



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE INGENIERA

DIAGNOSTICO Y PROPOSICIONES PARA MEJORAR
EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y EN GENERAL
LAS VIAS DE COMUNICACION COMO APOYO
AL SECTOR TURISMO.

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO
INGENIERO CIVIL
P R E S E N T A
JOSE GPE. GUZMAN RIZO

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1990.



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 está 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.

I N D I C E

CAPITULO I INTRODUCCION

	PAG.
1.1 ORIGEN Y CARACTER DEL TURISMO	
ANTECEDENTES HISTORICOS.....	1
1.2 DIVERSOS CONCEPTOS ACERCA DEL TURISMO.....	5
1.3 EPOCAS HISTORICAS DEL TURISMO.....	9
1.3.1 EPOCA DE TURISMO INCIPIENTE O ELITISTA.....	9
1.3.2 EPOCA DE TRANSICION.....	10
1.3.3 EPOCA DEL TURISMO EN DESARROLLO O MASIVO.....	12
1.4 LA INFRAESTRUCTURA EN EL TURISMO.....	14

CAPITULO II OBJETIVOS.

2.1 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	15
2.2 OBJETIVO PARA EL IMPULSO DEL TURISMO NACIONAL.....	17
2.3 OBJETIVO DE TRABAJO POR PARTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACION Y TRANSPORTES (S.C.T.....	19
2.3.1 PRESUPUESTO GLOBAL (1990).....	19
2.3.2 SISTEMA CARRETERO.....	20
2.3.3 SISTEMA FERROVIARIO.....	20
2.3.4 SISTEMA AEROPORTUARIO.....	21
2.4 OBJETIVOS GENERALES EN EL DESARROLLO DE LOS CAPITULOS.22	

CAPITULO III

CONOCIMIENTOS DE LOS PRINCIPALES CENTROS TURISTICOS.

	PAG.
3.1 CLASIFICACION GENERAL PARA EL CONOCIMIENTO DE LOS CENTROS TURISTICOS.....	24
3.2 DESCRIPCION DE LOS CENTROS TURISTICOS DE ACUERDO A SUS CARACTERISTICAS E IMPORTANCIA Y AQUELLOS CONSIDERADOS COMO ESTRATEGICOS.....	28
3.2.1 CENTROS TURISTICOS ESTRATEGICOS.....	32
3.2.2 CENTROS DE PLAYA INTEGRAMENTE PLANEADOS.....	33
3.2.3 CENTROS DE PLAYA TRADICIONALES.....	36
3.2.4 CENTROS TURISTICOS DE LAS GRANDES CIUDADES.....	40
3.2.5 CENTROS TURISTICOS DEL INTERIOR.....	42
3.3 CONTRIBUCION DE LA INGENIERIA CIVIL Y DEL SECTOR TURISMO A LA ECONOMIA NACIONAL.....	65
3.3.1 INDICADORES PRINCIPALES EN EL DESARROLLO DE UNA ECONOMIA.....	67
3.3.2 BALANZA TURISTICA.....	69
3.3.3 REPERCUSION DEL TURISMO EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO.....	70
3.3.4 EMPLEOS GENERADOS EN EL SECTOR TURISTICO.....	71

CAPITULO IV.

DESCRIPCION Y PROBLEMAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPOR TE COMO APOYOS TURISTICOS.

4.1 DESCRIPCION DEL TRANSPORTE CARRETERO, FERROVIARIO AEREO Y MARITIMO.....	72
--	----

4.1.1	TRANSPORTE FERROVIARIO.....	77
4.1.2	TRANSPORTE AEREO.....	82
4.1.3	TRANSPORTE MARITIMO.....	84
4.2	DESCRIPCION GENERAL DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE COMO APOYO TURISTICO.....	91
4.3	PROBLEMAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE COMO APOYO TURISTICO.....	95
4.3.1	AUTOBUS.....	95
4.3.2	FERROCARRIL.....	96
4.3.3	TRANSPORTE AEREO.....	97
4.3.4	TRANSPORTE MARITIMO.....	98

CAPITULO V

VIAS DE ACCESO A LOS CENTROS TURISTICOS.

5.1	DESCRIPCION GENERAL.....	99
-----	--------------------------	----

CAPITULO VI

TURISMO NACIONAL Y EXTRANJERO

6.1	DEFINICION.....	110
6.2	CONVENIO AEREO BILATERAL MEXICO-ESTADOS UNIDOS PARA EL FOMENTO AL TURISMO.....	113

	PAG.
6.2.1 VUELO DE PLETAMENTO.....	116
6.3 PROTECCION DE VISITANTES NACIONALES Y EXTRANJEROS...	122
6.4 ESTADISTICA DEL TURISMO NACIONAL.....	125
6.5.1 TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION.....	125
6.5.2 TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO.....	127
6.5.3 TURISMO EGRESIVO DE INTERNACION.....	128
6.5.4 TURISMO EGRESIVO FRONTERIZO.....	130
6.5.5. TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO ESTADISTICA BASICA.....	131

CAPITULO VII

PROPUESTA DE ACCIONES PARA MEJORAR EL SISTEMA DE --
TRANSPORTE COMO SERVIDOR DEL SECTOR PUBLICO.

7.1 AMPLIACION PRIORITARIA DE LA INFRAESTRUCTURA.....	146
7.2 POLITICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.....	147
7.3 MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVI- CIOS DE TRANSPORTE.....	149
7.4 PROPUESTA PARA MEJORAR EL TRANSPORTE.....	153

CAPITULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A) CONCLUSIONES.....	155
----------------------	-----

B) RECOMENDACIONES..... 158

BIBLIOGRAFIA..... 163

COMENTARIOS

La finalidad de mi tesis, se orienta a proporcionar un diagnóstico cuantitativo y cualitativo de como se han cumplido, por parte del sector transporte y en general las vías de comunicación, las metas que le fueron fijadas en sus programas de trabajo, para apoyar al turismo.

El diagnóstico está basado en información estadística, documental y en experiencias personales, recopilada y analizada desde mi punto de vista particular.

Espero que este diagnóstico obtenga resultado muy positivos, despertando a su vez interés que sirva como material de apoyo para las investigaciones de futuras generaciones.

PASANTE DE INGENIERIA

JOSE GUADALUPE GUZMAN RIZO

MEXICO, D.F., AGOSTO DE 1989.

CAPITULO I

INTRODUCCION

1.1.

ORIGEN Y CARACTER DEL TURISMO

ANTECEDENTES HISTORICOS

Es indudable que existen múltiples interpretaciones respecto al turismo, fenómeno que, si bien tiene antecedentes remotos, sólo hasta nuestros días debido al carácter masivo que ha ido adquiriendo y a sus importantes repercusiones en la vida social, económica y cultural de los pueblos, ha merecido la debida atención tanto de los gobiernos como de sectores privados cada vez más amplios que en forma directa o indirecta participan de sus beneficios.

Hay quienes, sin llegar a percatarse de la trascendencia -- del turismo, y sin tomar en consideración las consecuencias positivas o negativas que se derivan del cuidado que se preste al -- mismo, lo aprovechan exclusivamente con fines de enriquecimiento

Son aquellos que con mero sentido mercantilista lo definen como una sucesión de transacciones comerciales y económicas. Para otros, hablar de turismo es mencionar una industria basándose en la presencia de un producto sujeto a la oferta y la demanda, dentro de lo que conocemos como mercado turístico; y hay también quienes, para fines de control y estadística, lo clasifican un simple movimiento migratorio.

Empezaremos por mencionar las épocas ya remotas en que, pia dosos peregrinos y romeros, impulsados por sentimientos religiosos, o viajeros atrevidos, por espíritu de aventura o curiosidad o por otras razones, emprendían andanzas en que con frecuencia -- debían desafiar los múltiples peligros y fatigas que iban aparejadas.

Un caso singular, digno de mencionarse, son los viajes que, ya en el siglo VIII a.C., se acostumbraban en todo el mundo helénico, para participar o sólo presenciar las competiciones deportivas que tenían lugar cada cuatro años en Olimpia. Se llegaban inclusive a pactar treguas en las guerras que frecuentemente -- tenían entre sí las ciudades-Estados, a fin de facilitar y garantizar, en algunos casos con salvoconducto, el tránsito de concurrentes a los eventos olímpicos.

Es casi seguro que Herodoto (484-425 a.C.) haya practicado sus célebres viajes, entre otras razones, con el fin de cerciorarse más a fondo de costumbres, forma de vivir y organización política de otros pueblos.

Las aguas de propiedades curativas de algunos manantiales, apreciadas ya desde la antigüedad, son otro ejemplo de incentivo para numerosas personas, por la esperanza de alivio a sus dolencias.

Después del caos que siguió a la caída del Imperio romano, tenemos conocimiento de un buen número de viajeros intrépidos que recorrían por tierra desde el Báltico hasta la China meridional, y seguían rutas ya establecidas, para intercambios comerciales; los realizaban los mercaderes de la Liga Hanseática, los árabes y algunos otros, procedentes del orbe románico.

En la Edad Media destaca por sus célebres viajes el vengiano Marco Polo (1254-1323 d.C.), quien llegó a convertirse en la figura legendaria tan comentada aún en nuestros días. De todos es conocido que por motivos religiosos partían con regularidad hacia lugares santos, densos grupos de peregrinos hindúes budistas, cristianos y musulmanes, así como de otras creencias, los cuales nos han legado crónicas y narraciones que indudablemente en su tiempo constituyeron no sólo una fuente de importantes informaciones, sino prácticas "guías" para emprender esos viajes.

También existen interesantes relatos de viajes a lugares poco conocidos, de quienes, tendiendo que cumplir alguna misión como embajadores o enviados especiales de sus gobiernos, presentan testimonios inapreciables acerca de sus experiencias y observaciones.

No consideramos necesario hacer acopio de datos, que la historia cita, y sólo mencionaremos que los fastos de las cortes y los atractivos propios de las grandes y semidesconocidas metrópolis fueron otros de los muchos motivos que originaron el que considerables núcleos humanos se dirigieran a tales lugares no fue hasta el siglo XVII cuando empezó a incrementarse el número de quienes visitaban los centros culturales y las grandes poblaciones, acusándose desde entonces un sensible movimiento migratorio entre los diferentes países de Europa. Estos grupos llegaron a ser de tal consideración, sobre todo en Francia, que el señor de Saint Morice publicó, en el año de 1672, la "guía fiel de los extranjeros en viaje por Francia". En ella daba detalles de los caminos y sitios de interés, así como información sobre las modalidades de la lengua y los dialectos. También describió los atractivos y sitios de diversión en los alrededores

res de París. A estos recorridos los designó con las expresiones de le grand y le petit tour.

En el siglo XVIII ya se empleaba en Inglaterra la frase de origen francés Faire le grand tour, para referirse a aquellos jóvenes que, tanto para complementar su educación como por preocupaciones de cultura, organizaban largos recorridos por diferentes países del continente europeo. A tales viajeros se les empezó a denominar "turistas", término que se utilizó después en Francia para designar a toda persona que viajaba por placer o curiosidad, o por motivos culturales.

Pronto adoptaron otros países en sus propias lenguas el término "turismo", en el sentido de viaje hecho sin objeto lucrativo y tan sólo para distraerse, descansar o procurarse salud, o simplemente por satisfacer alguna curiosidad cultural o el merecido de conocer otros lugares y costumbres.

En general, todos esos viajes siempre eran largos, poco confortables y peligrosos en algunas ocasiones, y en la mayoría de los casos costaban una fortuna. Estas características establecen diferencias sustanciales entre los viajes de aquellos tiempos y los de la actualidad.

La situación se modificó en el siglo XIX, con la aparición del ferrocarril, medio de transporte que provocó un incremento notable en el número de viajeros. A mediados de esta centuria, la organización del primer viaje colectivo, por el inglés Thomas Cook, con motivo del Congreso Antialcohólico de Leicester, utilizando el ferrocarril, movilizó 570 personas en viaje redondo. Este acontecimiento marca una época de transición bien definida, ya que señala el surgimiento de los viajes en grupo, organizados con fines lucrativos.

Si investigamos tales desplazamientos, es fácil observar -- que en términos generales empezaron a adquirir una relevancia mayor a fines del siglo XIX, realizándose primero dentro del ámbito de un país, para luego aventurarse fuera de él; y si ahondamos en la investigación, habremos de comprobar las consecuencias importantes que tuvieron para el desarrollo económico social y cultural de los pueblos. Así se llegó a constituir lo que hoy en día conocemos por "turismo nacional" y "turismo internacional"

En la segunda mitad del siglo XX, la extraordinaria expansión del turismo se hace posible gracias a los siguientes factores:

a) El adelanto industrial alcanzado por algunos países y el consecuente incremento en los ingresos económicos de amplios sectores populares;

b) La promulgación de leyes más equitativas que prohijan el derecho de los trabajadores a disfrutar de vacaciones pagadas;

c) El aumento en el índice del nivel educativo, que despierta el interés por conocer otros lugares y sus manifestaciones -- culturales;

d) Los avances en la técnica aplicada a los transportes, -- que permiten recorridos cómodos, a mayores distancias y en menor tiempo;

e) El mayor número y la diversificación de los servicios tu rísticos, que facilitan la práctica de los viajes, y

f) Las facilidades del crédito, que permiten a los individuos de los sectores sociales más extensos las posibilidades de viajar.

1.2. DIVERSOS CONCEPTOS ACERCA DEL TURISMO.

Para concretar una definición aproximada del término, es útil conocer primero su raíz etimológica antes de intentar un somero análisis de los significados que a través del tiempo le han asignado los estudiosos de la materia. Encontramos que las raíces tour y turn proceden del latín, ya sea del sustantivo tornus (torno) o del verbo tornare ("girar", en latín vulgar), cuya connotación resultaría sinónima de "viaje circular".

Arthur Haulot advierte que el vocablo tour tiene posiblemente un origen hebreo, ya que en la Biblia aparece que Moisés en - vió a la tierra de canaán a un grupo de representantes, para "visitarla" y recabar la información necesaria respecto a las características generales del lugar. Aun cuando la palabra tur - ya se usa en el hebreo moderno, sí fue utilizada antiguamente como sinónimo de "viaje de vanguardia", "reconocimiento" o "exploración".

