad se identifica al turismo fronterizo con la cuenta de transacciones fronterizas. Los días de permanencia en el país y la zona de destino son básicamente los factores que diferencian legalmente al turista y al visitante fronterizo.

El visitante así considerado se interna en la mayoría de las ocasiones únicamente por unas horas y hasta por un determinado número de kilómetros. Los motivos de su visita suelen ser esparcimiento, diversión o compras.

En el caso de México, el grueso de turismo fronterizo opera en los Estados Unidos en un 96%. En nuestra frontera sur, este tipo de transacciones es mínima. La cuenta de transacciones fronterizas es de gran importancia para el país, pues genera un considerable flujo de divisas; en 1980 fueron más del doble de los ingresos por turismo de internación.

El comportamiento del turismo fronterizo en el período de 1970-1980 tanto en lo que respecta a la corriente de visitantes, como a los ingresos que esta actividad genera, es el siguiente:

En tanto que el número de cruces se ha mantenido constante en el lapso analizado, por concepto de ingresos, la tasa de crecimiento ha sido de 12.1% ya que pasó de 1,050.1 millones de dólares en 1970 a 4,149.1 en 1982. -

(CUADRO N° 2).

En lo que concierne al turismo egresivo, la tasa de crecimiento ha sido de 2.2% al pasar de 86.7 millones de cruces en 1970 a 107.6 en 1980.- La tasa de crecimiento del turismo egresivo en cuanto a gasto fue en dicho período de 13.0% al pasar el monto global de 828.2 millones de dólares en 1970- a 3,576.6 millones de dólares en 1982. (CUADRO N° 2).

Como se observa, esta tendencia es satisfactoria en cuanto a los ingresos que se obtienen de los extranjeros, ya que se han tenido saldos positivos en esos años, pero es preocupante la tendencia creciente del gasto fronterizo, ya que la suma de egresos se acerca al monto de ingresos.

El ritmo constante de la inversión en el sector, ha permitido la expansión creciente de la planta turística y la creación de nuevos polos de desarrollo.

El financiamiento otorgado de 1973 hasta 1982, asciende a 37,598 millones de pesos, lo que permitió que se construyeran 74,367 nuevos cuartos y se remodelaran 12,562 unidades de hospedaje y se crearon 56,581 empleos directos.

La participación del Gobierno Federal en la inversión de esta actividad, obedece a la necesidad de acelerar su crecimiento, orientándola para crear un perfil turístico congruente con los objetivos nacionales y promoviendo regiones de menor desarrollo económico y social.

Cabe mencionar que, aunque sigue predominando en términos de volumen la inversión privada, la que ha venido realizando el sector público presenta un mayor dinamismo, sobre todo en lo que respecta a la construcción de infraestructura turística.

Una gran importancia se ha prestado también al financiamiento, debido a que esta es una actividad que genera inversiones adicionales y creación de empleo en forma proporcionalmente mayor a otras ramas económicas.

Al respecto, se puede mencionar que el financiamiento otorgado durante 1982, permitió la construcción de 4,703 cuartos y la remodelación de 2,001; se generó una inversión de 15,509 millones de pesos y se crearon 8,334 empleos. (CUADRO N° 11).

El año de 1981 significó un mayor movimiento respecto al período que comprende de 1973 a 1982 y se aprobaron créditos por 11,198 millones de pesos, mismos que generaron una inversión de 21,889 millones de pesos, la creación de 15,244 cuartos nuevos y la remodelación de 2,092; se crearon además 10,501 nuevos empleos.

C U A D R O No. 11
FINANCIAMIENTO E INVERSION EN HOTELERIA

A Ñ O	No. DE CREDITOS	MONTO APROBADO (MILLONES DE \$)	INVERSION GENERADA (MILLONES DE \$).	EMPLEOS GENERADOS	CUARTOS	
					NUEVOS	REMODELADOS
1973	46	379	769		2 089	551
1974	147	1 120	2 905		8 274	1 605
1975	122	968	2 146		5 026	807
1976	115	1 119	2 328		5 242	252
1977	55	1 309	1 839	17 368 (1)	2 183	1 218
1978	145	3 085	5 956	6 235	8 347	1 179
1979	192	3 382	6 193	6 826	9 753	1 336
1980	182	6 684	13 158	10 035	13 506	1 521
1981	196	11 198	21 889	12 320	15 244	2 092
1982	123	8 334	15 509	3 797	4 703	2 001

(1) Datos acumulados de 1973 a 1977

Fuente: Fonatur, Gerencia de Crédito.

El impacto positivo en la creación de empleos y el efecto multiplicador de las inversiones en turismo, ponen de manifiesto la relevancia de la política de expansión del Gobierno Federal en este sector.

Cabe señalar que a través del financiamiento y la inversión directa, se ha procurado subsanar las deficiencias en la estructura de la oferta turística para que sin dejar de atender el turismo de alto nivel, ir expandiendo las instalaciones de nivel medio. De esta manera aunque un importante porcentaje del financiamiento se otorga a los hoteles de primera categoría, 42.9% en 1981, los de segunda y tercera alcanzan ya 51.5% del financiamiento para el mismo periodo. En términos de crecimiento de la oferta, estas últimas categorías, tienen mayor representatividad ya que significaron 58.5% de los nuevos cuartos, construidos contra 34.2% de los de primera categoría.

Por lo que respecta al turismo sociocultural, la inversión directa del sector en este renglón ascenderá en 1981 a 459.5 millones de pesos, lo que representará un incremento de 730 cuartos, 3,940 camas, y, 188 espacios para casas rodantes. Los empleos directos derivados de esta inversión, ascenderán a 303 y los indirectos a 909. Estas instalaciones se están construyendo en importantes centros turísticos, como son: Ixtapa-Zihuatanafo, Cancún, San José del Cabo, Loreto y Puerto Escondido, que no fueron concebidos para el turismo receptivo exclusivamente.

En lo que se refiere a inversiones de apoyo, se destinaron en el periodo 1978-1980 un total de 126.7 millones de pesos en hoteles, 222.2 millones en empresas de servicios y 253.3 millones en fideicomisos.

La política de inversiones ha estado dirigida a apoyar el desarrollo regional mediante una adecuada orientación de la misma hacia centros tu -

risticos, lo que permite esperar, además, un favorable impacto en zonas deprimidas.

Esta situación se pone de manifiesto en las zonas en las que se está creando una importante infraestructura turística que contempla tanto la atención al turismo receptivo como al nacional, como se puede observar en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 12

INVERSION DIRECTA EN EL DESARROLLO
Y EQUIPAMIENTO DE CENTROS TURISTICOS
(Millones de Pesos)

Localidad	Ejercida 1978-1980	%	Ejercida 1980	%	Programa 1970-1982
Cancún, Q. Roo	2,692	75.7	779	21.9	3,599
Ixtapa, Gro.	1,692	66.1	305	11.8	2,554
Loreto-Nopoko B.C.S.	1,106	49.7	619	27.8	2,222
San José del Cabo B.C.S.	580	35.7	284	17.5	1,695
Pto. Escondido, Oax.	56	23.3	7	2.7	240
TOTAL	6,126	59.6	1,994	19.5	10,240

FUENTE: FONATUR, GERENCIA DE CREDITO (1981)

Esta prioridad regional se estableció con el fin de jerarquizar la asignación de inversiones, atendiendo aquellos sitios en los que se esperaba lograr más fácilmente un impacto favorable para el país en su conjunto, evitando a la vez la dispersión de recursos.

El ritmo acelerado de las inversiones que el Gobierno Federal ha destinado a la actividad turística en los distintos polos de desarrollo, vía infraestructura y servicios de apoyo urbano principalmente, ha propiciado el desarrollo de economías externas a las empresas turísticas y a otras ramas de la actividad económica.

Aún cuando resulta difícil cuantificar estos beneficios es factible señalar que representan un sustancial ahorro de inversión para los sectores que participan en el proceso turístico, fundamentalmente el privado, al dotárseles de la mayor parte de la infraestructura básica.

Las economías externas, además de que aceleran en el corto plazo el ritmo de inversión provocan el desenvolvimiento de múltiples actividades conexas al quehacer turístico (comercio, transporte, artesanías, agricultura, etc.), generando a su vez, un efecto positivo en los niveles de empleo, ingreso y desarrollo regional.

El sector ha impulsado la creación de grandes centros turísticos en los cuales se observa un desarrollo integral, tanto de la actividad turística, como de otros segmentos productivos y de servicios, que repercuten ampliamente en el desarrollo económico de varios estados de la República Mexicana. Baste señalar a Cancún en Quintana Roo; Ixtapa-Zihuatanejo en Guerrero; San José del Cabo y Loreto-Nopolo en Baja California Sur; y Puerto Escondido en Oaxaca.

Otro aspecto relevante que se deriva de la inversión pública federal en el sector y que repercute en forma positiva en las operaciones de la iniciativa privada, es el correspondiente a las acciones de investigación y capacitación de mano de obra.

Las empresas hôteleras y de restaurantes, entre otras, se benefician por este concepto al proveérseles de fuerza de trabajo calificada. Este recurso, incorporado al proceso productivo va a posibilitar el incremento del Índice de productividad de las unidades económicas.

En este orden de ideas puede señalarse que las economías externas derivadas del nivel de inversión en el sector, continuarán ampliándose de manera sistemática en los próximos años, como resultado de la cada vez -- más significativa participación del turismo en el contexto económico de México.

3. Marco Conceptual del Turismo Náutico

Desde hace varias décadas, el turismo se convirtió en una de las actividades más dinámicas de la economía nacional. Los beneficios derivados de esta actividad, han permitido que México haya podido promocionar a nivel-Internacional sus centros y lugares de interés, así como impulsar nuevos polos de desarrollo turístico, aprovechando las bellezas naturales de los litorales tan extensos del país.

El turismo lleva a cabo una función social y así como satisface el derecho a la recreación y al descanso, siendo además un renglón muy importante de la economía, que permite realizar un análisis de las perspectivas y el impacto económico del Turismo-Náutico a nivel nacional, en las experiencias obtenidas en todos los centros turísticos costeros del país, así como en su vinculación con las zonas cercanas de donde proviene mayormente este turismo y provoca una derrama económica de gran importancia para el desarrollo social y económico de las zonas donde incide.

El Turismo Náutico tiene la aptitud de estimular el crecimiento de diversos sectores de la economía como el agrícola, industrial, construcción, pesca, etc. y la capacidad, también, de generar empleos con inversiones reducidas, atrayendo por su estructura, tanto a la inversión pública como privada, e impulsando la captación de divisas y creación de industrias vitales, originando un auténtico apoyo económico a las zonas donde se desarrolla.

El potencial del desarrollo del turismo náutico es ilimitado. Existe una efectiva demanda nacional e internacional para aprovechar los litorales del país. A nivel internacional, este turismo fluye de manera muy reducida y si consideramos que las áreas emisoras más grandes del mundo de embarcaciones de placer, se tienen en Florida y California, debemos reconocer que nuestro país se ha beneficiado muy marginalmente de este mercado.

Debido a su localización, los puertos que cuentan con mayor flujo de pasajeros, están situados en las costas del pacífico; en los últimos años, la mayoría de estos puertos ha experimentado gran auge en lo que se refiere al movimiento de cruceros y transbordadores.

Los cruceros con recorridos regulares llegan a Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco y Manzanillo. Los transbordadores atracan en dos terminales en La Paz y una en Guaymas, Puerto Vallarta, Topolobampo y Cabo San Lucas.

En lo que respecta a embarcaciones menores, hay instalaciones especiales en Ensenada, La Paz, San José del Cabo, Guaymas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco y Manzanillo, además de instalaciones en diversos Puertos de menor importancia turística.

En la mayoría de los Puertos, la Infraestructura Turística-Náutica con que se cuenta es insuficiente; para los cruceros casi no existe y para los transbordadores es limitada.

El considerar el Turismo Náutico como alternativa para el desarrollo integral, que genera un verdadero impacto a nivel nacional, implica formular una estrategia orientada a proporcionar la infraestructura adecuada que permita al país tener una comunicación ágil por vía marítima para lograr una mayor afluencia de visitantes extranjeros y facilitar el movimiento de mercancías, tanto nacionales como internacionales; diversificando y dinamizando, de esta manera, la economía local, regional y nacional.

Por experiencias en otros países, es un hecho que el desarrollo náutico coadyuva a la integración regional, mediante la construcción y reparación de embarcaciones y equipo que genere, a su vez, asentamientos humanos con un cierto grado de especialización, que constituye la fuerza de trabajo de la Industria Naval Auxiliar.

El Turismo Náutico debe partir de una planificación regional que permita sentar las bases para poder crear una economía diversificada. Los proyectos de desarrollo turístico deben contemplar, desde sus inicios, las actividades marítimas, considerando una serie de acciones tendientes a lograr que el efecto multiplicador del gasto en estas actividades, se ejerza en la zona de influencia del polo de desarrollo. En esta forma, se podrá garantizar la diversificación de la oferta, utilizando como motor, al Turismo Náutico para incrementar la estadía de los visitantes a centros vacacionales; con esto se logrará incrementar la generación de empleos y se buscará el desarrollo regional equilibrado, absorbiendo la mano de obra local y capacitando a-

la comunidad en este tipo de actividades.

Por último, es conveniente señalar que el impulso al turismo náutico en las próximas décadas, permitirá la promoción de todos los litorales mexicanos y su integración internacional con otras zonas emisoras de embarcaciones, aumentando y consolidando los centros turísticos que tienen tanta importancia para el desarrollo de la República.

En las últimas décadas, el derecho a la recreación ha cobrado -- gran fuerza. En el mundo entero un gran porcentaje de la población cuenta -- ya con tiempo suficiente para dedicarlo al descanso y a la recreación en compañía de sus familiares. Esto ha generado una demanda creciente de programas para la diversificación de actividades recreativas.

La diversidad de motivaciones turísticas que existe en otros países hace necesario que en México se evolucione hacia nuevas formas de desarrollo de la actividad turística que permitan incrementar la afluencia de los demandantes tradicionales y atraer nuevos del ámbito internacional, proporcionando asimismo al turismo nacional una gama más amplia de actividades recreativas en el interior del país.

Tradicionalmente, se ha considerado al turismo náutico como una actividad restringida a realizar por los segmentos de alto nivel económico. Sin embargo, en la mayoría de los países como Francia, Italia, España, Japón E.U., etc. donde la infraestructura náutica ha alcanzado grandes niveles de desarrollo durante los últimos años, asimismo, se ha manifestado una marcada tendencia para incorporar a esta actividad a todos los habitantes, rompiendo así la barrera elitista y venciendo las dificultades para que la mayoría de sus habitantes tenga acceso a este tipo de turismo.

México, que cuenta con poco más de 10,000 kilómetros de costas - continentales, alrededor de 5,000 kilómetros cuadrados de territorio insular y 300,000 hectáreas de cuerpos de agua continental y aguas protegidas, tiene la posibilidad de ofrecer una amplia gama de atractivos que permitan practicar el turismo náutico en nuestros mares, catalogados entre los más ricos del mundo, no solamente en flora y fauna, sino en temperaturas, corrientes y colores, además de contar con sitios muy importantes a nivel mundial para actividades subacuáticas, como son las costas del Caribe Mexicano y el Golfo de California.

Prácticamente todo el territorio marítimo e insular, incluyendo los cuerpos de agua en el territorio continental y las aguas protegidas, tienen vocación turística. El reto es dar a esta vocación turística, causa y -cauce.

Para ello, la Secretaría de Turismo debe determinar en el marco de la política turística del Sector, la necesidad de plantear y programar el desarrollo del turismo náutico.

En congruencia con las dimensiones económicas políticas y sociales que presenta la actividad turística en el país, se observa que tiene tres objetivos fundamentales para el desarrollo del turismo náutico.

- Contribuir a la generación de divisas y creación de empleos.
- Propiciar el desarrollo regional equilibrado del país en los litorales, mar patrimonial y territorio insular, así como también el de la región del Caribe y Costa Atlántica.

- Coadyuvar al ejercicio del derecho a la recreación productiva de todos los mexicanos, mediante el fomento de actividades acuático-recreativas.

La importancia del turismo náutico, en cuanto al fomento del turismo receptivo, se fundamenta principalmente en la vecindad de México con Estados Unidos, país que posee gran cantidad de embarcaciones deportivas, además de ser el principal mercado de turismo receptivo.

El aprovechamiento del potencial turístico que representa la comunidad náutica norteamericana y que no ha sido debidamente motivado hasta la fecha, constituirá un importante factor para la generación de divisas y el desarrollo de actividades productivas en las regiones donde se implementen proyectos náuticos.

Por otra parte, el curso de la economía permite prever que se operarán cambios en la calidad del empleo, generándose un desplazamiento del sector productivo al sector servicios, como ya lo demuestran tendencialmente las estadísticas. Esto refuerza el papel estratégico del turismo en la creación de empleos, por lo cual resulta prioritario el fomento de actividades tales como el Turismo Náutico, que genera mayor número de empleos por monto de inversión.

Asimismo, la triangulación de puntos clave entre diversos desarrollos del turismo náutico, tanto de litoral como de altamar, permitirá que todos los países del área resulten beneficiados.

El turismo náutico norteamericano podrá contar con los espléndidos recursos que tiene Latinoamérica, y México con la derrama de divisas que

implica este intercambio turístico.

Dentro de esta estrategia deberá buscarse la integración de las islas localizadas al norte del Golfo de México; Bahamas y Bermudas, Trinidad y Tobago, Guadalupe, Santo Domingo, Jamaica y Cuba.

Por otra parte, se contempla la posibilidad de ampliar el programa para diversificar las actividades de acuafición, con el propósito de aprovechar al máximo los recursos acuáticos y marítimos del territorio nacional, instrumentando así la estrategia de Turismo Socio-cultural.

Hacer realidad el derecho a la recreación productiva es uno de los objetivos básicos del Sector Turismo. Para ello, la política turística, basada en un enfoque integral de la actividad, ha considerado necesario definir acciones no sólo en cuanto a la oferta de atractivos y servicios, sino también en relación a la orientación de los usuarios en el aprovechamiento de su tiempo libre.

La diversificación de atractivos y su preservación ecológica, -- así como el ejercicio de la recreación como uno de los mínimos indispensables del bienestar humano, encuentran en la actividad acuático-recreativa un ejemplo y un medio para la práctica del turismo, entendido como el uso del tiempo libre del hombre para la creación y recreación.

Dadas las características propias de la naturaleza vinculada a lo náutico, la diversidad de actividades acuático recreativas se multiplican. Cada una de ellas presenta una amplia gama de formas y tipos, a través de los cuales el turista alcanza una gran variedad recreativa, que atiende tanto al intrépido deportista como al hombre tranquilo que busca un medio de esparci-

miento mediante la convivencia con el agua.

El nuevo enfoque de la actividad recreativa, que se puede ejemplificar en el turismo náutico, requiere la implementación de programas de concientización del turista; de animación y diversificación de las actividades, y de la integración de una infraestructura y de los servicios que permitan ofrecer comodidad, seguridad e información oportuna.

Con base en lo anterior, será conveniente considerar la integración de empresas prestadoras de servicios, el abasto de insumos, accesorios y equipos para cada una de las actividades y la capacitación del personal en cargo de la atención al turista.

En cuanto a los requerimientos que genera la realización de eventos náuticos-deportivos, (los cuales generalmente registran asistencias masivas de competidores, acompañantes, familiares y espectadores, provocando afluencia turística de considerable importancia) será necesario contar con una infraestructura de apoyo; instalaciones, equipo, prestadores de servicios y un organismo administrativo, que ofrezca seguridad y confianza al turista náutico.

Por otra parte, es necesario prever que la ampliación de la oferta turística en este campo, afectará el equilibrio ecológico, por lo cual será necesario contar con normas claras y definidas que permitan preservar el recurso acuático y la fauna y flora que en él se desarrollan, para que la presencia del usuario no afecte la armonía de su estructura ecológica.

Así como el ser humano es el único capaz de crear más recursos, también es cierto que es el único capaz de agotarlos. Muchas veces, en vez-

de gozar constructivamente de los recursos naturales, el hombre depreda el medio ambiente con un comportamiento irracional.

En este aspecto, la orientación al usuario, es decir, la educación y formación del ser humano, constituye el medio más eficaz para contrarrestar la capacidad que tiene el individuo de alterar su propio entorno.

Asimismo, será conveniente canalizar el desarrollo del turismo náutico hacia aquellas zonas que puedan soportarlo, determinando los límites de saturación en cada caso, así como las acciones correctivas que deban implementarse dentro del esquema mismo del desarrollo, a fin de poder contrarrestar a tiempo la previsible decadencia del recurso.

Por último, es importante señalar que, por ser relativamente nueva en México, resulta imprescindible orientar el desarrollo de la actividad turística-náutica, en el marco de una planeación integral que permita unir esfuerzos, capitalizando las acciones que se vienen realizando en ese sentido, a fin de contribuir eficaz y eficientemente al logro de los objetivos del Sector Turismo y al desarrollo económico y social del país.

II. EVALUACION.

En la evaluación se consideran tres grandes apartados.

El primero abarca las definiciones y conceptos más importantes del Turismo Náutico.

El segundo las características generales del Turismo Náutico y de las actividades recreativas, destacando el Turismo Náutico en alta mar, en el litoral, ríos y cuerpos de agua continentales, y de recreación complementaria en tierra.

El tercero trata de la infraestructura para beneficio del Turismo Náutico en cuanto a la operación de la misma y la vigilancia del recinto portuario.

1. Definición y Conceptos

TOUR Y TURN.- Se derivan del latín tornus (torno) como sustantivo tornare (tornar, torno, redondear, girar) como verbo, de las que se aprecia viaje circular y de vuelta al punto de partida.

IST e ISMO.- Se refiere a la acción que recae sobre una persona o grupo de ellas.

TOUR.- En inglés quiere decir viaje, y en francés viaje o excursión circular; asimismo, procede del latín "Tornare".

Entre otras Definiciones de Turismo pueden mencionarse:

- Es el conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y la permanencia de personas -

fuera de su domicilio, en tanto dicha permanencia y desplazamiento no estén motivados por una actividad lucrativa. (KRAFT Y HUNZINKER).

- Es todo desplazamiento temporal determinado por causas ajenas al lucro; el conjunto de bienes, servicios y organización que en cada nación determinan y hacen posible esos desplazamientos y las relaciones y hechos que entre éstos y los viajeros tienen lugar. (JOSE IGNACIO DE ARRILLAGA).

"El desplazamiento humano de un espacio vital a otro temporal", entendido el primero como aquel ámbito geográfico donde un individuo se desenvuelve socialmente y obtiene de fijo los medios económicos de subsistencia.

El Fenómeno Social del Desplazamiento Humano:

- Un sector económico de servicios básicos, de alojamiento y alimentación vinculados, de agencias de viajes y de transporte de pasajeros; complementados por otros de recreación y venta de productos típicos y apoyados en conjunto, por una serie de actividades productoras de bienes y servicios.

La Industria Turística:

- Un conjunto definible de relaciones, servicios e instalaciones que interactúan cooperativamente para rea

lizar las funciones que promueven, favorecen y mantienen la afluencia y estancia temporal de los visitantes.

- En su conjunto muestra el sistema turístico; definición dada por "El Instituto Mexicano de Investigaciones Turísticas.
- Es la acción de realizar un viaje temporal con la única finalidad de descansar y para lo cual se requiere de una serie de instalaciones que proporcionen confort y seguridad. (1)

El Turismo: (2)

Desde el punto de vista del individuo, es una manifestación de actividad mediante la cual los desplazamientos voluntarios y temporales, y la consecuente promoción de valores espirituales y materiales, permiten el cumplimiento de las siguientes finalidades:

- a).- Acumular conocimientos y emociones estéticas.
- b).- Establecer relaciones humanas.
- c).- Restaurar energías físicas y espirituales.
- d).- Lograr motivos de recreación y esparcimiento.

Desde el punto de vista del Estado, es una forma de conseguir:

(1): The Shorter Oxford English Dictionary, Oxford, 1980. S.V.

(2): Armando López Serrano, ponencia presentada en el foro de consulta popular sobre el sector turismo, como presidente de la Asociación Mexicana de Albergues de la Juventud, A.C. 1983.

- a).- La promoción de la economía pública y privada.
- b).- El equilibrio biosocial de la comunidad.
- c).- Una mayor cohesión de la nacionalidad basada en la igualdad de oportunidades para optar por el bienestar.
- d).- El mejoramiento de la salud física y mental de la colecti-
vidad.
- e).- La elevación de su nivel cultural y social.

El Turismo:

Es una actividad esencial en la vida de las naciones, en razón a sus efectos directos sobre los sectores sociales, culturales, educativos y económicos de las sociedades nacionales y de sus relaciones internacionales a nivel mundial.

El turismo interno, se traduce en un reequilibrio de la economía del país gracias a la redistribución de la renta nacional, en un sentimiento más agudizado por los intereses generales de la comunidad y en un factor dinamizador de actividades que favorecen el desarrollo de la economía -- del país. (3)

Turista:

• -Etimológicamente se puede describir como la persona que viaja temporalmente y regresa a su lugar de origen o residencia permanente. (4)

-Persona que visita un lugar o país por distracción o recreo y cuya permanencia no rebase los seis meses. (5)

(3): OMT, Documento base de la Segunda Reunión Mundial de Turismo, Acapulco, México, 1982.

(4): Manuel Ramírez Blanco, Teoría General de Turismo, Editorial Diana, México, 1981. P. 18.

(5): Armando Herreras, "El turista a la vista de los postulados políticos-doctrinales del movimiento revolucionario", Comisión Técnica de Turismo del PRI, México, 1964.

CORRIENTE TURISTICA.- Es un grupo numeroso de personas que se desplazan de un sitio a otro, excluyendo el afán de lucro o el de su trabajo habitual y el motivo del viaje es el ocio, el placer, la salud, el descanso, etc. (6)

SERVICIO TURISTICO.- Es toda actividad realizada por una persona física o moral, pública o privada tendiente a satisfacer necesidades específicas directamente planteadas por el desplazamiento turístico y cuyo objeto es el obtener ganancias. (7)

RED DE SERVICIOS TURISTICOS.- Es el conjunto de actividades, preferentemente diferenciadas entre sí, pero íntimamente relacionadas que funcionan en forma armónica y coordinada con el objeto de responder a las exigencias de servicios planteados por la composición socioeconómica de una determinada corriente turística. (8)

TRANSPORTACION TURISTICA.- Facilita el desplazamiento, para hacer posible, el viaje de ida y vuelta en forma rápida, segura y confortable, se divide fundamentalmente en tres: (9)

- a).- **Aéreo.**- Actualmente es el más utilizado por la rapidez del desplazamiento seguridad y confort; asimismo por la gran versatilidad que presenta.
- b).- **Terrestre.**- Es el que se realiza sobre la superficie terrestre y los medios de transporte son: automóvil, ómnibus o autobuses y el ferroviario, en estos casos pueden integrarse rutas turísticas.
- c).- **Náutico.**- Se realiza con embarcaciones que se desplazan sobre el agua y recorren océanos, mares, lagos y ríos;

(6): Idem 4.

(7): Idem 4.

(8): Idem 4.

(9): Idem 4.

pueden ser de uso deportivo o recreativo en forma individual o colectivo, también puede integrarse a circuitos tu
rísticos.

TURISMO ACUATICO.- Se caracteriza porque el desplazamiento de los turistas de un sitio a otro se realiza utilizando el servicio de transporte marítimo o lacustre. (10)

INFRAESTRUCTURA ACUATICA.- Obras e instalaciones que posibilitan el transporte acuático. De acuerdo a su ubicación geográfica los puertos pueden ser marítimos, fluviales y lacustres, y según las características del tráfico que en ellos se realiza, pueden ser de altura ó cabotaje y nacio
nales o internacionales. (11)

Puerto:

-Es el lugar de la costa que se encuentra acondicionado para dar seguridad a los barcos y para llevar a cabo operaciones de tráfico de pasajeros, carga y descarga de mercancías. (12)

-Conjunto de obras e instalaciones construidas en la costa, en las riberas de un río, de una laguna o de un canal. Es un lugar que por un lado proporciona abrigo seguro a la embarcación, y presta servicios para el traslado de carga y pasajeros de mar a tierra y viceversa, y por otro se encuentra respaldado por una zona de influencia económica cuyas condiciones ur
banas garantizan salud y bienestar social. (12 Bis)

(10): Comité Técnico de Estadística y de Información Geográfica del Sector Turismo, "Glosario de Términos del Sector Turismo, documento preliminar, anexo 1, 1980.

(11): Idem 10.

(12): Sectur, Nuevo Glosario de Términos 1980, Mimeo.

(12 Bis): Idem 10.

PUERTO TURISTICO INTERNACIONAL MARITIMO.- Lugar de ingreso o salida marítima de los turistas en un país, ubicado en sus litorales y determinado como puerto internacional con control migratorio e instalaciones al servicio de embarcaciones comerciales o privadas que operan rutas turísticas. (13)

SERVICIO DE TRANSPORTE ACUATICO.- Tipo de servicio proporcionado por las empresas de transporte acuático. Según la cantidad y calidad de los servicios proporcionados a las personas que realizan la travesía, se clasifican en clases: especial, cabina, salón y turista: (14)

ISLA.- Porción de tierra rodeada por agua. Balanzario R. José,- Catálogo de Términos Geográficos, 3a. edición, México.

PENINSULA.- Porción de tierra rodeada por agua con acceso a una extensión más grande de tierra. (15)

CONJUNTO NAUTICO INMOBILIARIO.- Es un complejo turístico o recreativo, que dispone de marina, complementada con hoteles, condominios, residencias, centro comercial, club de playa, etc. (16)

Marinas:

-En conjunto conforman el sistema de apoyo para la comunicación marítima de tipo recreativo y se dividen en:

MARINA.- Cuenta con todos los servicios que se requieren para -

(13): Idem 10.

(14): Idem 12.

(15): Academia Internacional de Turismo, Diccionario Turístico Internacional, Montecarlo, 1955.

(16): Lineamientos para la planeación y construcción de desarrollos náuticos inmobiliarios. Dirección de marinas y puertos de abrigo, FONDEPORT, México, Septiembre de 1982.

el atraque permanente y eventual de embarcaciones deportivas, con algunas - instalaciones terrestres. (17)

MARINA TERMINAL.- Por sus características es origen y destino de embarcaciones, se deben localizar en centros urbanos costeros que cuenten con importante infraestructura turística y puede integrarse en las rutas de navegación recreativa. (18)

MARINA PARADOR.- Sirve de apoyo a las marinas terminales, complementa y aumenta los sitios de interés recreativo, deportivo o turístico. Deben situarse en parajes que las hagan atractivas para visitarse por agua. Necesitan contar con obras de protección y con la infraestructura urbana -- que sirva de apoyo. (19)

MARINA DE TIPO FONDEADERO.- Debe localizarse en zona protegida, disponer de los servicios urbanos necesarios para prestar auxilio a las embarcaciones. Deben ser identificables y estar a lo largo de las rutas de navegación a distancia razonable de las marinas terminales. (20)

Los tres tipos de marinas deberán estar consignadas en las cartas marítimas de navegación recreativa.

MARINA.- Instalación marítima deportiva que proporciona protección, abrigo y servicios complementarios a embarcaciones de 14 hasta 40 --- pies y que generalmente se ubica en una dársena. La marina se divide a su vez en instalaciones marítimas y terrestres. (21)

(17): Idem 16.

(18): Idem 16.

(19): Idem 16.

(20): Idem 16.

(21): SECTUR, Subdirección de Turismo Náutico, 1982, México.

Las marinas pueden ser localizadas en esteros, bahías, fondeaderos, en la ribera de una playa abierta o en la margen o ribera de un río.