Cualquiera que sea el origen de las palabras "turismo" y "turista", el hecho es que finalmente fueron tomadas del Francés tour, para ser utilizadas en otros idiomas.

Hasta el siglo XVIII no hace su aparición en el idioma in - gles, como galicismo, el término tour, para designar los viajes que se emprendían por diversos motivos y tenían como destino fi - nal el punto de partida.

En the Shorter Oxford English Dictionary se citan, con fechas de 1800 y 1811, respectivamente, los términos tourist y tourism, a los cuales se daban las acepciones siguientes:

a) Turista: persona que hace una o más excursiones, especialmente alguien que hace esto por recreación; alguien que via - ja por placer o cultura, visitando varios lugares por sus obje - tos de interés, paisaje, etcétera.

b) Turismo: la teoría y la práctica de viajar, viajando -- por placer.

Ya en este siglo, el austriaco Herman von Schullern zu Scharattenhofen, en 1911 define el vocablo de la siguiente manera: "Turismo es el concepto que comprende todos los procesos, especialmente los económicos, que se manifiestan en la afluencia, permanencia y regreso del turista hacia, en, y fuera, de un determinado municipio, estado o país.

En 1929, Glucksmann define el turismo como "El vencimiento del espacio por otras personas que afluyen a un sitio donde no poseen lugar fijo de residencia". Otros autores proponen definiciones similares, que abarcan otros aspectos; como por ejemplo Morgenroth, quien dice al respecto: "Tráfico de personas que se alejan temporalmente de su lugar fijo de residencia, para detenerse en otro sitio con objeto de satisfacer sus necesidades vitales y de cultura, o para llevar a cabo deseos de diversa índole, únicamente como consumidores de bienes económicos y culturales.

Para Bormann (Die Lehre von Fremdenverkehr, 1930) el concepto de turismo es "el conjunto de viajes cuyo objeto es el placer o los motivos comerciales o profesionales, u otros análogos, y durante los cuales la ausencia de la residencia habitual es temporal. No son turismo los viajes realizados para trasladarse al lugar de trabajo".

En la misma época, Josef Stradner aporta al concepto un nuevo elemento, al definir el turismo como "El tráfico de viajeros de lujo. (Aquellos que por motu proprio se detienen en un sitio, fuera de su lugar fijo de residencia, y con su presencia en ese país no persiguen ningún propósito económico sino sólo buscan la satisfacción de una necesidad de lujo.)"

En 1936, el inglés A.J. Norwal nos explica que "Turista es la persona que entra en un país extranjero con una finalidad completamente diferente a la de fijar su residencia en él, o a la de trabajar ahí regularmente, y que gasta en este país, de su residencia temporal dinero que ha ganado en otra parte".

En 1937, la Sociedad de las Naciones, bajo un criterio estadístico, define como turista a toda persona que viaje durante veinticuatro horas o más por cualquier otro país distinto al de su residencia habitual.

Antes de la segunda Guerra Mundial, Glucksmann define el turismo como "la suma de relaciones existentes entre personas que se encuentran pasajera y temporalmente en un lugar de estancia y los naturales de ese lugar".

En 1942, los profesores suizos Hunziker y Krapf lo definieron de la siguiente manera: "Turismo es el conjunto de las relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas, fuera de su lugar de domicilio, en tanto dichos desplazamientos y permanencia no estén motivados por una actividad lucrativa."

Ese mismo año, el italiano Troisi definió el turismo como - un "conjunto de traslados temporales de personas, originados por necesidades de reposo, de cura, espirituales o intelectuales".

El profesor De Arrillaga (1955) aporta su concepto: "Turismo 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".

La Academia Internacional de Turismo de Montecarlo, en su Diccionario turístico internacional, define el turismo con las siguientes acepciones: "Termino que se refiere a los viajes de placer. Conjunto de las actividades humanas que tienen el objeto de llevar a cabo esta clase de viajes. Industria que participa en la satisfacción de las necesidades del turista..."

Con motivo de la celebración en Roma de la Conferencia Internacional de Turismo, los expertos austriacos propusieron la siguiente definición de turista: "Es el visitante temporal, proveniente de un país extranjero, que permanece en el país más de veinticuatro horas y menos de tres meses, por cualquier razón excepto la del empleo".

La Unión Internacional de Organismos Oficiales de Turismo - (actualmente Organización Mundial de Turismo), acepta esta definición simplificada: "Es la suma de relaciones y de servicios resultantes de un cambio de residencia temporal y voluntario, no motivado por razones de negocios o profesionales".

No es difícil observar que, en las definiciones anteriores, priva la idea base de "desplazamiento del lugar de residencia habitual" hacia otro diferente, y que todas coinciden siempre en que tal desplazamiento es temporal y no motivado por razones de lucro.

Estimamos que algunas de las definiciones resultan parciales, puesto que al analizar el fenómeno turístico lo hacen desde un enfoque limitado, ya sea desde un punto de vista exclusivamente

te internacional, como un simple movimiento migratorio; o como una sucesión de actos de comercio, como una fría transacción económica, e imponen en algunos casos ciertas condiciones, no sólo en cuanto al tiempo de permanencia sino también en otros importantes aspectos, sin considerar que, por ser ésta una actividad sumamente amplia, difícilmente se la puede circunscribir. Una definición final, que consideramos puede adaptarse a la interpretación y a las leyes particulares de cada país (aceptando de antemano que hasta el momento no ha sido posible lograr una unificación de criterios ni concretar una concepción aceptada - por la totalidad de los estudiosos del turismo), y que proponemos, es la siguiente:

EL TURISMO ES UN FENOMENO SOCIAL QUE CONSISTE EN EL-
DESPLAZAMIENTO VOLUNTARIO Y TEMPORAL DE INDIVIDUOS, O
GRUPOS DE PERSONAS QUE, FUNDAMENTALMENTE POR MOTIVOS
DE RECREACION, DESCANSO, CULTURA O SALUD, SE TRASLA-
DAN DE SU LUGAR DE RESIDENCIA HABITUAL A OTRO, EN EL
QUE NO EJERCEN NINGUNA ACTIVIDAD LUCRATIVA NI RENUME-
RADA, GENERANDO MULTIPLES INTERRELACIONES DE IMPORTAN-
CIA SOCIAL, ECONOMICA Y CULTURAL.

Como podemos apreciar, en este concepto se incluyen no sólo los turistas, sino todas las relaciones que se derivan de este movimiento; los establecimientos de hospedaje y de alimentación, medios de transporte, guías, centros de recreación y espectáculos, y en general todos los atractivos, bienes y servicios que el turista requiere, muchos de los cuales, en determinados momentos, son utilizados y disfrutados por personas que viajan por motivos ajenos a los del propio turismo.

En cuanto al sujeto designado como turista, del cual hablaremos más ampliamente en párrafos posteriores, por ahora sólo nos limitaremos a anticipar que se acepta como tal a la persona que practica el turismo, lo que hace que esa actividad alcance una proyección eminentemente humana, por encima de las consecuencias económicas o comerciales, por lo que ante todo debe concebirse como un medio idóneo y eficaz para procurar la comprensión y amistad entre los hombres y entre los pueblos.

1.3. EPOCAS HISTORICAS DEL TURISMO

Atentos a su desenvolvimiento, podemos aceptar que el turismo, para su estudio, puede dividirse en tres épocas:

La primera, que cubre hasta mediados del siglo XIX, a la que podría denominarse de "turismo incipiente o elitista", en la que su práctica quedaba restringida a las minorías de mayores recursos económicos.

La segunda, a la que llamaremos de "turismo de transición", en la que se inicia la etapa de su popularización, precursora del turismo masivo, y que comprende hasta la primera mitad del siglo XX, y

La tercera época, a la que designaremos de "turismo en desarrollo o masivo", que comienza a partir de la segunda mitad de esta centuria y prosigue hasta nuestros días, en la cual las mayores tienen acceso a su práctica.

Las características principales de cada una de ellas son -- las siguientes:

1.3.1. EPOCA DE TURISMO INCIPIENTE O ELITISTA

a) Durante esta época, la práctica turística queda reservada a grupos minoritarios, cuyos individuos disponen del tiempo necesario para viajar y tienen espíritu de aventura, y en la mayoría de los casos disfrutaban de recursos económicos elevados.

b) Los caminos modernos se encuentran en su etapa incipiente, y las líneas férreas no existen o son muy escasas.

c) Los medios de transporte son rudimentarios, limitados, incómodos e inseguros; disponen de una capacidad mínima y por lo general no cuentan con itinerarios fijos.

- d) El único medio de transporte relativamente masivo que se -- utiliza durante esta etapa es el barco.
- e) No hay automóviles, ni desde luego, transportes aéreos.
- f) Existen pocos establecimientos de hospedaje y de refrigerio
- g) No aparece aún el intermediario promotor (agente de viajes)
- h) No hay medios publicitarios ni organizaciones que promuevan los lugares turísticos.
- i) No se conceden créditos para viajar.
- j) Las leyes laborales carecen de todo contenido de justicia social que permita a los trabajadores disfrutar de vacaciones pagadas.

Podemos decir que durante esta época, por la forma en que se practicaba, al turismo sólo tenían acceso los individuos de grupos privilegiados. La información acerca de los atractivos de los diversos lugares era escasa; los medios de transporte y los establecimientos de hospedaje y alimentación, rudimentarios. El hecho de que sólo se utilizara el barco como medio de transportación de grupos relativamente pequeños; el no contar con una legislación laboral avanzada, y en general la carencia de adecuados servicios turísticos, queda circunscrita a la época que termina hacia mediados del siglo XIX.

1.3.2.

EPOCA DE TRANSICION

- a) Durante esta época, los viajes por motivos de recreo, salud descanso o cultura, los practican individuos que provienen de -- sectores más vastos de la población.
- b) Al organizar Thomas Cook, en el año de 1841, la primera excursión de carácter comercial, se empieza a utilizar el ferrocarril como medio de transporte para grupos que cumplan fines turísticos.

- c) Las antiguas posadas, hospederías, paradores y mesones, se superan, y se multiplica el hotel como unidad tipo de hospedaje; surgen en Europa las primeras escuelas de hotelería.
- d) Al generalizarse los medios de transporte público colectivos, tienen acceso a la práctica del turismo un número cada vez mayor de individuos, quienes no requieren necesariamente disfrutar de altos recursos económicos.
- e) Se inventan el automóvil y el avión; y empieza a generalizarse el transporte en autobús, aun cuando el avión no llega todavía a utilizarse plenamente como medio de transportación masiva.
- f) Se multiplican los caminos y aparecen las carreteras, se construyen vías de ferrocarril, más anchas y mejor trazadas; se edifican los primeros aeropuertos, se perfeccionan las instalaciones para la navegación y se abren nuevos puertos marítimos.
- g) Aparecen el agente de viajes y los organismos privados y oficiales de turismo.
- h) No hay todavía, para viajar, suficientes sistemas organizados de crédito.
- i) Para promover los centros turísticos, se empieza a utilizar la publicidad en los medios de comunicación.
- j) En algunos países, el trabajador comienza a disfrutar de legislaciones más liberales, que le permiten viajar.

En resumen, podemos afirmar que durante esta época de transición empieza a popularizarse el turismo entre más amplios sectores de la población. Marca un periodo en que los viajes turísticos se van convirtiendo en un imperativo social, gracias a la difusión de informaciones acerca de los atractivos turísticos a la posibilidad de utilizar medios de transportación masiva, tanto marítimos como terrestres; a la aparición del agente de viajes y de organismos, privados y oficiales, encargados de promover el turismo; a los avances en el marco jurídico laboral, en términos generales al mejoramiento y organización tanto de los servicios existentes como de los de nueva creación.

1.3.3. EPOCA DEL TURISMO EN DESARROLLO, O MASIVO

a) Durante esta época, el turismo, ya accesible a las mayorías y establecido como imperativo social, implica cada vez más un volumen de complejas actividades que repercuten en la vida social, económica y cultural de los pueblos.

b) Después de la segunda Guerra Mundial y debido a la utilización de la turbohélice en la propulsión aérea, aparece el jet, cuyos modelos recientes alcanzan velocidades supersónicas y permiten, además, en sus versiones jumbo, el transporte masivo de pasajeros. Tal medio de desplazamientos, además de los perfectos y confortables terrestres y acuáticos, así como los modernos sistemas de telecomunicación, permiten al turista trasladarse rápidamente a los lugares más alejados y mantenerse informado al momento respecto de los acontecimientos más importantes.

c) Sobreviene "la expansión del automóvil", que al fabricarse en serie y venderse con sistemas de crédito susceptibles de ser aprovechados por amplios sectores de la población, se puede adquirir fácilmente por gran número de personas que lo utilizan para viajar. Además de este medio de transporte privado, la proliferación de líneas de autobuses ha contribuido notablemente a incrementar los desplazamientos colectivos por carretera, debido, entre otras razones, a sus tarifas económicas.

d) La construcción, modernización y diversificación de establecimientos de hospedaje, en sus diferentes modalidades y en diversos niveles económicos, facilitan y estimulan las visitas temporales en lugares distintos al de residencia.

e) Se dota de obras básicas de infraestructura, tales como puertos marítimos, "marinas", supercarreteras, modernos aeropuertos, instalaciones de energía eléctrica, agua potable y drenaje, a centros recreativos que luego favorecen e incrementan el desarrollo del turismo.

f) Los medios de transporte regular con itinerarios fijos son rápidos, cómodos y seguros, y están al alcance del público en general.

g) El agente de viajes se convierte en la parte más dinámica de la organización turística, con ofertas atractivas de "paquetes

tes" (combinaciones) de diversa índole, parcial o totalmente a-- crédito o de contado; sistemas de reservaciones para transportes hoteles, espectáculos, etc., y cumple entre otras tareas la im - portante de promover y difundir las atracciones turísticas.

h) Se cuenta con disposiciones que reglamentan las actividades turísticas y laborales en forma que propicia el desarrollo armó- nico y equilibrado del ramo.

i) Los organismos turísticos oficiales y privados planifican y desarrollan profesionalmente sus funciones.

j) Operan ágiles y accesibles sistemas de crédito para viajar, y se presta particular atención al turismo social, por lo que se advierte una marcada tendencia a su práctica en masa.