ESTEROS.- Superficies bajas o pantanosas donde se puede localizar una marina. El dragado es de bajo costo. (22)

Bahías:

-Excelentes sitios naturales de abrigo para pequeñas embarcaciones. En una bahía grande, puede requerirse de estructuras protectoras que contengan el oleaje o los efectos de tormentas en las dársenas y zonas de atracadero. (23)

-Bahías formadas con brazos de tierra dentro del mar, son excelentes para pequeñas embarcaciones y se localizan en la costa atlántica. (24)

-Bahías de estrechos, son sitios angostos y escarpados que dificultan su acceso y comunicación con el litoral, obstaculizando las tareas de servicios y aprovisionamiento de la marina. (25)

FONDEADEROS.- Se forman en las costas como consecuencia de los vientos dominantes y el oleaje. Un ejemplo lo es la existencia de cabos o caletas protegidos por montes promontorios elevados, que cierran el paso a las corrientes de vientos dominantes. (26)

Las instalaciones marítimas están integradas por los elementos que se enuncian a continuación:

(22): Idem 16.

(23): Idem 16.

(24): Idem 16.

(25): Idem 16.

(26): Idem 16.

ATRACADEROS.- Pueden ser flotantes o fijos; de madera, concreto, etc., es el lugar donde se estaciona, por decirlo así, la embarcación. (27)

MUELLES FLOTANTES.- Son para el atraque de embarcaciones de 14 a 24 pies. (28)

MUELLES FIJOS.- Son para el atraque de embarcaciones de 24 6 - 40 pies y pueden proporcionar el servicio de agua y luz. (29)

RAMPAS DE ACCESO.- Permite el paso de las embarcaciones de tierra a mar y a la inversa. (30)

RAMPAS Y BOTADEROS.- Sirven para sacar o meter al agua las diferentes embarcaciones por medio de gruas o rampas. (31)

BOYAS DE FONDEO.- Se ubican en la parte profunda y sirven para fondear las embarcaciones mientras se tramitan los permisos para atracar o para una estancia temporal. (32)

SEÑALAMIENTO.- Están a la vista e indican profundidades, accesos, velocidades, balizas, etc. (33)

ZONA DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES.- Es una área reservada al abastecimiento de combustible y lubricantes, tiene por finalidad, evitar escurrimientos al agua además como medida de seguridad. (34)

(27): Idem 16.

(28): Idem 21.

(29): Idem 21.

(30): Idem 21.

(31): Idem 16.

(32): Idem 16.

(33): Idem 16.

(34): Idem 16.

ACUAFICION.- Etimológicamente significa, aficionado al agua; -
asimismo, han intentado manejar el término: "turismo de acuafición". Pero,
estas actividades requieren de un equipamiento y de una infraestructura que
se da con el desarrollo del "turismo náutico". (35)

TURISMO NAUTICO.- Puede utilizar o no el transporte acuático;-
es el que realiza una actividad de esparcimiento relacionada con el agua, -
ya sea dentro o sobre ella misma. El término turismo náutico, abarca desde
la infraestructura hasta el desarrollo y promoción de las diferentes activi
dades que se llevan a cabo con el agua. (36)

EMBARCACION.- Es la que sirve para transportar personas y/o ob
jetos sobre el agua. (37)

EMBARCACION REMOLCABLE.- Por su tamaño, permite sacarla del --
agua sin ningún problema, para transportarla por tierra a velocidades muy -
superiores a las que puede desarrollar dentro del agua. (38)

EMBARCACION NO REMOLCABLE.- Dificulta su manejo y transporte -
en tierra, por el tamaño de la misma embarcación; además se muestra más se-
gura dentro del agua y pueden efectuar travesías por alta mar. (39)

BUCEO.- Esta actividad, no se puede realizar, si no se cuenta-
con el equipo apropiado. Las costas mexicanas, tienen infinidad de atracti
vos para practicar este deporte. (40)

(35): SECTUR, Unidad de Acuafición.

(36): Idem 21.

(37): Idem 15.

(38): Idem 12.

(39): Idem 12.

(40): Idem 12.

SKI ACUATICO.- Se efectúa por medio de dos piezas alargadas de metal, madera o material sintético, que se colocan en los pies del eskiador, el que a su vez es jalado por una lancha y los skies van sobre la superficie o espejo del agua. (41)

MOTONAUTICA.- Etimológicamente significa motor acuático, en -- otras palabras es cualquier artefacto que cuente con un motor y se utiliza en cualquiera de sus variantes. (42)

En el agua; por ejemplo podemos citar a las lanchas moto-acuática, y demás aparatos que se han desarrollado para el esparcimiento del individuo tanto dentro como fuera del agua.

TABLA VELERO.- Es una especie de tabla que cuenta con una vela y se mueve por la acción del viento, el único control de dirección y de movimiento lo es la vela. (43)

PARACAIDISMO NAUTICO.- Se realiza mediante un paracaídas que -- es jalado por una lancha. (44)

REMO.- Es la acción de remar en pequeñas embarcaciones que no cuentan con motor de un lado a otro. Existen competencias de remo. (45)

DESLIZADORES.- Son una especie de tablas que se mueven por la acción del agua y del cuerpo de la persona que realiza esa actividad; no -- cuenta con ningún aditamento especial. (46)

-
- (41): Idem 10.
(42): Idem 12.
(43): Idem 10.
(44): Idem 10.
(45): Idem 12.
(46): Idem 15.

2. Características Generales del Turismo Náutico

En el litoral, ríos y cuerpos de agua continentales se practican diversas actividades acuáticas recreativas, tales como: el buceo, en sus diversas facetas; el ski acuático, la tabla velero y la motonáutica.

Por lo que se refiere al apartado de animación y recreación complementaria en tierras, se contemplan los Clubes de Playa, los módulos de acuación y las Escuelas Náuticas y de buceo entre otras.

En alta mar el Turismo Náutico tiene tres modalidades perfectamente bien definidas que son:

- a).- El velerismo.
- b).- La pesca deportiva que se realizan en embarcaciones de recreo denominadas

Yates y veleros

Grandes cruceros y;

Aliscafos y Transbordadores

2.1. Actividades Acuáticas Recreativas.

Es bien conocida la atracción que ejercen en el turista nacional e internacional, las actividades sub-acuáticas y acuáticas-recreativas en los litorales nacionales y cuerpos de agua. Existe un sinnúmero de usuarios que motivados por practicar su deporte favorito realizan el viaje, en busca de esparcimiento ejerciendo así su derecho a la recreación.

En México, estas actividades carecen de promoción y difusión, la producción de equipos y accesorios de fabricación nacional es bastante limitada; el mercado actual se surte en casi su totalidad, de productos de

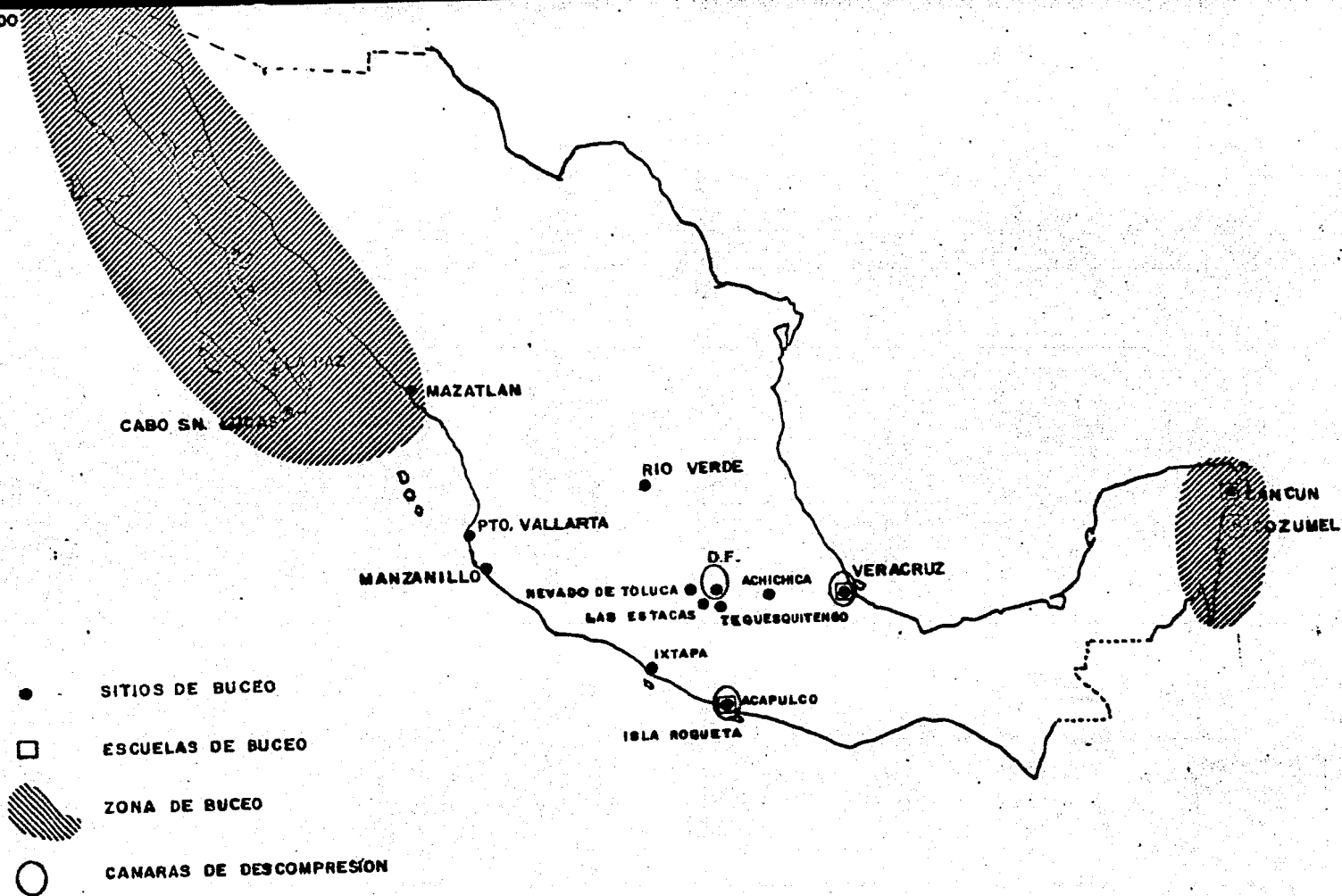
importación; además, no es lo suficientemente completo ni alcanza a cubrir la demanda; Estos son entre otros motivos lo que el desarrollo de la acuafición y el de las actividades subacuáticas no se hayan podido intensificar en forma masiva.

El turismo de internación que visita nuestras playas, mares, ríos y lagunas está generalmente bien informado, no así el turista nacional. Los atractivos naturales mexicanos conocidos mundialmente, han sido explotados durante muchos años por el turista internacional que busca áreas de gran belleza y colorido que por lo general no existen en sus países de origen.

Las bellezas naturales submarinas de la zona del Caribe y del Puerto de Acapulco, sitios tradicionalmente visitados por buceadores deportistas, carecen de atractivos submarinos así como de vigilancia para evitar el deterioro y mal uso del atractivo turístico. (Lámina 1).

Los lugares comunes a los que llegan este tipo de usuarios, son aquellos en los que se combinan las atracciones naturales e históricas -- con las zonas de agua templada. Los prestadores de esta clase de servicio no están organizados ni reglamentados, por lo general, se carece de módulos de servicio en la playa, donde se atiende y orienta en forma conjunta la acción del turista en las áreas de: paracaidismo náutico, tabla velero, ski, remo y deslizadores, y tampoco se encuentra segmentada la demanda de esta actividad como ocurre comunmente a lo largo de otras zonas de influencia en los litorales del país.

La ausencia de la práctica de la tabla velero en la mayoría de las costas se debe a que no obstante ser una actividad novedosa y de gran atracción para el turista, no hay las concesiones para difundir tan



diversa modalidad y tampoco existe la producción nacional de este tipo de tablas (Lámina 2).

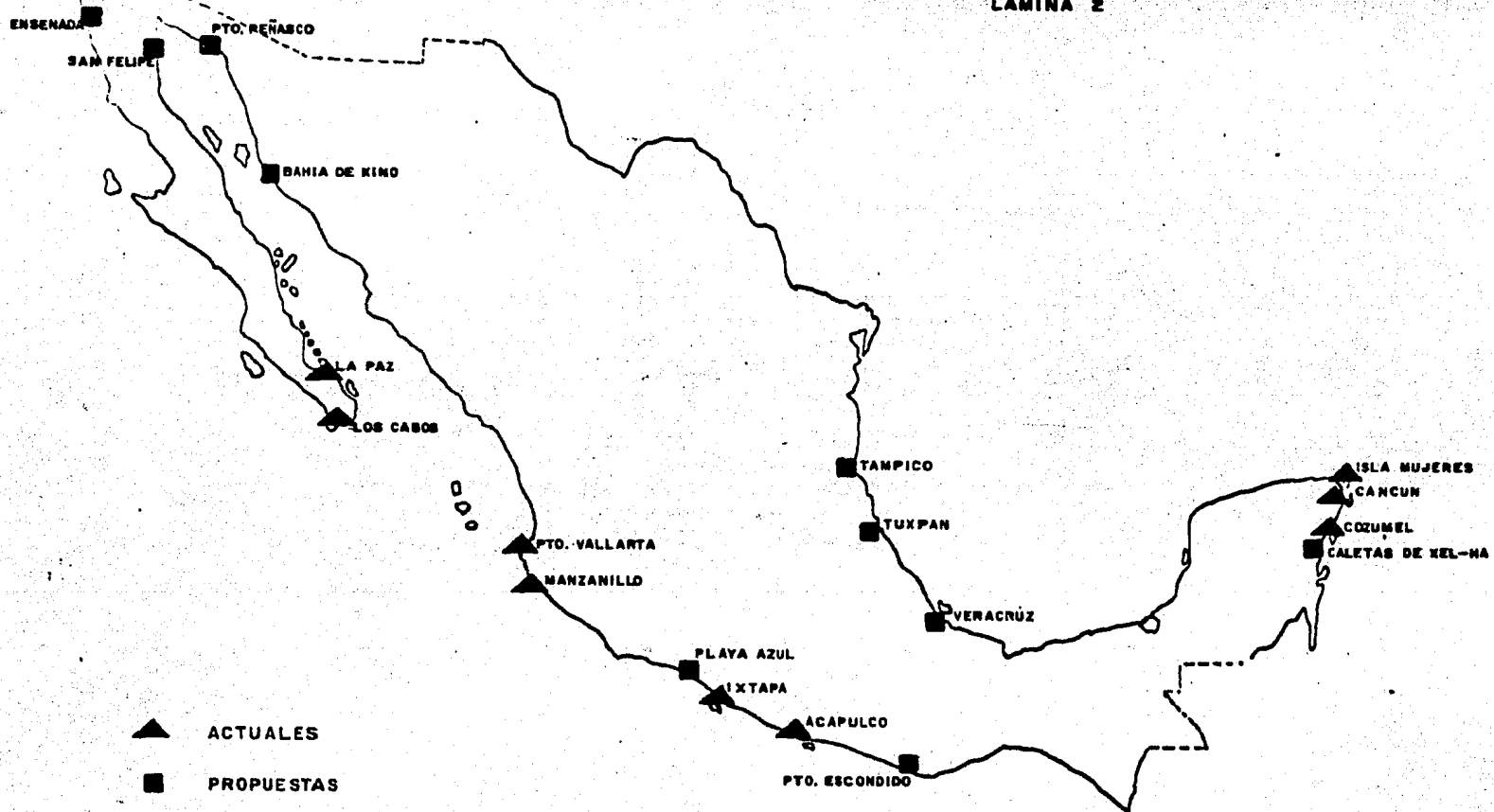
Por lo que concierne a la información, ésta es dispersa y escasa. Mal utilizada en la mayoría de los polos de desarrollo turístico, más aun en los sitios propicios para realizar este tipo de actividades, lo que -- trae consigo que en ocasiones el viajero no encuentre lo esperado o no satisfaga sus inquietudes, ni reciba los servicios por los que ha pagado. Esto afecta de manera significativa la imagen del país y nulifica el regreso del turista.

La práctica realizada por grupos aislados o personas en forma independiente de la acuafición, hacen que este tipo de actividades puedan traer serias consecuencias o resultar peligrosas. Si bien existen clubes y asociaciones que están federadas, hay otras que no están del todo identificados.

La capacitación tanto del instructor como del practicante, juega un papel importante para el buen desarrollo de la acuafición y de las acciones subacuáticas, dado que de ésta depende el sano ejercicio con buenos resultados. Al respecto, es importante señalar, que las cuatro escuelas de buceo conocidas en el medio, no están registradas ante la autoridad a la que le compete esta actividad.

La existencia de Clubes de Playo es notoria en otros países que reciben un alto porcentaje de turismo de internación, no así el caso de México; en donde si bien existen, son exclusivos para los usuarios de los hoteles en donde se hospedan y que prestan este tipo de servicios.

- 16 -



- ▲ ACTUALES
- PROPUESTAS

Como parte integral del sistema de recreación del propio hotel, estos clubes se permitirán acercar todo tipo de actividades acuático-recreativas al usuario, dado que señalan en forma ordenada y bien dirigida la práctica del turismo náutico.

El ~~ski~~ acuático en México, se ha practicado desde tiempos atrás en diversos sitios privilegiados, donde el turismo náutico puede encontrar los elementos naturales idóneos.

El ~~ski~~ constituía en el Puerto de Acapulco, un imán para los turistas que acudían a los eventos deportivos que se realizaban con frecuencia, este espectáculo era representado por figuras reconocidas a nivel internacional durante todo el año, al dejar de presentarse, la gran tradición que existía por parte de los exponentes mexicanos, este deporte vino a menos.

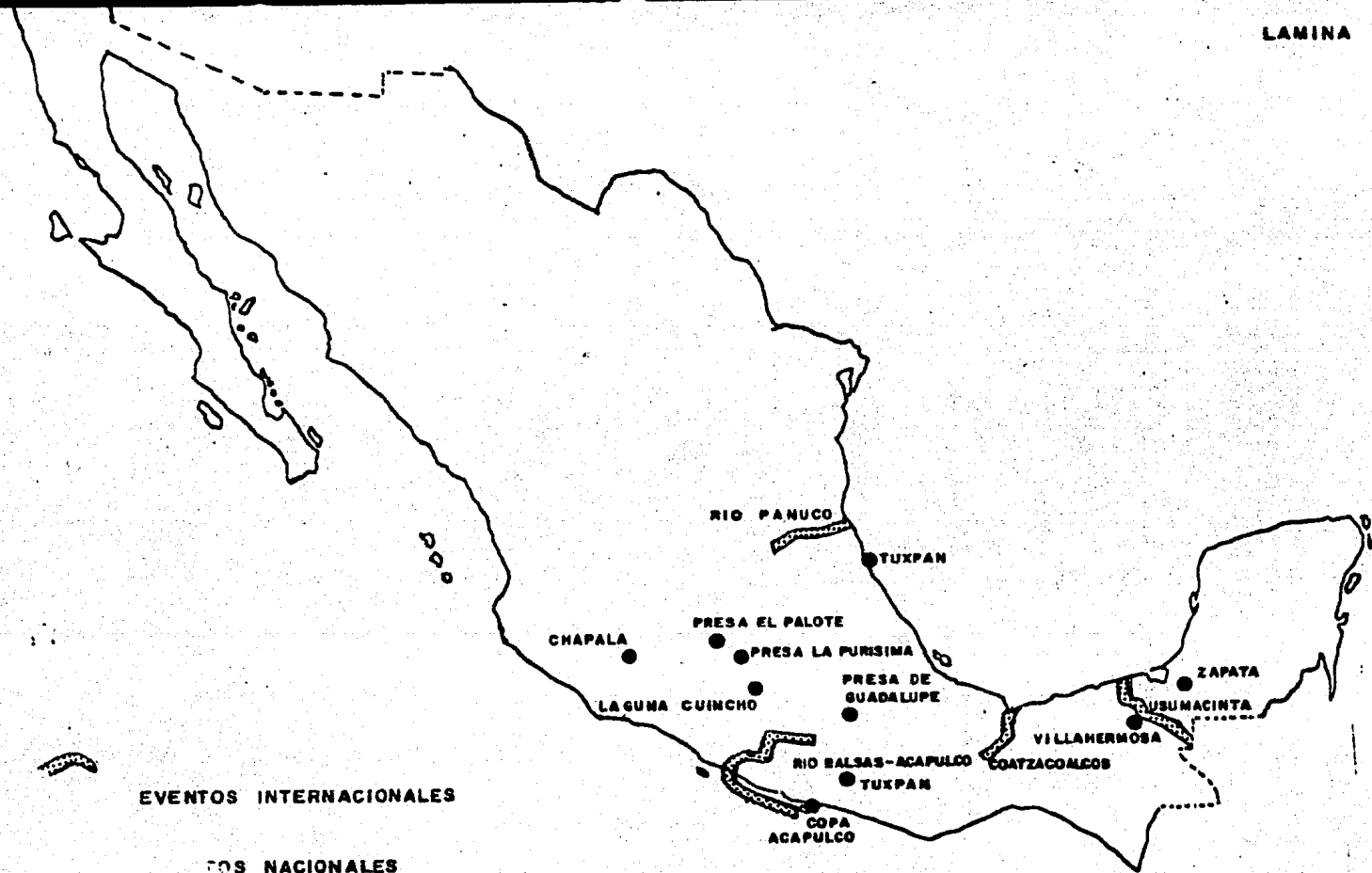
La motonáutica cuenta con un significativo mercado potencial de parte de los nacionales, que si bien sus organizaciones han obtenido exitosas campañas en los eventos realizados, también se han encontrado con la problemática de la importación temporal de sus embarcaciones, que tienen características especiales en cuanto a diseño y locomoción.

En este medio es conocida la multiplicidad de sitios donde se puede desarrollar esta rama del turismo náutico. Los maratones náuticos del Río Balsas y del Río Usumacinta son una prueba del potencial recreativo de esta actividad. (Lámina 3).

2.2 Embarcaciones Remolcables

El primero de los segmentos del mercado, el de las embar-

- 93 -



EVENTOS INTERNACIONALES

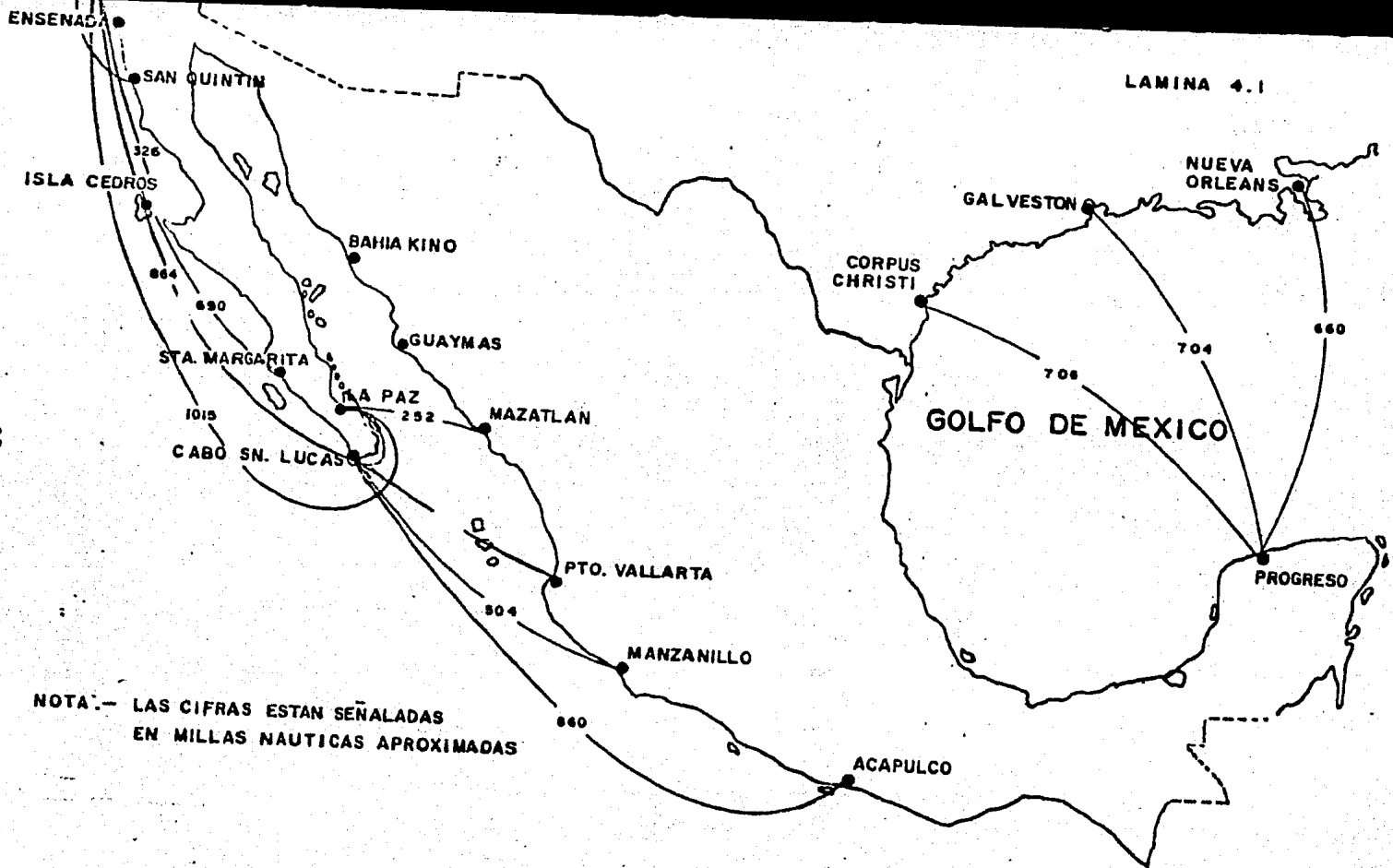
OS NACIONALES

caciones "remolcables", representa un porcentaje superior al 40% del total de las embarcaciones recreativas registradas en los Estados de California y Florida. La adquisición, mantenimiento y operación de embarcaciones de este tipo no implica gastos sumamente elevados, lo que las pone al alcance de un amplio sector de la población.

La característica fundamental de este segmento del mercado, además de su importancia relativa dentro del mercado total, es que tiene una gran movilidad; para llegar a cualquier destino turístico, los propietarios de embarcaciones remolcables pueden desplazarse por tierra a velocidades de 40 a 50 millas por hora, lo cual, es considerable si se compara con la velocidad desarrollada en promedio por los cruceros, siendo ésta de 10 nudos, para las embarcaciones que se movilizan navegando. (Lámina 4.1 y 4.2).

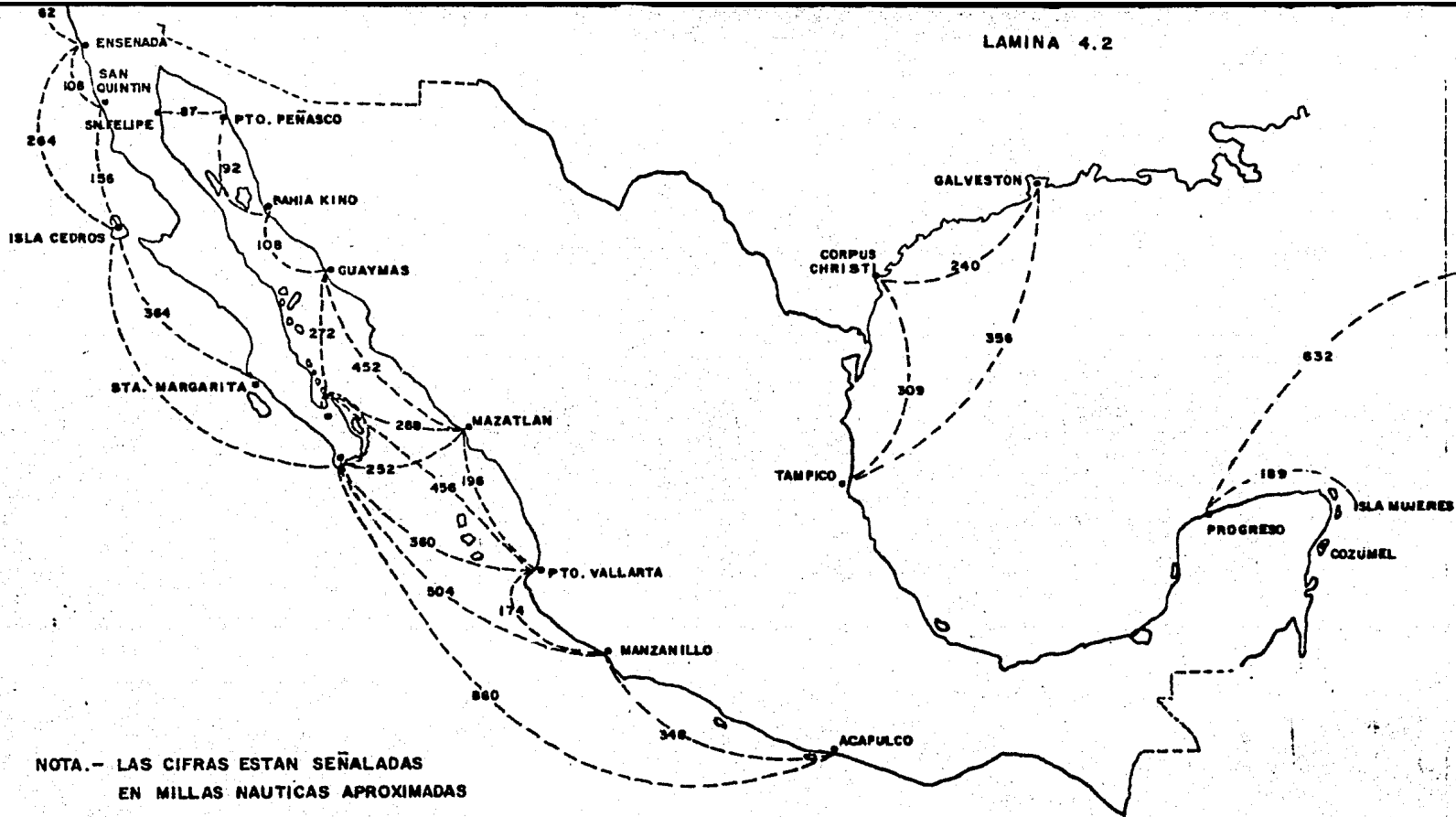
Otras características de este segmento del mercado son la reducida autosuficiencia de las embarcaciones que lo integran, debido a su mínima capacidad de almacenamiento de combustible, agua y provisiones, así como la falta de organización en los propietarios; es decir, por las características mismas de las embarcaciones, no es necesario conservarlas en lugares especiales, propiciando la convivencia de sus propietarios, misma que habría de resultar en la organización de asociaciones o clubes. Una de las pocas excepciones a lo anterior es la organización denominada "Los Vagabundos del Mar", que agrupa a un número considerable de propietarios de embarcaciones remolcables que se encuentran localizadas en el sudoeste de los Estados Unidos de Norteamérica.

Por lo anterior, a pesar de su gran número, y salvo la excepción mencionada, los propietarios de las embarcaciones "remolcables" cons-



NOTA.- LAS CIFRAS ESTAN SEÑALADAS EN MILLAS NAUTICAS APROXIMADAS

LAMINA 4.2



NOTA.- LAS CIFRAS ESTAN SEÑALADAS
EN MILLAS NAUTICAS APROXIMADAS

tituyen un mercado disperso y por lo tanto de difícil penetración para una --
campaña promocional.

Finalmente, las embarcaciones remolcables no requieren de ayuda para navegación ni de instalaciones marítimas de importancia, pero en cambio, sí requieren vías de acceso terrestre debidamente equipados con ser--
vicios, por lo que sus propietarios se ven obligados en la mayoría de los ca--
sos, a depender del alojamiento en tierra, aunque sea en su propio "vehículo--
recreativo".

2.3 Embarcaciones no Remolcables

El segundo segmento del mercado náutico, está integrado -
por las embarcaciones no remolcables, es sumamente notorio y significativo a--
pesar de que sólo representa un reducido porcentaje, menos del 10 por ciento--
del mercado total. Sus propietarios, organizados en grupos bien estructura -
dos tales como Clubes de Yates y Asociaciones Náuticas, son usualmente, por -
el elevado estrato socioeconómico al que pertenecen, personas de prestigio y -
amplio reconocimiento dentro de su comunidad y tienen por lo mismo un fácil -
acceso a los medios de información. Las revistas especializadas en activida -
des náuticas, acuden frecuentemente a ellos en busca de opiniones y comenta -
rios que al ser publicados influyen en el establecimiento de "modas" y costum -
bres.