1.4.

LA INFRAESTRUCTURA EN EL TURISMO

La infraestructura es el conjunto de obras y servicios que sirven de base para promover el desarrollo socioeconómico en general y que son aprovechados o utilizados para impulsar alguna actividad en especial.

Particularizando sobre la infraestructura necesaria para aprovechar y explotar los elementos naturales y de cultura que motivan los viajes temporales, es importante señalar que el surgimiento y desarrollo turístico de una localidad determinada dependerá en gran parte de la existencia de las siguientes obras:

- a) Adecuadas vías de comunicación: caminos, puentes, pistas de aterrizaje, puertos marítimos, "marinas" y vías férreas, entre otras, que permitan el tránsito y el acceso a los sitios de destino;
- b) Sistemas de transporte público, para la movilización de pasajeros por tierra, agua y aire, lo mismo en los desplazamientos locales que en los de carácter nacional o internacional;
- c) Sistemas de telecomunicación, que facilitan este servicio, y que en especial se refieren al equipo o instalación de líneas que operen telégrafo, telex, teléfono, o bien por radio, mediante el sistema de microondas;
- d) Servicios generales; sobre todo de asistencia, educativos, administrativos, bancarios y religiosos, y, finalmente,
- e) La instalación de redes de suministros, que provean de energía eléctrica, agua y combustibles a las empresas de carácter turístico y a otros usuarios.

Si bien es cierto que, salvo casos excepcionales, estas -- obras no siempre se construyen en función de objetivos turísticos, su incremento y diversificación repercute en forma positiva en el desarrollo de esta actividad.

Debido al desarrollo técnico en materia de infraestructura y de telecomunicaciones, tanto la movilización como la tramitación de los servicios necesarios al viajero han resultado favorecidas por la reducción del tiempo que se requiere para emprender y mantener las actividades.

CAPITULO II

OBJETIVOS

2.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS

El sector transporte es el más importante para lograr las metas que le fueron fijadas al turismo, puesto que realiza el traslado físico de las personas a los destinos de descanso, placer y diversión o negocios.

Cualquier plan de trabajo debe ser sometido a un proceso de revisión. Las autoridades del sector transporte, concientes de su responsabilidad, han estimado necesario conocer en que medida se han cumplido las metas encomendadas a este sector.

Los objetivos específicos consisten en medir como han con-tribuido cada uno de los modos de transporte, a los planes de trabajo mediante la formulación de un diagnóstico para cada uno de ellos.

El transporte es un instrumento de carácter estratégico para el desarrollo integral del país ya que hace posible la comuni-cación entre los centros de población, producción, consumo y, de utilización como servicio a la corriente turística nacional e in-ternacional.

La infraestructura de los sistemas de transporte, debe ir respondiendo a la dinámica que los rodea y por ello se hace nece-saria una gran inversión que permita su ampliación y moderniza-ción. Por lo anterior es esencial establecer un proceso de pla-neación que permita orientar el desarrollo y evolución de los di-versos modos de transporte en la forma más eficaz, segura y eco-nómica posible.

Para cumplir con los objetivos del estudio, los capítulos que lo integran son de carácter descriptivo y estadístico, el-III, IV, V y VI, estructurados para informar de los avances lo-grados en los principales centros turísticos; en la infraestruc-tura de los sistemas de transporte de apoyo turístico

Todo el estudio tiene como finalidad transmitir al sector - transporte las propuestas de acciones para mejorar el sistema de este sector como servidor del turismo, por modo de transporte -- por rutas turísticas y por centro turístico.

2.2. OBJETIVOS PARA EL IMPULSO DEL TURISMO NACIONAL

Tradicionalmente se le ha dado una gran importancia al turismo internacional por su contribución como generador de divisas a nuestro país y sin embargo en los últimos años se ha captado la importancia del turismo doméstico como generador de empleos y apoyo a otras ramas de la economía en el diagnóstico se resalta su importancia de la siguiente manera:

- a) "Se concertaron acciones de colaboración entre las dependencias y entidades públicas, los prestadores de servicio y los transportistas, con la finalidad de promover el turismo de la población de ingresos medios y bajos. Como resultado, se firmó un convenio con el CREA y Aeroméxico para el establecimiento de paquetes turísticos especiales, destinados al turismo social juvenil y se obtuvo un 20% de descuento en tarifas de hospedaje en la red nacional de albergues".
 - b) "Para impulsar el turismo social, se suscribieron tres convenios. El primero con el DIF, para promover la utilización de sus campamentos; el segundo con el ISSSTE, para promover el turismo entre sus afiliados, y el tercero con la Secretaría de Protección y Vialidad del Departamento del Distrito Federal".
 - c) "Con el propósito de brindar oportunidades de recreación al turismo nacional, se hizo una promoción intensiva ofreciendo descuentos en los diversos hoteles que administra la cadena, (Nacional Hotelera, S.A.) en 25 destinos diferentes".
 - d) "Los esfuerzos de promoción se han dirigido a brindar oportunidades crecientes de recreación y esparcimiento al turista nacional y canalizar adecuadamente los flujos de turismo interno, reorientándolos hacia lugares poco conocidos y con precios accesibles".
- "El turismo interno que demanda alojamiento, ha venido reportando cambios cualitativos y cuantitativos importantes sobre todo en los últimos cuatro años.
- e) Entre 1970 y 1971 los flujos internos mostraron una rápida evolución. Sin embargo, a partir de 1982 se vieron afectados por la disminución del ingreso real de la población y el incremento en los precios de los servicios turísticos y conexos.

f) "En su distribución especial, el movimiento de visitantes nacionales se mantuvo en cifras semejantes en los centros íntegramente planeados, se incrementó sustancialmente en los destinos tradicionales de playa y aumentó moderadamente en ciudades del interior con excepción del Distrito Federal".

g) "En 1986 el turismo nacional ascendió a 32 millones de viajeros en una estadía media de 1.9 días. Los centros turísticos más visitados fueron: Acapulco, Cozumel, La Paz, Mazatlán, Manzanillo, Puerto Vallarta y Veracruz, los cuales recibieron un total de 4.5 millones de turistas. De este total el 72% correspondió al turismo nacional que aumentó 5% respecto a 1985.

h) "Durante los primeros ocho meses de 1987, el turismo nacional registró el mismo nivel del período correspondiente del año anterior, aunque su comportamiento no fue homogéneo en todos los centros turísticos. La demanda de alojamiento en los tradicionales de playa registró una contracción siendo la más fuerte en Manzanillo, Mazatlán y Cozumel".

2.3. OBJETIVOS DE TRABAJO POR PARTE DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES (S.C.T.)

LOS OBJETIVOS:

Habr  de ser ampliada la disponibilidad de infraestructura y servicios de los mexicanos con menores ingresos, así como asegurar la continuación de las obras de expansión en materia de telecomunicaciones e infraestructura carretera, portuaria, aérea y ferroviaria, los cuales forman parte de los objetivos del programa de trabajo perfilado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.).

2.3.1. PRESUPUESTO GLOBAL (1990)

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (S.C.T.) ejercerá un presupuesto global de 22.4 billones de pesos, dividido de la siguiente manera:

- 1.- 5.5 billones serán destinados al subsector carretero.
- 2.- 3.7 billones al ferroviario
- 3.- 12 billones a comunicaciones
- 4.- 800 mil millones de pesos al marítimo y portuario
- 5.- 400 mil millones al aéreo

Este presupuesto incluye las aportaciones de los sectores social y privado (200 mil millones y 3.2 billones respectivamente), lo que permitirá crear durante este año una gran cantidad de empleos directos o indirectos en todo el país, además de expandir y mejorar los servicios de comunicaciones y transportes que demandan los mexicanos y el turismo extranjero.

2.3.2.

SISTEMA CARRETERO

En materia de concertación con los sectores social y privado, para lograr su participación en la ampliación de infraestructura, se pretende lo siguiente:

a) Construcción de 3,150 kilómetros de caminos rurales y 1,200 kilómetros de carreteras alimentadoras.

b) Se pondrá en servicio el tramo de seis carriles de Constituyentes a Reforma - La Venta, en la carretera México-Toluca; el puente Internacional Zaragoza, en Ciudad Juárez, Chihuahua, y el tramo de cuatro carriles San Martín Texmelucan-Tlaxcala.

c) Con el 30% de los recursos asignados a la red carretera se construirán 800 kilómetros, se rehabilitarán 150 puentes de la red troncal y se mantendrá la superficie de rodamiento mediante la reposición de 2,000 kilómetros de carpeta, y riego de sello en 4,000 kilómetros.

d) Se construirán 1,200 kilómetros de carreteras alimentadoras lo que permitirá tener en servicio 130 tramos con más de 2,000 kilómetros de longitud.

Así que los 1,027 kilómetros de autopistas y puentes de cuota que están construyendo los concesionarios, para el año 90 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará mediante concurso, concesiones de autopista de cuota por 1,580 kilómetros, en tanto que Caminos y Puentes Federales de Ingresos modernizará a cuatro o más carriles, 82 kilómetros de la red de cuota federal.

2.3.3.

SISTEMA FERROVIARIO

En cuanto al sistema ferroviario, se renovarán y rehabilitarán 481 kilómetros; se pondrá en operación la vía doble electri-

ficada México-Queretaro. Las nuevas terminales de carga de Ciudad Cuauhtémoc, Chihuahua; y de Matamoros y Reynosa, Tamaulipas-estarán ya en servicio.

En el proyecto del tren sub-urbano Cuautitlán-El Rosario, - en el área metropolitana de la ciudad de México, se concluirán las cuatro estaciones para que entren en operación a finales de 1990. También se remodelarán 50 estaciones de pasajeros.

Concarril construirá trenes ligeros articulados; 50 unidades para el Metro de la ciudad de Monterrey y para la línea capitalina Taxqueña-Xochimilco, fabricando además las primeras unidades del Metro férreo capitalino, así como aeropasillos en Cancún y Tijuana.

2.3.4.

SISTEMA AEROPORTUARIO

En el sistema aeroportuario destacan los trabajos que se realizarán para la integración del Sistema Aeroportuario Metropolitano; los servicios de carga y pasajeros serán distribuidos en las terminales de México, Toluca y Puebla, de acuerdo con las posibilidades específicas de cada una de estas instalaciones.

En el rubro portuario la inversión en infraestructura permitirá realizar diversas obras importantes en Veracruz, Manzanillo Colima, Pichilingue, Baja California Sur, Topolobampo, Sinaloa: Altamira, Tamaulipas: Lázaro Cárdenas, Michoacán y Tuxpan, Veracruz.

2.4. OBJETIVOS GENERALES EN EL DESARROLLO DE LOS CAPITULOS

El desarrollo de los capítulos estadísticos se ha sujetado a las especificaciones siguientes:

a) Conocimiento de los principales centros turísticos:

De acuerdo con la Dirección de Planeación, se identificaron los principales centros turísticos. A continuación se hizo una descripción de estos centros dando a conocer sus características e importancia y se definió aquellos que se consideran como estratégicos.

En seguida se determinó cuál es la contribución del sector turismo a la economía nacional.

b) Descripción y problemas de los sistemas de transporte como apoyo turístico.

Esta descripción incluye dos vertientes: la primera se o -- riente a la infraestructura del sistema, es decir las obras mate riales de las que se sirve el sector para proporcionar los servi cios; la segunda se refiere a la operación de los sistemas que son transporte carretero y de ferrocarril para vía terrestre; -- transportación marítima y; transportación aérea.

La fuente que se utilizó para el análisis de cada uno de -- los modos fue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Para el transporte marítimo se acudió además a las empresas prestadoras de este servicio que tienen oficinas en el Distrito Federal.

Problemas:

Fueron detectados en entrevistas directas aplicadas a las - principales personas físicas y morales que intervienen en el sec tor transporte y en el sector turismo.

c) Vías de acceso a los centros turísticos.

Se han consultado las fuentes estadísticas que pudieron proporcionar los datos de cada modo de transporte.

d) Turismo nacional y extranjero.

En este capítulo se hace una definición de los flujos y se dan a conocer las características de los mismos.

e) Propuestas de acciones para mejorar el sistema de transporte como servidor del sector público.

Este capítulo es el diagnóstico que se realiza para cumplir con los objetivos del estudio y se señalan las medidas, que a -- juicio de los entrevistados y de los formuladores del estudio para mejorar el sistema de transporte.

f) Conclusiones y recomendaciones.

Finalmente en este capítulo se presentan las conclusiones - del estudio basadas en los resultados de la investigación estadística y documental de las entrevistas directas.

Las recomendaciones que se derivan de las conclusiones y -- que se orientan tanto al aspecto metodológico para obtener una mejor y más completa información estadística, como a las que se refieren al sector transporte como principal suministrador de -- servicios al turismo.

CAPITULO III

CONOCIMIENTOS DE LOS PRINCIPALES CENTROS TURISTICOS

3.1 CLASIFICACION GENERAL PARA EL CONOCIMIENTO DE LOS CENTROS TURISTICOS

DEFINICION:

Centro turístico.- Se llama así a todo sitio que, por sus atractivos particulares por sus medios de comunicación y por su equipamiento, es objeto de demanda turística. De lo anterior se deduce que existen condiciones que una localidad debe llenar para ser considerada turística. Las principales son tres: que sea atractiva, que sea accesible y que esté equipada; esta última su pone la dotación de las instalaciones necesarias para permitir una residencia temporal en ella. De la calidad de cada uno de estos tres factores dependerá el grado de desarrollo turístico de la localidad.

Un examen acucioso y pormenorizado de estos elementos nos depara la opción de poner el énfasis en alguna de las características más insinuantes de una localidad, de forma que resaltemos su fascinación especial en un mercado día a día más competido donde los promotores, si quieren alcanzar sus objetivos, deben estar cada vez más preparados y ser más competentes.