Por lo tanto, son los propietarios de embarcaciones de más
de 26 pies de eslora, los primeros en "descubrir" itinerarios y destinos de -
nuevas travesías y son sus experiencias, durante la realización de éstas, las
que amplia y eficientemente difundidas, influyen en los patrones de comporta -
miento y perfiles motivacionales de la comunidad náutica, incluyendo al gran-

segmento del mercado integrado por los propietarios de embarcaciones remolcables.

La mayoría de las embarcaciones que cuentan con eslora de 26 pies o más, son aptas para la navegación oceánica, excluyendo únicamente a los "runabouts" y a los "daysailers", que representan un porcentaje de aproximadamente el 19.0; sin embargo, para los propósitos de este análisis no se considera como embarcaciones oceánicas a los veleros de competencia, que representan un porcentaje aproximado del 17.5 del total y que a pesar de tener capacidad para navegar en alta mar, por su equipamiento especializado para las regatas, no son adecuados para la realización de travesías con el rango de confort necesario. El rango de autonomía de las embarcaciones oceánicas varía en razón de su capacidad en el almacenamiento de combustible, agua y provisiones, pero está normado fundamentalmente por el primero de estos factores. Lo anterior, también se aplica en el caso de los veleros, pues, la navegación a vela no representa el sistema primario de locomoción durante la realización de travesías, salvo cuando se efectúan regatas.

Los dos segmentos del mercado antes mencionados, representan para México un potencial turístico de indiscutible importancia. Sus perfiles motivacionales casi no difieren a pesar de que los satisfactores requeridos para integrar una adecuada oferta turística si cambia radicalmente. Esta generalización es válida, las embarcaciones "oceánicas" mayores de 26 pies de eslora, requieren de ayuda para navegación como pueden ser los portulanos y cartas de navegación (inexistentes para las costas mexicanas), por ende de instalaciones marítimas de gran importancia, y por sí mismas, constituyen un alojamiento para el turista. Sus propietarios muestran un profundo arraigo por la vida "a bordo", que es en parte, uno de los atractivos de la realización de travesías.

México cuenta con algunas de las costas más bellas a nivel mundial, además de un gran potencial de pesca deportiva en su mar patrimonial, como lo acreditan distintas y cotizadas especies; destacándose entre otras especies el pez vela y el marlín, los que a su vez, geográficamente se encuentran ubicados junto al mercado de embarcaciones deportivas más grande del mundo, en las condiciones actuales se ha podido captar únicamente el 0.01% del mercado antes mencionado.

En México, el tener un velero o una embarcación para la pesca deportiva, está considerado como un lujo, cosa que no debería suceder - más bien habría de resaltar que no existe un presupuesto destinado a los deportes náuticos, asimismo, no se hace difusión ni campañas masivas de concientización marítima y obviamente se requiere de este tipo de acciones para estimular a las actividades náuticas y a los deportes marinos de todo tipo; el mexicano a la fecha no conoce el mar y se hace necesario interesarlo en él.

Los pocos mexicanos que tienen acceso al yatismo, y a la pesca deportiva, toman a la embarcación como un objeto social, sin aprovechar de la navegación y de la pesca todos los beneficios de salud y de superación-intelectual que este tipo de recreación encierra.

La carencia de información que estimule el interés del público en el mar, perjudica la popularización de la náutica turística como es: la navegación a vela y la pesca deportiva. Esta ausencia de información repercute en la economía nacional; sobre este particular hay que considerar que el desarrollo marítimo no solo es pesquero, pues, solo es una parte de las diversas actividades del turismo náutico.

2.4 Velerismo y Pesca Deportiva

Dentro de las actividades acuático-recreativas el velerismo y la pesca deportiva ofrecen ampliar las posibilidades de acceso a la recreación, ya que es posible su ejercicio desde un nivel popular, hasta el más sofisticado.

Para el turista que ejerce la actividad náutica como un deporte, la navegación constituye en sí misma un objeto recreativo; sin embargo, es necesario ofrecerle otras alternativas de animación como de atractivos turísticos terrestres complementarios, que pueden encontrarse en la riqueza folklórica, artesanal y cultural en general, de las regiones geográficas por las que el turista cruza mientras ejerce su actividad recreativa a través de la navegación.

Esta modalidad de turismo náutico, que actualmente se realiza en México, está constituida principalmente por los turistas extranjeros que provienen en su gran mayoría de la Unión Americana, en particular de los estados de California, Arizona y Nuevo México, en los cuales existen embarcaciones, que frecuentemente realizan travesías a lo largo de la costa noroeste del pacífico mexicano; asimismo, en los estados de Texas, Louisiana y Florida, se tienen embarcaciones que navegan en las aguas de la costa Atlántica y del Caribe. En el país existe un pequeño número de embarcaciones recreativas que operan principalmente en los Puertos de Guaymas, Acapulco y Cancún.

Para lograr un real aprovechamiento de la capacidad instalada, ha sido necesario darle un gran impulso a los eventos turísticos-náuticos que tradicionalmente se realizan en el país; mediante la intensificación de promociones tanto nacionales como internacionales. Entre los más importantes

tes se puede citar a las Regatas Internacionales de San Diego a Mazatlán, la del Sol (de San Petesburgo a Isla Mujeres y de Nueva Orleans a Veracruz-Cozumel), la de Los Angeles a Acapulco, la de Tampico, la de San Diego a Manzanillo y la de San Carlos en el Mar de Cortés; así como los torneos internacionales de pesca del pez marlin en Tampico, el pez marlin y el dorado en los Cabos, y el de pesca del pez vela en Manzanillo, entre otros. (Lámina 5 y 6).

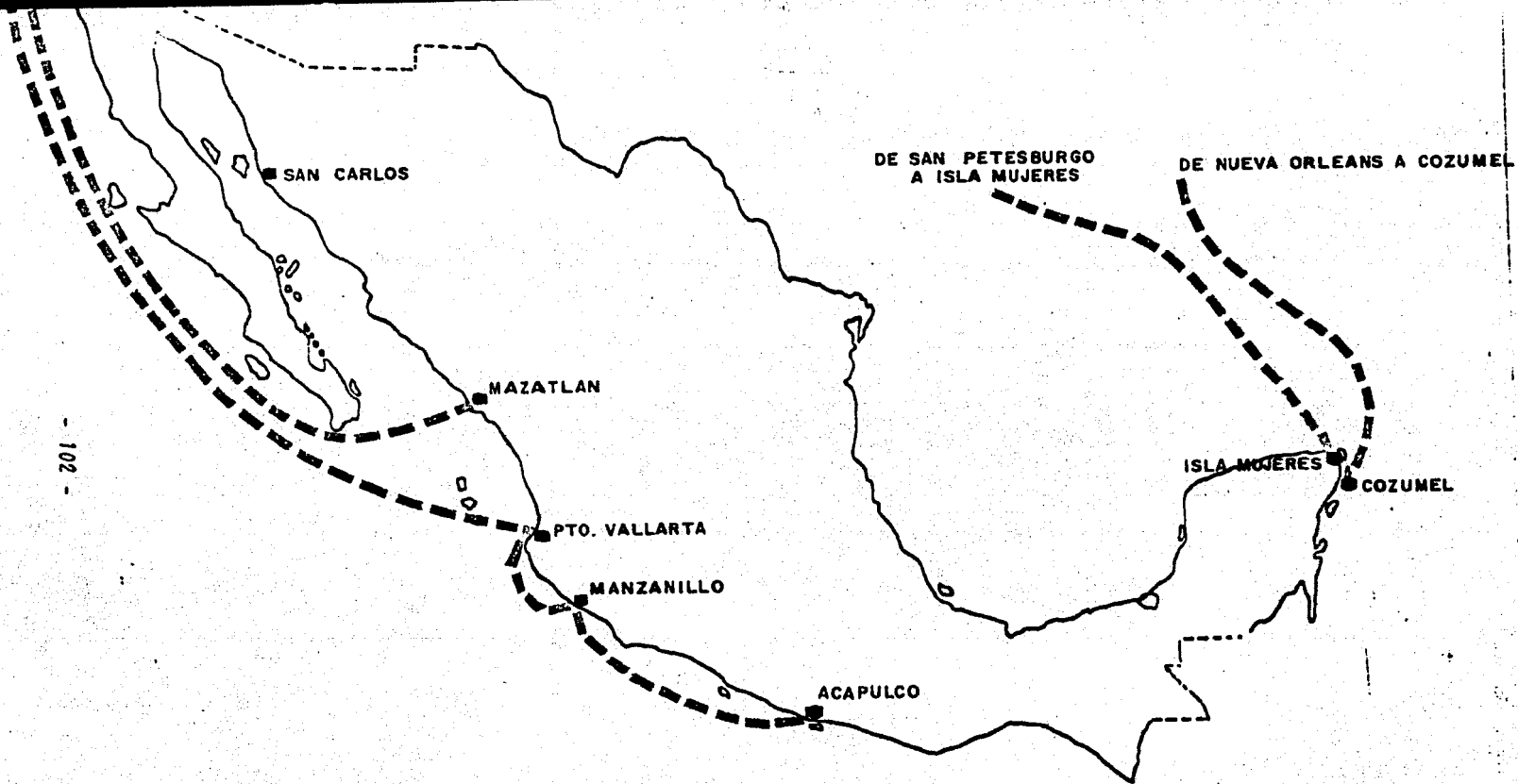
Aunque no existen estadísticas precisas acerca del número de turistas que llegan a México por vía marítima; los resultados de la "Encuesta de Turismo Receptivo, 1970-1976", realizada por el Banco de México, S.A. y la Secretaría de Turismo, se hacen evidente que la captación de turismo extranjero por esa vía es sumamente baja; en efecto, las cifras estadísticas que no reflejan tendencia alguna, representan porcentajes muy reducidos del total de personas que integran la comunidad náutica de los Estados Unidos de Norteamérica, misma que representa un importante mercado potencial de visitantes a México por vía marítima.

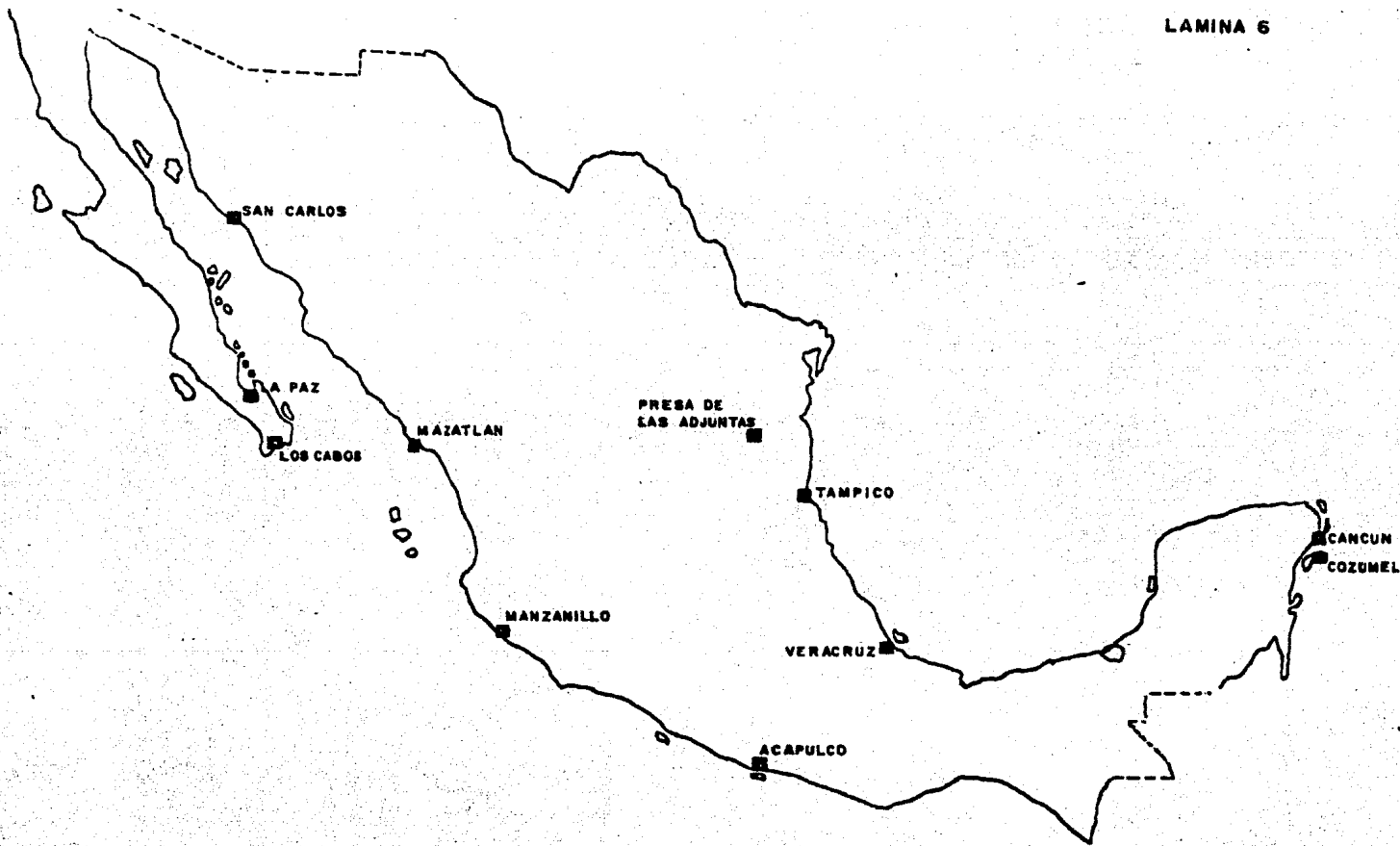
El mercado norteamericano de propietarios de embarcaciones recreativas se divide en dos segmentos; el integrado por las embarcaciones menores de 26 pies de eslora que pueden ser remolcadas por tierra hacia los puntos de interés y el de las embarcaciones de 26 pies o más, que usualmente se mantienen en el agua y de las que un gran porcentaje son capaces de realizar travesías en alta mar.

2.5 Infraestructura

a) Marinas y Puertos Turísticos

Actualmente se cuenta con la operación de cinco marinas -



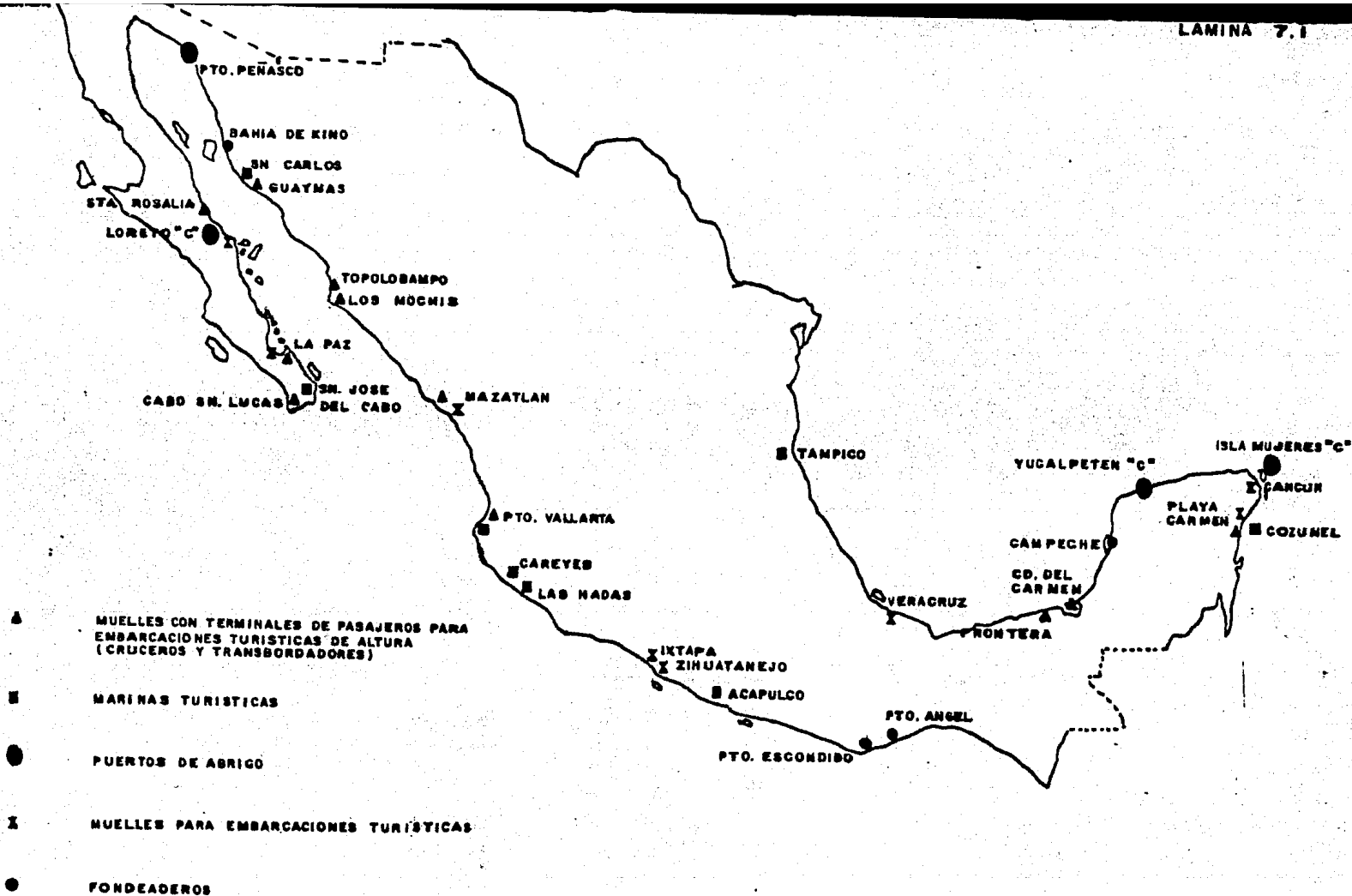


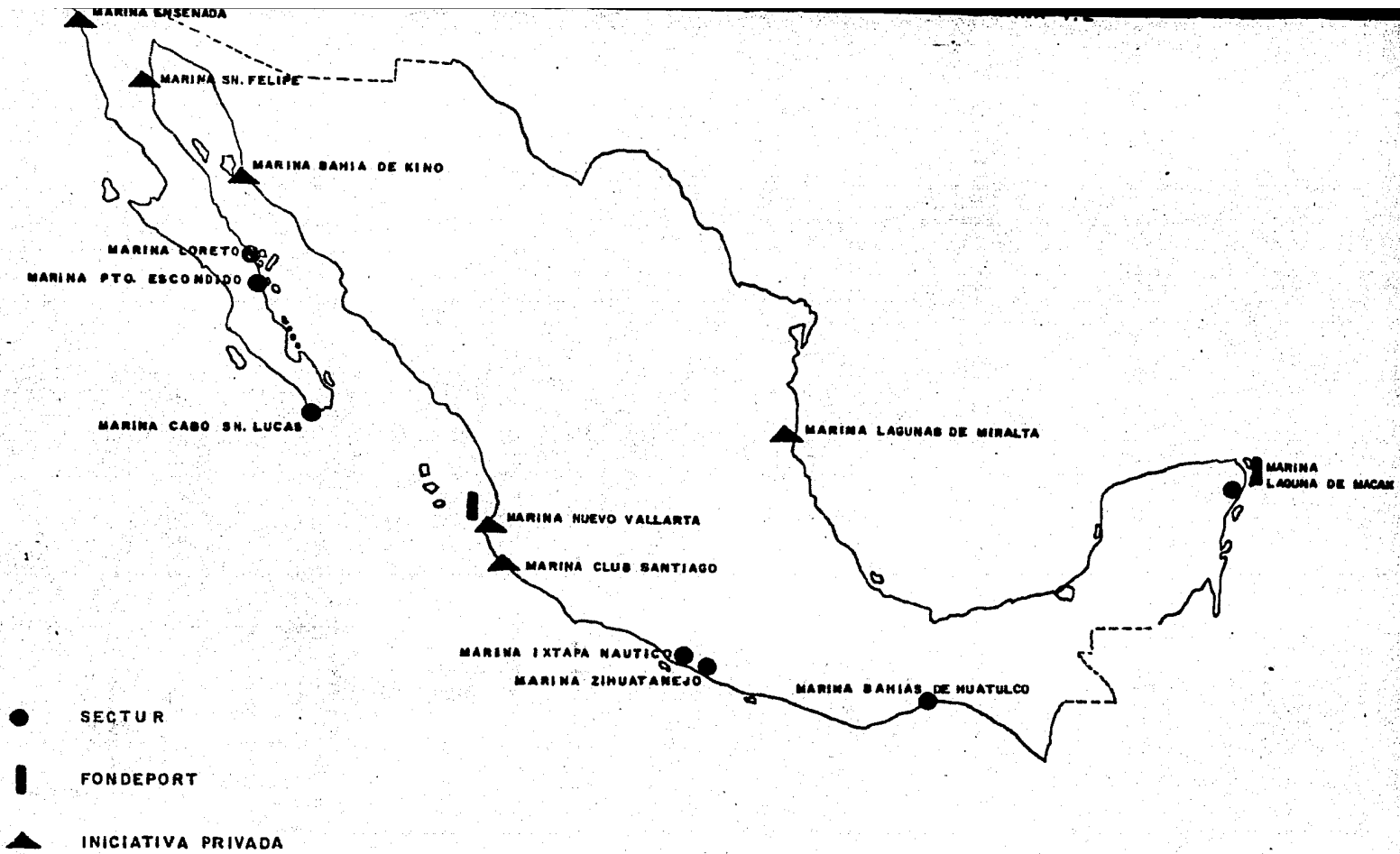
que en conjunto suman 1,077 espacios, distribuidos entre la Marina de San -- Carlos en Sonora, con 450 espacios disponibles para embarcaciones; Marina de Las Hadas en Manzanillo, con 100 espacios de capacidad; el Club Náutico de Cozumel con 107 espacios; y la Marina de Acapulco con 300 espacios; y por último, está casi a punto de operar la Marina de Puerto Escondido, Baja Californía, que cuenta con 120 espacios disponibles para la primera etapa. Estas - marinas presentan infraestructura portuaria básica, y otros servicios complementarios. (Láminas 7.1, 7.2 y Cuadro 13).

Por otra parte, existen 6 marinas en proyecto que en suma cuentan con 2 456 espacios por disponer para las embarcaciones; Marina Coronado, S.A., con capacidad de 100 espacios, Marina Puerto Iguana en Puerto Vallarta con capacidad para 450 embarcaciones; Marina de Ensenada, B.C., con - 630 espacios, Marina Club Santiago en Manzanillo, Col. con 500 embarcaciones, Marina Macax en Isla Mujeres con 240 espacios, Marina Cabo San Lucas con 386 espacios, Misiones de La Paz en B.C.S., con 150 espacios; estas marinas se - encuentran en proceso de construcción y dentro de los servicios que presenta rán se encuentran: infraestructura portuaria básica, muelle de combustible, - rampa para botar embarcaciones y otros servicios complementarios importantes para la operación eficiente de una marina.

En anteproyecto se identificaron 2 marinas, la de Lagunas de Miralta, Tamps., y la de Nuevo Vallarta, Jal.

En resumen, se observa que se cuenta con 2 456 espacios en proyecto y en operación existen 5 marinas que ofrecen en su totalidad 1,077- espacios disponibles, los cuales tienen en general una distribución, según el tamaño de embarcación, en la siguiente forma: ..





C U A D R O N.º 13
CUADRO RESUMEN SOBRE MARINAS EN LA REPUBLICA MEXICANA

NOMBRE DE LA MARINA	NIVEL DE OPERACION			ESPACIOS DISPONIBLES PARA: NUM. EMBARCACIONES.	MESES DE TEMPORADA			OCUPACION	SERVICIOS QUE OFRECE.
	ANTEPROYECTO	PROYECTO	OPERA		EPOCA ALTA	EPOCA MEDIA	EPOCA BAJA		
MARINA SAN CARLOS			X	450	Dic., Ene., Feb.,	Oct., Aba., Nov., Mar.,	Jun., Sept., Jul., Ago.,	75-80%	Infraestructura portuaria básica, muelle de combustible.
CLUB NAUTICO DE COATEPEC.			X	107	Mar., Aba.	Jul., Nov.,	Ago., Sept.	42-50%	Infraestructura portuaria básica, Club de Yates y otros, Muelle de combustible.
MARINA DE LAS MADAS			X	100				35-40%	Renta Yates, Renta Muelles.
MARINA CORONADOS S.A. DE C.V. (JORGE BECERRIL).		X		100					Fareo, pelotón de infantería, hotel, restaurante, cabinas y discoteque.
MARINA LAGUNA HACAK	X			240					La infraestructura marítima sólo cuenta el muelle para 30 embarcaciones sin servicio.
MARINA PUERTO IGUANA, PUERTO VALLARTA, JAL. (FONDEPORT-LP)		X		N.D.					Muelle para 600 embarcaciones, almacén para 200 embarcaciones.
MARINA DE ENSENADA, B.C. DESARROLLO NAUTICO - INDUSTRIAL (FONDEPORT).		X		630					Tendrá dos ampueros, albercas, salones y estacionamientos.
MARINA, CLUB SANTIAGO MANZANILLO, COLIMA.		X		500					Crece en función de la agricultura.
LAGUNAS DE MIRALTA, TAMIS.	X			450-500	5 verano - creación - Presa Tamis constante.		May, Jun., Jul., Ago.	N.D.	
MARINA DE NUEVO VALLARTA	X								
MARINA CABO SAN LUCAS		X		386					Renta, muelle, infraestructura portuaria básica, muelle de combustible.
MARINA DE ACAPULCO			X	300	Mar., Aba., May, y jun.	Julio, Nov., Dic., Ene., Feb.	Agosto, Sept., Octubre.		Infraestructura portuaria básica, muelle de combustible.
MARINA DE PUERTO ESCOBEDO, B.C.			X	120	Mar., Aba., May, Jun.	Julio, Nov., Dic., Ene., Feb.	Agosto, Sept., Octubre.		Infraestructura portuaria básica, muelle de combustible.

El 44% de los espacios se encuentra destinado a embarcaciones de menos de 20 pies, el 38% está destinado a embarcaciones que fluctúan entre los 20 y 32 pies, y el 18% restante lo conforman embarcaciones que rebasan los 32 pies de eslora.

Por todo lo anterior, se puede concluir que no existe ni en operación ni en proyecto, una infraestructura marítima, que permita brindar servicio de instalaciones portuarias, suministro de combustible y disponibilidad de radio y guardacostas que puedan auxiliar en caso de emergencia; lo cual, se puede reflejar en el volumen modesto de embarcaciones que se captan anualmente, Estas proceden principalmente del sur de California y podría incrementarse sustancialmente la afluencia, con la instalación de adecuados puertos de abrigo en puntos intermedios de la Península de Baja California, así como otros puntos claves de la Costa del Pacífico.

En el caso del Mar de Cortés y la Costa Occidental de nuestro país, el número de espacios que se tendrá en el corto y mediano plazo asciende a 2 456 espacios. En 1981 se registró la visita de 1,178 embarcaciones, habiendo crecido a una tasa del 12% promedio anual desde 1978 cuando se tuvo la visita de 750 naves. Al analizar la información obtenida sobre las embarcaciones que arribaron a Cabo San Lucas en los últimos cuatro años y medio, se observó que del modesto volumen que se captó, un 20% de las embarcaciones continuaron su curso a la Marina de San Carlos, Son., sólo un 4% continuó su viaje a otras marinas de la República.

Se contempló que el 65% de las embarcaciones son yates de motor, con un promedio de eslora de 38 pies y el 35% restante de las embarcaciones son veleros con un promedio de eslora de 30 pies.

La estacionalidad observada en la zona, registra que el 88% de las embarcaciones arriban en los meses de noviembre a mayo y el 12% restante se registra en los meses de junio a septiembre.

b) Equipamiento

En México no se dispone de un sistema náutico-turístico que apoye y complemente a los sistemas de transportación interna, tales como el carretero y el aeroportuario, que permita lograr la adecuada integración regional de los lugares de carácter turístico que se localizan en las zonas costeras del país.

La falta de oferta de embarcaciones recreativas, es el resultado de las políticas establecidas, que han dado prioridad a otro tipo de embarcaciones tales como las pesqueras, las mercantes, las lanchas patrulla, las de servicio y trabajo. Si bien la participación porcentual de esta rama industrial ha estado muy por debajo de lo que, de hecho, por su importancia le corresponde; hoy siendo una industria joven en etapa de despegue requiere de cambios radicales.

En México existe la suficiente infraestructura y tecnología instalada para construcción naval, lo cual cuenta con grandes posibilidades de ampliación. En la actualidad existen 33 astilleros (15 paraestatales, 25 privados y 3 de la Secretaría de Marina). Sin embargo, la falta de apoyo suficiente a la industria naval ha repercutido en la demanda insatisfecha de embarcaciones turísticas en el país. (Lámina 8 y Cuadros 14.1, 14.2 y 14.3).

Un gran número de las embarcaciones recreativas, actualmente en uso por prestadores de servicios turísticos nacionales, son construí

ENSENADA

PTO. PERASCO

GUAYMAS

MAZATLAN

TAMPICO

VERACRUZ

ALVARADO IS.

LAZARO CARDENAS

COATZACOALCOS

BALINA CRUZ

LEONIA 33-34

CD. DEL CARMEN 15-31

GOLFO DE MEXICO

- INDICE, TAMBIEN.
- 16 ASTILLEROS DEL GOLFO
 - 17 ASTILLERO DE LA SECRETARIA DE MARINA No.1 COATZACOALCOS, VER.
 - 18 ASTILLERO DE TAMPICO
 - 19 ASTILLEROS DE LA SECRETARIA DE MARINA No.5
 - 20 ASTILLEROS UNIDOS DE VERACRUZ, S.A. C. DEL CARMEN, CAMP.
 - 21 SECRETARIA DE MARINA DE FUNDACION DE REPARACIONES Y DETALLES "20 DE NOVIEMBRE", S.C.L.
 - 22 CARMEN Y CONSTRUCCION, S.A. DE C.V.
 - 23 ASTILLERO FRANCISCO CARRANZA GUERRERO
 - 24 VARELLOS Y ASTILLEROS ZAVALA, S. DE R.L. DE C.V.
 - 25 ASTILLERO DE SOTAVIENTO, S.A.
 - 26 ASTILLERO ALFONSO CALDERON CENTENO
 - 27 TALLERES MONTAZO
 - 28 VARELLO Y ASTILLERO ENRIQUE REYES ASOLAGA
 - 29 ASTILLERO JUAN JOSE ANGUILO GASSO
 - 30 REPARACION DE MAQUINARIA Y CONSTRUCCION
 - 31 ATILLEROS UNIDOS DE CD. DEL CARMEN, S.A. LEPA, CAMP.
 - 32 VARELLO Y ASTILLERO JORGE OJEDA GARCIA
 - 33 ASTILLERO MARQUEZ, S.A.

LITORAL DEL PACIFICO

- 1 PUNTO PERASCO, VER.
- 2 ASTILLERO BELLINI, S.A. DE C.V.
- 3 ASTILLERO MAZATLAN, S.A.
- 4 TALLERES NAVALES TAPES, S.A. GUAYMAS, VER.
- 5 ASTILLERO RELOJ DE GUAYMAS, S.A.
- 6 ASTILLERO ICF, S.A.
- 7 ASTILLERO INTERSO, S.A.
- 8 ASTILLERO MASCAR, S.A.
- 9 CONSTRUCCIONES NAVALES DE GUAYMAS, S.A. MAZATLAN, VER.
- 10 ASTILLERO MAZATLAN
- 11 CONSTRUCCIONES NAVALES DE MAZATLAN, S.A.
- 12 ATILLEROS UNIDOS DE MAZATLAN, S.A. SALINA CRUZ, OAX.
- 13 ASTILLEROS DE S.A.
- 14 ASTILLERO DE LA SECRETARIA DE MARINA No.3 LAZARO CARDENAS
- 15 ASTILLEROS DIEGO DE LAZARO CARDENAS, S.A.