El turista moderno exige mejores y más rápidas vías de comunicación, y tranquilidad y seguridad en zonas de reposo, clima, paisaje, etc., ya que tiene la opción de seleccionar, de acuerdo con sus preferencias, el mejor sitio para la práctica de sus ---

ejercicios predilectos o deportes, o para dedicarse a la recreación, observación, contemplación, etc., o para abandonarse al mereo descanso. Por tanto, debe hacerse una cuidadosa y acertada selección de los atractivos más relevantes de un lugar, y concentrarse al desarrollo de los mismos, a fin de poder ofrecerlas condiciones idóneas al turista potencial y merecer así su preferencia.

Sería equivocado intentar el desarrollo de un lugar para centro de deportes de invierno cuando sabemos que el tiempo que allí perdura la nieve es breve y a veces incierto. Igualmente, sería erróneo promover un lago, situado en una alta montaña, como un lugar ideal para la práctica de la natación, a sabiendas de que la baja temperatura de sus aguas no convida ni al más entusiasta aficionado.

Por ello es sumamente importante, en la planificación del desarrollo de una localidad, apreciar con severidad sus recursos con la tendencia, en cada caso, de explotar o crear atracciones tan específicas que permitan atribuirseles las características de singulares, de únicas o de más destacadas en su género. Este recurso será, dadas las circunstancias de la competencia mundial en las que la oferta es cada vez más amplia y variada, el que permita al turista preferir tal o cual sitio entre sus múltiples posibilidades de selección.

Puesto que toda localidad turística, para ser considerada como tal, debe conjugar su integración con los tres factores que hemos mencionado, procederemos a clasificar estas localidades de acuerdo a los atractivos que presentan, mismos que son los que provocan los movimientos turísticos.

a) Localidades con atractivos naturales:

- 1.- Centros de veraneo (playas, lugares de alta montaña, centros de deportes, etc.)
- 2.- Estaciones de curación (aguas termales y de características curativas, y en general centros para tratamientos médicos especiales);

b) Localidades con atractivos culturales.

- 1.- Ciudades con tradición histórica, con particularidades arquitectónicas, famosas por sus festivales, y en general todas aquellas que ofrecen manifestaciones culturales.
- 2.- Zonas Arqueológicas.
- 3.- Centros de estudio (poblaciones que cuentan con instituciones de investigación, universidades, centros industriales de avanzada tecnología, etcétera);
- 4.- Poblaciones con expresiones folklóricas (centros artesanales peculiaridades gastronómicas típicas y sobresalientes, danza, pastorelas y coloquios, etcétera).
- 5.- Poblaciones de costumbres religiosas acentuadas o pintorescas (santuarios a donde afluye la devoción popular, monasterios, ceremonias y ritos, etcétera).

c) Localidades con atractivos de vías de comunicación.

- 1.- Puertos marítimos o fluviales;
- 2.- Centros de tráfico ferroviario;
- 3.- Aeropuertos de tráfico intenso;
- 4.- Centros de tráfico carretero.

d) Localidades con atractivos económicos;

- 1.- Ciudades que cuentan con importantes instituciones bancarias financieras o bolsas de valores;
- 2.- Ciudades o poblaciones donde se celebran ferias o exposiciones de carácter institucional, o que tienen instalaciones de interés comercial.

e) Localidades con atractivos políticos:

- 1.- Capitales y centros administrativos
- 2.- Ciudades donde se asientan organizaciones internacionales, - o donde se celebran congresos, ceremonias o acontecimientos políticos importantes.

f) Localidades con atractivos de recreación:

- 1.- Sedes de eventos deportivos, taurinos;
- 2.- Ciudades o poblaciones con parques y centros famosos de di - versión.
- 3.- Ciudades o poblaciones que ofrezcan espectáculos relevantes.

g) Localidades con atractivos de juego y apuestas:

Ciudades con juegos de azar o centros donde se apuesta (las - Vegas, Montecarlo, hipódromos famosos, etcétera).

Esta clasificación no es ni exhaustiva ni precisa. Nos sirve apenas para establecer cierta distinción convencional, ya que, - frecuentemente en la práctica, dadas las características de una - u otra supuesta localidad, nos encontramos con que muchas de -- ellas se combinan entre sí. Por ejemplo: Las capitales son: ca si siempre al mismo tiempo centros administrativos, políticos, - económicos, culturales, etc. Sin embargo, se anticipa esta cla- sificación para que, tanto los promotores como los posibles visi tantes, dispongan con ella de un memorándum que advierta acerca de la amplia gama de atractivos con que puede contar un centro - turístico.

3.2 DESCRIPCION DE LOS CENTROS TURISTICOS DE ACUERDO A SUS CARACTERISTICAS E IMPORTANCIA Y AQUELLOS CONSIDERADOS COMO ESTRATEGICOS

La Secretaría de Turismo en su publicación "Estadísticas Básicas de la Actividad Turística 1986" presenta información sobre visitantes hospedados en Hoteles para 59 destinos turísticos, considerados varios municipios del Estado de Durango, (Cd, Lerdo, Gómez Palacio, Guadalupe Victoria, Cuencamé y Hermosillo) como uno solo y; del Estado de Morelos, (Oaxtepec, Cocoyoc, San José Villa Hermosa y Tepoztlán) también como un solo destino.

Estos datos se dan a conocer en el cuadro 3.1 e informan en miles de huéspedes para los años de 1980 a 1986 el número de personas que se hospedaron en los hoteles considerados como turísticos, es decir que no se incluyeron los de clase económica ni hoteles sin clasificación económica.

En el conjunto de estos destinos seleccionados el número de huéspedes se incrementó de poco más de 17 millones de personas en 1980 a poco más de 20 millones en 1986, como se indica a continuación.

CUADRO 3.1

AÑO	(000) HUESPEDES	CAMBIO PORCENTUAL RESPECTO AL AÑO ANTERIOR
1980	17,066	-
1981	17,798	+ 4.3
1982	19,528	+ 9.7
1983	20,260	+ 3.7
1984	19,819	- 2.2
1985	20,319	+ 2.5
1986	20,358	+ 0.2

Solamente en el año de 1984 se nota un decremento respecto al año anterior del 2.2%. También es posible notar que los incrementos en 1981 y sobre todo en 1982 y en 1983 son mayores en términos relativos que los observados en los últimos dos años

Como comentario a este fenómeno, se dan a conocer los conceptos siguientes que se mencionan en la Introducción en el Programa de Acción Inmediata para Fomento del Turismo.

"Las condiciones económicas vigentes, así como las expectativas sobre su evolución, requieren la adopción de un conjunto de medidas que se integren en un programa de acción inmediata, con objeto de dinamizar la actividad turística en el corto plazo

En este sentido, las acciones que permitan una mayor y más adecuada explotación de la capacidad turística del país, redundarán en su beneficio, ya que esta actividad, que desarrollan en buena medida los sectores social y privado, representa una vía ágil para la captación de divisas, su operación es intensiva en mano de obra, genera un efecto multiplicador importante en otras ramas económicas y significa una alternativa de desarrollo regional.

Debido a la amplia interrelación de este sector con otras actividades, este programa presente un conjunto de acciones, que atañen a las atribuciones de otros sectores de la Administración Pública Federal, así como el ámbito soberano y autónomo de los gobiernos estatales y municipales.

Algunas de las medidas y acciones que se presentan a continuación, responden a planteamientos enunciados en ocasiones anteriores. Sin embargo, se considera urgente su implantación ante la situación conjuntural de nuestra economía, y el imperativo de orientar el desarrollo del país, vinculándolo más sanamente a la economía internacional, de manera diversificada y competitiva, sin perjuicio de continuar en el cumplimiento de los programas y acciones normales del Sector.

Los avances que se logren en este Programa, son el principio de cambios estructurales en elemento que concurren al más vigoroso desarrollo del turismo, por lo que habrán de complementarse con acciones progresivas, que serán anunciadas en su oportunidad."

El Poder Ejecutivo Federal ha continuado con las medidas -- que han de incrementar el crecimiento de la actividad turística--

en forma más dinámica, lo cual fue informado por el Lic. Miguel de la Madrid Hurtado al país en su Quinto informe de Gobierno.

"En 1986 se instrumentó el programa de Acción Inmediata para fomento del Turismo, que permitió agilizar acciones en materia de transportación terrestre, aérea y marítima; asimismo se fortalecieron los esfuerzos promocionales en el exterior y se canalizaron importantes acciones de coordinación en el sector privado, lo que propició que nuestro país recibiera 4.6 millones de visitantes procedentes del exterior. Esto significa un incremento del 10% en relación a 1985, por lo cual se consolidaron los niveles record de 1983 y 1984. Durante los ocho primeros meses de 1987, se estima que la afluencia ascendió a 3.6 millones de turistas, cifra superior en 16% al mismo período de 1986".

En el cuadro 3.1.- que se está comentando, se incluyen destinos de gran tradición turística y otros, que por su baja contribución al total, no pueden considerarse como desarrollados.

Entre estos se mencionan los siguientes:

- 1.- Bahía Kino, Son., con un total de 45 (000) Huespedes en los cinco años y una contribución de solamente el .03% de los 53 destinos.
- 2.- Colima, Col., con 364 (000), aún cuando no hay datos para tres años, e igual al 0.27% del total.
- 3.- Chichen-Itza y Uxmal en Yucatán, sin información en cinco años., .77 (000) huespedes igual al 0.06%
- 4.- Ensenada, Baja California., 1548 (000) huespedes, no hay dato del 1° año., 1.15% del total
- 5.- Guaymas y San Carlos, Son., el 0.67% del total.
- 6.- Ixtapan de la Sal, México, 554 (000) huespedes, el 0.41% del total.
- 7.- Matamoros, Tamps., 768 (000) huespedes con el 0.57% del total.
- 8.- Nuevo Laredo, Tamps., 1,737 (000) huespedes y contribuye con el 1.29% al total.

- 9.- Palenque, Chis., 401 (000) huéspedes. No hay datos de dos años. Tiene el 0.3% del total.
- 10.- San Cristobal de las Casas, Chis., 261 (000) huéspedes con el 0.19% del total sin datos dos años.
- 11.- San Felipe, Baja California, 88 (000) huéspedes. No hay - datos para cuatro años. Con el 0.06% del total.
- 12.- San Miguel Allende, Gto., 719 (000) con el 0.53% del total
- 13.- Tampico, Tamps., 1196 (000) sin datos tres años. Con el - 0.88% del total.
- 14.- Valle de Bravo, Méx., 308 (000) huéspedes igual al 0.23% - del total.
- 15.- Varios Municipios, Durango. 177 (000) huéspedes. No hay - datos para cinco años. El 0.13% del total.

Estos 15 destinos, en conjunto representan el 7.28% para el período considerado de 1980-1986.

De acuerdo a la clasificación que hace la Secretaría de Turismo estos 15 destinos pudieran estar identificados en las siguientes clasificaciones:

Como centros de playa se pueden considerar los siguientes:

Bahía Kino, Ensenada, Guaymas, San Carlos, Isla Mujeres, San Felipe y Tapachula.

Como Centros Arqueológicos:

Chichen-Itza, Uxmal y Palenque.

Como Ciudades Coloniales:

San Cristobal las Casas y San Miguel Allende.

Como ciudades Fronterizas:

Matamoros y Nuevo Laredo.

Como otros Centros Turísticos del Interior:

Colima, Ixtapan de la Sal, Tampico, Valle de Bravo,
Varios Municipios, de Durango.

3.2.1. CENTROS TURISTICOS ESTRATEGICOS

Los Centros Turísticos más importantes de la República, se identifican como estratégicos, debido a la preferencia que demuestran los visitantes, tanto nacionales como extranjeros, para descansar pasear, o disfrutar de su clima, bellezas naturales, comodidades, centros culturales, etc.

El primer grupo lo integran los Centros de Playa, que se sub-dividen en íntegramente planeados y tradicionales.

México cuenta con 10 mil kilómetros de costa aproximadamente distribuidos frente a cuatro mares distintos, en los que se pueden encontrar una variedad de paisajes, instalaciones y actividades que aseguran una diversión plena.

En esta forma es posible disfrutar de deslumbrantes centros-turísticos, en el marco de un clima privilegiado y panoramas para disiacos.

A las comodidades y bellezas de las playas mexicanas, se añaden muchísimos otros atractivos que les han dado fama internacional, como torneos de pesca, regatas, carnavales, la facilidad para practicar todo tipo de deportes acuáticos y mil encantos más.

3.2.2. CENTROS DE PLAYA INTEGRAMENTE PLANEADOS

Los centros de playa íntegramente planeados son los siguientes:

Cancún, Quintana Roo.- Es el complejo turístico costero - más importante en la península de Yucatán. Se ubica a 379 Km. al Norte de Chetumal, capital del estado de Quintana Roo.

- 1.- Cancún es una Isla de forma caprichosa, unida a la Costa -- por dos puentes; sus instalaciones hoteleras son de primera cuenta con un moderno Centro de Convenciones y con servi -- cios de transportación aérea, terrestre y marítima.

Sus playas, con las arenas más blancas de las costas mexicanas y aguas que lucen brillantes y transparentes colores, - son espléndidas.

-- De acuerdo con el cuadro 3.2, "Visitantes hospedados - en Hoteles de destinos seleccionados" que presenta informa - ción acumulada de los últimos cuatro años de 1983 a 1986 en Cancún se han hospedado 3,068 millares de visitantes que co rresponden al 4.07% del total de los 44 destinos selecciona dos. En 1986 al mes de Diciembre había una oferta hotelera de 7,028 cuartos y hubo una ocupación promedio anual del -- 81.1%

Este centro de playa es sitio preferido tanto del turista - nacional que en el período mencionado tuvo 913 millares de visitantes hospedados en sus hoteles, es decir el 29.8% de nacionales, como por el internacional, ya que recibió a --- 2,155 millares de extranjeros o sea que el 70.2% son visi - tantes de allende nuestras fronteras.

Para hacer el cómputo de visitantes en hoteles, en el men - cionado cuadro 3.2.- no se incluyen hoteles de clase econó - mica ni hoteles sin clasificación.

- 2.- Ixtapa Zihuatanejo, Gro., Zihuatanejo es un pueblo de pescadores, localizado a 240 km. al oeste de Acapulco. Hasta hace diez años tenía una población muy reducida.

Tiene una oferta hotelera de 3,940 cuartos a Diciembre de 1986 y una ocupación promedio en el mismo año del 46.6%. Gracias a la creación del desarrollo turístico Ixtapa, de FONATUR, la población se está incrementando.

Ixtapa, situada a 10 Km. al oeste de Zihuatanejo ofrece todas las comodidades para el turismo.

Sus playas son de arena fina con oleaje suave.

En el período de 1983 a 1986 tuvo 1,339 millares de visitantes hospedados en sus hoteles de cinco estrellas: 825 mil nacionales y 514 mil extranjeros correspondiente al 38.4%. El 1.78% es su contribución al total de visitantes en los 44 destinos seleccionados.

- 3.- Los Cabos, Baja California Sur.- Están ubicados en la "Finnisterra", es decir en el extremo sur de Baja California, aproximadamente a 180 Km. al sur de La Paz por la carretera federal, 1.

La región de los Cabos comprende San José del Cabo, Puerto-Chileno y Cabo San Lucas.

San José del Cabo está situado a 183 Km. al sur de La Paz. Ofrece hermosas playas de arena blanca, pendiente pronunciada y oleaje fuerte.

Puerto Chileno a 20 Km. al sureste de San José del Cabo por la carretera federal 1.

Su playa es de arena blanca con poco declive limpia y sin oleaje

Cabo San Lucas situado a 33 Km. al sureste de San José del Cabo por la carretera federal 1.

Es la máxima atracción turística de la zona por la variedad de atractivos naturales e instalaciones hoteleras que la hacen favorita para los visitantes.

A pocos kilómetros al sur del Cabo San Lucas, en "Finisterre" se puede admirar un gran arco de piedra labrado por el azote de las olas, y frente a Cabo San Lucas, mar adentro, una maravillosa cascada submarina de arena. Este lugar está bañado por dos mares, el Pacífico y el Golfo de California o Mar de Cortés.

Los visitantes hospedados en sus hoteles en el período considerado sumaron 529 millares de los cuales el 21.5% equivalentes a 114 millares fueron de nacionales y el 78% extranjeros, o sea 415 millares. Contribuye con el 0.7% al total de huéspedes de los lugares turísticos seleccionados en el cuadro 3.2.

Al 31 de Diciembre de 1986 tiene una oferta hotelera de --- 1,243 cuartos y un promedio de ocupación en este mismo año del 59.8%.

- 4.- Loreto, Baja California sur.- a 365 Km. al norte de la Paz, esta población fue la primera capital de las Californias y asiento de las más antiguas misiones en esa región del país

Tiene clima cálido en verano y ventoso y frío en invierno. Muy cerca se localizan las zonas turísticas de Bahía de Nopoló y Puerto Escondido, con bellos paisajes y tranquilas playas.

En los años de 1983 a 1985 se registraron 188 millares de visitantes hospedados, de los cuales el 37.2% fueron nacionales (70) millares) y 62.7% extranjeros (118 millares) contribuyen con el 0.25% al total de los destinos turísticos seleccionados. Este centro tiene una oferta hotelera de -- 415 cuartos y una ocupación promedio de 45.9% al 31 de Diciembre de 1986.

3.2.3.

CENTROS DE PLAYA TRADICIONALES

Los centros de playa tradicionales son los que se mencionan a --
continuación:

- 1.- Acapulco Gro.- Es el centro turístico número uno de la República Mexicana, ampliamente conocido nacional e internacionalmente por sus bellezas naturales, clima hoteles, discotecas, y toda clase de atractivos. Se localiza a 400 km. al sur de la ciudad de México por la carretera federal 95.

La Angosta, Caleta, Caletilla, La Roqueta, Honda y Manzanillo, Tlacopanocha, La Papagayo, El Pretil, Condesa, La Redonda, Copacabana, Revolcadero, Puerto Marqués y Pie de la Cuesta, son sus principales playas, cada una distante y con algo especial que ofrecer al visitante.

En el período 1983-1986 hubo 6,289 miles de huéspedes, con tribuyó con el 8.35% al total de destinos seleccionados. Fueron 3,993 millares nacionales (63.5%) y 2,296 extranjeros (36.5%).

El bello puerto de Acapulco tiene una oferta hotelera al mes de diciembre de 1986 de 16,747 cuartos. El promedio de ocupación en ese mismo año fue del 50.0%

- 2.- Cozumel, Quintana Roo.- Es la isla más grande en el mar Caribe mexicano, está situada a 20 Km. de la costa de la península y es famosa por sus aguas cristalinas ideales para practicar el buceo.

Sus playas más conocidas son las de San Francisco, Santa María, Chen Río, Playa Tanún, Punta Morelos y Playa Bonita, casi todas de arena fina y blanca, con oleaje y pendiente suave.

Tiene una zona arqueológica el Arrecife Palancar y la sensual Caleta de Chankanab.

En los años de 1983 a 1986 alojó en sus hoteles de calidad turística a 743 millares de visitantes de los cuales el -- 26.5% (197 mil) fueron nacionales y el 73.5% (546 mil) extranjeros. Su contribución a los destinos seleccionados - fue del 0.99%

La oferta hotelera a Diciembre de 1986 es de 1,941 cuartos y el promedio de ocupación en ese año fue del 59.8%.

- 3.- La Paz, Baja California Sur.- Es la capital de su estado y se ubica a 4,303 Km. al noroeste de la ciudad de México, - D.F.

Se ha convertido en un destino de playa de incomparable belleza por sus playas de arena fina, con tranquilas y trasnparentes aguas que permiten la práctica del esquí, el buceno la navegación a vela y la pesca. En el mes de Marzo se realiza la tradicional excursión a la Bahía de Magdalena para admirar el arribo de la ballena gris.

En el período 1983-1986 hubo un registro de visitantes hosgpedados en hoteles de 938 mil de los cuales fueron 752 millares nacionales es decir el 80.2% y 186 mil extranjeros - igual al 19.8%. Colabora con el 1.24% a la corriente turística.

Su oferta hotelera a Diciembre de 1986 es de 1,601 cuartos.

Su ocupación promedio en ese año del 57.4%.

- 4.- Manzanillo, Colima.- Queda situado a 44 Km. de la ciudad de Colima, capital del estado, por la carretera federal 110 -- con desviación a la derecha 57 Km. sobre la carretera federal 200.

Sus principales playas en la bahía son: San Pedrito, Playa Azul y las Hadas; en Santiago están Olas Altas y Miramar; todas ellas cuentan con arena fina y oleaje suave, poca profundidad y aguas cristalinas. Se pueden practicar todo tipo de deportes acuáticos, como la natación, navegación, buceo y esquí. En el mes de febrero se realiza el torneo internacional del pez vela.

Este puerto tiene una oferta hotelera de 2,431 cuartos a diciembre de 1986. En este año tuvo una ocupación promedio del 43%.

Los visitantes hospedados en hoteles turísticos fueron 969 millares. De estos 816 (000) o sean el 84.2% son nacionales el 15.8% restantes extranjeros (153 mil). Manzanillo registró el 1.29% del total de visitantes a destinos turísticos seleccionados.

- 5.- Mazatlán, Sinaloa.- Es el centro turístico más importante del estado de Sinaloa, localizado a 226 Km. al sur de Culiacán, capital de la entidad.

Tiene numerosas playas atractivas; la más importante es Olas Altas, otras de ellas son Playa Cerritos, El Sábalo y Playa-Norte.

En el período de estudio se hospedaron en Mazatlán 2,949 millares de visitantes de los cuales 2,054 millares, el 69.6%, eran nacionales y 895 miles, el 30.4% extranjeros. Este puerto contribuye con el 3.91% al total estudiado.

Reporta a Diciembre 31 de 1986 - una oferta hotelera de 6296 cuartos y una ocupación media para ese año del 49.8%

- 6.- Puerto Vallarta, Jalisco.- está situado a 340 Km. al oeste de Guadalajara, por la carretera federal 15 y entroncando -- con la federal 200 en Compostela, Nay.

tiene bellas playas de arena dorada y oleaje suave, enmarcadas por una vegetación exuberante.

Es el centro de playa más importante en el Occidente del país, preferido por las grandes corrientes turísticas nacionales e internacionales.

Puede apreciarse el caballito de mar que adorna al malecón, forjado en bronce y considerado símbolo de la ciudad.

Puerto Vallarta contribuyó en el periodo 1983-1986 con el 3.34% de los visitantes hospedados en hoteles de categorías turísticas con 2,515 mil huéspedes de los cuales 951 mil -- equivalentes al 37.8% son nacionales y 1,564 mil igual al 62.2% extranjeros.

Este puerto tiene una oferta hotelera de 6,804 cuartos y -- una ocupación promedio del 56.8% en 1986.

- 7.- Veracruz, Ver.- Es el puerto más antiguo de la República Mexicana. Ubicado a 424 Km. al este de la ciudad de México por la carretera federal 150.

Veracruz ha sido llamada cuatro veces heroica, porque el -- ejército mexicano defendió valerosamente al país de invasiones extranjeras que atentaban contra la soberanía nacional.

Fue un lugar muy codiciado por los piratas por el oro y la plata que se acumulaban allí antes de ser enviados rumbo a España en época de la Colonia.

Sus playas más famosas son Villa del Mar, Mocambo, Playa -- Hornos y Playa Norte; todas ellas de arena fina y oleaje moderado.

Los sitios de interés son: El Castillo de San Juan de Ulúa La Catedral de Nuestra Señora de la Asunción, El Palacio Municipal, El Museo Venustiano Carranza. A 33 Km. al norte -- del puerto está La Antigua, lugar donde están las ruinas de

la casa donde vivió Cortés y la ceiba donde amarró su nave. Cempoala, zona arqueológica de la cultura totonaca, queda a 55 Km. al norte.

Este puerto jarocho contribuyó con el 3.5% de los huéspedes al total de los destinos estratégicos con 2,633 mil visitantes en el período considerado, 2,526 millares con el 95.9% nacionales y 107 mil igual al 9.4% extranjeros.

Su oferta hotelera es de 4,127 cuartos al 31 de Diciembre - de 1986 y su ocupación promedio es ese año fue del 42.7%

Los 11 centros de playa tuvieron en conjunto una contribución del 29.42% en visitantes hospedados al total de centros turísticos estratégicos con poco más de 22 millones de huéspedes en el lapso de 1983-1986. El 59.6% de ellos nacionales y el 40.4% extranjeros.

3.2.4. CENTROS TURISTICOS DE LAS GRANDES CIUDADES

La siguiente categoría de los centros turísticos seleccionados es la llamada de las Grandes Ciudades que son:

El Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey.

Cada una de importancia determinante en nuestro país.

- 1.- La ciudad de México, Capital de la República, sede de los 3 poderes: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

Centro de la actividad política, económica y cultural, también la más visitada de todo nuestro territorio.

Como centro turístico tiene todas las posibilidades que el visitante pueda desear; Centros Coloniales, Museos y Galerías de Arte; hermosos paseos y Zoológicos; grandes espectáculos de todas clases; folklore local de raíces Pre-hispanicas; zonas Arqueológicas; todas las comodidades de los mejores y más cómodos hoteles; cocina nacional e internacional para todos los gustos y posibilidades; en fin no es posible detallar toda su grandeza en unas cuantas líneas.

Este gran centro urbano dió hospedaje a 9,410 miles de visitantes en sus hoteles de categoría turística contribuyendo con el 12.49% al total de centros estratégicos. 6'229 mil fueron visitantes nacionales, el 66.2% y 33'181 mil extranjeros igual al 33.8%.

Esta zona metropolitana tiene una oferta hotelera a Diciembre de 1886 de 16,501 cuartos. En ese año su ocupación promedio fue del 59.2%.

2.- Guadalajara, Capital del Estado de Jalisco, llamada la Perla de Occidente, segundo centro urbano de nuestro país.

Aunada a su maravilloso clima las excelencias de todas las comodidades de una gran ciudad que sin embargo tiene en muchos aspectos y costumbres reminiscencias provincianas.

Cuenta con un moderno aeropuerto internacional recién remodelado y ampliado. Hoteles de una a cinco estrellas, restaurantes, discotecas, en Tlaquepaque un importante centro de Artesanías; tiene zonas Arqueológicas y Arquitectura Colonial. Cerca de la Perla de Occidente a sólo 35 Km. está la Laguna de Chapala en donde se pueden practicar deportes acuáticos; también en sus alrededores hay pueblitos tales como Tequila y Amatitán en donde se produce la famosa bebida conocida en todo el mundo.

Museos, espectáculos para todos los gustos, su nueva plazamontamental y tantos y tantos atractivos que la hacen lugar preferido para todo tipo de visitantes.

En el período considerado se hospedaron casi 9 millones de visitantes. Contribuyó con el 11.94% en los destinos seleccionados. 8'228 mil fueron nacionales o sea el 91.5% y 761 mil extranjeros, es decir el 8.5%.

Su oferta hotelera asciende a 13,226 cuartos y su ocupación promedio en 1986 fué del 54.2%

- 3.- Monterrey, Nuevo León.- Llamada la Sultana del Norte, industrial, ciudad que es el tercer centro urbano del país con una gran variedad de atractivos turísticos entre los que se pueden mencionar: su Aeropuerto Internacional; todas las facilidades de una gran ciudad; magníficos hoteles de una a cinco estrellas un conjunto de restaurantes de todos los tipos para satisfacer todos los gustos desde el típico de comida con platillos nortños hasta la de gran cocina internacional; cuenta con zonas Arqueológicas, buenos espectáculos, Museos, Teatros, Deportes y todo lo que puede hacer la estancia del turista más agradable.

Esta zona metropolitana contribuyó con el 3.82% a los destinos seleccionados en el período 1983-1986 al hospedar en hoteles de categoría turística a 2'875 miles de visitantes -- siendo 2,606 miles el 90.6% nacionales y 269 millares, es decir el 9.4% extranjeros.

Su oferta hotelera a Diciembre de 1986 fué de 3,923 cuartos con una ocupación en ese año del 63.6%.

3.2.5.

CENTROS TURISTICOS DEL INTERIOR

La siguiente categoría, la Secretaría de turismo la engloba en el grupo genérico denominado centros turísticos del interior y está constituido por 2% destinos seleccionados.