- △ PRIVADOS
- GRA. DE MARINA
- ▭ PARAESTATALES

CARACTERISTICAS DE LAS EMBARCACIONES QUE CONSTRUERON LOS PRINCIPALES ASTILLEROS PRIVADOS DURANTE EL PERIODO 1970-1980

PROTOTIPO	MATERIAL DE CASCO	PROPOSITO	CARACTERISTICAS FISICAS				CAPACIDAD DE LA BODEGA [M ³].	TRIPULACION (PERSONAS)	COMBUSTIBLE (LTS)	VELOCIDAD (NODOS).	POTENCIA H.P.
			ESTORA	MANGA	PUNTUAL	CALADO					
CAMARONERO	ACERO O MADERA	PESCA COMERCIAL	72'	20'	12'	6'	60	6	40,000	9.5	365
SARDINERO	ACERO	PESCA COMERCIAL	72'	20'	9'6"	7'	70	9	25,000	10	220
SARDINERO	ACERO	PESCA COMERCIAL	92'	23'6"	10'6"	8'	148	9	40,000	9.5	520
REMOLCADOR	ACERO	SERVICIO INT. PUERTO	42'	14'	8'	4'	-	3	12,000	6	220
CHALAN 1/	ACERO	SERVICIO DE DRAGA	86'	17'	6'	4'	60,000 2/	-	-	-	-
TIBURONERO	ACERO	PESCA COMERCIAL	55'	17'6"	8'6"	6'	30	6	20,000	12	365
HUACHINAN GUERO	ACERO O MADERA	PESCA COMERCIAL	55'	16'4"	8'4"		30	7	20,000	9	230
LANCHA	FIBRA DE VIDRIO	PESCA COMERCIAL	38'	11'	4'6"	3'6"	7	3	20,000	9	125
LANCHA	FIBRA DE VIDRIO	PESCA COMERCIAL	40'	13'	6'	2'	-	4	30,000	12	2 X 150

1 / Incluye una planta auxiliar para 30 kw.

2/ Expresada en litros.

Fuente: Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval.

CARACTERISTICAS DE LAS PRINCIPALES EMBARCACIONES CONSTRUIDAS POR LOS ASTILLEROS PARAESTATALES
DURANTE EL PERIODO 1970-1980

TIPO DE EMBARCACION	C A R A C T E R I S T I C A S			T E C N I C A S	
	ESLORA (M)	MANGA (M)	PUNTUAL (M)	CALADO (M)	POTENCIA B. H. P.
TIBURONERO	16.76	4.98	2.53		230
CAMARONERO 70 M3	21.95	6.09	3.66	4.27	365
ATUNERO DE 750 T.C.	56.00	11.60	7.95	4.73	2875
REMOLCADOR 2 100	35.05	8.53	4.34		2100
REMOLCADOR 2 800	32.00	8.61	4.57		2800

Fuente: Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval.

C U A D R O No. 14.3

PRODUCCION HISTORICA ALCANZADA POR LOS ASTILLEROS DE LA SECRETARIA DE-MARINA DURANTE EL PERIODO 1970-1980

ENTIDAD FEDERATIVA	P U E R T O	ASTILLERO	TIPO DE EMBARCACION	CANTIDAD
TAMAULIPAS	TAMPICO	ASTIMAR No.1	REMOLCADORES PARA PEMEX	3
			DRAGA ESTACIONARIA (DRAGADO).	2
			CHALAN TERMO PARA AZUFRE	1
			REMOLCADOR (DRAGADO)	1
			REMOLCADOR EMPUJADOR PEMEX.	1
			LANCHA PARA TRANSPORTE DE PERSONAL	1
			BARCOS CAMARONEROS (FIPESCO).	16
			BARCOS CAMARONEROS (BANPESCA).	10
			BARCOS DE INVESTIGACION-PESQUERA (DEPTO.PESCA).	4
			VERACRUZ	COATZACOALCOS
			BARCOS CAMARONEROS (BANFOCO).	3
			TRANSBORDADORES DE 60 MT. (S.C.T.)	1
OAXACA	SALINA CRUZ	ASTIMAR No.8	LANCHAS AMARRADORAS	8
			BUQUES TIPO AZTECA	3
			BARCOS CAMARONEROS (BANFOCO).	15
			REMOLCADORES	3
	ACAPULCO GRO.	ASTIMAR No.6	BARCOS CAMARONEROS (BANFOCO).	2
			BARCO PATRULLA TIPO OLMECA	1

das por ellos mismos, a las que únicamente se les adapta el motor.

La demanda nacional de embarcaciones deportivas y de recreo es reducida; no obstante, se tiene la certeza de que la demanda potencial es significativa, la que no se deberá desatender. Sin embargo, se desconoce exactamente cual es la relación entre la oferta y la demanda nacional de embarcaciones recreativas, por lo que se hace necesaria, la realización de un estudio profundo al respecto.

2.6 Transbordadores

A la fecha, los transbordadores presentan una opción para que los mexicanos naveguen a lo largo de sus litorales, ya que este servicio se le presta a la navegación mexicana.

El transporte por vía marítima en transbordadores es exclusivamente mexicano y con un alto concepto de integración nacional como lo acredita la vinculación del área continental con el Estado de Baja California Sur.

En total la Secretaría de Comunicaciones y Transportes -- opera catorce transbordadores para pasajeros y vehículos, tanto en las costas del Golfo como en el Pacífico.

Los grandes transbordadores operan en la costa occidental, principalmente en rutas entre la Paz y Mazatlán. Solamente seis embarcaciones se utilizan en la costa del Atlántico y éstas son principalmente embarcaciones de una sola plataforma abierta.

Las principales rutas que a la fecha operan con el servicio de transbordadores en el noroeste del país conectan a Cabo San Lucas con

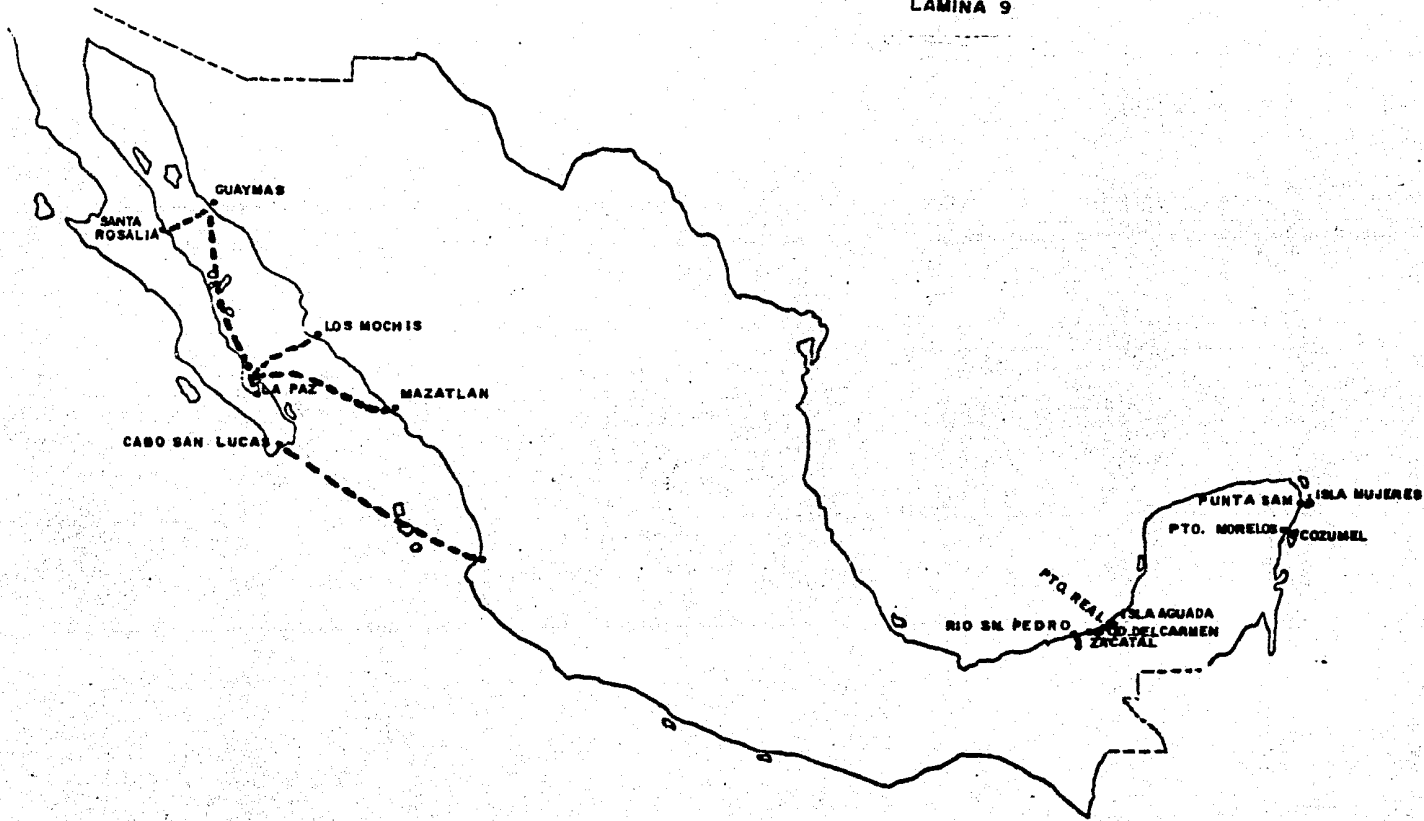
Puerto Vallarta, La Paz, B.C.S. con Guaymas, Los Mochis, Mazatlán y Santa Rosalía con Guaymas. (Lámina 9).

Este sistema pese a ser usado por buen número de turistas, no presta la atención que se requiere, en virtud de que adolece del sistema de reservaciones y dado su uso mixto, los servicios turísticos a bordo son deficientes.

Los demás servicios de transbordadores que existen en el país, son de pequeños recorridos e incluyen rutas del Continente a Cozumel; a Isla Mujeres por una parte, y por la otra, con Isla del Carmen en Campeche. Existe una ruta en la que se da servicio por el Río San Pedro, en el Estado de Campeche.

2.7 Aliscafos

Los antecedentes en materia de transportación marítima de muestran la inexistencia de este tipo de servicio; a la fecha esta actividad se ha venido desarrollando en pequeñas embarcaciones acondicionadas para transportar pasajeros, a pesar de que anteriormente estaban destinadas a otro tipo de uso. Este tipo de servicio en la actualidad se efectúa en forma irregular, en cuanto al horario y la capacidad de transporte. Por esto, se hace necesario contar con un sistema de transporte marítimo rápido, eficiente, cómodo y económico, motivo por el cual, muchas otras áreas de abundantes recursos naturales susceptibles de aprovecharse para el turismo náutico, se encuentran aún en estado potencial, significando desde el punto de vista económico, pérdidas y desaprovechamiento de nuestros recursos turísticos. A esto se le puede agregar otros factores como la carencia de infraestructura, equipamiento, promoción y estímulos fiscales adecuados para el desarrollo de estas zonas.



2.8 Cruceros

Los cruceros tienen en nuestro país, características muy especiales. Por las bellezas de nuestras costas se ha desarrollado de tiempo atrás, una importante corriente de pasajeros que son transportados en los grandes buques que en cada viaje pueden llevar de 240 a 1,000 pasajeros; por ejemplo en el Puerto de Acapulco, Gro., se tienen anualmente más de 150 arribos, lo cual representa que ese sitio sea visitado por aproximadamente - - - 150,000 turistas que llegan por la vía marítima. Las líneas navieras que -- proporcionan estos servicios son en su totalidad extranjeras y aún cuando, - en la ruta: Los Angeles-Acapulco; los buques tocan Cabo San Lucas, La Paz, - Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta e Ixtapa, se trata de un tráfico de ca botaje prestado por buques de bandera extranjera en aguas territoriales na - cionales. (Lámina 10).

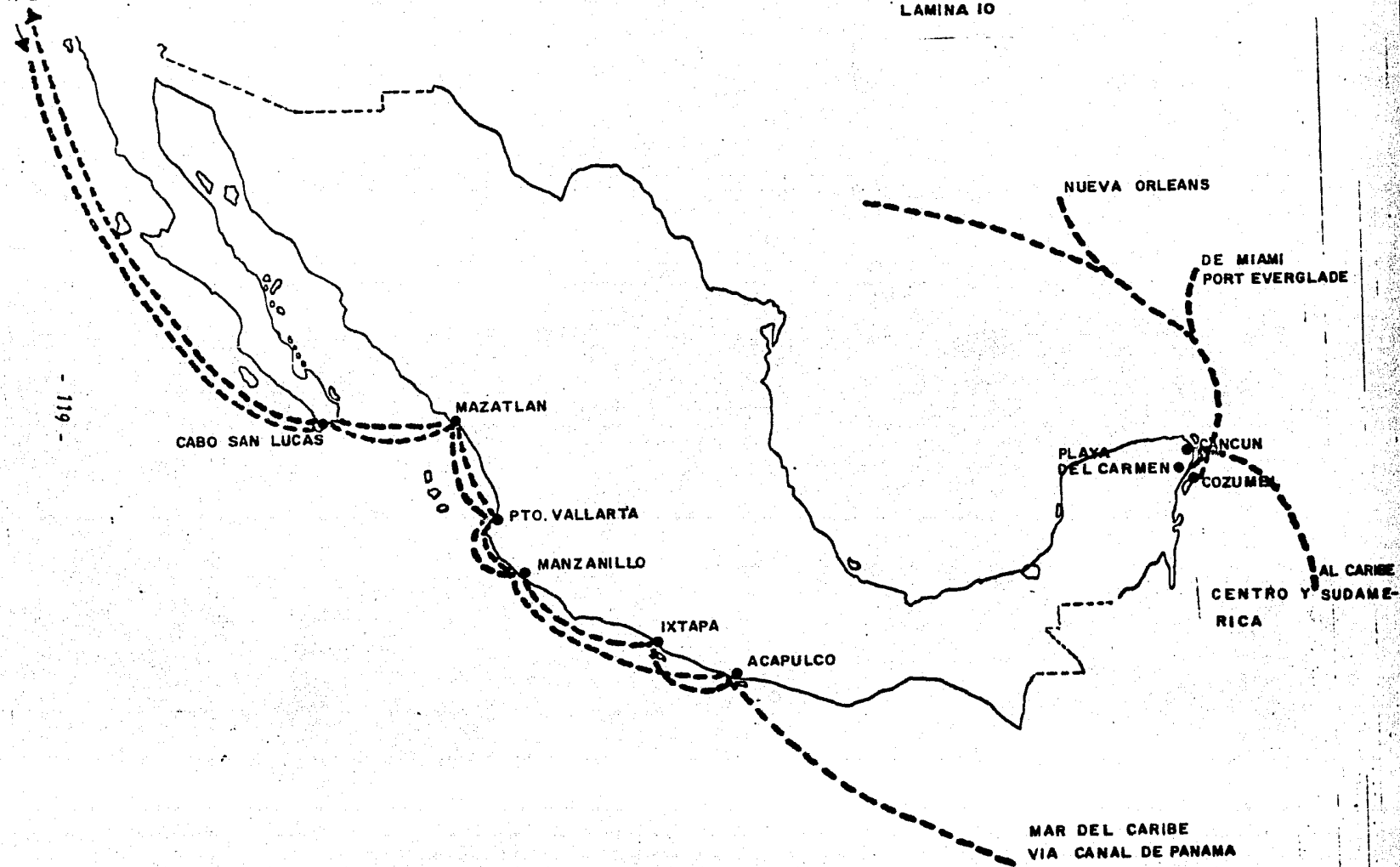
El traslado a bordo de turistas en este tipo de buques en tre un puerto mexicano y otro está prohibido por las leyes mexicanas. La ú nica posibilidad de que los mexicanos puedan utilizar dichos servicios es -- que hagan el viaje desde el Puerto de Acapulco, Gro., hasta los Angeles, Ca lif., o viceversa, donde ya se trata de tráfico de altura, en el que se per mite la presencia de pasajeros mexicanos.

Las líneas internacionales, generalmente prestan este ti po de servicio en temporadas consideradas por ellos como bajas, como es el caso de la Princess Cruises, que efectúa sus recorridos semanales en invier no, de octubre a mayo por nuestros litorales de la costa oeste. Anualmente realizan dos viajes a fin de año, saliendo del Puerto de Acapulco, vía el - Canal de Panamá hacia el Mar del Caribe.

LINEAS DE CRUCEROS

LAMINA 10

A LOS ANGELES



- 119 -

Importantes empresas como la Cunard, la Canadian Pacific, la Grace Line y la Brody son líneas navieras que durante años estuvieron arribando a puertos nacionales ubicados en el litoral del Pacífico, dejaron de operar por falta de apoyo y facilidades en el cumplimiento de sus programas.

Existe también un Crucero Ecológico estadounidense que surca los mares alrededor de la Península de California.

Hay siete compañías navieras que contemplan la visita a México en sus recorridos por el Caribe, estos son:

La Royal Caribbean Lines, la Carnival Cruises Lines, la Norwegian Caribbean Lines, Bahamas Cruise Line, Sun Line, Paqueboat Line y la Holland Caribbean Lines. Son diez los barcos que operan en dicha zona, ocho barcos arriban a la Isla de Cozumel a la semana, cinco de ellos se fondean en Playa del Carmen y dos en Cancún. Todos proceden de puertos de los Estados Unidos, el promedio de pasajeros es de 750.

Se tiene conocimiento, que por vez primera (Diciembre 82) zarpó un buque Alemán de nombre M.V. Regina Maris con bandera de Singapur, operado por mexicanos con personal latinoamericano, de la Isla de Cozumel hacia diversos destinos en el Caribe y regresando a la misma Isla.

Cabe resaltar que anualmente se ha estimado que existe una fuga de divisas por un monto de 50'000,000.00 de dólares por los turistas nacionales que hacen uso de estos cruceros.

En el caso de que se llegara a implementar esta modalidad de turismo en México, sería necesaria la prestación de servicios por personal

de otras nacionalidades para operar nuestros barcos, en virtud de que no se cuenta con los recursos humanos especializados para esta operación naviera.

2.9 Rutas Turísticas

A la fecha se han establecido determinadas rutas turísticas sin ninguna planeación, en forma anárquica; esto conlleva a la falta de servicios adecuados. Asimismo, solamente las personas motivadas por el instinto de aventura se atreven a realizar tal recorrido y corriendo riesgos ya que en caso de tormenta o accidente y en caso de escuchar la voz de auxilio, la ayuda tarda mucho en llegar.

Al detectar las rutas turísticas que existen en la actualidad, permite elaborar estudios para implantar una serie de medidas y servicios que motiven al turista a hacer uso de la infraestructura como de que aumente su permanencia dentro del territorio nacional, lo cual, obviamente intensificarla la derrama económica en beneficio del país; esto permitiría sanear de gran manera la economía nacional con la captación de divisas por este concepto (Cuadro 15).

3. Situación Actual del Turismo Náutico

3.1 Regional

Ante la ausencia de un Plan en la materia, la actividad se ha desarrollado de manera casi espontánea, por promociones de inversionistas privados y por la actividad del Sector Público, que si bien han tenido un relativo éxito, este se debe más bien a la bondad del mercado que a acciones planeadas y programadas coherentemente.

RUTAS	TIPO DE EMBARCACION	DISTANCIAS**	TIEMPO DE TRAVESIA*			RANGO DE AUTONOMIA MINIMO REQUERIDO (M.N.)
			DIAS	HORAS	MIN.	
San Diego - Mazatlán con escala en San Lucas.	Velero	1116	4	15	36	950
	Motonave (Crucero)		3	2	24	
San Diego - Puerto Vallarta con escala en Cabo San Lucas	Velero	1224	5	2	24	950
	Motonave (Crucero)		3	9	36	
San Diego - Manzanillo con escala en Cabo San Lucas	Velero	1368	5	16	48	950
	Motonave (Crucero)		3	19	12	
San Diego - Acapulco con escala en Cabo San Lucas	Velero	1724	7	4	24	950
	Motonave (Crucero)					
San Diego - Guaymas con escala en La Paz	Velero	1287	5	8	42	1116
	Motonave (Crucero)		3	13	48	
San Diego - Bahía Kino con escala en La Paz	Velero	1381	5	18	6	1116
	Motonave (Crucero)		3	20	4	
Galveston - Isla Mujeres con escala en Progreso	Velero	893	3	17	18	774
	Motonave (Crucero)		2	11	32	
Corpus Christi - Isla Mujeres con escala en Progreso	Velero	895	3	17	30	774
	Motonave (Crucero)		2	11	40	
San Diego - Ensenada	Velero	62	0	6	12	68
	Motonave (Crucero)		0	4	8	

R U T A S	TIPO DE EMBARCACION	DISTANCIAS**	TIEMPO DE TRAVESIA*			RANGO DE AUTONOMIA MINIMO REQUERIDO (M.N.)
			DIAS	HORAS	MIN.	
San Diego - San Quintín	Velero	170	0	17	0	187
	Motonave (crucero)		0	11	20	
San Diego - Isla Cedros	Velero	326	1	8	36	359
	Motonave (crucero)		0	21	44	
San Diego - Santa Margarita	Velero	690	2	21	0	759
	Motonave (crucero)		1	22	0	
San Diego - Cabo San Lucas	Velero	864	3	14	24	950
	Motonave (crucero)		2	9	36	
San Diego - La Paz	Velero	1015	4	5	30	1116
	Motonave (crucero)		2	19	40	
San Diego - Mazatlán con escala en La Paz	Velero	1303	5	10	18	1116
	Motonave (crucero)		3	14	52	
San Diego - Puerto Vallarta con escala	Velero	1471	6	3	06	1116
	Motonave (crucero)		4	2	04	
New Orleans - Isla Mujeres	Velero	678	2	19	48	746
	Motonave (crucero)		1	21	12	
New Orleans - Progreso	Velero	660	2	18	0	726
	Motonave (crucero)		1	20	0	
Miami - Isla Mujeres	Velero	480	2	0	0	528
	Motonave (Crucero)		1	8	0	

			DIAS	HORAS	MIN.	MINIMO REQUE RIDO (M. N.)
Miami - Progreso	Velero	632	2	15	12	
	Motonave (crucero)		1	18	8	
Galveston - Corpus Christi	Velero	240	1	0	0	264
	Motonave (crucero)		0	16	0	
Corpus Christi - Tampico	Velero	390	1	15	0	429
	Motonave (crucero)		1	2	0	
Galveston - Tampico	Velero	566	2	8	36	623
	Motonave (crucero)		1	13	44	
Isla Mujeres - Progreso	Velero	189	0	18	54	208
	Motonave (crucero)		0	12	36	
Isla Mujeres- Cozumel	Velero	66	0	6	36	73
	Motonave (crucero)		0	4	24	
Cabo San Lucas - Mazatlán	Velero	252	1	1	12	277
	Motonave (crucero)		0	16	48	
Cabo San Lucas - Puerto Vallarta	Velero	360	1	6	0	396
	Motonave (crucero)		1	0	0	
Puerto Vallarta - Manzanillo	Velero	174	0	17	24	191
	Motonave (crucero)		0	11	36	
Cabo San Lucas - Manzanillo	Velero	504	2	2	24	554
	Motonave (crucero)		1	9	36	

R U T A S	TIPO DE EMBARCA- CION.	DISTANCIAS*	TIEMPO DE TRAVESIA			RANGO DE AUTO- NOMIA MINIMO - REQUERIDO. (M:N)
			DIAS	HORAS	MINS.	
Manzanillo - Acapulco	Velero	348	1	10	48	303
	Motonave (crucero)		0	23	12	
Cabo San Lucas - Acapulco	Velero	860	3	14	0	946
	Motonave (crucero)		2	9	20	
La Paz - Mazatlán	Velero	288	1	4	48	217
	Motonave (crucero)		0	19	12	
Mazatlán - Guaymas	Velero	452	1	21	12	497
	Motonave (crucero)		1	6	8	
Guaymas - Bahía Kino	Velero	108	0	10	48	119
	Motonave (crucero)		0	7	12	
Bahía Kino- Puerto Peñasco	Velero	192	0	19	12	211
	Motonave (crucero)		0	12	48	
Puerto Peñasco - San Felipe	Velero	87	0	8	42	96
	Motonave (crucero)		0	5	48	
La Paz - Puerto Vallarta	Velero	456	1	21	36	502
	Motonave (crucero)		1	6	24	
Puerto Vallarta - Mazatlán	Velero	196	0	19	36	216
	Motonave (crucero)		0	13	04	
San Diego - Ensenada	Velero	62	0	6	12	68
	Motonave (crucero)		0	4	8	

R U T A S	TIPO DE EMBARCACION	DISTANCIAS **	TIEMPO DE TRAVESIA			RANGO DE AUTONOMIA MINIMO REQUERIDO (M.N.)
			DIAS	HORAS	MIN.	
Ensenada - San Quintín	Velero	108	0	10	48	119
	Motonave (crucero)		0	7	12	
San Quintín - Isla Cedros	Velero	156	0	15	36	172
	Motonave (crucero)		0	10	24	
Ensenada - Isla Cedros	Velero	264	1	2	24	290
	Motonave (crucero)		0	17	36	
Isla Cedros - Santa Margarita	Velero	364	1	12	24	400
	Motonave (crucero)		1	0	16	
Santa Margarita - Cabo San Lucas	Velero	174	0	17	24	191
	Motonave (crucero)		0	11	36	
Isla Cedros - Cabo San Lucas	Velero	538	2	5	48	592
	Motonave (crucero)		1	11	52	
Cabo San Lucas - La Paz	Velero	151	0	15	06	166
	Motonave (crucero)		0	10	04	
La Paz - Guaymas	Velero	272	1	3	12	299
	Motonave (crucero)		0	18	8	

* Se consideró una velocidad promedio de 10 nudos para veleros y de 15 nudos para motonaves 1.nudo= 1.853 km./hr.

** Las distancias son aproximadamente en millas náuticas.

Fuente: Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios.

Por ello es la existencia de desarrollos de actividades náuticas primordialmente en los sitios en que se ubica la planta turística, esto es, como un elemento de diversificación de la oferta, que permitiera man tener y/o elevar los niveles de ocupación de dicha planta.

De todas maneras, estas actividades espontáneas han permitido corroborar que las zonas con más potencialidad en el corto plazo lo son las del Golfo de California, la del Caribe Mexicano y las del litoral del Pacífico por su variedad de atractivos turísticos y su relativa cercanía a los mercados más importantes de los E.U.A. y de México.

Ello no obstante, se trata de acciones aisladas, que no responden a estrategias regionales, por lo que estos desarrollos se encuentran inconexos y no tienen planes o programas de complementariedad que pudieran proporcionar al turista náutico una multiplicidad de destinos, lo que aumentaría las afluencias y los tiempos de estancia.

El potencial que representa el territorio insular mexicano, con cerca de 5 mil kilómetros cuadrados, no ha tenido una atención significativa por cuanto a la planeación de su desarrollo turístico, pese a que al turismo náutico y las actividades acuático recreativas encuentran en éstas; uno de los puntos fundamentales para su práctica.

Las presas, lagos y lagunas que representan cerca de 300-mil hectáreas de agua en el territorio continental, tienen probada su capacidad para el turismo náutico y las actividades acuático recreativas. Valle de Bravo en materia de velerismo, la Presa de Guadalupe Victoria para la pesca de la Lobina y la Laguna de la Media Luna para el buceo lo acreditan. Sin em bargo no ha existido una vinculación a la planeación del turismo de interna -

ción y del turismo nacional (Lámina 11).

Con los puertos industriales, que representan un esfuerzo por desconcentrar las actividades económicas y la población hacia zonas de mayor potencial de desarrollo como son los litorales del país, el turismo náutico no ha sido cabalmente incorporado a los procesos de planeación a pesar de ser un factor de recreación que complementa los atractivos de mejores niveles de vida, además de que, con costos marginales, la infraestructura necesaria es factible de ser realizada. (Lámina 12).

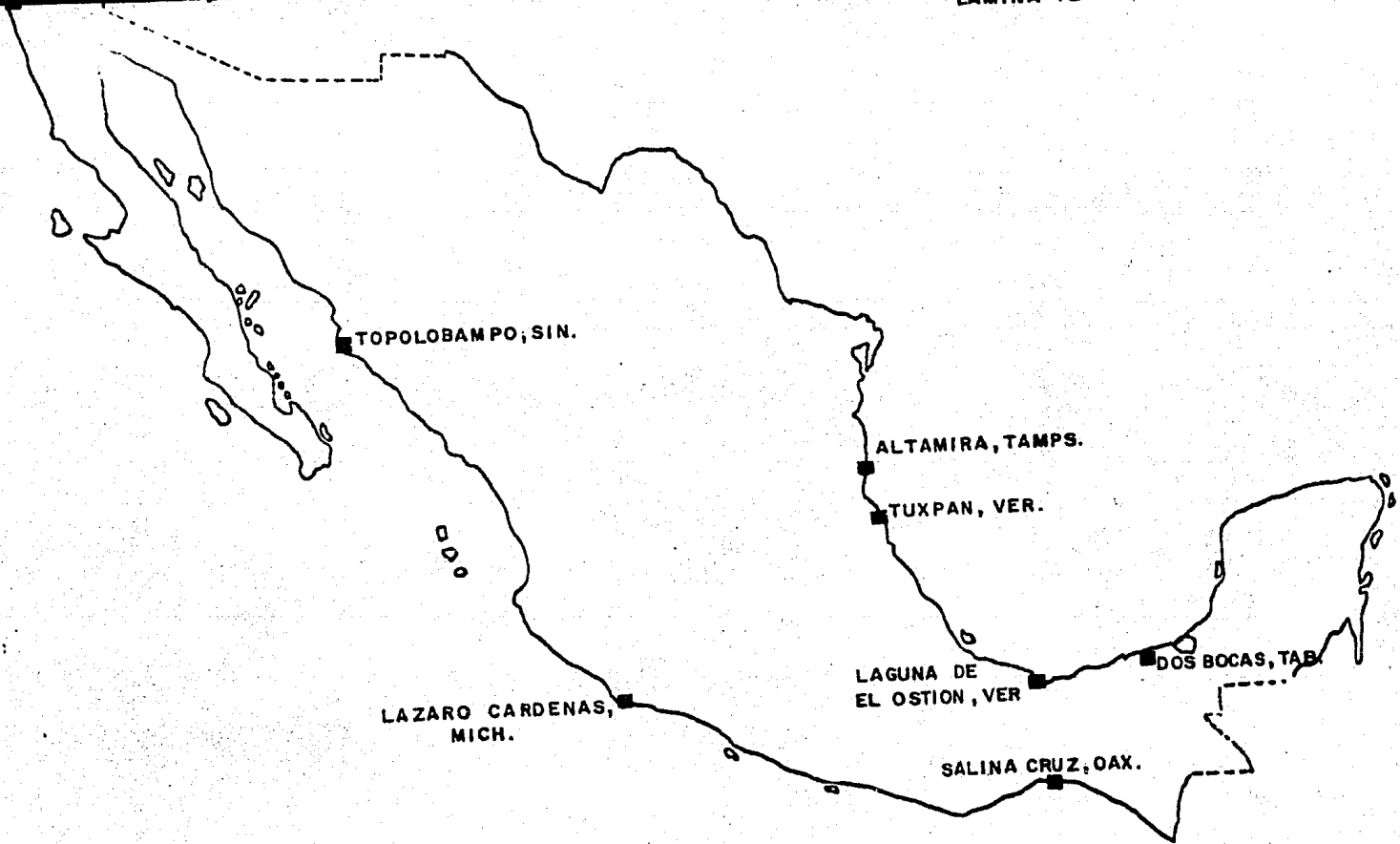
3.2 Sectorial

El sector turismo ha contado con varios instrumentos operativos susceptibles de utilizarse para el desarrollo del turismo náutico, de los cuales los más importantes son: El Fondo Nacional de Fomento al Turismo (FONATUR) y la Comisión para el Desarrollo Turístico del Golfo de California (TURGOCAL), recientemente liquidada al cumplir con los objetivos para los que fue creada.

Por lo que se refiere a FONATUR, Organismo cuya función central es fomentar la actividad turística en el país, facilitando recursos financieros para ampliar y diversificar la oferta turística y crear nuevos polos de desarrollo, ha llevado a cabo algunos estudios y proyectos de turismo náutico, como lo son los de Puerto Cancún, Ixtapa Náutico-Zihuatanejo, Puerto Escondido, San José del Cabo y Loreto.

Se tiene en estudio el Plan Maestro de Desarrollo Turístico en Bahías de Huatulco, en el Estado de Oaxaca.





La ejecución de estos planes y proyectos náuticos de -- FONATUR, constituyen la expresión concreta para alcanzar la diversificación de los atractivos turísticos.

En el caso de TURGOCAL, este organismo desarrolló estudios muy completos de los litorales de los Estados de Baja California Norte, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, constituyendo un importante acervo de información sobre la conveniencia del turismo náutico en esos cuatro estados, desarrollando estudios de prefactibilidad para 23 sitios en esa región.

Esta información, que posibilita la ejecución de proyectos en el corto plazo en esta importante área por su belleza y cercanía con un mercado potencial muy importante para nuestro país, se encuentra ahora -- concentrada en la Secretaría de Turismo y constituye una parte importante del Programa de Turismo Náutico.

Otra Institución, el Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT), que si bien no está ubicada en el Sector Turismo, desarrolla proyectos náuticos por conducto de su Dirección de Marinas y Puertos de Abrigo.

Con FONDEPORT, la Secretaría de Turismo ha instrumentado un mecanismo muy ágil de coordinación que permite apoyar la labor de dicha institución. Así se encuentra a la fecha ejecutando los proyectos de las Marinas de Laguna de Macax en Isla Mujeres y de Puerto Iguana en Puerto Vallarta y tiene en estudio una Marina en la Zona de Ensenada, B.C.

De esta manera, el Sector Público Federal está apoyando el desarrollo de proyectos de turismo náutico, esperándose que en el futuro amplíen sus acciones los organismos citados, ya sea directamente, con finan-

ciamientos o con asociación con inversionistas privados.

La reciente creación del Banco Nacional de Turismo (BANTUR) amplía las posibilidades de apoyo del sector para el desarrollo de estas actividades.

3.3 Situación Jurídico Administrativa

Las marinas y los puertos turísticos representan, probablemente, la vía de afluencia turística más importante de nuestros litorales, siendo la tercera puerta del acceso turístico a nuestro país después de los aeropuertos y fronteras terrestres, que tienen de hecho muy definida la coordinación reglamentaria entre las Autoridades que concurren en la mecánica de operación en los aspectos de la vigilancia, inspección, etc.

Los requisitos establecidos para las aduanas terrestres y aeroportuarias; se suman con los lineamientos específicos consagrados por el Derecho Marítimo para los puertos cuyo cumplimiento atañe a las embarcaciones que transportan tripulaciones o pasaje turístico en mayor o menor grado, sin menoscabo de su dimensión; para actuar como detonador acumulativo de una serie de requisitos poco funcionales, que dichas embarcaciones se ven precisadas a cumplir.

3.3.1 Operación Turística Portuaria

Se han identificado veinticinco ordenamientos que los capitanes o dueños de embarcaciones de bandera extranjera, (y en ocasiones nacionales, procedentes de zonas fronterizas o perímetros libres), deben cumplir ante diferentes autoridades, tornando sumamente complicado el arribo de las embarcaciones a las marinas y puertos turísticos mexicanos.

Por las características de la legislación mexicana, las marinas y puertos turísticos deben operar conforme a los lineamientos establecidos para los puertos de grandes dimensiones, de acuerdo a lo consignado por el uso y costumbres del Derecho Marítimo Nacional.

A continuación se enuncian las Autoridades que fundamentalmente concurren en la navegación y tráfico de arribo, estadía y despacho de una embarcación turístico-deportiva (sin tomar en cuenta a las Autoridades de tramitación secundaria), por orden de intervención:

AUTORIDAD MARITIMA	DEPENDENCIA
A) Pilotos o Prácticos de Puerto.	Sria. de Comunicaciones y <u>Trans</u> portes
B) Sanidad Internacional	Sria. de Salubridad y Asistencia
C) Sanidad Animal	Sria. de Agricultura y Recursos Hidráulicos
D) Sanidad Vegetal	Sria. de Agricultura y Recursos Hidráulicos
E) Servicios Migratorios	Sria. de Gobernación
F) Capitanía de Puerto	Sria. de Comunicaciones y <u>Trans</u> portes
G) Inspección Aduanal	Sria. de Hacienda y Crédito Público

La intervención de los representantes menores de todas estas autoridades, es confusa y da lugar a trámites por demás complejos, sobre todo para las embarcaciones turísticas intermedias.

Compete, fundamentalmente, a la Dirección General de Marina Mercante de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, de la Secreta -

ría de Comunicaciones y Transportes, a través de las Capitanías de Puerto, Regulación de la Navegación y Tráfico de Arribo, Estadía y Despacho del Turismo Náutico de Altura o Cabotaje, cuyas embarcaciones deben cumplir con lo establecido fundamentalmente con las partes conducentes, de las Leyes de "Navegación y Comercio Marítimos", y de "Velas Generales de Comunicación".

Sin embargo, hay una excepción específica denominada "Reglamento de Yates", publicada en el Diario Oficial el 13 de septiembre de 1940 que trató en su tiempo, de dar facilidades a las embarcaciones menores denominadas "Yates", a efecto de no involucrarlas en los grandes trámites para la navegación y tráfico de arribo, estadía y despacho, requeridos a los buques trasatlánticos en materia de navegación de altura y cabotaje, pesca, etc., que señalaba el Libro Tercero del Código de Comercio relativo al comercio marítimo que fue derogado por el Artículo 2º transitorio, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo el 10 de enero de 1963; publicado en el Diario Oficial el 31 de enero del mismo año.

Por tal motivo, el "Reglamento de Yates", después de cuarenta y dos años de publicado ha quedado obsoleto al progresar en el país el tráfico de embarcaciones menores de tipo deportivo o recreativo con fines turísticos.

La obsolescencia del mencionado Reglamento obedece, precisamente, al progreso de la navegación tanto nacional como internacional conformada por las flotas de diversos países que aportan a los litorales de México, el tráfico de yates de índole recreativo, que a su vez constituye el mercado potencial más abundante para los operadores turísticos portuarios.

En conclusión, es conveniente que en la Reglamentación de la navegación y tráfico del turismo náutico, se señalen en forma concreta los requisitos simplificados que deben cumplir las embarcaciones de bandera extranjera en el tráfico de arribo, estadía y despacho en las "Marinas o Puertos Turísticos"; actualizando los trámites a las necesidades de la época, y conjuntamente con las Dependencias antes indicadas, para lograr un ordenamiento que consolide formalmente todos los trámites de arribo, estadía y despacho, en una sola autoridad o, en su caso, los simplifique de tal manera que se eviten los efectos nocivos que se señalaron anteriormente y perjudican considerablemente al turismo náutico y a la imagen de nuestro país en el exterior.

Se reconoce que para las autoridades, es muy difícil encontrar el punto de equilibrio entre dar facilidades para atraer al turismo náutico y al mismo tiempo tener un control para que no se haga mal uso de éstas. Será necesario hacerle saber a los turistas que nos visitan que serán bien recibidos siempre y cuando respeten y cumplan con las Leyes que rigen al País.

Las facultades, de proponer al Ejecutivo Federal la aprobación de concesiones o permisos para efectuar la operación y control de una marina o puerto turístico, competen fundamentalmente a la Dirección de Operación Portuaria de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que de acuerdo con su Reglamento Interior, efectúa la supervisión de los servicios que consagran los Artículos -- 14B, 14F, 14H y 14J, ante la cual el operador debe interponer las solicitudes y consideraciones relativas a la modalidad para el suministro de los servicios turístico-portuarios, a las embarcaciones que se les proporcione abri

go, ya sean del tipo deportivo o de recreo, en tráfico marítimo de altura o cabotaje, como los cruceros turísticos, etc.

Los servicios portuarios que establece como concesionables o permisionables la Ley de la Navegación y Comercio Marítimo, están determinados en los Artículos 14B, 14F, 14H y 14J, de dicho ordenamiento, y que los operadores de "marinas y puertos turísticos", portuarios deberían suministrar son los siguientes:

14B. Servicios Marítimos que auxilian y protegen de contingencias adversas en la aventura del mar:

- a). Transporte por agua de personas, en caso de emergencia;
- b). Señales de socorro y salvamento de los buques;
- c). Radio Telegrafía y Telefonía;
- d). Meteorología y Estados del Tiempo;
- e). Alumbrado de Emergencia;
- f). Detección y extinción de incendios y equipo de bomberos;

14F. Servicios Portuarios en la dársena y fondeadero:

- a). El de las lanchas al servicio de los buques;
- b). El fondeo, atraque, desatraque o espera;
- c). El amarre temporal;
- d). El muellaje;
- e). El de señales marítimas y balizamiento.

14H. Servicios Portuarios en las instalaciones del puerto

- a). De limpieza;
- b). De vigilancia del sistema contra incendios;

- c). De cobertizos y defensas;
- d). De almacenes, electricidad y agua;
- e). De conservación y mantenimiento

Estos servicios están regulados y definidos por las fracciones I a la II del mismo artículo.

- 14J. Servicios portuarios para atender el aprovechamiento de las embarcaciones:
 - a). Avituallamiento;
 - b). Suministro de agua potable;
 - c). Combustible y lubricantes;
 - d). Comunicación Telefónica a bordo y de electricidad a bordo en las áreas de maniobras;
 - e). Servicio de grúa y aparejos;

El Propio artículo identifica y define estos servicios en subfracciones I a la VII.

3.3.2 Construcción de Infraestructura

En el proceso para la construcción de una "Marina o Puerto Turístico" procede efectuar las siguientes gestiones:

a.- Ocurrir ante la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas a quien corresponde, a petición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, proponer la desincorporación del dominio público de la porción de Zona Federal Marítimo-Terrestre, aún no destinada para lograr que el Ejecutivo Federal "destine" en su favor el área para construir el recinto portuario y zonas para la construcción de instalaciones para el sumi -

nistro de los servicios portuarios y conexos a los portuarios. Estas áreas -
pasan automáticamente a formar parte de los bienes del dominio Marítimo Nacio-
nal.

b.- Una vez desincorporada del dominio público la Zona Federal -
Marítimo Terrestre, y destinada en favor de la Secretaría de Comunicaciones y
Transportes, y obtenido, en su caso, del Ejecutivo Federal el Decreto de crea-
ción del recinto portuario que promoverá la Dirección de Obras Marítimas en -
favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y concesionada Esta a
su favor, el operador deberá obtener, a través de la Dirección de Marina Mer-
cante la aprobación de la Dirección de Obras Marítimas de las Obras que cons-
tituirán la dársena y las instalaciones portuarias.

c.- Según este estado de cosas, el "Operador Turístico Portua-
rio", deberá obtener, también la concesión respectiva de la Dirección de Ope-
ración Portuaria a efecto de proporcionar los servicios portuarios y conexos-
que haya decidido proporcionar a las embarcaciones turísticas ya sean de re-
creo, deportivas, o cruceros de altura. Estas Direcciones están agrupadas en
la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante de acuerdo con los artículos --
14C, 14D, 14E, 14G y 14H, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

d.- La construcción del área inmobiliario-turístico que, general-
mente, se encuentra fuera del recinto portuario será autorizado por los Go-
biernos de los Estados a través de las Secretarías de Obras Públicas y Desa-
rrollo Urbano de dichas entidades, con la concurrencia de S A H O P, según lo

establecen las leyes de la materia.

La concepción de una "marina" tal y como es aplicada en nuestro país, del Norte, en la mayoría de los casos corresponde al área o dársena posterior a un desarrollo inmobiliario, que es precisamente la parte fundamental y cuyas construcciones llegan sin ninguna limitación al borde del agua, estas se usan como estacionamiento o atracadero privado para las embarcaciones propiedad del dueño de la casa o condominio colindante a la dársena.

Sin embargo, una acepción más moderna de una "marina", le confiere la característica de puerto deportivo, que cuenta con áreas jardinadas de tipo privado, aunque funcionan como patios posteriores a las propiedades particulares; en cierta forma la concepción de estas "marinas" se asemeja a un campo de golf, el cual se rodea de una zona residencial ubicada a lo largo de las pistas de juego.

Por otra parte se puede afirmar que dado lo complejo de la Legislación del Derecho Marítimo Nacional, que involucra a diversas Secretarías de Estado; trasladando al ejercicio de funciones y jurisdicción, respecto a lo que constituyen los bienes del dominio Marítimo Nacional, será casi imposible construir "Marinas" al "estilo americano", y todas las características deberán sujetarse al diseño de los puertos deportivos, esto obedece a la interposición entre la dársena y el desarrollo inmobiliario de la Zona Federal Marítimo-Terrestre, o el recinto portuario.

Según los lineamientos que establecen las Leyes sobre la materia, la dársena deberá quedar vestibulada con el recinto portuario que ya desincorporado del dominio público como Zona Federal Marítimo Terrestre y "destinado" a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pasa a formar par

te de los "bienes del dominio Marítimo Nacional".

Si se pretendiera obtener una Legislación específica sobre las necesidades y control del turismo náutico que requieren los operadores para construir "una marina o puerto turístico", así como para regular las condiciones de navegación y tráfico de arribo, estadía y despacho, y suministro de los servicios portuarios y turísticos conexos a los portuarios que requieren las embarcaciones que de alguna manera se relacionan con el turismo náutico, ya sea en forma de yates de recreo, de vela, moto-náutica, pesca deportiva de altura, o cruceros que mueven pasaje turístico; sería un concepto totalmente impráctico, y quedaría fuera del marco legal que consagra el Derecho Marítimo de nuestro país.

Esta rama es, en ocasiones, oscura y complicada, y aún los grandes tratadistas de la materia no han unificado criterios en relación a muchos conceptos; fundamentalmente en lo que respecta a las Leyes Básicas y sus Reglamentos, que se interponen y traslapan atribuciones y definiciones, aún como substitutas unas de otras; como son la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la nueva Ley General de Bienes Nacionales, y otros ordenamientos relativos que dejan muchas lagunas a resolver.

Lo práctico será, en todo caso, obtener definiciones concretas para formular reglamentos específicos con la concurrencia de las dependencias involucradas en la regulación y control de esta actividad.

3.4 Vigilancia del Recinto Portuario

Desafortunadamente, los operadores turístico-portuarios no tienen elementos ni facultades legales para oficializar la vigilancia que requieren los recintos portuarios, sus dársenas, muelles, atracaderos y embarcaciones, esta vigilancia está encomendada a la máxima autoridad portuaria que es la Capitanía de Puerto, que para efectos de vigilancia se constituye en la Jefatura de Policía de Puerto de acuerdo con el "Reglamento General de la Policía de Puertos", publicado en el Diario Oficial de fecha 9 de octubre de -- 1941, sin embargo, por la limitación presupuestal, las Capitanías no prestan ese servicio a las "Marinas o Puertos Turísticos", que en todo caso, son entidades privadas.

En algunos casos, se ha obtenido el apoyo de la Armada a través de las zonas navales para apoyar la vigilancia en algunos puertos turísticos, como es el caso de Marina Vallarta, en Jalisco; Playa del Carmen, en Quintana Roo e Isla Mujeres en la misma entidad.

Por lo que se refiere a la reglamentación de los deportes náuticos, se da el hecho contrario; ausencia u obsolescencia de ella. Esta situación sería deseable si se tratara solo de fomentar dichos deportes, pero en muchos de estos deportes se pone en juego la salud, sino es que la vida de los deportistas y aún de los espectadores. Basta recordar los accidentes provocados por las lanchas que jalan paracaídas, los percances a buceadores o -- las desgracias sucedidas en motonáutica.

Asimismo, estas fallas reglamentarias provocan que algunos prestadores de servicios abusen de su clientela, al no brindar el servicio en calidad y precio justo, lo que a su vez propicia la ausencia del turismo in -

ternacional o nacional en estas actividades o provoca que éstas sean consideradas elitistas.

3.5 Diversificación y Promoción de las Actividades Acuático-Recreativas

Para la diversificación y promoción de actividades acuático-recreativas se contaba hasta diciembre de 1982, con una serie de instrumentos, los cuales se describen a continuación:

a) SECTUR

- Unidad de Acuafición y Cinegética.- Esta unidad se encarga, entre otras funciones, de diversificar y promover las actividades turísticas náuticas.
- Unidad de Promoción Voluntaria.- Esta unidad tiene a su cargo el apoyo de campañas de promoción social entre las que destaca la promoción de eventos de turismo náutico.
- Dirección General de Organización y Eventos y Espectáculos.- Dentro de las actividades acuático-recreativas esta Dirección se encarga de formular y promover los programas de fomento de dichos eventos, con la participación de los Sectores Público, Social y Privado.
- La Subsecretaría de Recreación.- Promociona y organiza la demanda existente para llevar

la hasta los eventos o lugares de actividad acuático recreativas.

- Consejo Nacional de Turismo.- Es un organismo que se encarga de la promoción de torneos de pesca deportiva, así como de regatas y de la promoción en general de actividades acuático-recreativas.

b) SARH

- Participa en la diversificación de las actividades acuático-recreativas implementando programas de cría o siembra de truchas para la demanda potencial existente.

c) SEPES

- Participa con el otorgamiento de licencias de pesca deportiva y con la reglamentación y zonificación para la protección de especies, como el marlín o el pez vela, de la pesca comercial.

III.

ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TURISTICO.

La estrategia global del Sector Turismo se orienta a lograr la congruencia entre los propósitos (Incrementar el turismo extranjero para -- captar mayor volumen de divisas, consolidar los centros turísticos existentes para fortalecer las empresas y organismos que participan en la actividad turística, hacer del turismo de los nacionales una experiencia creativa que difunda los valores y cultura de México; fortalecer las funciones del sector en lo que a empleos, redistribución del ingreso, etc., se refiere), y las acciones (Promover y facilitar el acceso de turistas extranjeros al país, diversificar la demanda a todos los centros turísticos que existen y en su caso estimularlos mediante incentivos fiscales y/o apoyos crediticios; alentar al turismo social con promoción de paquetes turísticos baratos en las temporadas consideradas como bajas o malas, coordinar a todos los organismos del sector público para hacer más eficiente las acciones de la administración pública federal), a fin de alcanzar los objetivos deseados mediante un proceso gradual de desarrollo que contemple el equilibrio entre oferta y demanda y el aprovechamiento óptimo de los recursos existentes.

1. Para Infraestructura.

En congruencia con esta concepción, se diseñó una estrategia para el desarrollo de la infraestructura de apoyo náutico basada en los siguientes lineamientos:

-Aprovechamiento de los recursos naturales y de la infraestructura ya existente, entre éstos destacar los puertos industriales y pesqueros.

-Desarrollo gradual de las instalaciones en función de los re-

querimientos de la demanda.

-Tipificación y normatividad de la infraestructura, servicios de apoyo y equipos para asegurar el abrigo de las embarcaciones; considerando la diversidad de instalaciones y equipos -- que comprende la infraestructura de apoyo náutico se ha determinado la necesidad de implementar esta estrategia en función de los distintos tipos de embarcaciones y actividades náutico-recreativas que se pretende atender.

De acuerdo a lo anterior, las acciones se definen en relación a los siguientes grupos: marinas y puertos turísticos, muelles y terminales de pasajeros y acuafición.

Cabe agregar que la estrategia para el desarrollo de la infraestructura de apoyo también contempla la necesidad de poder brindar en las instalaciones de turismo náutico, facilidades en cuanto hospedaje, alimentación y servicios complementarios.

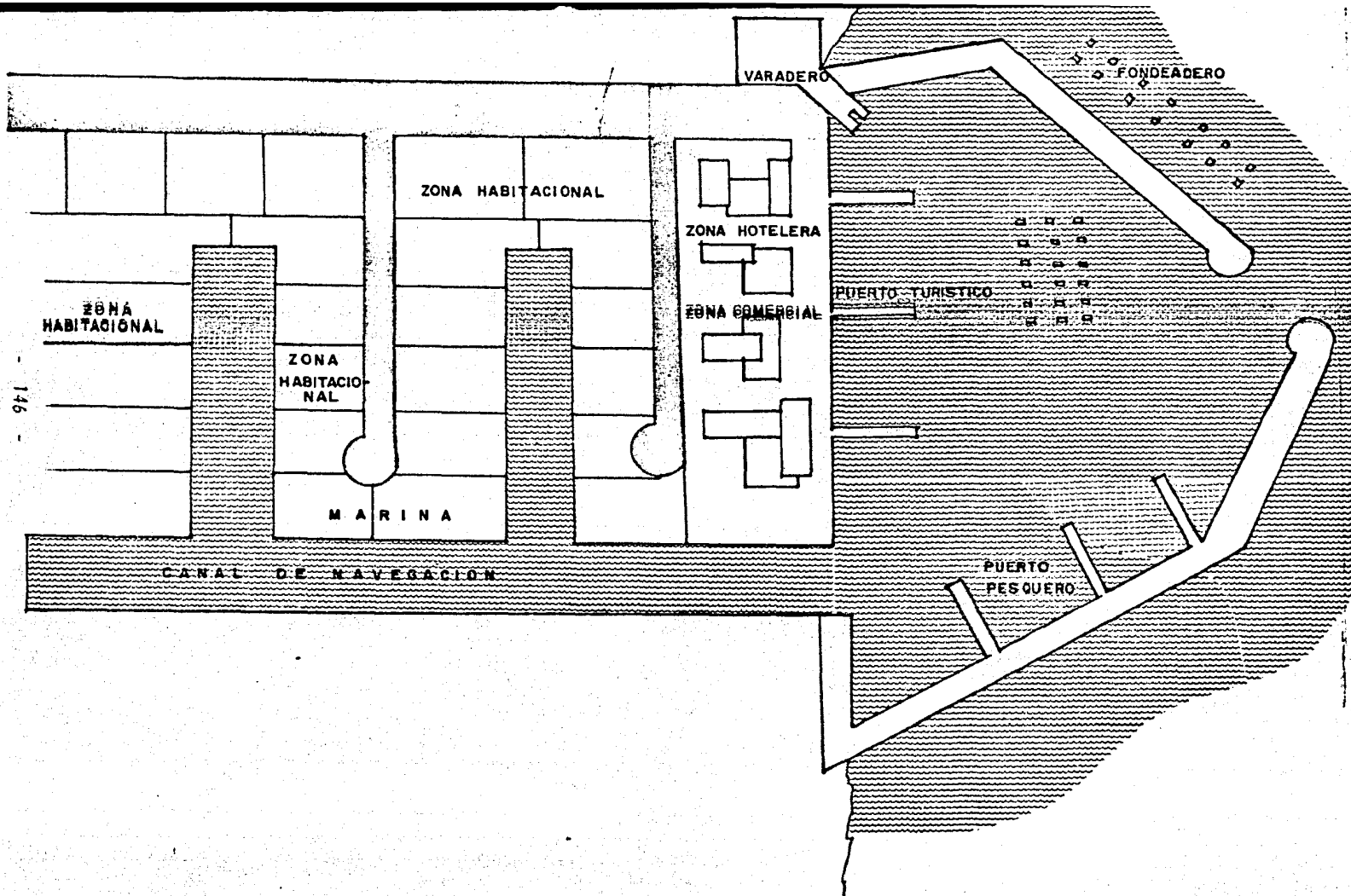
1.1.- Marinas y Puertos Turísticos.

Con el propósito de abrigar a veleros, navíos de pesca deportiva y motonáutica se sugiere como línea de acción la construcción de marinas o puertos turísticos. (Lámina 13)

Apoyar la expansión de este tipo de servicios turísticos es la estrategia a seguir como primer plano siempre y cuando la situación de la demanda sea un factor estimulante en su fomento.

Es importante decir, que este apoyo deberá brindarse aprovechando los recursos naturales y artificiales existentes.

El camino inmediato de respaldo, habrá de descansar en el financiamiento que otorgará flexibilidad a la participación que realice en términos de inversión el empresario. El desarrollo infraestructural de una



marina o puerto turístico deberá operar bajo el concepto de módulos autosuficientes.

Esto significa que deberá invertirse en infraestructura náutica por secciones o tipo de instalación conforme a las necesidades planteadas -- por la propia demanda, sin dejar de lado la utilidad o beneficio perseguido que incide en una mayor plusvalía, dejando patente la plusvalía perseguida.

Así se tiene que una embarcación de naturaleza remolcable solo habrá de requerir una rampa, una grúa, un patio de varada y un área de mantenimiento. A esto se reduciría la construcción de la marina para este caso particular.

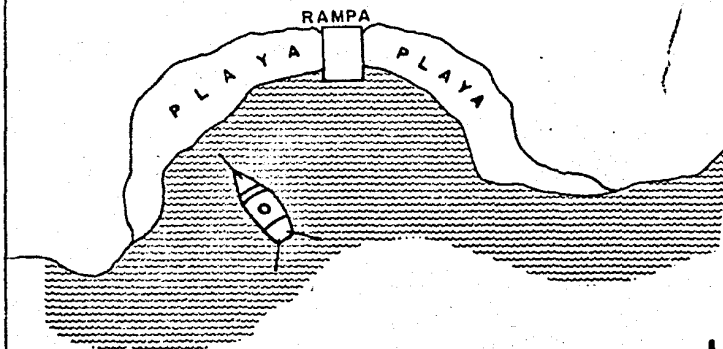
Para embarcaciones no remolcables, únicamente se requerirá en -- una fase inicial, el uso de boyas y anclas. Posteriormente necesitará una -- boya estrella que sirva de plataforma flotante.

Existen para este tipo de embarcaciones, formas más complejas -- de desarrollo de una marina, las cuales incorporan algunas obras marítimas -- como dragado, muelles y diques.

Se deberá implementar un desarrollo infraestructural conforme a las exigencias del mercado para que existan las instalaciones ya descritas y se otorguen los servicios de agua dulce, electricidad, gasolinera, talleres, establecimiento de una zona comercial y hotelera, que concretice en la edificación de puertos turísticos. (Lámina 14)

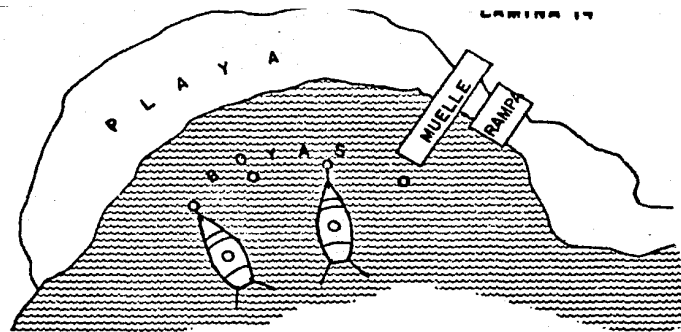
La eficiencia de cada caso específico en el desarrollo de la infraestructura de marinas y puertos turísticos radicará en seguir como línea de acción la compra o producción uniforme en calidad; tamaño y colocación de

FONDEO CON ANCLA



1

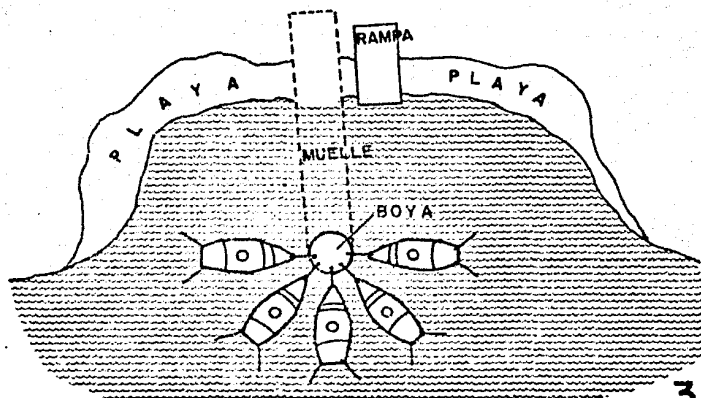
LAMINA 17



FONDEO EN BOYA

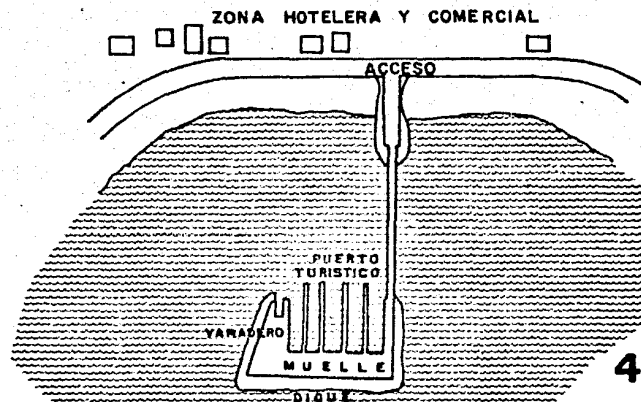
2

FONDEO EN BOYA CENTRAL



3

PUERTO TURISTICO



4

cada uno de los componentes técnico-materiales que lo hacen posible.

Uno de los conceptos más elevados de desarrollo de Marinas y Puertos Turísticos que habrán de perseguirse se presenta cuando ambos existen de manera contigua en conexión con un puerto pesquero. (Lámina 15)

Lo singular de ello queda determinado por la presencia de un canal de navegación que les sirve de conducto.

El desarrollo inmobiliario de hoteles, viviendas y restaurantes quedu incorporado al área correspondiente de la marina, en tanto que en el área de puerto turístico y pesquero resaltan las instalaciones anteriormente señaladas de varadero, estación de suministro de combustible, muelle comercial y pesquero, así como zonas de fondeo. (Lámina 16)

Finalmente en esta misma materia se sugerirá donde por naturaleza haya condiciones, la instalación de puertos turísticos y pesqueros, vinculando la vida del puerto turístico a la vida del centro turístico. Así se aprovecharán satisfactoriamente los recursos urbanos y turísticos ya que representan los costos más elevados de un desarrollo turístico náutico.

1.2.- Muelles y Terminales de Pasajeros.

La infraestructura de mar a tierra para pasajeros requiere -- Muelles y Terminales, que otorguen adicionalmente el servicio de tramitación legal. Por ello se convierte en una directriz a seguir.