Estos sitios tienen una gran importancia a la captación de visitantes hospedados en hoteles de tipo turístico.

En el período de 1983 a 1986 se hospedaron casi 32 millones de visitantes 42.33% es su contribución a los centros estratégicos. De ellos 28.5% millones son nacionales, es decir el 89.5% y 3.3 millones, el 10.5% extranjeros.

A continuación se identifican de acuerdo a sus características más sobresalientes y se señala su oferta hotelera a Diciembre de 1986 y su ocupación promedio en ese mismo año.

- 1.- Aguascalientes, Ags.- Ciudad industrial del centro del país. Importante productora de la industria vinícola y del vestido. Con artesanías de gran belleza. Tiene hoteles y restaurantes de gran calidad. Centros históricos, Museos y Edificios de Arquitectura Coloniales.

Su oferta hotelera es de 1,221 cuartos su ocupación es del 53.0%.

- 2.- Campeche, Campeche.- Capital de su estado. Se ha conservado como una reliquia del tiempo de los piratas y corsarios, ciudad amurallada; de Arquitectura Colonial; representante del Folklor del sureste en cocina y costumbres.

A 33 Km. al sur por la carretera federal 180 está localizada Seybaplaya. Su playa más importante es la de Bayucan, de arena, con cantos rodados, oleaje y pendiente suave y agua transparente.

Su oferta hotelera es de 599 cuartos. La ocupación promedio del 45.7%.

- 3.- Ciudad Juárez, Chihuahua.- Una de las más importantes ciudades fronterizas de nuestro país. Tiene un interés no sólo como centro turístico de estancia, sino como movimiento de intercambio fronterizo.

En el período considerado alojó a 2,771 mil visitantes ---
90.2% nacionales y 9.8% extranjeros.

Su oferta hotelera es de 2,526 cuartos su ocupación del ---
75.3% una de las mejores en todo el país.

- 4.- Cuautla y Cuernavaca en el Estado de Morelos, así como, Oaxtepec, Cocoyoc, San José Villahermosa y Tepoztlán, se han convertido en los sitios favoritos para ser visitados por los agobiados capitalinos para su descanso de fin de semana por su clima de la "Eterna primavera", como lo han bautizado, por su tranquilidad provinciana y; por el conjunto de facilidades y atracciones que brinda al visitante.

Cuautla tiene una oferta hotelera de 722 cuartos. Su ocupación 33.1%; Cuernavaca 1,747 cuartos y el 45.6% es en ocupación promedio; los varios municipios 1,019 cuartos y una ocupación 56.1%.

- 5.- Durango capital del estado del mismo nombre fué visitado -- por 976 mil visitantes; 959 mil nacionales y 17 mil extranjeros, su oferta hotelera 1,159 cuartos y 57.0% su promedio
- 6.- Guanajuato, Gto.- La Ciudad colonial por excelencia y distribuidor de la cultura con su famoso festival Cervantino. Tiene todas las facilidades para el turismo; además de su deslumbrante arquitectura posee un encanto de fantasía por sus estudiantinas, callejoneadas, ambiente estudiantil que le dan un sitio único en el mundo actual lleno de romanticismo y añoranza.

Tiene una oferta hotelera de 1,663 cuartos y su ocupación - promedio fue de 41.7%.

- 7.- Hermosillo, Sonora.- Ciudad "Norteña" cien por ciento. Además de su arquitectura colonial, de sus magníficos hoteles, restaurantes, centros de esparcimiento y descanso tiene un parque que conserva la fauna y la flora de la región. Su comida típica es famosa en todo el país, pero sobre todo tiene el calor humano de sus habitantes que reciben al visitante como a su propia familia. Todo es propicio para un viaje inolvidable. La cercanía del mar, los centros pre-colombianos de artesanía y cultura, sus museos y centros culturales.

Tiene una oferta hotelera de 1,548 cuartos y su ocupación - promedio fue del 65.6%.

- 8.- Mérida, Yucatán.- Conocida como la Ciudad blanca. Además de tener todas las instalaciones turísticas es el centro -- del folklore del sureste. Asiento de la cultura Maya, cer canía de playas, canciones, bailes y música de carácter rō mántico inolvidable. Su orquesta típica de Yucalpeten, su festival folklórico de los jueves, sus serenatas, todo lo bello que tiene Yucatán se da sin reservas al visitante.

Tiene una oferta hotelera del 3,200 cuartos y el 42.9% de - ocupación.

- 9.- Morelia, Michoacán.- Se localiza a 303 Km. de la Ciudad de México, vía corta por Toluca, y a 317 Km. de Guadalajara -- por la carretera federal 15.

Fué fundada en 1,541 con el nombre de Valladolid por el pri mer Virrey de la Nueva España, Don Antonio de Mendoza. Cam bio al nombre actual en honor del Insurgentes José María Mō relas y Pavón, en el año de 1828.

Es famosa por sus bellos edificios de cantera rosa, entre los que destacan:

La Catedral, construida durante el virreinato del Duque de Alburquerque, con triple fachada de retablos y torres de casi 70 metros de altura. Guarda verdaderos tesoros, como el Cristo de la Sacristía (siglo XVI), el órgano de 4,600 voces, el manifestador de más de tres metros de alto y una singular pila bautismal, estos dos últimos realizados en plata.

El Palacio de gobierno (1732), que albergó el Seminario tridentino y fué cuna ideológica de la Independencia al pasar por sus aulas José María Morelos, Vicente Santa María, Agustín de Iturbide, José Sixto Verduzco e Ignacio López Rayón. Posee valiosos retratos al óleo y un mural con tema histórico, realizado por el maestro michoacano Alfredo Zalce.

El Palacio de Justicia, edificado para el Cabildo en el siglo XVI y cuya bella portada afrancesada data de 1885.

También dignos de visitar son: el Museo Michoacano; el Palacio Municipal, de estilo barroco y donde Miguel Hidalgo publicara el bando que abolía la esclavitud; el célebre Colegio de San Nicolás (1580); el Palacio Clavijero, edificio barroco del siglo XVII; la biblioteca Universitaria, con más de 80,000 volúmenes y muchos incunables de gran valor; el Conservatorio de las Rosas, antiguo claustro de las monjas dominicas; la Casa de la Cultura, que entre sus colecciones tiene: una de piezas arqueológicas, una de máscaras de toda la República y una de más de 100 Cristos; el bello edificio afrancesado del Palacio Federal; la Casa de las Artesanías, ex-templo franciscano de tipo plateresco (1610); la casa natal de Morelos, que funciona como centro cultural y museo; el acueducto de 253 arcos, obra levantada en el año de 1785; y templos tan bellos como el de Santa Rosa de Lima (1590), Santa Catarina de Sena (1732), y el Santuario de Guadalupe (siglo XVIII) uno de los más ricamente ornamentados.

Morelia cuenta con dos aeropuertos: el José María Morelos a ocho kilómetros de la ciudad por la carretera a Guadalajara (tel. 274-00) y el nuevo aeropuerto General Francisco J. Mújica (tel. 361-28) a 27 Km. por la carretera a Zinápéua-

La oferta hotelera de esta ciudad se compone de 2,394 habitaciones y su promedio de ocupación fué del 57.5%.

- 10.- Oaxaca, Oax.- Está situada a 516 Km. de la Ciudad de México por la carretera federal 190. Es la capital del Estado y se caracteriza por su hermosa Arquitectura Colonial, rico folklore, deliciosa comida regional y la gran hospitalidad de sus habitantes.

Entre sus innumerables atractivos está el Museo Regional de Oaxaca, que además de albergar el famoso tesoro encontrado en la tumba siete de Monte Albán, cuenta con interesantes salas de etnografía, arte religioso y exposición de trajes indígenas. Se ubica en el exconvento de Santo domingo --- (siglo XVI), en cuyo templo destacan la bellísima e imaginativa ornamentación de la capilla del Rosario y el árbol ge nealógico de la orden Dominica expuesta en el sotocoro.

Otra joya rquitectónica de la ciudad es la Catedral (siglo XVIII), que ostenta una portada barroca de tres cuerpos -- construída en cantera verde; en su altar mayor luce una es cultura en bronce de la Virgen de la Asunción. También dignos de admirarse son el conjunto conventual de la Soledad y su Basílica, donde la Virgen de ese nombre porta una corona de oro con un peso aproximado de dos kilos, decorada con -- 600 diamantes y una perla excepcional.

El templo y convento de Santiago Cuilapan a 14 Km. de la capital oaxaqueña, es una interesante muestra, a su vez, de estilos góticos y renacentista; posee una capilla abierta, típica de las épocas de la evangelización indígena. El convento, de sobria construcción, muestra muros severos y bóvedas de crucería.

El exconvento de Santa Catalina (1571) actualmente convertido en hotel-, pueden apreciarse algunos frescos, como también en el templo de San Juan de Dios, en cuyas paredes el artista oaxaqueño Urbano Olivera pintó escenas de la primera misa celebrada en Oaxaca y el bautizo del rey zapoteca - Cocijoeza.

Merecen admirarse asimismo la Escuela de Bellas Artes localizada en el exconvento de San José; el teatro Macedonio Alcalá; el Museo Rufino Tamayo, con una colección de cerca de 800 muestras prehispánicas; la iglesia de San Felipe Neri, donde contrajo nupcias don Benito Juárez; y el Mercado de Abastos, cuyo típico tianguis de fin de semana es el más importante en el Estado.

La ciudad de Oaxaca ofrece al visitante, además, su variada y hermosa artesanía, así como su afamada y exquisita cocina regional.

La oferta hotelera de Oaxaca está formada por 2,256 cuartos y su promedio de ocupación fue del 52.8%.

- 11.- Pachuca, Hidalgo.- Ubicada a 26 Km. adelante del entronque de Tolcayuca por la carretera federal 85-D. Esta ciudad -- fue fundada en el siglo XVI y su historia está ligada permanentemente a la minería.

Entre sus plazas y jardines destacan la Alameda, el Jardín de Bartolomé Medina y la Plaza de la Independencia.

El carácter de esta capital se debe en gran parte a sus hermosos edificios de estilo colonial y neoclásicos entre los que se cuentan el de la Universidad Autónoma de Hidalgo, el Mercado de Barreteros, las Cajas Reales, la Presidencia Municipal la iglesia de la Asunción el exconvento de San Francisco.

La oferta hotelera de Pachuca es de 575 cuartos y el promedio de ocupantes en 1986 fue del 47%.

- 12.- Puebla de Zaragoza.- Está situada a 132 Km. de la Ciudad de México, por las carreteras federales 150 ó 190. Es la capital del Estado y una de las más ricas en monumentos coloniales, hechos históricos, artesanías y comida típica.

Destacan en ella los cerros de Loreto y Guadalupe con sus respectivos fuertes, donde el 5 de Mayo de 1862 el general-Ignacio Zaragoza derrotó a los invasores franceses.

Lugares a visitar; el Museo de la No Intervención, en el fuerte de Loreto, así como el Centro cívico aledaño. la catedral de Nuestra Señora de la Inmaculada Concepción, considerada entre las mayores y más bellas del país. El templo de San Francisco, donde se conserva el cuerpo incorrupto -- del Beato Sebastián de Aparicio. El templo de la Compañía, donde se dice está la tumba de la famosa China Poblana. Los Conventos de Santo Domingo, Santa Mónica y Santa Rosa; en este último se encuentra la cocina que fue cuna del mole po blanco y ahora es el Museo de las Artesanías. La Iglesia de la Concordia, con el magnífico Patio de los Azulejos. El Barrio del Artista y el antiguo Paríen. La Casa del Alféñ que, ahora Museo del Estado y la Biblioteca Palafoxiana, -- que reúne numerosos incunables.

Otros interesantes sitios son el Museo de Aquiles Serdán, - el Museo de Historia Natural, el Palacio Municipal, La Universidad, la Academia de Bellas Artes, el Museo Bello y el Teatro Principal, construido en 1756 c.a.

Platillos regionales como el mole, pipián, tinga y chalupas así como sus exquisitos camotes y dulces, son parte del disfrute que ofrece la ciudad al visitante.

Artesanías; talabartería, vidrio, alfarería y cerámica. Vale la pena visitar la fábrica de Talavera.

La oferta hotelera de la ciudad se compone de 2,503 cuartos y su ocupación promedio fue del 57.2%.

- 13.- Queretaro, Qro.- Ciudad capital del estado, se caracteriza por su arquitectura colonial y apacible belleza. Está localizada a 220 Km. de la ciudad de México por la carretera federal 57-D

Entre sus numerosos atractivos destacan el hermoso acueducto de 74 arcos; el Convento de San Francisco. El Museo Regional de Querétaro; el Convento de la Cruz; También merecen visitarse la Escuela Preparatoria Centro y la Parroquia de Santiago; el bello templo de San Agustín de estilo barroco y; el Palacio Federal admirado nacional e internacionalmente.

Otros monumentos religiosos de gran belleza son: La Catedral de estilo neo-plateresco; el templo y convento de Santa Rosa de Viterbo; el templo de Santa Clara.

También hay que visitar el Teatro de la República en donde se promulgó la Constitución de 1917; el Palacio de Gobierno que fuera casa de la Corregidora Josefa Ortiz de Domínguez; la Plaza de la Independencia.

La ciudad de Querétaro ofrece una variada artesanía en cerámica y alfarería, hilados y tejidos, platería, joyería fina y semipreciosa con piedras como los ópalos del lugar, tala-bartería y juguetería.

Querétaro tiene una oferta hotelera de 1910 cuartos y una ocupación promedio en 1986 del 53.2%.

- 14.- Reynosa, Tamaulipas.- Esta ciudad fué fundada por el Capitán Carlos Cantú a nombre de Don José Escandón, Conde Sierra Gorda el 14 de Marzo de 1749.

En Reynosa, como en todas las ciudades fronterizas con los Estados Unidos, el intercambio comercial y turístico entre las poblaciones cercanas a la frontera, en este caso con Mcallen, Tex. es constante y provechoso.

Los habitantes de Reynosa están pendientes de las baratas de fin de semana que ofrecen los comercios estadounidenses. Por su parte los de Allende el Bravo vienen a comprar las cervezas frías para llevar que ofrecen los establecimientos mexicanos, y también adquieren souvenirs, bebidas nacionales y objetos de artesanías.

Algunos de los lugares de interés son: La Catedral, La Catedral, la Plaza Principal; la Presidencia Municipal; el Mercado de Zaragoza; el Centro Comercial Morelos.

La oferta hotelera en esta ciudad tiene 1423 cuartos y su ocupación promedio fue del 61.3%.

- 15.- Saltillo, Capital del Estado Coahuila cuenta con diversos atractivos que le dan un lugar estratégico en la actividad turística, con respecto a otras poblaciones de ese estado. Por ser una ciudad de tamaño medio permite a los visitantes el disfrute de buenos servicios de hotelería y restaurantes, comercios y diversiones, así como el goce de tranquilidad y esparcimiento en la ciudad y sus alrededores.

En Saltillo convergen todas las vías de comunicación que cruzan el Estado, desde la frontera con Estados Unidos hasta la capital de la República.

Tiene una oferta hotelera de 876 cuartos. En 1986 su promedio de ocupación fue de 59.3%

- 16.- San Juan del Río, Queretaro.- Se localiza a 168 Km. de la Ciudad de México, por la carretera federal 57-D. Fundada en 1531, es la segunda ciudad más importante del Estado.

Es famosa por su agradable clima y por sus aguas termales. Entre sus balnearios más visitados están los de Santa Mónica, Venecia y Agua Rica, que cuentan con modernas instalaciones.

Otros interesantes atractivos son: el puente de mampostería sobre el río San Juan, construido en 1847, al que se le llama "puente de la historia" y figura en el escudo de armas de la ciudad; la parroquia (siglo XVIII), construida en cantera, con arco de medio punto y columnas jónicas; la iglesia de Santo Domingo, de la misma época y también con-

hermosos detalles de arquitectura colonial; el Museo de la Santa Veracruz, donde pueden admirarse inapreciables joyas y pinturas, así como piezas arqueológicas de la región; la casa donde se alojó Benito Juárez, actualmente convertida en hotel.

En las cercanías de la ciudad se encuentra la interesante hacienda de la Llave con pórtico neoclásico, torreón y balustradas, de la cual cuenta la tradición, fue uno de los regatos de Hernán Cortés a la Malinche. La Presa Constitución de 1917 está a 12 Km.

San Juan del Río es un importante centro industrial y comercial, actividades que lo colocan en lugar destacado dentro de la economía queretana.

Su artesanía ofrece objetos de mimbre y vara, joyería semi preciosa y artículos de lana. La fiesta principal del lugar es en el mes de junio y se celebra con una exposición agrícola, industrial y artesanal.

Su oferta hotelera es de 271 habitaciones y su ocupación promedio igual a 46.2%.

- 17.- San Luis Potosí, capital del estado del mismo nombre se localiza a 424 Km. de la ciudad de México, en el centro de la República Mexicana. Fue fundada en 1592 y es una de las más antiguas en el país.

Fue nombrada así en honor de San Luis de Francia y la palabra Potosí se agregó por la riqueza de sus minas de oro y plata.

Esta ciudad tiene hermosos edificios coloniales tales como la iglesia del Carmen con su magnífica plaza y el teatro de La Paz, la Universidad Potosina y la Plaza de los Fundadores; el Palacio de Gobierno; la Iglesia y Plaza de Santo Domingo; la Casa de Moneda; los Museos de Antropología, de las Artesanías y de la tauromaquia.

Su oferta hotelera la integra con 1874 cuartos. En 1986 tuvo una ocupación del 56.7%.

- 18.- Taxco, Guerrero.- Localizada 36 Km. al noroeste de Iguala, por la carretera federal 95, esta ciudad goza de fama mundial por su hermosísima arquitectura colonial, sus calles empedradas y angostas y su emplazamiento en un balcón de la montaña, lo que propicia sus construcciones a desnivel. Ello le ha merecido ser nombrada Monumento Nacional.

Fue fundada en 1528, en una de las primeras zonas mineras-pobladas por españoles. Antes existían en el lugar los pueblos indígenas de Tlachco -en Náhuatl "lugar del juego de pelota" - y Tetelcingo. Su prosperidad como fondo minero se inició al establecerse ahí en 1716 el señor De la Borda, quien amasara una gran fortuna explotando esos yacimientos.

Fue con ayuda de ese exitoso minero que fue construida la preciosa parroquia de Santa Prisca (1751), de recargado ornato estilo rococó y con espléndidos y suntuosos interiores. Otras edificaciones que merecen visitarse son el convento de San Bernardino, fundado en 1592 por Fray Francisco de Tarrantos; la Capilla del Señor de Chavarrieta, con su viejo crucifijo; la Casa Figueroa, de las calles de Guadalupe ---cerca de la plaza principal- y llamada también Casa de las Lágrimas porque en su edificación fueron obligados a trabajar los que no pagaban tributo; en esta última quedó alojado el actual Museo de la Ciudad.

Tiene Taxco una oferta hotelera de 926 cuartos y su ocupación promedio fue del 36.3%

- 19.- Tepic, capital del Estado de Nayarit se localiza a 762 Km.- de la ciudad de México, D.F., por carretera, en la zona del Pacífico Norte. Tiene un clima templado aproximadamente -- 20 "C. Esta ciudad tiene hoteles de una a tres estrellas, campos para remolques y restaurantes. En los alrededores de la Ciudad se ubican dos ingenios azucareros

La ciudad cuenta con algunos edificios de especial señorial-colonial.

Muy cerca de esta capital está San Blas, a 67 Km. al este - por la carretera federal 66. Fue un puerto importante hasta mediados del siglo pasado, sus principales playas son: Playa del Rey, Playa Hermosa y Matanchén, la oferta hotelera de Tepic está formada por 1032 cuartos. En el año de -- 1986 su ocupación hotelera promedio fue de 47.5%

- 20.- Tequisquiapan, Queretaro.- Esta típica y alegre población está ubicada a 188 Km. de la Ciudad de México, por las carreteras federales 57-D y 120. Entre sus muchos atractivos se cuentan los famosos balnearios de el Rélox, El Centenario y la Peña.

Otros puntos de interés para el visitante son: la parroquia de Santa María de la Asunción (siglo XVI); la plaza cívica, los portales y un puente de mampostería construido en el siglo XVI, sobre el río San Juan.

En los alrededores hay hermosos lugares que merecen visitarse, como la Presa, donde se practican diversos deportes acuáticos, y como la antigua hacienda del Virrey Luis Velasco, actualmente dedicada a la cría de toros de lidia. Característicos del paisaje local son también los extensos viñedos que hacen Tequisquiapan un productor de vinos de excelente calidad.

La artesanía del lugar consiste principalmente en artículos de cestería en mimbre, vara y ratán, así como de joyería semipreciosa que tiene gran demanda. Su fiesta principal es el 15 de Agosto, día de la Asunción, fecha en la que además tiene lugar la feria regional.

Tiene una oferta hotelera de 559 cuartos y un promedio de ocupación de 21.8%.

- 21.- Tijuana se localiza a 189 km. de Mexicali por la carretera federal No. 2.- Esta ciudad es frontera con los Estados Unidos. Fue fundada hace aproximadamente 150 años. Tijuana es una de las más importantes ciudades del país y la visitan cada año aproximadamente 18 millones de personas.

Además de la gran variedad de atracciones tiene Jai Alai, corridas de toros y carreras en el hipódromo en Agua Caliente,

Otro de sus atractivos los constituye su moderna área cultural y comercial en lo que se conoce como Río Tijuana.

La oferta hotelera de esta importante ciudad fronteriza está formada por 4,912 cuartos. Su ocupación promedio fue de 63.3%.

- 22.- Ciudad de Tlaxcala.- Ubicada a 120 Km. de la ciudad de México, por las carreteras federales 150/190/136 y 119. Esta típica y tranquila capital provinciana luce orgullosamente una arquitectura colonial de monumentos tan bellos como la catedral de Nuestra Señora de la Asunción (siglo XVI); la parroquia de San José, hermoso ejemplo del barroco tlaxcalteca y la capilla de la Tercera Orden, donde se pueden admirar el primer púlpito que existió en América. Destaca la majestuosa capilla abierta del exconvento franciscano ---- (siglo XVI), en donde se puede apreciar la influencia árabe en la arquitectura española.

Merecen visitarse también, la moderna Casa de la Cultura, - el Museo de Arqueología con sus valiosas muestras de Cerámica, la picota donde los conquistadores martirizaban a los indígenas para someterlos, la Plaza de Armas con su fuente-ochavada que fue regalo de Felipe IV, el Colegio de Bachilleres, la Pinacoteca recién restaurada, la Plaza de toros, el Mercado de Artesanías y el Teatro Xicoténcatl, con fachada de cantera gris y faroles de fierro forjado.

En las Casas Consistoriales (siglo XVI) donde hoy se asienta el Palacio de Gobierno, hay varios murales que retratan la vida de los antiguos Tlaxcaltecas, obra del pintor nativo Desiderio Hernández Xochitiotzin. Otras construcciones que datan del siglo XVI son la Alhóndiga, hoy Dirección de tránsito y Seguridad Pública y la Capilla Real de Indios, - actual Palacio de Justicia.

Otros sitios importantes son la Plaza Juárez y el Centro Expositor, donde se lleva a cabo la feria anual de la Ciudad de Tlaxcala.

El día de plaza es el sábado, siendo éste el tianguis más importante del Estado por la diversidad de artículos que -- ofrece.

La oferta hotelera de Tlaxcala es de 206 cuartos y el promedio de ocupación en el año de 1986 fue de 27.9%.

- 23.- Toluca.- Está ubicada a 64 Km. de la Ciudad de México por la carretera federal 15. Su nombre antiguo, Tollocan, proviene de Tolotzin, que significa "dios inclinado de cabeza". En 1662 adquirió el rango de la Ciudad y en 1830 se convirtió en la capital del Estado de México.

Actualmente, además de ser una de las ciudades más prósperas de nuestro país, es un rico centro industrial y comercial.

Entre sus muchos atractivos destacan: La Plaza Cívica, con sus edificios públicos; los portales, majestuosa construcción realizada de 1832 a 1879; los restos de la capilla de la Santa Cruz de los Otomíes, en lo que es hoy la iglesia de la Tercera Orden; la iglesia de la Santa Veracruz, donde se conserva un interesante Cristo negro; La Catedral, edificada en el siglo XIX; el edificio de la Rectoría de la Universidad Autónoma del Estado de México; el impresionante -- Cosmo Vitral, inaugurado en 1980 y en cuyo interior está el Jardín Botánico.

Merecen especial mención el Museo de Arte Popular y la Casa de las Artesanías, donde pueden adquirirse gran variedad de bellas piezas, prendas de vestir y utensilios elaborados por artesanos de todo el estado.

También merece visitarse el Museo de Ciencias Naturales, ubicado en el Parque Matiatzinca del Cero del Calvario.

En las afueras de la ciudad con rumbo a Zitácuaro se encuentra el Parque Sierra Morelos, lugar ideal para realizar paseos campestres. Cuenta con una pequeña laguna, kioskos, mesabancos y asadores.

Tiene una oferta hotelera de 1052 cuartos. Su ocupación promedio fue del 56.7%

Tuxtla Gutiérrez.- Está ubicada al sureste de la República Mexicana y es la capital del Estado de Chiapas. Dista de la ciudad de México 1,081 km. por esa misma vía, y de Villahermosa 293 km. por la carretera federal 195.

Su primer nombre proviene de la palabra Coyatocmo en dialecto Zoque y en Náhuatl Tuchtlan, que significa "lugar donde abundan los conejos". Se llama Tuxtla Gutiérrez desde 1852 en honor del prohombre Joaquín Miguel Gutiérrez, alma del movimiento independentista de la provincia de Chiapas y ferviente partidario de su incorporación a México. Es capital estatal a partir del 9 de Agosto de 1892, por un decreto del entonces Gobernador Emilio Rabasa.

El centro de la ciudad ofrece al visitante varios lugares de interés como la Plaza Cívica, rodeada por los edificios de los poderes estatal y municipal. A un costado se levanta la Catedral de San Marcos, cuyo campanario -con un reloj de carrilón de 48 campanas y un mecanismo de cada hora de ja ver la procesión de las figuras de los 12 apóstoles- es el de más campanas del país, y por su reloj musical, uno de los primeros en el mundo.

El Parque Madero es una extensa zona acondicionada para el descanso, recreación y esparcimiento, que cuenta con las siguientes áreas: El Museo Regional de Chiapas, que posee dos salas de exposición permanente, la primera exhibe una de las principales colecciones de piezas arqueológicas mayas en el mundo, y la segunda un resumen de la historia de Chiapas desde la conquista hasta la época actual, además de una excelente colección etnográfica, en el Jardín Botánico-Dr. Faustino Miranda, que guarda una extensa variedad de la flora de diversas regiones de la entidad, clasificada por sus nombres científico y común, características y usos industriales o medicinales: el Orquideario, lugar de preservación y exhibición de bellos ejemplares de esta familia de flores, el teatro de la ciudad, moderan edificación con capacidad para 1,200 persona, donde se presentan espectáculos de toda índole el centro de convivencia infantil

que está dividido en una zona didáctica con réplicas a escala de escenas que representan los principales sucesos históricos del país, y otra recreativa, con juegos infantiles, caballos, ponis, celesas y trenecito, además de una alberca con tobogán; el Museo del Instituto de Historia Natural, cuya exhibición de diversos tipos de madera es única en la República.

Mención especial merece el Zoológico Miguel Alvarez del Toro, ubicado en la parte sureste de la ciudad y considerado como uno de los mejores de Latinoamérica. En él se estudian, preservan y exhiben únicamente ejemplares de la fauna regional, en un ambiente acondicionado al igual que su hábitat natural, entre los que destacan los jaguares, diversos tipos de águilas, serpientes, una gran variedad de aves cantoras y grandes reptiles. También cuentan con servicios de librería, cafetería, áreas para días de campo y estacionamiento, a este parque puede llegarse a través de un servicio de autobuses que parte del centro de la ciudad.