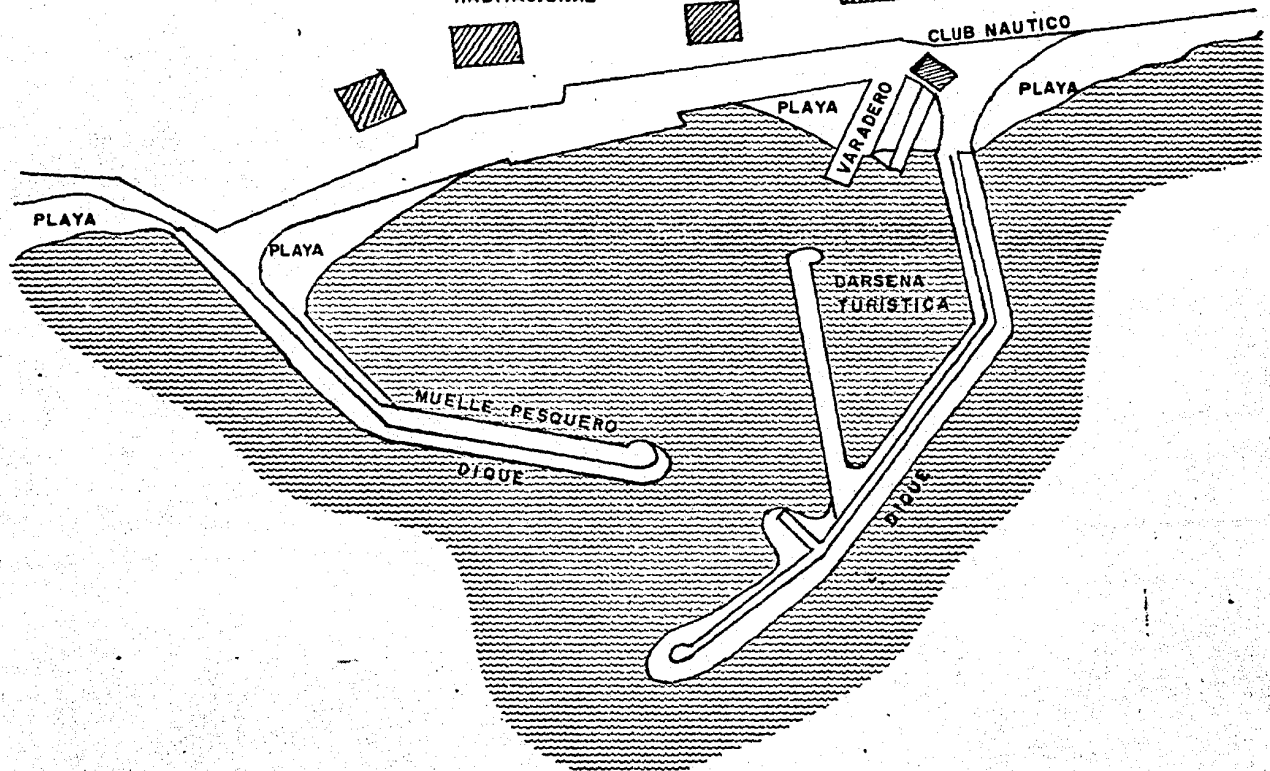
Para activar este tipo de infraestructura, actuarán de manera complementaria y fundamental, el servicio de transbordadores, cruceros y --- aliscafos que cuentan con servicio de mantenimiento en mar o en tierra.

POBLADO DE APOYO

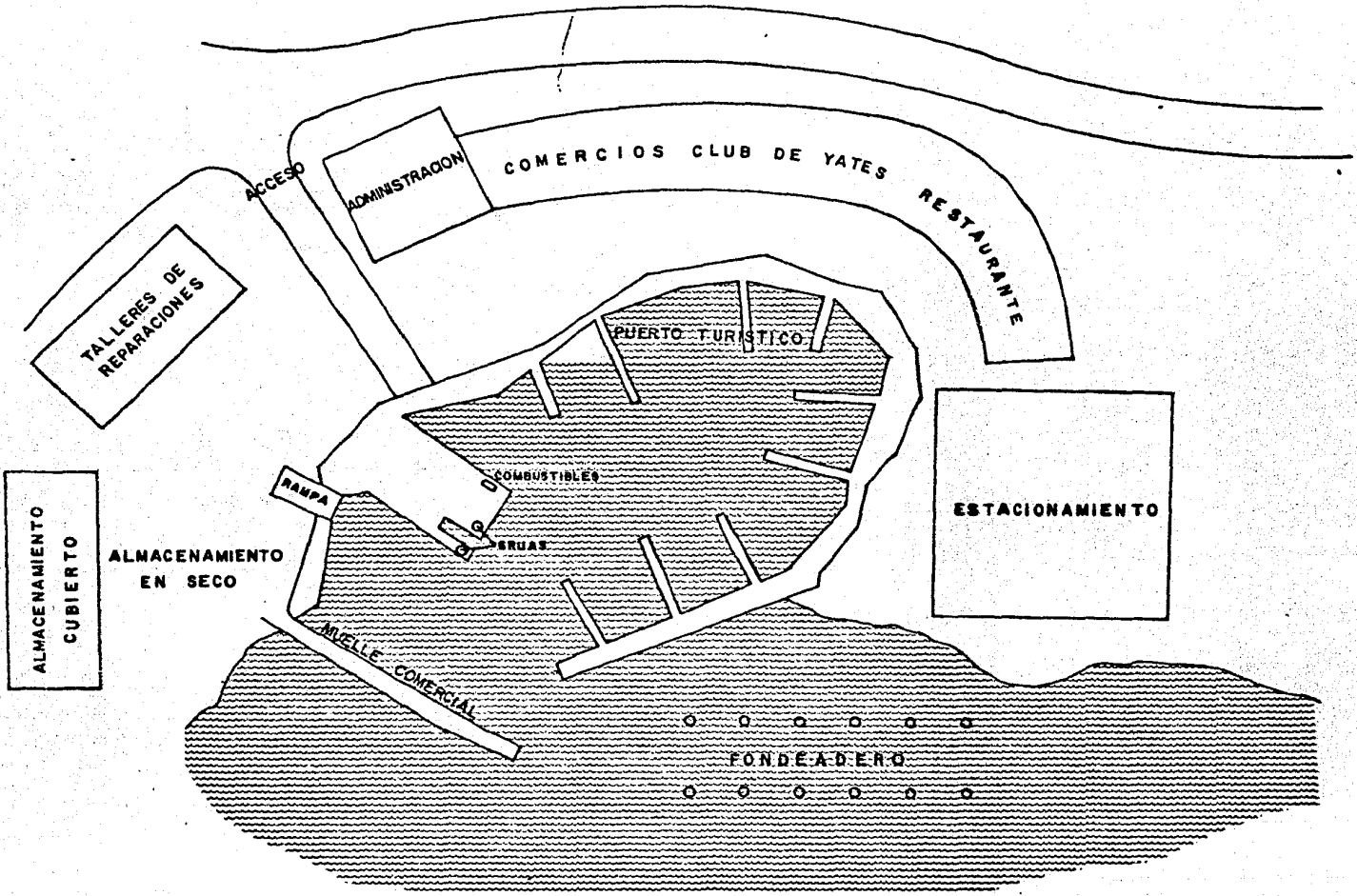
LAMINA 15

ZONA HOTELERA, COMERCIAL Y
HABITACIONAL

CLUB NAUTICO



150



TALLERES DE REPARACIONES

ACCESO

ADMINISTRACION

COMERCIOS CLUB DE YATES RESTAURANTE

PUERTO TURISTICO

COMBUSTIBLES

SERVICIOS

RAMPA

ALMACENAMIENTO CUBIERTO

ALMACENAMIENTO EN SECO

ESTACIONAMIENTO

MUELLE COMERCIAL

FONDEADERO

Simultáneamente se definirán y llevarán a cabo las políticas de promoción, y seguridad al usuario que sirvan de garantía para el mantenimiento e incremento de la demandd.

1.3.- Acuafición.

El desarrollo de las actividades de acuafición requieren la implementación de una estrategia de promoción a nivel nacional e internacional a través de la cual se difundan las actividades, sitios y eventos de esta práctica recreativa, mediante campañas publicitarias difundidas por todos los medios existentes tales como: spots filmicos, carteles, desplegados, folletos, reportajes, publicaciones especializadas, etc., buscando promover competencias, espectáculos, torneos, regatas exposiciones y congresos en los centros de desarrollo turístico donde existen las facilidades necesarias para la práctica de este tipo de actividades, aprovechando la infraestructura existente y aquella que se desarrolle debido a la evolución de la actividad.

Para la coordinación entre los acuaficionados y los prestadores de este tipo de servicios se requiere el establecimiento de módulos de información situados en puntos estratégicos en los lugares promocionales de tal forma que se brinde al turista orientación, motivación y todo género de informes relacionados con esta actividad (direcciones, precios, requisitos, etc.)

En apoyo al desarrollo de las actividades del turismo náutico es necesario implementar una estrategia integral que solucione el problema de vivienda, alimentación y transporte en cada uno de los centros turísticos donde se desarrollen actividades acuático-recreativas, para lo cual -

deberá aprovecharse la infraestructura existente, complementándola con aquella que requiera la propia dinámica de la actividad.

2. Desarrollo Regional o Zonal.

Dentro de la estrategia regional para el turismo náutico, se contemplan ciertos lineamientos que permiten el desarrollo congruente, por etapas operables y productivas del potencial que ofrece el mar patrimonial y los diversos cuerpos de agua continentales con que cuenta el país. Una primera división respecto a la ubicación del recurso agua:

-Turismo Costero y Marítimo.- Se lleva a cabo en las costas de cualquier país en el primer caso; y el segundo se desarrolla en aguas de mar abierto.

-Desarrollo Insular.- Integrar el desarrollo de las islas a la actividad turística.

-Turismo en Cuerpos de Agua Continentales.- Se pretende utilizar la infraestructura creada por otros sectores en la promoción y desarrollo de la acuafición; estos pueden ser: presas, lagos, lagunas y ríos.

2.1.- Desarrollo Costero y Marítimo.

Para el establecimiento de prioridades para el desarrollo náutico en costa y mar, se han determinado nueve zonas de cobertura nacional y una está considerada como de cobertura internacional. (Lámina 17)

Los criterios para la delimitación de tales regiones, se pueden resumir en la siguiente forma:

i).- Sitios que se encuentran en el área de influencia de núcleos de población importantes tanto del mercado de los Estados Unidos como de las zonas metropolitanas del país.

ii).- Sitios que presentan la posibilidad de integrar un sistema de origen/destino para el desenvolvimiento de los recorridos turísticos.

De acuerdo a la experiencia de otros países que han alcanzado un significativo desarrollo del turismo náutico (Grecia, España, Francia, Estados Unidos), es importante identificar aquellos sitios que por la conformación de sus costas y por la existencia de islas e islotes o bancos de peces en sus zonas de influencia, presentan condiciones óptimas para ofrecer a las embarcaciones de pesca deportiva de altamar y veleros, diversos puntos de origen y destino en sus recorridos.

2.1.1.- Regiones de Cobertura Nacional.

Para el ordenamiento prioritario de las regiones de cobertura nacional se ha respetado primordialmente el criterio referente a la necesidad de captación de divisas a través de la explotación del mercado norteamericano localizado en el Estado de California por un lado, y de Florida, - Arizona y Texas por el otro.

El segundo criterio utilizado, hace referencia a aquellos sitios que por su distanciamiento de los mercados mencionados, ofrece condiciones propicias para explotar el mercado nacional.

Dicho ordenamiento no implica sin embargo, una desatención de las regiones que se encuentran fuera del área de influencia de dicho mercado. La inversión tanto pública como privada deberá estimularse en estas regiones siempre y cuando se destine a la implantación de infraestructura adaptada a las necesidades reales del lugar, y que se identifiquen con un proceso congruente de desarrollo regional.

Las prioridades regionales están representadas por los dígitos del uno al nueve, considerándose el orden ascendente como indicativo de

la menor importancia relativa de cada región.

En un intento de simplificación, es viable la formación de tres grupos de prioridades:

El grupo A, comprendido por las regiones 1, 2, 3 y 4;

El grupo B, comprendido por las regiones 5 y 6

El grupo C, comprendido por las regiones 7, 8 y 9.

Los dos primeros grupos (A y B) representan los objetivos-centrales de desarrollo del turismo náutico como generador de divisas, mientras que el grupo C está constituido por aquellos sitios destinados al turismo nacional.

Región I.

Integrada por las localidades de Santa Clara, San Quintín, y Punta Banda, que pertenecen a los estados de Baja California Norte y Sonora donde existen proyectos a nivel constructivo, esta región captará las corrientes turísticas náuticas de las ciudades norteamericanas comprendidas entre San Diego y Los Angeles, Cal.

En Baja California Norte y en la localidad de San Felipe, se cuenta con rompeolas de protección y sólo dista 200 km. de Mexicali y de las ciudades norteamericanas más cercanas a la ciudad mencionada anteriormente; en Sonora, Punta Peñasco se encuentra a sólo 100 km. de la frontera-Sonoita, Estas son localidades donde debe desarrollarse la infraestructura náutica necesaria para el servicio de los turistas provenientes de las ciudades norteamericanas de Phoenix, Tucson, Arizona y para el servicio de los

turistas nacionales.

Región II.

Dentro de esta región, destaca por su importancia el desarrollo de marinas y puertos turísticos en sitios tales como La Paz, que se encuentra al inicio de su construcción y la de Puerto Escondido que se localiza en Baja California Sur, al servicio del desarrollo turístico de Nopoló y de Loreto, la de Bahía Kino, Son., para atender la ciudad de Hermosillo; al servicio del área de Guaymas, Son., se tiene la marina de la Bahía de -- San Carlos en operación. En la isla de Huivulai, Son., frente a Ciudad --- Obregón, la de Topolobampo en las cercanías de los Mochis, Son. Destaca la Marina Estero de el Sábalo que se localiza dentro del desarrollo hotelero - de Mazatlán, donde existen proyectos definidos en forma detallada y algunos ya han sido realizados.

Región III.

Constituida por las localidades de Cancún, Cozumel e Isla Mujeres, donde es factible contar con marinas en forma de pequeños puertos- que con fines pesqueros se han construido a lo largo del litoral de Yucatán, y pueden conectarse con el importante desenvolvimiento turístico del Mar Ca ribe, donde habrá de continuarse con La Laguna de Macáx, en Isla Mujeres; - en Cozumel se cuenta con la Marina de Banco Playa y será necesario cons--- truir la marina y el puerto de Cancún, así como disponer de puertos de refu gio para embarcaciones de recreo en diversos sitios hacia el sur del lito-- ral de Quintana Roo.

Región IV.

Por el lado del Golfo de México y aprovechando la infraestructura del puerto de El Mezquital en Tamaulipas a 100 km. de la frontera con Estados Unidos, deberá crearse una marina o puerto turístico al servicio de la ciudad de Matamoros y poblaciones mexicanas próximas, extendiéndose su radio de acción a la ciudad norteamericana de Brownsville, Tex., y de más que existen hacia el norte, donde al igual que en California y Arizona, se tiene un turismo náutico altamente desarrollado.

Región V.

Integrada por San Blas, Nay., Puerto Vallarta, Careyes, Melaque, Barra de Navidad en Jalisco y Manzanillo, Col., esta región cuenta ya con la infraestructura básica para el desarrollo del turismo náutico. Es necesario incrementar los servicios a los yates en la marina existente de Puerto Vallarta, Jal. A su vez, habrá que contar con instalaciones portuarias en Careyes, Melaque, Barra de Navidad, Jal., y continuar con la marina de la Bahía de Santiago en las proximidades de Colima, además de la existente en Las Hadas.

Región VI.

En esta región se incluye Acapulco, Ixtapa y Zihuatanejo en el estado de Guerrero; surge la necesidad de continuar con las marinas iniciadas y fomentar las del área de Acapulco, donde existen diversos sitios estudiados.

Región VII.

Integrada por el litoral del estado de Oaxaca las principales localidades que la componen son: Salina Cruz, Huatulco, Puerto Angel y

Puerto Escondido. Dentro de este contexto, es importante mencionar el proyecto turístico de Bahías de Huatulco, en donde se han iniciado los estudios necesarios para las ulteriores acciones que deberán llevarse a cabo para consolidar esta región como un importante polo de desarrollo regional.

Región VIII.

De gran importancia en el Golfo de México, esta región está integrada por Coatzacoalcos, Ver., Ciudad del Carmen, Camp., y Villahermosa, Tab., ya existen puertos de abrigo para las embarcaciones petroleras y pesqueras; asimismo, la infraestructura para barcos de gran calado; olvidándose de las instalaciones para pequeñas embarcaciones dedicadas a la actividad turística, haciéndose inminente la creación de marinas para aprovechar el recurso agua en beneficio de los nacionales que habitan cerca de la zona y de los que tienen esos lugares, como destino turístico.

Región IX.

Dentro de este espacio regional se hace necesario atender la actividad de recreación de las grandes concentraciones humanas destacando las zonas de mar próximas al área metropolitana de la Ciudad de México, siendo éstas Tamiahua, Tuxpan, Tecolutla y Nautla en el estado de Veracruz. En estos sitios debe incrementarse la infraestructura portuaria así como el uso masivo de pequeñas embarcaciones para el fomento de los deportes náuticos.

2.1.2.- Región de Cobertura Internacional.

El propósito de esta variante en el contexto general de -

regionalización es el de resaltar la importancia que reviste tanto en el plano nacional como en el internacional, la región integrada por Isla Mujeres, Cozumel y Cancún.

Dentro de una estrategia regional de desarrollo de la costa atlántica, la península de Yucatán, con las tres localidades antes citadas, ofrece una ubicación ideal para la integración de circuitos turísticos del Golfo con el Caribe, incluyendo para ello las penínsulas de Florida en Estados Unidos y la de Paraguán en Venezuela. En el mismo sentido, la integración de las islas localizadas al norte del Golfo de México, Bahamas y Bermudas, así como Trinidad y Tobago, Guadalupe, Santo Domingo, Jamaica y Cuba, se presenta como un objetivo inmediato para la región con el fin de consolidar su desarrollo inicial mediante la diversificación de actividades derivadas del turismo náutico.

El desarrollo sano de la costa atlántica se centra primordialmente en la ampliación de la infraestructura turística portuaria; en la ampliación de la oferta de transporte marítimo y sobre todo, en la concertación de acciones tendientes a reactivar el flujo de viajeros del mar entre los países de la región. Dicho desarrollo incluye la posibilidad de integrar a la región a los circuitos internacionales del Caribe, del Golfo de México y de Centro y Sudamérica, a fin de cubrir así nuevos segmentos de mercado representados por los visitantes de cruceros, transbordadores y embarcaciones deportivas y de recreo.

2.2.- Desarrollo Insular.

El desarrollo insular concibe la integración de las islas como patrimonio turístico del país al proceso de planeación nacional, dicho-

desarrollo se plantea como una interrelación tanto de actividades como de dependencias que persiguen en última instancia la integración de la isla al -- proceso económico del país. (Lámina 18)

Dentro del gran patrimonio que posee México en terrenos insulares, se ha considerado en esta etapa 24 islas como de desarrollo turístico potencial. Esta clasificación resultó del análisis de la situación de cada isla respecto a:

- Posición geográfica respecto a la zona continental.
- Posibilidades de desarrollo turístico conforme a sus características topográficas, edafológicas, biológicas, de la flora y fauna existente.
- Situación jurídico administrativa y su inserción en la -- planeación y control por parte de la Federación.
- Posibilidad de acondicionamiento de algunas superficies a efecto de implantar una oferta de servicios turísticos que no lleguen a afectar el medio físico y visual de ésta.
- Posibilidad de concesión de pequeñas superficies a quienes respondan con los requisitos de implantación de esta oferta a través de la Federación.

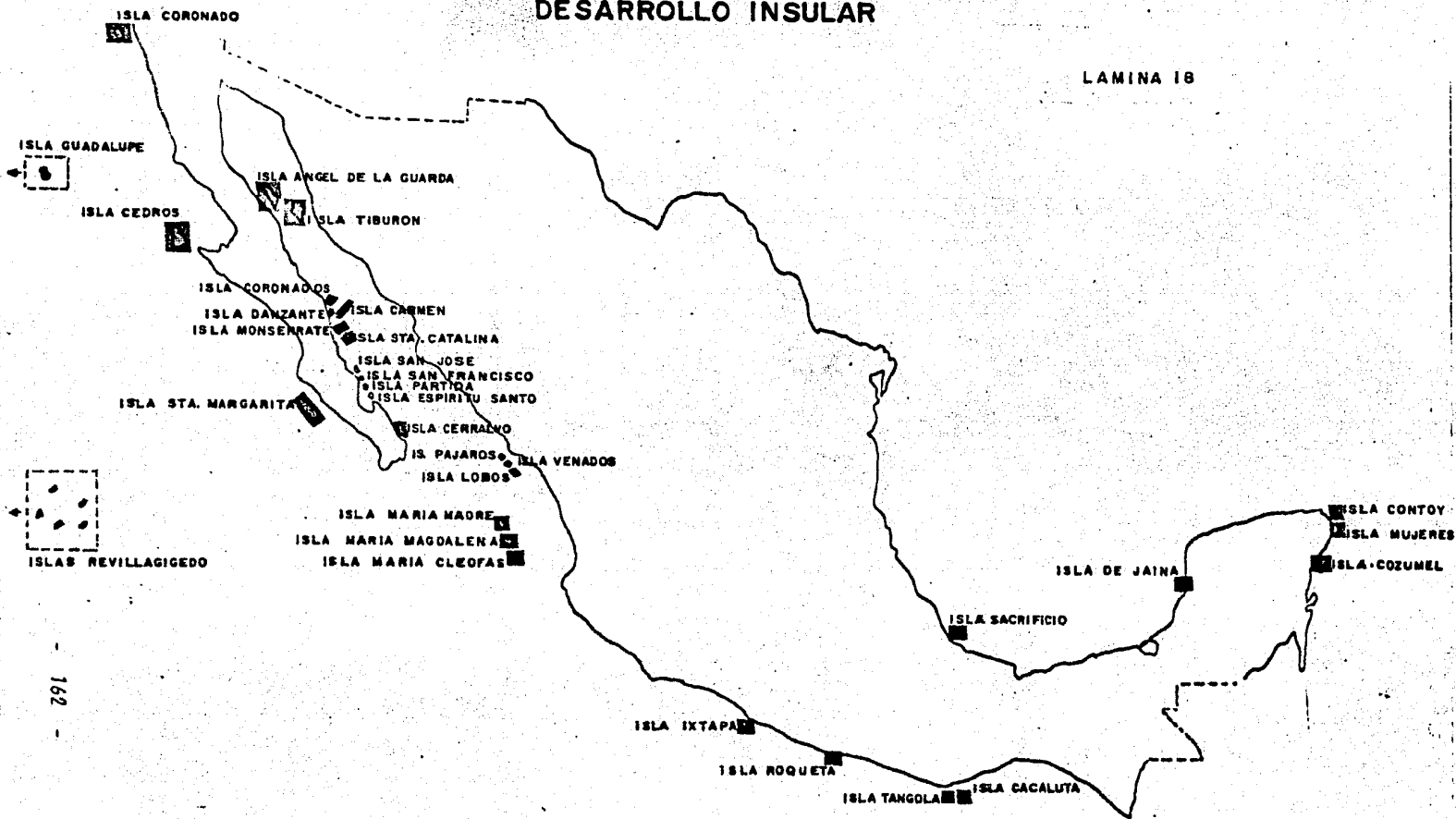
Ahora bien, la presente estrategia de desarrollo insular -- turístico, plantea la desagregación y clasificación de las 24 islas mencionadas en tres grandes grupos. El criterio fundamental aplicado consiste en la evaluación del potencial de cada una de ellas para soportar una infraestructura de los tipos siguientes.

- Parque, puerto o desarrollo turístico insular.

Ejemplo del primer tipo de desarrollo, el parque turístico insular, la Isla Roqueta en la Bahía de Acapulco. La atención a esta isla -- se hace imprescindible dentro de la actividad turística general de este puer

DESARROLLO INSULAR

LAMINA 18



to para ofrecer nuevas oportunidades de visita e integración del "producto playa y mar" dada su cercanía a la costa.

Dentro de los objetivos a cumplir en este desarrollo insular destacan los siguientes: mejoramiento, mantenimiento y preservación de las condiciones naturales y paisajistas existentes; adecuación de las instalaciones al medio físico natural, motivación para el desarrollo del turismo-sociocultural a la isla; dotar de servicios turísticos mínimos al usuario -- sin que esto sea contradictorio al objetivo de preservación mencionado; motivar la práctica de actividades turístico ecológicas que coadyuven al desarrollo educativo de los visitantes.

Es oportuno mencionar que el nivel de acciones a emprender en estos sitios, no representa una demanda considerable de recursos, -- principalmente, financieros; el desarrollo pretendido se localiza en una fase previa a la intermedia, que únicamente sentaría las bases para una evolución futura, entendida ésta como la implantación de Puertos Turísticos y Desarrollos Turísticos integrados.

Con esto podrían alcanzarse resultados muy positivos que primeramente consolidarían el papel estratégico del turismo náutico en el desarrollo insular y, en seguida se establecería la actitud planificadora de la Entidad Sectorial reponsable, esto es, la Secretaría de Turismo. De no ser así, los objetivos fijados estarían fuera de las perspectivas esperadas, volviéndose contradictorias con la política turística establecida.

Lo que podría lograrse con este tipo de desarrollos, sería, favorecer y acrecentar las corrientes turísticas nacionales como internacionales, lo cual, aunado al turismo náutico, se ha denominado ecoturismo

mo o turismo ecológico.

Sobre el particular tendrá un impacto significativo el haber declarado Parque Nacional y Parque Submarino a la Roqueta y su litoral inmediato, así como la creación de un acuario, lo cual se prevé en el plan de desarrollo turístico.

El segundo grupo que se contempla en esta estrategia - el Puerto Turístico Insular, está constituido por aquellas zonas que además de contar con las características señaladas para los de infraestructura básica, (zona de preservación), presentan fuertes posibilidades de desarrollo del turismo náutico por medio de la implantación de instalaciones para el servicio de embarcaciones turísticas. En otras palabras, el territorio de este, sería destinado en una pequeña porción para la ubicación de las instalaciones mencionadas anteriormente.

Como consecuencia de esta infraestructura, el atractivo de la isla se transforma sensiblemente y la zona de preservación se constituye automáticamente en un atractivo secundario o de apoyo a la nueva actividad principal, representada por la práctica de actividades náuticas. A diferencia de las del primer grupo, estas islas mantendrían una autonomía casi total con respecto al continente y formarían parte de un sistema de origen y destino náutico.

Las islas Coronado se ubican en la parte norte de Baja California Norte, la Tiburón está entre la parte baja de Baja California Norte y Sonora, más pegada a este último, y Huivulai se encuentra localizada enfrente de Mazatlán, son tres sitios en los cuales se podría iniciar este tipo de desarrollo.

El tercer grupo de islas se identifica con el concepto de Desarrollo Turístico Insular Integrado; Este hace referencia a la capacidad potencial o real que tiene una isla cualquiera para soportar la infraestructura básica y mediana; además, para mantener, sin apoyo continental un conjunto de actividades económicas (incluyendo el turismo), que obligan por una parte a la implantación permanente de núcleos de población y por la otra, a la creación de una estructura agropecuaria, industrial y de servicios que permita la autosuficiencia en aquellos productos indispensables para la satisfacción de necesidades básicas de la población residente.

Dicho de otra manera este tipo de desarrollo incluiría -- las características de los dos primeros grupos y adicionalmente exigiría la instalación de infraestructura básica para el buen funcionamiento de un desarrollo turístico convencional, donde se considera el alojamiento, alimentación, transporte marítimo o aéreo y recreación.

En el plano nacional, las islas que cuentan con un potencial comprobado para este tipo de desarrollos son: Guadalupe, Clarión, Marianas y Tiburón.

Cozumel e Isla Mujeres por su parte, representan la posibilidad de ampliar y complementar la base económica existente, utilizando los criterios anteriores.

En otro contexto, el desarrollo de cada uno de los grupos mencionados requiere para su implementación el apoyo de aquellos organismos institucionales involucrados.

Con base en el Anteproyecto de la Ley Insular, correspon-

de a la Secretaría de Gobernación el fomentar el desarrollo político y la fijación de políticas de población de conformidad con la Ley General de Población.

A la Secretaría de Turismo compete la planeación y programación de la actividad turística; particularmente las náuticas y la acuafición que comprende la pesca deportiva, por ende desarrollar toda clase de acciones que tiendan a proteger y aprovechar sus recursos turísticos. Asimismo las concesiones o permisos de aprovechamiento del territorio insular, los relacionados con la actividad cinegética y pesca deportiva, con fines turísticos, sólo podrán ser otorgados por las autoridades competentes, previo dictamen favorable de la Secretaría de Turismo.

Corresponde a la Secretaría de Pesca, dictar las políticas necesarias para la explotación y desarrollo de los recursos pesqueros en el territorio insular nacional y otorgar, según lo establezcan las leyes respectivas, las concesiones y permisos correspondientes.

La Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, otorgará las concesiones y permisos para el uso, aprovechamiento y explotación de inmuebles federales, de la zona federal marítimo terrestre, de las playas y de los terrenos ganados al mar que se localicen en las islas de jurisdicción federal; en los términos de la Ley General de Bienes Nacionales y de los Reglamentos respectivos, de igual forma, ejercerá sus atribuciones en materia de asentamientos humanos.

El Ejecutivo Federal, en aquellas islas que sus condiciones históricas, características geográficas o de fauna, flora y potencial turístico lo ameriten; publicará en el Diario Oficial de la Federación, la

declaratoria correspondiente, para su protección, ~~protección y~~ desarrollo.

A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público le corresponde cobrar los impuestos, derechos, productos y aprovechamientos federales en el territorio nacional insular, en los términos de las leyes; la Tesorería de la Federación intervendrá para estos efectos, de conformidad con los planes, programas, sistemas y procedimientos ~~conforme a los~~ ~~cuales~~ las Delegaciones Regionales de la Tesorería de la Federación realicen sus actividades.

2.3.- Cuerpos de Agua Continental.

Como parte complementaria de la estrategia adoptada para desarrollar el turismo náutico a nivel regional los cuerpos de agua continentales, representan una variante cada vez más atractiva tanto para el turista nacional como extranjero.

De acuerdo a la importancia del mercado, pueden definirse tres grandes zonas perfectamente identificadas:

- a).- Cuerpos de agua fronterizos, ~~Agresas~~ ~~Falcón~~ y de la Amistad).
- b).- Cuerpos de agua cercanos a las zonas metropolitanas.
- c).- Cuerpos de agua cercanos a las ciudades sede de la ~~desconcentración~~ de actividades: Puertos Industriales y Ciudades Medias.

La primera zona (a) considerada ~~pre~~ privataria por la posibilidad que ofrece de captar divisas, está orientada fundamentalmente a recibir las corrientes de turismo fronterizo de internación procedente de los Estados Unidos, y al mismo tiempo lograr que el tiempo de permanencia del turista se amplíe, ofreciendo cada vez mayor diversificación de actividades.

Siendo congruentes con el contenido social de la actividad turística, se han identificado las zonas (b) y (c) como prioritarias para atender al turismo nacional, principalmente el generado por las grandes zonas metropolitanas y por las ciudades medias y los puertos industriales.

Las actividades que pueden desarrollarse en estos cuerpos de agua son velerismo, pesca deportiva ribereña y excepcionalmente (presas fronterizas y Presa Guadalupe Victoria), pesca deportiva en embarcaciones.

El buceo es una actividad que aunada a las anteriores, ofrece un gran atractivo aún para el turista de internación no fronterizo. Casos especiales de esta atracción lo constituyen los programas de buceo en el techo del Mundo, en el Nevado de Toluca, la laguna de la Media Luna en San Luis Potosí y el buceo espeleológico en los cenotes de la península de Yucatán, por cuanto a los ríos, la motonáutica y las competencias internacionales de los maratones náuticos aportan motivos de recreación a las zonas de los puertos industriales, como Lázaro Cárdenas con el Balsas y la zona de Villahermosa y Dos Bocas con el Usumacinta.

3.- Participación Gubernamental.

3.1.- Desarrollo de la Oferta Turística Náutica.

El desarrollo de la actividad turística náutica, por su incipiente crecimiento en el país, requiere de la asignación de un elevado volumen de recursos, tanto financieros como materiales y humanos.

Considerando que en el sector turístico no se cuenta con la cantidad suficiente de recursos financieros, de organismos, instituciones e instrumentos en general, que canalicen sus principales acciones de desarro-

llo de la planta turístico náutica, se deberá determinar para el corto y mediano plazo, la estrategia general que esté orientada básicamente por dos líneas de acción:

-Lograr el máximo aprovechamiento de los recursos existentes; tanto naturales como de infraestructura, para el desempeño de actividades turísticas náuticas y de acuafición, considerando la preservación, mantenimiento y vigilancia del buen uso de estos recursos, para evitar su deterioro.

-Desarrollar actividades de fomento orientación y financiamiento básico, para canalizar recursos de los sectores público, privado y social, hacia el desarrollo de la oferta turística náutica. Además de actuar como promotor, el Sector Turismo normará, regulará, orientará y coordinará los distintos proyectos de inversión, impulsando de esta forma el desarrollo de zonas de desarrollo prioritario y estratégico.

3.1.1.- Diversificación y Ampliación de la Planta Turística.

ca.

-Inversiones directas en infraestructura básica de apoyo a las actividades acuáticas deportivas de pequeña escala, y de esparcimiento, pesca, etc., mismas que no requieren de un elevado volumen de recursos financieros, pero que sirven para atraer el interés de la demanda turística e impulsar posteriores desarrollos en la zona.

-Inversiones en actividades de remodelación, mantenimiento, adecuación y organización de los recursos existentes, factibles de orientarse hacia el turismo náutico.

-Elaboración de estudios, programas y proyectos para el desarrollo, diseño y normatización del turismo náutico.

-Coordinación de acciones con otros sectores de la Administración Pública, para conjuntamente vigilar el buen uso de los recursos turísticos ubicados en litorales, puertos, costas, islas, cayos, arrecifes y aguas continentales, --ccadyuvando de esta manera a su preservación y mantenimiento, evitando su deterioro.

-Organización y coordinación de los eventos y espectáculos tanto nacionales como internacionales, que sobre turismo acuático se desarrollan actualmente en el país, susceptibles de un mejor aprovechamiento.

La estrategia que se plantea en términos generales para el mediano y largo plazo, es el desarrollar un esquema integral de soporte a la actividad turística náutica, que garantice la dotación oportuna y suficiente en nuestros litorales, islas y cuerpos de agua continentales, tanto de los diversos servicios relacionados con la actividad, como de los -- equipos y refacciones, procurando la homogeneización de productos y tecnologías que favorezcan la integración de pequeñas y medianas industrias en la rama.

Asimismo, la estrategia contempla las características físicas y socioeconómicas de las regiones en que se incide, considerando la integración de actividades factibles del corto, mediano y largo plazo.

3.1.2.- Financiamiento de la Oferta.

En cuanto al funcionamiento, fomento y orientación del desarrollo de la oferta turística náutica, se contemplan las siguientes acciones:

-Utilización de los instrumentos financieros con que cuenta el sector turismo, para promover, apoyar y fomentar el desarrollo de la actividad turístico náutica.

-Promoción de estímulos fiscales a los inversionistas de los sectores privado y social, que orienten sus recursos a ampliar la oferta turístico-náutica y oferta complementaria.

-A través de los Convenios de Acción Concertada, promover en las Instituciones y entidades de la Administración Pública Federal, inversiones orientadas hacia la rama del turismo náutico.

-Promover la inversión en los sectores social y privado para la ampliación de la planta turística náutica, así como para la creación o consolidación de instalaciones de hospedaje y alojamiento en zonas de desarrollo marítimo, que sirvan de apoyo a los complejos náuticos.

Estas son acciones que se han definido para su implementación en el corto y mediano plazo.

Para el largo plazo, toda vez que se han conformado las bases necesarias para un ulterior desarrollo más dinámico de la actividad náutica, la estrategia de acción se amplía al conformar una planta turística náutica suficiente que conlleva a una extensión en las acciones a realizar, como son:

-Elaboración de programas de inversión conjunta con otras dependencias y entidades de la Administración Pública Central, relacionadas con el ramo.

-Elaboración de programas de co inversión con la iniciativa privada, que garanticen la creación de oferta básica y oferta complementaria.

-Financiamiento para la inversión en obras de infraestructura más sofisticadas requeridas por el turismo náutico con una mayor complejidad en las embarcaciones que utilizan, y las actividades que realizan.

-Promoción y fomento de inversiones que realizan los sectores privado y social, para propiciar el desarrollo y multiplicación de oferta de servicios e instalaciones náuticas, así como de oferta complementaria de apoyo y recreación.

3.2.- Organización y Orientación de la Demanda.

De relevante importancia para el desarrollo del turismo náutico, tanto en el aprovechamiento de los recursos existentes, como en el proceso de crecimiento y desenvolvimiento de la actividad turística en este ramo, lo constituyen las acciones orientadas a promover, fomentar, orientar y coordinar la demanda turística, tanto de extranjeros, como de nacionales.

En el corto plazo, la estrategia fundamental se basa en el aprovechamiento de los recursos existentes. Es por ello, que gran parte

de las acciones que se contemplan en la estrategia de organización y orientación de la demanda, se orientan en el sentido de organizarla y promoverla hacia eventos náuticos que tradicionalmente se realizan en el país, los cuales, son susceptibles de captar un mayor número de visitantes. Asimismo, será necesario el desarrollo de intensas campañas de orientación y concientización de la demanda nacional para alimentar el interés por realizar actividades acuáticas.

Básicamente, la estrategia para el fomento a la demanda es necesario orientarla en dos sentidos:

3.2.1.- Promoción y Diversificación de la Demanda Turística.

Dentro de esta estrategia se contemplan las siguientes líneas de acción para incorporar a la actividad turístico-náutico-marítima al mayor volumen del mercado nacional e internacional.

-Fomento y desarrollo de campañas intensivas de concientización para motivar un cambio de la imagen del acuaficionado, como el que desarrolla un turismo náutico de élite a turismo popular, al alcance de las mayorías.

-Promoción y divulgación de la localización y características de las regiones en las que se practican diversas actividades y eventos náuticos, así como de las facilidades que existen para practicarlas, a través de los medios masivos de comunicación, de las redes de comunicación internacionales, así como de panfletos, boletines, carteles, revistas, folletos, etc.

-Promover y orientar a la demanda interna y externa hacia los eventos náuticos, acuáticos y de pesca deportiva tanto de carácter nacional como internacional que tradicionalmente se realizan en el país, y que cuentan con un reconocido prestigio a nivel mundial.

-Desarrollo de actividades de recreación, esparcimiento y animación en los centros turísticos marítimos que sirvan-

de apoyo y complementariedad a las actividades deportivas náuticas, y de acuafición, tales como espectáculos, ferias, exposiciones, concursos, etc.

-Difusión de los documentales y spots que sobre regiones de costa, playa, islas, cayos, arrecifes y aguas continentales existen en el país, mediante los cuales se divulguen las características de las bellezas naturales acuáticas y sus alrededores, así como las actividades susceptibles de realizarse.

-Realización de Convenios con Federaciones y Asociaciones acuático deportivas y náuticas, agencias de viajes nacionales e internacionales, así como con compañías aéreas, para que en forma conjunta se promocióne el turismo acuático tanto en el país como en el extranjero.

3.2.2.- Financiamiento de la Demanda.

Uno de los aspectos más relevantes en la política de apoyo y fomento a la demanda turística nacional, lo constituye la orientación de recursos y acciones para su financiamiento.

El turismo náutico es una actividad que tradicionalmente se identifica con la élite social, por la vistosidad de sus componentes, el alto costo de las mismas y la reducida difusión con que cuenta.

Realmente existen actividades dentro de la rama cuyo costo es elevado, pero, es cierto también, que pueden llevarse a cabo algunas otras, cuyo costo puede estar al alcance de las mayorías si se adoptan las medidas adecuadas de financiamiento, fomento y regulación.

La estrategia de financiamiento a la demanda está orientada, principalmente, a disminuir, al máximo, la distancia que existe entre el turismo náutico de elevado nivel económico y el considerado como social o de bajos ingresos, con objeto de que el turista de escasos y medianos recursos pueda aspirar a practicar actividades recreativas acuáticas en la más amplia

gama posible.

Básicamente, la estrategia se integra por el siguiente conjunto de acciones:

-Financiamiento a la demanda mediante tarjetas de crédito y tarjetas de descuento en eventos y actividades acuáticas de acuafición y pesca deportiva.

-Implementación del seguro turístico.

-Organización de paquetes turísticos náuticos a bajo costo, que incluyan el aprendizaje de las distintas modalidades de este tipo de turismo.

-Mediante convenios con las principales compañías privadas, fomentar las medidas tendientes a facilitar el uso de los equipos para turismo náutico, como son embarcaciones para pesca deportiva, veleo, buceo, esquí acuático, etc.

-Propiciar el incremento y la orientación de las prestaciones sociales que incidan en la recreación a través del fomento del turismo náutico, como becas y sistemas de apoyo para adquirir embarcaciones para la población juvenil y de la tercera edad.

-Orientar los incentivos turísticos a la productividad, hacia las actividades acuáticas.

-Promover entre todos los sectores de la Administración Pública, así como, en el sector privado, a través de Sindicatos, el otorgamiento de paquetes y facilidades para realizar actividades turístico-náuticas y de acuafición, como un incentivo al trabajador.

3.3.- Operación de los Servicios Náuticos.

La estrategia sectorial referente a la operación de los servicios turísticos, está orientada a fungir como apoyo y complemento a las acciones que se realizan para el fomento, promoción y desarrollo de la planta turística náutica por una parte, y para la orientación, coordinación y fomento de la demanda, por la otra.

En lo que se refiere al campo de la oferta turística, la estrategia se refiere al apoyo que se brinda al prestador de servicios turísticos, en cuanto a la facilitación de trámites administrativos y legales para la operación, incorporación a adecuados sistemas de abasto y comercialización, capacitación y adiestramiento de los trabajadores y servidores turísticos.

Por lo que se refiere al usuario de servicios turísticos, las actividades están orientadas a proporcionarle oportuna orientación, información y atención turística, normar y regular la calidad; precios y tarifas de los establecimientos turísticos que utiliza; brindarle auxilio y protección; incorporarlo a un adecuado sistema de reservaciones y transporte.

En base a estos principios, se ha creado un conjunto de acciones que integran las dos líneas en que se divide la estrategia sectorial referente a la operación de los servicios turísticos y servicios de apoyo al usuario.

3.3.1.- Apoyo al Prestador de Servicios Turísticos.

Las principales acciones que se contemplan, son las siguientes:

-Facilitar los trámites administrativos que se requieran para la operación de servicios turísticos náuticos, o de aquellos que no siendo directamente náuticos, apoyan a las actividades que al respecto se realizan. En este aspecto, la Secretaría de Turismo actuará como unidad gestora cuando se requiera.

-Promover la adecuación del marco jurídico legal relacionado con el turismo náutico en los aspectos crediticios, impositivos y administrativos.

-Impulso a la capacitación y adiestramiento del personal que labora en las instalaciones que ofrecen servicios tu rísticos náuticos y de acuafición.

-Formación de los perfiles técnicos y profesionistas encargados de la contabilidad, administración y operación de las instalaciones y establecimientos de tipo náutico.

-Apoyo a campañas publicitarias que realicen los prestadores de servicios turísticos náuticos para promover con jun tamente la región como las instalaciones y establecimientos del sector público y privado.

-Promoción entre los operadores de servicios turísticos náuticos, a nivel nacional, de la constitución de agrupaciones que brinden servicios comunes, a fin de unificar normas y requerimientos.

-Realización de Convenios con los distintos sectores de la Administración Pública, para la adecuación y facilitación de trámites administrativos y migratorios, para obtener permisos de operación o de importación de insumos y refacciones, según sea el caso.

-Fomento e impulso a la implementación de un adecuado -- sistema de comunicación y abasto en los centros turísticos náuticos, que contemple la fabricación y distribución de equipos, accesorios y refacciones requeridas en la práctica de actividades náuticas y de acuafición.

3.3.2.- Apoyo al Usuario.

Conformado por el siguiente conjunto de acciones:

-Promover la facilitación de los trámites administrativos que deban cubrirse para transitar por aguas marítimas pa trimoniales, asimismo, para realizar actividades recreativas como pesca deportiva, buceo, velerismo, yatismo, rega tas, etc.

-Promover el establecimiento de agencias de viajes y tra mitación para facilitar a los usuarios tanto nacionales -- como extranjeros, la reservación y el uso de los servi cios acuáticos, así como de servicios conexos que los tu ristas requieren.

-Gestionar la constitución de depositarias de embarcaciones extranjeras, para que éstas puedan permanecer atra cas por largos períodos exentas de cargas tributarias y -- aranceles excesivos.

- Ampliación del servicio de Transportación Rápida (Aliscafo), que actualmente opera en la zona norte del Caribe Mexicano, hacia nuevos puntos de la región (Playa del Carmen, Akumal y Xel-Ha), así como a la zona noroeste del país, comunicando a los estados de Sinaloa y Sonora con la península de Baja California. (Lámina 19).

-Articulación de los diferentes medios de transportación por los servicios de transporte marítimo que impida costos excesivos, contratiempos y desfaseamiento en el servicio.

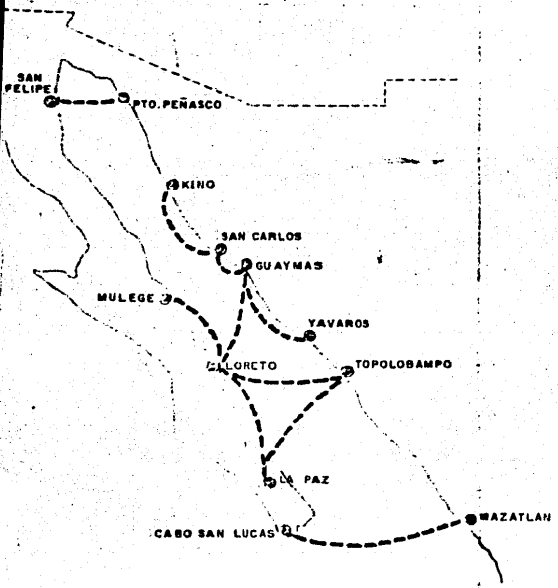
-Ampliación de las vías de transportación marítima mediante la creación de rutas de transbordadores que comuniquen a -- los diversos puertos del país. (Lámina 20).

-Implementación de los distintos mecanismos y medios que permitan respaldar la seguridad individual y familiar de los turistas tanto nacionales como extranjeros que utilizan los servicios turísticos de costas, playas, litorales e islas.

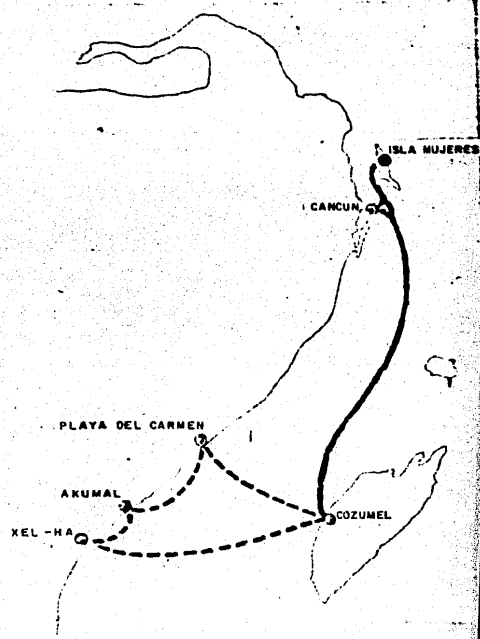
-Normatización y regulación en la prestación de los servicios, náuticos, supervisando que se cumplan los precios, tarifas y normas de calidad en los establecimientos turísticos de la rama.

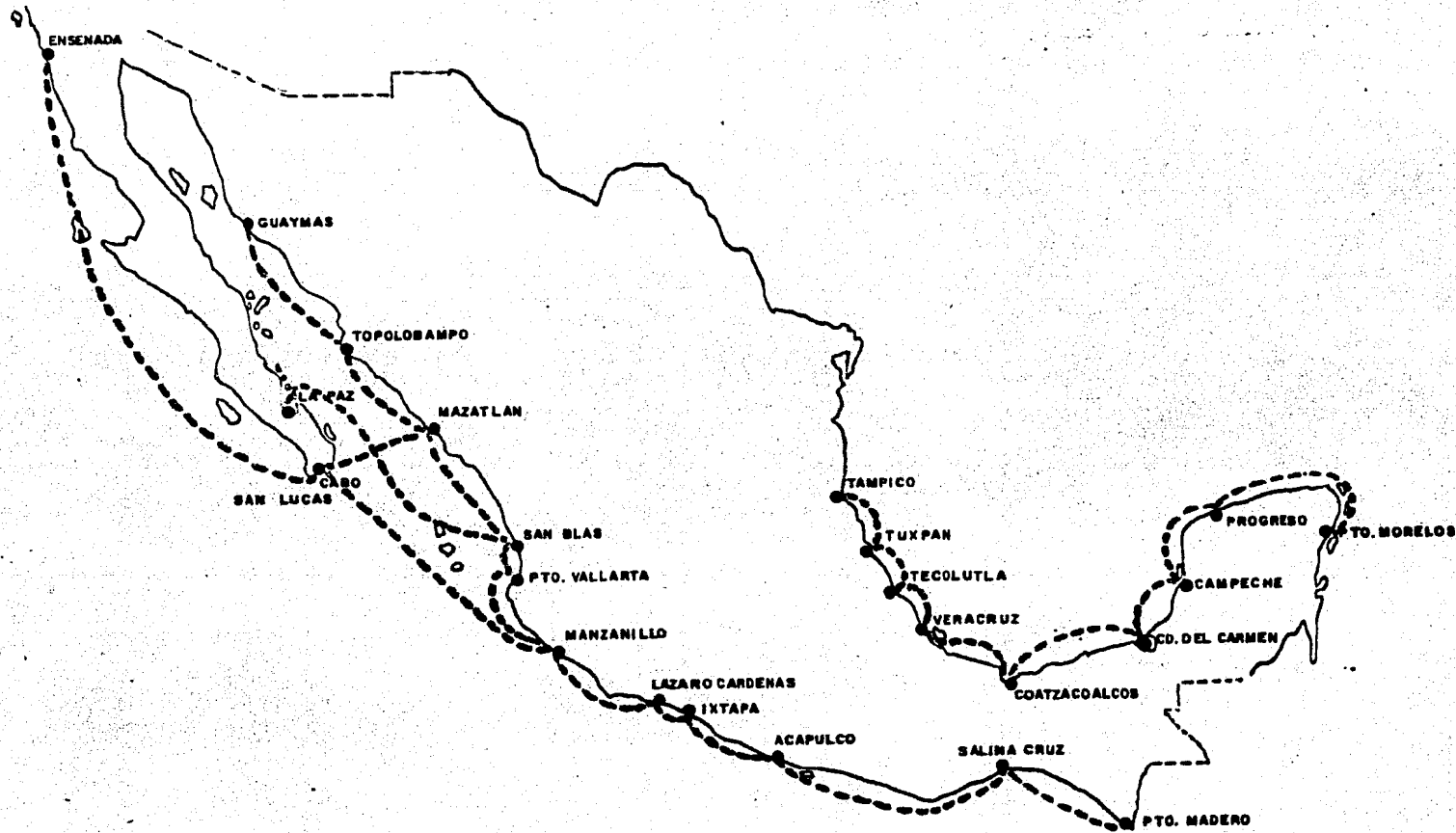
SISTEMAS DE TRANSPORTACION RAPIDA (ALISCAFOS)

LAMINA 19



- TERMINALES
- RUTAS ACTUALES
- - - RUTAS PROPUESTAS





IV. REQUERIMIENTOS DE APOYO Y ESTIMULOS

1. Económicos

Para la conservación de las estrategias como en lo relativo a la diversificación y ampliación de la Planta Turística Náutica, se requiere contar con los instrumentos y mecanismos necesarios, que actúen básicamente en la orientación de recursos financieros para las zonas de desarrollo turístico prioritario, en la organización, promoción y orientación de las inversiones de otros sectores de la administración pública, así como de los Sectores Social y Privado.

Dentro de los instrumentos globales de política económica con que cuenta el turismo para lograr sus objetivos, el gasto público tiene una importancia fundamental para la conservación de los planes y programas de desarrollo de la actividad turística.

1.1 Gasto Público

El gasto público constituye un instrumento fundamental en la aplicación directa de recursos financieros de la Federación. Se entiende por gasto público las erogaciones que realiza el estado en materia de inversión, deuda pública y cuenta corriente, mediante sus diferentes organizaciones que pueden ser: Gobierno Federal, Estatal, Fideicomisos y las Empresas de Participación Gubernamental.

Por tanto deberá contemplarse la posibilidad de que la --partida presupuestal del Gobierno en inversiones en obras turísticas sea manejada por BANTUR según los lineamientos que establezca la Secretaría del Ramo a efecto de que esos recursos financieros sean encausados racionalmente a

las zonas de desarrollo turístico prioritario de acuerdo al objetivo general siguiente:

- "La promoción y financiamiento del desarrollo del turista náutico, así como del crecimiento programado de la infraestructura y de los ser vicios relacionados con el sector".

1.2 Estímulos Fiscales

Uno de los instrumentos de política económica sustantivos para apoyar el crecimiento alto y sostenido del turismo náutico es el de los estímulos fiscales que pueden ser tasa de interés preferencial, exención de impuestos, depreciación acelerada del equipo y maquinaria, etc. estos estímu los coadyuvan a hacer más rentable un proyecto.

En la aplicación de este instrumento, el turismo náutico quedó integrado en el decreto que dispone el otorgamiento de estímulos fisca les a la actividad turística expedido el 6 de febrero de 1979, por la Secre taría de Hacienda y Crédito Público.

En la fracción IV del artículo séptimo de ese decreto se señalan los derechos que adquiere el prestador de servicios, por medio del otorgamiento de certificados de promoción fiscal, que le den la oportunidad de depreciar en forma acelerada sus activos fijos, o bien, amparar el 12% de su inversión fija a efectos de no ser gravable fiscalmente, en un plazo de terminado para la creación de marinas orientadas al servicio de las embarcaciones turísticas.

1.3 Política Crediticia

En lo que se refiere a esta política, el turismo náutico tiene dos canales de crédito y financiamiento, los cuales toman forma específica a través de BANTUR Y FONATUR.

El Banco Nacional de Turismo, Institución con servicios de Banca Múltiple especializada en turismo, es la responsable de encauzar la capitalización de la actividad turística náutica. Es decir, facilita la asignación de recursos crediticios y financieros a los proyectos de desarrollo turístico náutico considerados como prioritarios, a través de él mismo, y en inversiones de mayor monto.

Por otro lado, esta Institución, es decir, BANTUR, se irá constituyendo en el mecanismo más adecuado en la captación de recursos para el sector turismo. Esto significa que será una Institución casi independiente del crédito externo en la medida en que llegue a emitir acciones, bonos turísticos y tarjetas de crédito, las cuales permitan recaudar fondos hacia su interior, a fin de fortalecer la estructura financiera del Sector.

Por otro lado, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo -- FONATUR, sin desviarse de sus lineamientos crediticios y financieros acostumbrados y, en concordancia con las medidas que dicta la SECTUR, seguirá integrando los programas promocionales para el desarrollo y financiará de manera decidida el desarrollo de la oferta turística náutica.

1.4 Deuda Pública

Dado que el monto de inversión que requiere el desarrollo turístico náutico en las etapas de introducción y despegue es bastante elevada

do y los recursos fiscales propios son escasos en el sector turismo, se hace necesario recurrir a la contratación de créditos.

La deuda pública ⁽¹⁾ es la suma de obligaciones insolutas contraídas por la administración pública, mediante la contratación de empréstitos sobre los recursos económicos de la nación, para financiar el desarrollo o crecimiento del país, y se puede dividir en:

- Deuda pública externa.- Son las obligaciones que adquiere el sector público con acreditantes extranjeros (gobiernos, bancos, empresarios, etc.) y pagadera en el exterior del país, en la mayoría de los casos se utiliza moneda extranjera y en muy pocas ocasiones se cubren con moneda nacional. Su pago significa salida de fondos del país en cualquiera de los dos casos.
- Deuda pública interna.- El sector público -- contrae la deuda con acreditantes nacionales -- y el pago se lleva a cabo en el interior del país mediante moneda nacional, sin embargo, -- también solía pagarse en moneda extranjera.
- Deuda pública flotante.- Es el conjunto de obligaciones que fueron contraídas, registradas y autorizadas dentro de las asignaciones presupuestarias de un ejercicio fiscal, pero no

(1) Glosario de términos administrativos y presupuestarios, SECTUR, Dirección General de Administración, 1980.

se liquidaron a la terminación del ejercicio correspondiente y se tuvo la necesidad de -- transferirlo a ejercicios posteriores.

1.5 Reforma Administrativa

Las Reformas Administrativas internas del sector emprendidas por la Secretaría de Turismo han sido llevadas a cabo a efectos de obtener y aplicar un proceso coherente y unitario de transformación que permita, a través de la creación y adecuación de los órganos y sistemas necesarios, un funcionamiento coherente, eficaz y eficiente de las unidades que componen el Sector.

A nivel institucional, dado el creciente desarrollo del turismo y su diversificación hacia nuevas áreas de interés, la Secretaría del Ramo Público, el 5 de noviembre de 1982, un nuevo reglamento interior, que define una estructura funcional y operativa, en respuesta a un desarrollo sectorial más dinámico y adaptable a las condiciones del turismo mundial, en el cual destaca el turismo náutico como una de las actividades de mayor importancia.

Se creó una Subdirección que se encargue de regular el Turismo Náutico, además de otra Unidad que se avoque a la Acuafición y Cinegética adscritas éstas, a la Dirección General de Política Turística de la Subsecretaría de Planeación.

Su responsabilidad es la elaboración de lineamientos y la programación de la política para el desarrollo de la actividad turística náutica, estudios y análisis para la creación y fomento de infraestructura y su

perestructura náutica; análisis del mercado turístico nacional e internacional en las áreas de demanda y oferta; elaboración de proyectos para promover y diversificar las actividades náuticas, así como para reglamentar el ejercicio de estas actividades, y por último, estudios de evaluación sobre el impacto del turismo náutico en la captación de divisas y la creación de empleo.

La Unidad de Acuafición y Cinégetica se incorpora como apoyo en la organización, coordinación y seguimiento de los eventos acuáticos que se realizan en el país, así como en la promoción de la diversificación de la planta turística y de la oferta complementaria en el ámbito del turismo náutico.

Es necesario destacar aquí, la importancia que tiene para el Sector Turismo, sobre todo para el desarrollo de los proyectos de turismo náutico, el programa para el Financiamiento de la Actividad Turística, contemplada como parte de la Reforma Administrativa interna del sector.

A través de este programa sectorial se pretende canalizar recursos financieros para impulsar y fomentar el desarrollo de la planta turística náutica, mediante el otorgamiento de créditos a los sectores Social y Privado, inversiones en infraestructura náutica básica y semibásica e inversiones de apoyo.

En esto, cabe recalcar la importancia de BANTUR, en lo que se refiere a su responsabilidad y participación en estas actividades.

Las modificaciones a la Ley Federal de Turismo de enero de 1982, apoyan la nueva dinámica del Sector, lo que en materia financiera encuentra su expresión Institucional en la creación del Banco Nacional de Tu

rismo, S.A. (BANTUR), el cual permitirá financiar de manera integral, coordinada y congruente con la política turística, la oferta y la demanda del sector, especialmente a través de la estructuración de los fideicomisos bajo esta entidad con carácter fiduciario de los mismos.

La operación de BANTUR hace más compatibles las políticas sectoriales con la consecución de los planes, programas y proyectos de promoción, fomento y desarrollo de la actividad turística, donde el desarrollo del turismo náutico es de relevante importancia.

Los programas sectoriales que se enfocan al turismo náutico se encuentran, en su aplicación, a cargo de los Organismos del Sector Paraestatal Turístico: Fonatur en Ixtapa, Cancún, Loreto y Huatulco; Fidecari-be en Quintana Roo; Fideicomiso Ciudad Recreo la Paz y Fideicomiso Bahía de Zihuatanejo en Guerrero.

La eficacia de estos instrumentos administrativos depende en gran medida, de la institucionalización de mecanismos y procesos que hagan permanente la participación de los Sectores Público, Social y Privado en la Política Turística orientada al Turismo Náutico.

2. Formación y Capacitación de Recursos Humanos

El Turismo es una actividad prestadora de servicios, donde los recursos humanos son esenciales, ya que requiere de importante volumen de fuerza de trabajo para su funcionamiento y para operar en el mercado de los diferentes bienes y servicios propios del Sector para el consumo y uso de los turistas.

Actualmente no se conoce con exactitud el volumen de empleos involucrados en el sector turismo, ya que se confunde al personal ocupado por la rama hotelera como el total de fuerza de trabajo ocupada en toda la actividad turística.

En nuestro país se observa que la estacionalidad de trabajadores es constante y en otros países de destino turístico no sucede esto, porque se dan fuertes variaciones en el empleo y/o desempleo. Respecto a México, solamente en los centros turísticos de playa y en las temporadas altas se incrementa el empleo en aproximadamente un 20%.

Es importante destacar que sobre la creación de empleos, se manejan dos términos sobre el tipo y forma de empleo generado, siendo estos:

a).- Empleo Directo

Se le denomina a los que son creados por el propio Sector Turístico

b).- Empleo Indirecto

Es aquel que se genera en cualquier otro Sector Económico, cuya producción, distribución y/o venta es utilizada como insumo en la actividad turística

El Fideicomiso denominado FONATUR, ha calculado que por cada empleo generado en la hotelería se crean 2.5 empleos más en el Sector Turismo; asimismo, el número de empleos indirectos que son necesarios en otros sectores para abastecer insumos al sector se eleva a 4.25 empleos más. (CUADRO 16)

ESTRUCTURA DE EMPLEOS DIRECTOS EN EL SECTOR TURISMO.

HOTELES Y MOTELES	51.3%
RESTAURANTES	24.7%
OTROS ESTABLECIMIENTOS DE- HOSPEDAJE.	5.0%
AUTOMOVILES DE SITIO Y TURISMO	9.6%
AGENCIAS DE VIAJES	2.5%
TIENDAS DE REGALOS	1.1%
AUTOMOVILES DE RULETEO	1.1%
TRANSPORTE AEREO NACIONAL	1.9%
CAMPOS TURISTICOS PARA CASAS - MOVILES.	0.1%
CENTROS NOCTURNOS	0.3%
CANTINAS Y BARES	0.3%
BALNEARIO Y ALBERCAS	0.5%
ARRENDADORAS DE AUTOMOVILES	0.5%
AUTOMOVILES DE RUTA FIJA	0.6%
TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL	0.4%

Fuente: Análisis del Empleo en el Turismo, SECTUR, 1982.

2.1 Desarrollo de Recursos Humanos

La actividad turística mundial ha registrado en las últimas décadas un constante incremento, convirtiéndose en la actualidad, en un elemento importante de la economía y en un vehículo ideal para la comunicación humana.

En materia económica, las repercusiones positivas del turismo han superado ya la etapa de la discusión. El incremento constante de los flujos turísticos mundiales y la labor que muchos países llevan a cabo para desempeñar en forma eficiente esta actividad demuestran fehacientemente que el turismo impacta significativamente las economías nacionales. En este sentido, el turismo juega un papel preponderante como aportador de divisas y equilibrador de la balanza de mercancías y servicios; el turismo turístico incide considerablemente en el logro de este equilibrio.

En México, el Sector Turismo ocupa también una situación preferente dentro de la estructura económica y se considera que a través de su crecimiento se aumentan las posibilidades de diversificación de la inversión para los sectores público, privado y social. Asimismo, su desarrollo contribuye en forma eficaz al logro del objetivo nacional sobre la creación de empleos.

Por el propio peso que el Sector Turismo tiene en la generación de divisas, se hace cada vez más necesaria la existencia de un sistema de creación, transmisión y aplicación de conocimientos tecnológicos turísticos. En la medida que este sistema no exista o sea débil, el desarrollo turístico se frenará o deformará. Es innegable señalar que para el buen desempeño de la actividad turística se torna indispensable contar con personal

debidamente capacitado, sobre todo para el turismo náutico, ya que se requiere un grado superior de especialización.

En México, a partir de 1970, se ha producido un desarrollo acelerado de la oferta de capacitación y enseñanza turística, incrementándose considerablemente el número de escuelas, que a la fecha suman 114.

2.2 Objetivos a Corto Plazo

- Ampliar en forma importante la capacitación a nivel básico.
- Propiciar la adecuación de la oferta de enseñanza turística del nivel medio con la demanda, elevando su calidad.
- Procurar las especializaciones a los niveles que el mercado laboral y la actividad turística demandan.
- Establecer un programa de becas de postgrado, particularmente en el extranjero, que permita a los egresados de distintas profesiones realizar estudios de especialización.
- Reforzar la capacitación en el trabajo a través del fortalecimiento del sistema escuelas-servicios, para que los alumnos puedan realizar sus prácticas en las empresas y para que los empleados puedan tomar cursos de perfeccionamiento en las escuelas.

- Promover la edición y distribución de textos, obras de consulta y material didáctico para la enseñanza y la capacitación turística.

En particular, la enseñanza turística se maneja en tres niveles y a través de cursos de especialización.

NIVEL BASICO

Se exige como requisito la enseñanza primaria o elemental, y enfoca sus esfuerzos a la preparación y adiestramiento del personal que atenderá los niveles primarios del servicio, cubriendo fundamentalmente la rama hotelera y el área de alimentos y bebidas. Es en este nivel donde la demanda de capacitación es mayor, puesto que estas personas pueden considerarse en última instancia como las prestadoras directas del servicio.

Para atender las necesidades anteriormente indicadas, México cuenta, entre otras, con las siguientes Entidades:

- Los Centros de Adiestramiento para la Industria Hotelera (CAPIH), que dependen del Instituto Mexicano del Seguro Social y que se crearon como una prestación adicional para proporcionar capacitación en materia hotelera y gastronómica.
- El Centro de Capacitación Turística (CECATUR), donde se elaboran programas de estudios que-

se aplican en el tercer año de algunas de las secundarias técnicas dependientes de la Secretaría de Educación Pública.

NIVEL MEDIO

Se exige como antecedente la educación secundaria, y se prepara fundamentalmente al personal que tendrá a su cargo el desempeño de actividades tales como las de guías de turistas, técnicos en administración de empresas turísticas, en hotelería, en turismo, en recreación, en agencias de viajes y edecanes.

Las personas que egresan de las escuelas de este nivel, detentan dentro de la rama de actividad -- que hayan escogido, el conocimiento de los detalles de su operación y funcionamiento. Cabe mencionar que el aspecto de conocimientos prácticos se cubre en los laboratorios con que cuentan algunas de las escuelas y establecimientos relacionados con la actividad turística.

NIVEL SUPERIOR

Tiene como objetivo la formación de recursos humanos que habrán de desempeñarse en los mandos directivos de las empresas turísticas o cumpliendo funciones de investigación y planificación de alto nivel.

En promedio, las carreras que se cursan en este nivel tienen una duración que fluctúa entre cuatro y cinco años, y en igual forma que para el nivel anterior, el aspecto práctico se cubre a través de actividades de campo que se llevan a cabo en diferentes instituciones.

2.3 Cursos de Especialización

Proporcionan un enfoque integral, multidisciplinario y práctico de los aspectos más relevantes de las actividades turísticas, así como de su problemática y el aprovechamiento racional de los atractivos, los servicios y la infraestructura disponible.

Además de los cursos que se imparten en diferentes universidades y escuelas especializadas del país, se cuenta con las siguientes Instituciones relacionadas con Organismos Internacionales:

A.- Centro Interamericano de Capacitación Turística (CICATUR), inserto en la estructura de la OEA

Los cursos que aquí se proporcionan tienen una duración de cuatro semanas en las especialidades de planificación del desarrollo turístico, estadística e investigación turística, mercado técnico, desarrollo regional, formulación y evaluación de proyectos y planificación física.

En este Centro se imparten cursos de perfeccionamiento turístico en general, se llevan a ca-

bo seminarios y cursos por correspondencia, se prestan servicios de consultoría docente y se produce material didáctico y documental.

2.4 Capacitación y Actualización de los Trabajadores

En México, la Ley Federal del Trabajo establece que todo trabajador tiene derecho a que su patrón le proporcione capacitación y adiestramiento, ya sea dentro o fuera de la empresa, por personal propio o por instructores especiales. Las instituciones que se avoquen a cubrir este aspecto deben registrarse previamente en una unidad de coordinación, dependiente de la Secretaría de Trabajo y Previsión Social que se denomina Unidad Coordinadora del Empleo, Capacitación y Adiestramiento (UCECA).

Es oportuno señalar que se labora fundamentalmente con la Secretaría de Educación Pública, la Secretaría de Trabajo y Previsión Social y el Instituto Mexicano del Seguro Social.

En forma adicional, y con objeto de vincular y hacer partícipe a todo el Sector en la comprensión de la imperante necesidad de formar y capacitar recursos humanos en esta rama de la actividad económica, la Secretaría de Turismo creó conjuntamente con los representantes de los diferentes sectores -público, privado y social-, el Comité de Recursos Humanos para las actividades turísticas, cuyo objetivo sustantivo es el de promover la integración de las Comisiones Mixtas de Capacitación y Adiestramiento en Materia de Turismo, que por Ley deben existir en todas las empresas del Sector.

Finalmente, se puede afirmar que la capacitación y el adiestramiento son inversiones altamente redituables que repercuten directamente en la prestación de mejores servicios, lo que constituye la esencia misma de la operación turística. La oferta turística se encuentra sujeta a la competencia internacional, por lo que si se desea competir, en este mercado, los prestadores de servicios turísticos deben ser competentes, y para lograrlo, es indispensable competir no sólo en precios, principalmente deberá competir en la calidad de los servicios ofrecidos.

2.5 Recursos Humanos para el Turismo Náutico.

Por otra parte a través del Centro Internacional de Estudios Superiores de Turismo (CUEST) y el Centro Interamericano de Capacitación Turística (CICATUR), es posible promover la capacitación de personal especializado orientado a las actividades turístico náuticas como capitanes, oficiales de mando, ingenieros, tripulación y técnicos en distintas especialidades de recreación náutica y acuático-deportiva.

3. Apoyo Institucional a la Capacitación de Recursos Humanos

Como respuesta al creciente dinamismo evolutivo del Sector, que incorpora nuevos esquemas de desarrollo de la planta turística -como es el caso del turismo náutico- se deben realizar diversas acciones a la Reforma Administrativa, para lograr un proceso coherente y unitario de transformación que permite el establecimiento o adecuación de los órganos y sistemas necesarios, la conformación de una estructura más funcional y operativa.

El esquema resultante deberá ser congruente con las políticas del sector, y adaptarse a las necesidades y condiciones vigentes en el mercado

do turístico internacional, en el cual el turismo náutico sobresale como una de las actividades de mayor importancia en la activación del Sector Turismo.

En este contexto se ubica la reasignación de funciones y atribuciones donde SECTUR, orienta sus actividades, a la protección y orientación de los usuarios de servicios turísticos, y apoya y fomenta las actividades de los prestadores de servicios turísticos.

Además debe normar y vigilar que se respeten las tarifas, precios y especificaciones de calidad en los establecimientos turísticos, evitando posibles abusos y alteraciones en las condiciones de operación de los servicios.

Estas acciones se ubican en el área jurídica, en la cual existen los siguientes instrumentos para apoyar, normar y controlar los servicios turísticos náuticos y de otro tipo, cuyas actividades se encuentran relacionadas:

- Ley Federal de Turismo
- Reglamento Interior
- Reglamento para Prestadores de Servicios en las distintas áreas de actividad turística como son:
- Reglamento de Guías de Turistas, Choferes y Similares
- Reglamento de Agencias de Viajes, Subagencias y Operadoras de Viajes
- Reglamento de Operadores de Marinas y Puertos Turísticos.

El Reglamento de Operadores de Marinas, tiene como objeto normar atendiendo, a lo dispuesto en los Artículos 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 69 de la Ley Federal de Turismo, la relación jurídica que se establezca entre este tipo de prestadores de servicios y el turista.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

En esta parte se pretende describir hasta donde se ha desarrollado el turismo náutico y cual podría ser el alcance de la actividad; también, se plantearán algunas alternativas para optimizar la recreación en el turismo náutico.

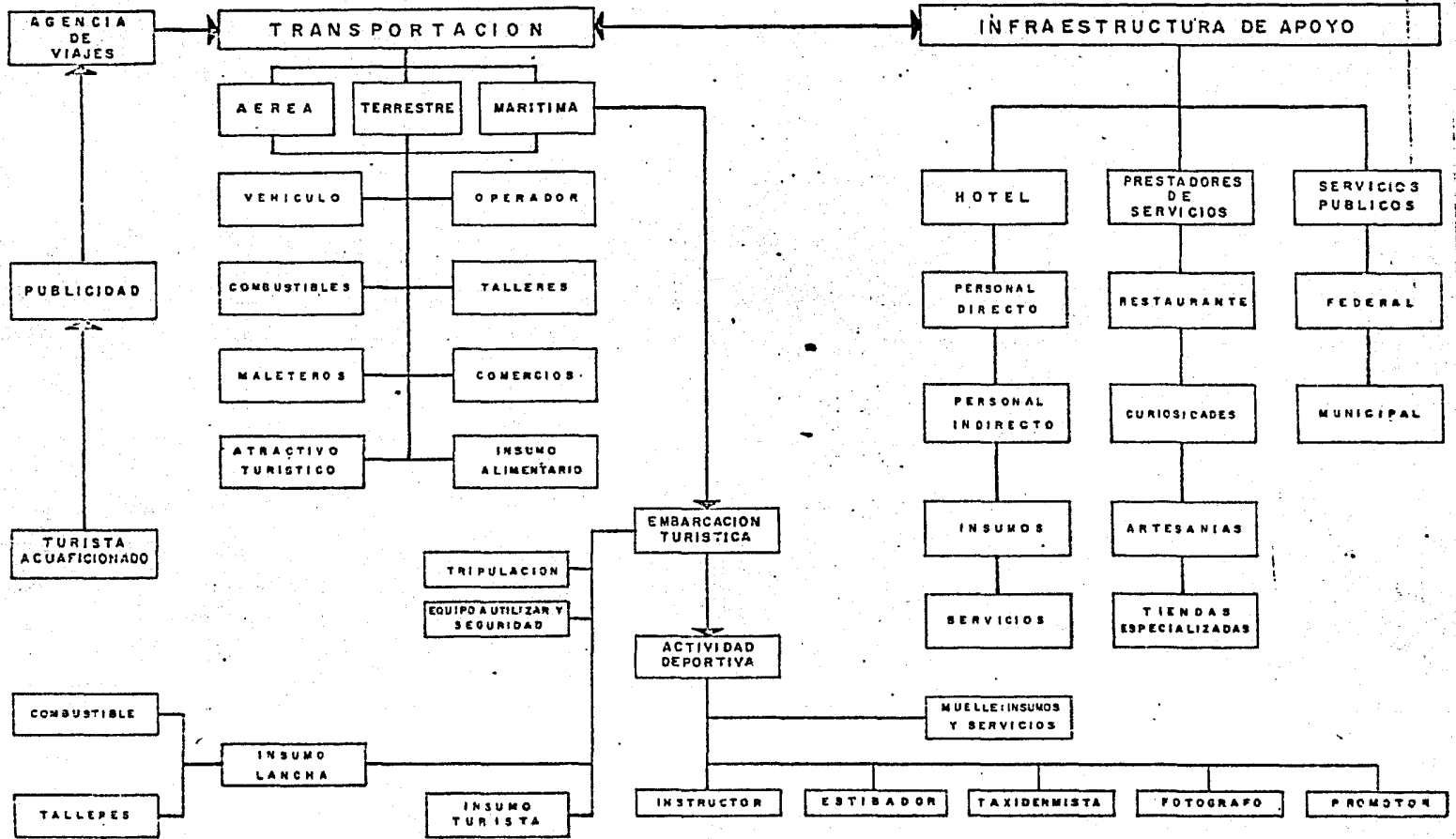
De acuerdo a la gran actividad que desarrolla el ser humano en diversos ámbitos, ha sido necesario diversificar la recreación para las personas que deciden descansar. Algunos deciden recorrer grandes distancias para llegar al mar, siendo esta una opción de distracción o esparcimiento; por consiguiente, el desarrollo de la acuafición, intensifica la afluencia turística hacia los diferentes cuerpos de agua para recrearse.

Muestra de lo anterior, es el gran avance que ha dado en el desarrollo de tecnología acuática, sobre todo en Francia, E.U., Italia y España. Esa tecnología permite explotar el recurso agua en formas diversas; México cuenta con grandes atractivos acuáticos; sin embargo, el país está a la zaga en lo que a fabricación de equipo se refiere, para la actividad a realizar por el acuaficionado.

En la actualidad, son muy pocas las personas que conocen la problemática acuática; sobre todo desconocen los alcances potenciales con que cuenta esta actividad para su explotación; el buen funcionamiento permitiría captar divisas y recursos financieros frescos, los cuales, coadyuvarían a un mejor desarrollo del país. Esto se demuestra con la lámina No. 21, donde se describe la derrama económica que hace un acuaficionado que decide practicar el turismo náutico.

Como ejemplo se puede decir que para 1981 en el estado de Flori

DIAGRAMA DE DERRAMAS ECONOMICAS EN EL TURISMO NAUTICO



da en E.U. se captaron 5 billones de dólares por pesca deportiva, los que se dividen de la forma siguiente, 2 billones de dólares se destinaron a gastos directos y a gastos indirectos los otros 3 billones de dólares. En lo que a empleo se refiere, se estimaron 50,000 empleos directos y 90,000 indirectos.

El turismo náutico, en sus diversas modalidades, está ligado -- fundamentalmente a la infraestructura de las marinas, tiene la característica de requerir inversiones en los servicios portuarios cuyo monto es relativamente bajo, crea fuentes de empleo importantes desde su etapa constructiva hasta su etapa operativa; genera empleos permanentes y a su vez capta divisas. De este modo, invertir en la creación de establecimientos náuticos, -- tiene efectos saludables en otras ramas de la actividad económica.

Por otra parte, el fomento del turismo náutico permitiría aprovechar el actual proceso de desarrollo de casi todos los puertos industriales y de pesca comercial. Al realizarse la utilización de la infraestructura y equipos que se encuentran operando en dichos sitios, reforzaría una de las estrategias generales del sector: El Turismo de Consolidación.

Las penínsulas de Florida, Yucatán y Paraguará, localizadas en Estados Unidos, México y Venezuela, respectivamente ofrecen una localización ideal para la integración de circuitos turísticos del Golfo y del Caribe.

Con base en lo anterior, el Turismo Náutico representa un instrumento muy valioso para coadyuvar el desarrollo equilibrado de aquellas regiones del país que cuentan con recursos acuáticos.

El Caribe Mexicano, al sureste del país, la costa este de la península de Baja California y toda la zona de influencia del Mar de Cortés, -- son regiones de extraordinaria belleza y se encuentran situadas en la zona --

de mayor afluencia turística por parte de los dos centros más importantes - que hay sobre turismo náutico en el vecino país del norte: San Diego y Miami. Por ende, la navegación recreativa y las actividades turísticas que és ta puede inducir se contemplan como uno de los más eficientes medios para - contribuir al proceso de consolidación económica y social de las penínsulas de Baja California y Yucatán.

Basándose en la tesis de que a través del turismo se fortalece la solidaridad entre los pueblos, y que siendo solidarios podremos buscar - la vigencia plena de los principios de políticas internacionales que México ha establecido, fundamentalmente sobre el respeto a la soberanía de los Estados, la solución pacífica de las controversias y la solidaridad entre los países, la política turística ha definido la necesidad de impulsar el desarrollo turístico de la costa Atlántica y región del Caribe mediante proyectos náuticos.

Todavía se piensa que todo lo relacionado al agua concierne a - la actividad económica denominada pesca o marina y se olvidan o no se dan - cuenta de la magnitud tan amplia y variada del recurso acuático que puede - tener un sinfin de formas para desarrollar su uso y explotación; algunas - formas de explotación turística pueden ser pesca, buceo, esquí acuático, re- - creación, joyería, etc.

En síntesis, puede decirse que la mayoría de las personas dedi - cadas a la práctica de las actividades acuáticas, son los turistas extranje- - ros que deciden internarse en la República Mexicana y cuentan con un espíri - tu aventurero, amén, de decidirse a sufrir un sinfin de incomodidades. Al - mismo tiempo son los que ingresan divisas al país porque están obligados a - cambiar su moneda por el equivalente en pesos mexicanos; en caso de pagar -

en moneda extranjera es necesario depositarla en los bancos para darle rotación al capital que maneja el establecimiento turístico.

Respecto al turista nacional, se puede afirmar que carece -- del conocimiento o le hace falta practicar algunas de las actividades relacionadas con la recreación acuática, además se requiere . . . equipo y personal humano altamente especializado.

Se ha creado un círculo vicioso, donde los inversionistas no destinan recursos al turismo náutico porque consideran que los nacionales -- no saben hacer uso de las instalaciones, así mismo, sienten que el turista extranjero viene a descansar y no a practicar deporte; sin embargo el turista se siente totalmente limitado, le hace falta diversificar más sus actividades.

El sector público, en sus diferentes organismos reconoce que la reglamentación, los conceptos y el funcionamiento respecto al turismo -- náutico son obsoletos, pero no pueden hacer nada hasta que los usuarios y -- los prestadores de servicios presionen más y hagan patente la situación, o sea, necesitan unirse y presentar solicitudes de cambios estructurales, de -- fondo, siempre y cuando, estén decididos a ir con el cambio y básicamente -- apoyarlo con hechos y no con palabras.

Actualmente se ha regionalizado al país en una forma anárquica, sin una planeación congruente a las necesidades y a los recursos con -- que se cuenta en todos los cuerpos de agua internos de la República Mexicana, mucho menos se han considerado las costas; en conjunto los atractivos -- acuáticos son prácticamente ilimitados.

Lo anterior es el resultado de la elaboración de los proyec--

tos en forma aislada, porque a una persona o a un conjunto de ellas se le ocurrió que una marina en un punto cualquiera puede ser buen negocio, y --- realmente lo es, ya que se carece de una infraestructura planeada y organizada en función a las necesidades básicas del país, así como a los requerimientos de los turistas nacionales e internacionales.

La consecuencia inmediata es falta de atención y servicio adecuado a las necesidades de la actividad náutica, porque se carece de los mínimos requeridos de seguridad para las embarcaciones y lógicamente el acuaficionado no cuenta con ninguna garantía en caso de sufrir algún percance.

Por ende, la infraestructura se encuentra bastante dispersa, o sea, una marina está muy alejada de la otra y en algunos casos están muy juntas, como lo es en el caso de Cancún.

El funcionamiento y operación del transporte local en los --- principales centros turísticos, es insuficiente e inadecuado para los habitantes, por consiguiente, no alcanza a prestar un buen servicio a los turistas que representan una población flotante. Los transbordadores, aliscafos y cruceros, no funcionan en forma eficiente, motivo por el cual no logran satisfacer la demanda cautiva, asimismo, tampoco podrán cubrir la demanda potencial donde se incluye a los turistas.

Lo que se ha logrado desarrollar sobre el Turismo Náutico refleja una gran desproporción, pues a la fecha, solo se ha intensificado el uso de las costas con fines turísticos, olvidándose casi por completo de de las islas y de los cuerpos de agua que existen en el interior de la Republica Mexicana.

Algunas personas opinan que el mexicano no tiene tradición de

marino, por lo cual, se carece del material humano, pero más bien, lo que ha ce falta son instituciones que se dediquen a la capacitación adecuada y oportuna para satisfacer los requerimientos de la actividad náutica.

El sector público considera al turismo náutico como una actividad que no deja recursos económicos en beneficio del país, por ende, se han limitado los incentivos para este tipo de desarrollos; lo que realmente está sucediendo es que no han logrado captar la magnitud, ni los beneficios, ni los efectos en cascada que provocaría el desarrollo de la acuafición en el país. Por otro lado, se han creado una especie de trámites burocráticos que en lugar de incentivar la actividad la desestimulan.

Coadyuvaría en forma inmediata al desarrollo del turismo náutico lo siguiente:

La creación y/o adecuación de los instrumentos, tanto legales como reglamentarios, en las áreas de ingerencia de las distintas dependencias de la Administración Pública Federal.

-Ley del Registro Federal de Vehículos. Se requiere llevar a cabo algunas adecuaciones sobre las embarcaciones que están destinadas a la actividad turístico-recreativa, para que no estén regidas por las mismas cláusulas que los automóviles.

-Es necesario elaborar o dar a conocer el marco jurídico-administrativo donde se le otorguen mayores facilidades al turista-navegante-extranjero que se interna en aguas nacionales.

-La Secretaría de Hacienda y Crédito Público deberá elaborar un marco legal donde se permita incrementar la estancia de las diferentes em

barcaciones de los visitantes extranjeros que deciden internarse en aguas na
cionales; muchas veces por motivos económicos y/o por desperfectos en el --
equipo, se ven obligados a dejar sus embarcaciones por períodos más o menos-
largos en depositarias especializadas en éste tipo de aparatos. Obligando -
con ésto, a revisar al corto plazo las excesivas cargas tributarias y/o aran
celarias.

-La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es convenien-
te que las marinas sean declaradas como recintos portuarios, para que sus --
áreas queden sujetas al régimen legal de los bienes del dominio marítimo, re
gulados por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, con lo que se garanti-
za el establecimiento de las instalaciones y la prestación de los servicios-
marítimos a niveles eficientes.

-Otorgamiento de licencias y permisos para la caza y pesca tu
rística, dentro de los ordenamientos emitidos por la propia Secretaría de Ma
rina.

-La Secretaría de Turismo, deberá otorgar apoyo al prestador-
de servicios turísticos para que éste a su vez pueda orientar, informar y pro
mover la demanda a los centros turísticos náuticos, además, podrá usar el --
sistema de reservaciones, gracias al cual, se presentan ante los usuarios de
servicios turísticos, una gama de alternativas para ejercer diversos tipos -
de actividades náuticas, en distintos puntos y zonas del país, con la opción
de poder hacer las reservaciones de hospedaje en el lugar y en las condicio-
nes de calidad de servicio de su predilección, o a la medida de sus posibili
dades económicas.

-Impulso y consolidación de la empresa multimodal de servi---

cios turísticos. Este es un servicio de reciente creación que actualmente opera en las ciudades de México y Cancún. Entre sus servicios incluye el transporte terrestre desde las terminales aéreas hacia las principales zonas hoteleras.

Esta empresa opera también el Sistema Rápido de Transportación Marítima (Aliscafo), que actualmente opera en la zona norte del Caribe Mexicano, la cual ha permitido subsanar algunas de las deficiencias que existen en el servicio de transportación marítima turística, en muchos casos este transporte se sigue prestando en pequeñas embarcaciones acondicionadas para trasladar pasajeros y funcionan en forma irregular en cuanto a horario, capacidad, calidad y comodidad.

La empresa Multimodal de Servicios Turísticos cuenta con la ventaja de ofrecer además de la transportación la capacidad de integrar en una sola reservación, las distintas modalidades de servicio que el usuario requiere en sus viajes de placer y esparcimiento.

-Servicios al usuario. Las Secretarías de Marina y de Turismo suscribieron bases de acción conjunta que establecían los lineamientos generales para la creación de un servicio de vigilancia y asistencia al turista en los litorales, puertos y playas, lo que dió como resultado la creación de la Unidad de Vigilancia y Asistencia al Turista, denominada "Ángeles Azules". Se requiere coordinar y orientar las actividades de los ángeles azules en los litorales, puertos y playas.

Por su parte, la Secretaría de Marina designó a un coordinador entre ambas Secretarías para la implementación conjunta de acciones. Gracias a este sistema que funje como instrumento para ofrecer al turista -

tanto nacional como extranjero una mayor protección de sus bienes y en su persona, la eficacia a nivel nacional e internacional de tal acción creará una mejor imagen de la política turística enfocada al turismo náutico del país.

-Apoyo al prestador de servicios turísticos. Consolidar el Programa Nacional de Abasto a Centros Turísticos, el cual viene operando activamente desde el mes de septiembre de 1982, en apoyo a los prestadores de servicios turísticos ubicados en regiones con problemas en el abastecimiento de insumos para la industria turística.

Este programa nace a instancia de la Secretaría de Turismo a través de un convenio de coordinación con la Secretaría de Comercio y su filial Impulsora del Pequeño Comercio (IMPECSA).

Debido a la intensificación de las acciones orientadas a promover y difundir la actividad turística náutica al interior del país se generará una demanda excedente de equipos, refacciones e insumos para su operación y desarrollo, la que se sumará a la demanda normal que presentan los hoteleros y restauranteros. Esto resalta la importancia que tiene para el buen desenvolvimiento de la actividad turística el Programa Nacional de Abasto.

En este contexto resulta de gran relevancia, la participación del sector turismo en su función de gestor ante las autoridades competentes para el manejo de los instrumentos de fomento a la industria de exportación para el turismo náutico a efecto de lograr la importación de insumos y equipo para la exportación de servicios turísticos vía el turismo de internacional.

Dentro de éste marco, se ubica también el convenio Petróleos - Mexicanos-Secretaría de Turismo, que tiene por objeto otorgar las concesiones para abastecer de combustible a las embarcaciones turísticas en los puertos turísticos y marinas que no cuentan con estos servicios en cantidades adecuadas a sus necesidades previamente estipuladas y a los precios fijados por las autoridades respectivas.

Debido a la escasez de oferta turístico-náutica, se requiere de la implementación jurídica y reglamentaria de los puertos y marinas turísticas así como la creación de bases para el otorgamiento de concesiones que permitan la coinversión con la iniciativa privada.

El reglamento de operadores de marinas y puertos turísticos, contempla la intervención y respaldo de la Secretaría de Turismo en las gestiones que realicen los prestadores de estos servicios turísticos ante otras autoridades.

El instrumento más adecuado para promover la agilización de trámites, así como la reforma y creación de normas reglamentarias y legales que son competencia de distintas entidades de la Administración Pública, lo constituyen los acuerdos y convenios de coordinación y acción conjunta, que permiten unificar y multiplicar esfuerzos en beneficio del desarrollo socioeconómico del país.

Un ejemplo de aplicación de este instrumento, sería la modificación de la actual política de estímulos a la industria naval para favorecer en lugar de restringir la producción de embarcaciones turísticas para el mercado nacional.

Se necesita promover, desarrollar y estimular la capacitación-

en beneficio del turismo náutico; lo cual, redundaría en un mejor servicio-- hacia el turista, provocando la demanda de las instalaciones por los visitantes extranjeros que son los que ingresan divisas al país y simultáneamente - incrementan las fuentes de empleo, entre otras, al mismo tiempo los turistas- nacionales tendrían un mayor número de alternativas para su esparcimiento y recreación.

Deberá promoverse la integración de circuitos internacionales de cruceros, los cuales inciden directamente sobre el turismo náutico; esto- propiciaría el uso intensivo de los diferentes sistemas de transportación, - con que cuente cada nación, se pretende evitar la competencia desleal entre- los países del área.

Asimismo, se requiere de una infraestructura planeada y orga- nizada, exprofeso para aprovechar una demanda potencial que existe sobre - el turismo náutico. Al mismo tiempo es necesario establecer un programa que coordine, promueva y desarrolle la actividad en sus diferentes niveles de co- bertura.

Otras propuestas concretas son:

-Fomentar la fabricación de embarcaciones deportivas, tablas- velero y elementos mecánicos de infraestructura para el abrigo de yates y -- apoyo al desarrollo de puertos deportivos y marinas. Esto obliga a la reduc- ción de las importaciones de insumos para el turismo náutico que tienen cos- tos muy elevados.

-Se requiere operar barcos cruceros con bandera nacional para diversificar la oferta, evitar fuga de divisas y a su vez poder captar un ma- yor volumen de moneda extranjera tanto de los usuarios de este servicio como

del turismo de internación.

-Incorporar planes y programas turísticos en función de las consideraciones ambientales, los recursos naturales y los recursos humanos que se requieran para el mejor funcionamiento del turismo náutico.

-Ampliar el servicio de transbordadores por ser el más económico, ya que éste permite a los mexicanos conocer y aprovechar los recursos del mar, además de provocar la unificación de las poblaciones para garantizar su desarrollo económico.

-Diversificar el sistema rápido de transporte turístico en todas las costas nacionales, y conectarlo con el sistema multimodal de servicios para motivar la afluencia turística y así aumentar la captación de divisas tan necesarias para el país.

-Fomentar las actividades náuticas por medio de competencias y promociones en todos los niveles económicos y sociales posibles, además de su difusión masiva.

-Aprovechar el uso turístico de las islas, mediante la instalación de infraestructura apropiada y la legislación para preservar y normar el uso de los recursos de la misma.

-Utilizar en forma integral y racional los recursos insulares oceánicos y fondos marinos sin olvidar el equilibrio ecológico entre la fauna y la flora marina de la isla.

-Desarrollar la prestación de los servicios requeridos para la intensificación de la acuafición, ya sea en el mar, en las presas, o en cualquier cuerpo de agua.

-El otorgamiento de calidad turística a las instalaciones portuarias, deberá estar en función al tipo de servicios prestados, a la regulación de la Ley Federal de Turismo y a la seguridad que otorgan las instalaciones náuticas.

-Calendarizar y promover la creación de torneos de pesca, ya que esta actividad permite la superación física y mental del individuo que la practica.

-Proporcionar al turismo náutico elementos de seguridad y comodidad para efectuar sus travesías, mediante una carta costera de navegación. Instalar una escuela que capacite personal para la fabricación y manejo de embarcaciones deportivas, instructores, etc.

-Crear conciencia de la importancia de los recursos del mar; fomentar y difundir las situaciones marítimas mediante campañas publicitarias de difusión del turismo náutico.

-Por último, la restricción al máximo de los trámites burocráticos que impiden al turista y sobre todo al acuaficionado decidirse a -- practicar una actividad turística integrada, al mismo tiempo provoca que el turista extranjero prefiera quedarse en su país y no visitar el nuestro a pesar de los atractivos con que se cuenta en las costas o cuerpos de agua de la República Mexicana.

FUENTES DE INFORMACION

- 1.- *Primer Coloquio Internacional de Turismo Náutico, Cancún, Quintana -- Roo., documentos varios, agosto, 1982.*
- 2.- *Documentos varios, Sub-Dirección de Turismo Náutico, Dirección de Política Turística, SECTUR.*
- 3.- *Lineamientos para la Planeación y Construcción de Desarrollos Náutico Inmobiliarios, versión preliminar, Dirección de Marinas y Puertos de Abrigo, FONDEPORT, septiembre, 1982.*
- 4.- *Elementos a considerar en el Diseño de una Marina, Dirección de Marinas y Puertos de Abrigo, FONDEPORT, 1981.*
- 5.- *Los Desarrollos Turísticos de Fonatur, Dirección de Planeación Económico-Urbana, FONATUR, 1981.*
- 6.- *Documentos varios y revistas bimestrales, TURGOCAL.*
- 7.- *Estudio de los procedimientos vigentes para la operación de internación de embarcaciones turísticas en el territorio nacional, Sector--- Turgocal y Departamento de Pesca-Unidad de Pesca Deportiva, 1981.*
- 8.- *Estudio de Factibilidad Económica del Puerto Turístico de Punta Banda, B.C.S., Dirección General de Obras Marítimas, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, S.C.T., 1976.*
- 9.- *Documento base que fundamenta la exposición de la C. Secretaría de Turismo, Dra. Rosa Luz Alegría ante la Cámara de Diputados, noviembre, 1981.*
- 10.- *Memoria de Labores de la Secretaría de Turismo 1976-1982.*
- 11.- *Ponencia de México sobre el Turismo Nacional, durante la Segunda Reunión Mundial de Turismo, O.M.T., Acapulco, agosto, 1982.*
- 12.- *Documentos sobre la Participación de México en la Primera Conferencia Mundial de Turismo, celebrada en Filipinas, Manila.*
- 13.- *Puerto Cancún Estrategia de Diversificación Económica y Turística de Cancún, Q. Roo., FONATUR, 1980.*
- 14.- *Turismo y Medio Ambiente, Arq. Roberto Bouillon, Escuela Superior de Turismo, I.P.N., Dirección General de Publicaciones, septiembre, 1980.*
- 15.- *Teoría General de Turismo, Manuel Ramírez Blanco, ED. Diana, tercera edición, 1981.*