Esta hermosa ciudad del sureste tiene una oferta hotelera de 1584 habitaciones. Su ocupación promedio en 1986 fue de 44.8%

- 25.- Villahermosa.- Es la capital del Estado de Tabasco y está ubicada a 863 km. de la Ciudad de México, por las carreteras federales 150 y 180. Dista 480 km. del puerto de Veracruz, y 642 km. de Mérida.

Su fundación se remota al año de 1596, cuando con el nombre de San Juan Bautista era una pequeña villa de pescadores. Actualmente, es una bella urbe que representa el gran desarrollo económico alcanzado por Tabasco a través de agricultura, ganadería, pesca, comercio e industria petrolera.

La ciudad se encuentra prácticamente en una isla, ya que está rodeada por los ríos Grijalva, Carrizal y Mezcalapa, y uno de sus mayores atractivos está en el rico acervo arqueológico que posee. Buena muestra de ellos es el Parque Museo de la Venta, que reproduce en un ambiente natural, las piezas más representativas de la cultura Olmeca encontradas

en la zona arqueológica de ese nombre, en Himanguillo. Otra colección digna de admirarse, es la que ofrece el Museo Regional de Antropología Carlos Pellicer Cámara, cuyas salas -Preclásico, Culturas Clásicas, Piezas Monumentales y Piezas Selectas- exhiben impresionantes manifestaciones de las culturas Olmeca y Maya. Ambos lugares están abiertos al público diariamente.

dicho museo forma parte del conjunto arquitectónico del Centro de Investigaciones de la Cultura Olmeca y Maya (CICOM), que incluye el Teatro Esperanza Iris, un área comercial con venta de artesanías y una zona habitacional para investigadores. A escasos metros del CICOM está la Laguna de la Pólvora, en cuyas riberas hay un bello parque con cascadas artificiales, miradores, palapas, juegos infantiles y cafetería.

Un especial disfrute para el visitante es el recorrido a través de la ciudad por el río Grijalva, a bordo del barco-Capitán Beuló, en cuyo restaurante pueden paladear los mejores platillos de la exquisita y original comida tabasqueña, así como de la cocina internacional.

Orgullo de la capital tabasqueña es el Parque Garrido Canabal -actualmente en remodelación-; espléndido marco natural de la famosa Laguna de las Ilusiones. dentro del área de este exuberante jardín se halla el ya mencionado Museo de La Venta, donde lucen 30 extraordinarias esculturas Olmecas. El parque cuenta con numerosos ejemplares de la fauna regional, como venado cola blanca, tepexcuintle, chango y ardilla, entre otros animales, y puede visitarse diariamente, los domingos a la entrada, tienen lugar diversos espectáculos folklóricos.

En el centro de la ciudad, merece visitarse el Museo de Cultura Popular, instalado en una construcción del más puro estilo tabasqueño y donde existen, además de interesantes manifestaciones etnográficas, una biblioteca especializada y una tienda de artesanías. Asimismo interesantes son la llamada zona luz, área de calles peatonales adoquinadas, con gran actividad comercial y donde la vida social se hace muy agradable a la sombra de los flamboyanes; la catedral de --

Nuestro Señor de Tabasco; el Palacio de gobierno, de estilo neoclásico; la Plaza de Armas y la Plaza de la Corregidora.

Digno de admirarse también, es el complejo Tabasco 2000 --al norte del casco urbano más antiguo- donde se ubican el Palacio Municipal, un moderno centro comercial, un gran salón de convenciones, un moderno planetario y el interesante Parque La Choca. Este cuenta con una vasta zona denominada Parque Cerrado, donde se reproducen a escala la configuración del estado, sus recursos turísticos, ríos y vías de comunicación. Los andadores representan las principales carreteras y enlazan 17 kioscos -representativos de las diferentes cabeceras municipales- donde se simbolizan las actividades económicas, el folklore y los aspectos históricos relevantes de cada región tabasquera. En otra área de este gran conjunto existen plazas e instalaciones de usos múltiples, y en ella tiene lugar durante el mes de abril, la conocida Feria del Desarrollo, en la que se exponen muestras de la variada producción de la entidad y se realiza la elección de la Flor más Bella de Tabasco.

1965 cuartos integran la oferta hotelera de Villahermosa. Tuvo una ocupación promedio de 48.2%.

- 26.- Zacatecas.- Está ubicada a 613 km. al noroeste de la ciudad de México por las carreteras 57 y 45, a 347 km. de Guadalupe por la 54, a 386 km. de Torreón por la 49/45, a 290 km. de la ciudad de Durango por la 49 y 45 y a 197 Km. de la ciudad de San Luis Potosí por la 49 y a 135 km. de la ciudad de Aguascalientes por la 49 y 45.

Capital del Estado de ese nombre, esta bella e interesante ciudad ha sido escenario de importantes hechos históricos, entre ellos la célebre batalla de la Toma de Zacatecas, que encabezó el General Francisco Villa en 1914. Tradicionalmente minera, la población debe su desarrollo principalmente a la explotación de los yacimientos cercanos.

Cuenta con magníficas obras de arquitectura civil y religiosa, entre las que destacan la Catedral, extraordinaria muestra del barroco mexicano del siglo XVIII que ostenta tres -

portadas ricamente labradas; el también barroco templo de Santo Domingo, de la misma época, con bellos altares dorados y valiosas obras de arte; el convento de San Francisco (siglo XVII), que fué el mas importante del estado y se restaura actualmente; y la antigua iglesia de San Agustín, donde se realizan exposiciones.

También son dignos de conocerse el Teatro Calderón (siglo XIX), uno de los más bellos de su época y actualmente en remodelación; y el mercado González Ortega, construcción porfiriana convertida en centro comercial con restaurantes, cafetería, tiendas de artesanías, etc. Otros puntos de interés son el Museo Franciscano Goytia con muestras de la obra de este y otros artistas zacatecanos como Pedro Rafael Coronel, Manuel Felgueres y Julio Ruelas, el Museo Universo de Pedro Coronel, que guarda manifestaciones artísticas de diversas partes del mundo, el Museo de Mineralogía de la Universidad Autónoma de Zacatecas, con una interesante colección de piedras, y el Museo de Ciencias, que expone muestras botánicas y aparatos de física.

Hay además agradables parajes con reminiscencias provincianas, como el Parque General Enrique Estrada, enmarcado por un impresionante acueducto del siglo XVIII; y la Alameda -- García Salinas, el más tradicional de los paseos en la localidad. La cercana Mina del edén está acondicionada para visitarse, lo que resulta una experiencia interesante.

Preside el paisaje de la ciudad la original configuración del Cerro de La Bufa, considerado símbolo de la capital zacatecana. Puede visitarse llegando a el por teleférico, lo que significa un excitante viaje panorámico. Sobre este cerro están ubicados un observatorio meteorológico; el Museo-Toma de Zacatecas, el Mausoleo de los Hombres Ilustres; y la capilla de la Virgen del Patrocinio.

Las principales fiestas del lugar son: la Feria de Zacatecas, durante la segunda semana de septiembre; la de "la morisma", celebrada en la cercana capilla de Bracho -- la más antigua de la zona--, los tres últimos días de agosto; y los festejos septembrinos en la capilla del cerro de la Bufa, con candilejas y fuegos artificiales.

Este centro turístico cuenta con una oferta hotelera de 685 habitaciones. 54.8% fué su índice de ocupación promedio en el año de 1986.

CUADRO 3.2
VISITANTES HOSPEDADOS EN HOTELES DE DESTINOS
SELECCIONADOS PERIODO
1983-1986 (1)

	TOTAL		NACIONALES		EXTRANJEROS	
	Número (000)	Contri- bución	Número	%	Número	%
Total	75 309	100.00	58.817	78.1	16 492	21.9
Centro de Playa	22 160	29.42	13 211	59.6	8 949	40.4
Integramente						
Planeados	5 124	6.80	1 922	37.5	3 202	62.5
Cancún	3 068	4.07	913	29.8	2 155	70.2
Ixtapa Zihua- tanejo	1 339	1.78	825	61.6	514	38.4
Los Cabos	529	.70	114	21.5	415	78.5
Loreto	188	.25	70	37.2	118	62.8
Tradicionales	17 036	22.62	11 289	66.3	5 747	33.7
Acapulco	6 289	8.35	3 993	63.5	2 296	36.5
Cozumel	743	.99	197	26.5	546	73.5
La Paz	938	1.24	752	80.2	186	19.8
Manzanillo	969	1.29	816	84.2	153	15.8
Mazatlán	2 949	3.91	2 054	69.6	895	30.4
Puerto Vallarta	2 515	3.34	951	37.8	1 564	62.2
Veracruz	2 633	3.50	2 526	95.9	107	4.1
Grandes Ciudades	21 274	28.25	17 063	80.2	4 211	19.8
Distrito Federal	9 410	12.49	6 229	66.2	3 181	33.8
Guadalajara	8 989	11.94	8 228	91.5	761	8.5
Monterrey	2 875	3.82	2 606	90.6	269	9.4
Centros Turísti- cos del Interior	31 875	42.33	28 543	89.5	3 332	10.5
Aguascalientes	949	1.26	939	98.9	10	1.1
Campeche	464	.62	427	92.0	37	8.0
Cd. Juárez	2 771	3.68	2 499	90.2	272	9.8
Cuautla	439	0.58	438	99.8	1	0.2
Cuernavaca	1 073	1.42	1 003	93.5	70	6.5
Durango	976	1.30	959	98.2	17	1.8
Guanajuato	1 073	1.43	959	89.4	114	10.6
Hermosillo	1 015	1.35	961	94.7	54	5.3

	Total		NACIONALES		EXTRANJEROS	
	Número (000)	Contri- bución %	Número (000)	%	Número (000)	%
Mérida	1 842	2.44	1 396	75.8	446	24.2
Morelia	2 069	2.75	1 961	94.8	108	5.2
Oaxaca	1 400	1.86	1 034	73.9	366	26.1
Pachuca	481	.64	473	98.3	8	1.7
Puebla	1 978	2.63	1 918	97.0	60	3.0
Querétaro	1 143	1.52	1 101	96.3	42	3.7
Reynosa	1 247	1.65	1 185	95.0	62	5.0
Saltillo	705	.94	643	91.2	62	8.8
San Juan del Rio	167	.22	160	95.8	7	4.2
San Luis Potosí	1 454	1.93	1 410	97.0	44	3.0
Taxco	713	.95	369	51.8	344	48.2
Tepic	569	.75	560	98.4	9	1.6
Tequisquiapan	240	.32	236	98.3	4	1.7
Tijuana	4 672	6.20	3 707	79.4	965	20.6
Tlaxcala	98	.13	94	95.9	4	4.1
Toluca	704	.93	684	97.2	20	2.8
Tuxtla Gutiérrez	987	1.31	956	96.9	31	3.1
Varios municipios - de Morelos.	781	1.04	752	96.3	29	3.7
Villahermosa	1 326	1.76	1 213	91.5	113	8.5
Zacatecas	539	.72	506	93.9	33	6.1

(1) .- No incluye hoteles de clase económica ni hoteles sin clasificación .

FUENTE : Secretaria de Turismo.

3.3. CONTRIBUCION DE LA INGENIERIA CIVIL Y DEL SECTOR TURISMO A LA ECONOMIA NACIONAL.

Como parte principal de la contribución de la Ingeniería Civil -- se pueden citar, las obras relacionadas a las vías de comunicación como: carreteras, puentes, ferrovías, terminales aéreas y marítimas, obras fluviales de riego y de generación de energía, obras urbanas. Cubriendo las etapas de planeación, organización, diseño, desarrollo, construcción y mantenimiento de los mismos.

Todas estas actividades teniendo una planeación adecuada -- contribuye al desarrollo de la economía nacional, y por lo tanto el sector turismo se verá beneficiado, ya que con la construcción de adecuadas vías de comunicación será más sencillo planear centros turísticos para el futuro conocimiento del sector público.

Estas obras de infraestructura por la importancia que tendrán en el proceso desarrollo del país, así como el monto de los recursos que se requieran para su ejecución, no deben de ser ejecutados tomando en cuenta solo criterios estrictamente técnicos, como se ha venido haciendo.

El Ingeniero Civil, deberá de estar preparado a ser un agente del desarrollo planeado del país, de estar en condiciones de tomar decisiones óptimas acerca de las obras que él construye, poder definir cuál obra, donde y cuando deberá de construirse para lograr el máximo impacto en el producto interno bruto del país.

El desarrollo futuro del país requerirá de un crecimiento planeado, no será deseable la construcción de obras que cumplan un papel socio-económico adecuado.

Ningún país en nuestros días se puede permitir el lujo de no planear su desarrollo, el construir presas que no se llenen, carreteras que se saturen inmediatamente, aeropuertos para dos o tres operaciones diarias, grandes puentes donde el tránsito no lo justifica.

tífica, grandes concentraciones de asentamientos humanos y dispersión de zonas rurales, todas estas acciones requieren ser planeadas el ordenamiento del territorio y el desarrollo económico-equilibrado no se dan al azar, son resultados de un proceso integral de planeación.

La técnica que el ingeniero civil emplee en la construcción de la infraestructura que el país requiera incidirá directamente en la economía nacional tales como:

- a) Empleo.- Al elegir el usar la mano de obra intensivamente o sustituirla por maquinaria (capital)
- b) Saldo de la balanza comercial.- Al elegir adquirir maquinaria y tecnología del exterior o aplicar su ingenio para desarrollar los medios a su alcance para realizar las obras.
- c) Ingreso y su distribución.- Al escoger la región en la que se hará la obra y el método constructivo.
- d) Producto interno bruto.- Al crear la infraestructura necesaria para el desarrollo de otras actividades tales como el turismo.

3.3.1. INDICADORES PRINCIPALES EN EL DESARROLLO DE UNA ECONOMIA

a) Producto Interno Bruto (PIB)

Como su nombre lo indica lo tendremos que buscar en el arreglo de la utilización final y será igual.

$$\text{PIB} = \text{CP} + \text{CG} + \text{IB} + \text{E} - \text{M}$$

Donde:

CP = CONSUMO PERSONAL

CG = CONSUMO GOBIERNO

IB = INVERSION BRUTA

E = EXPORTACION

M = IMPORTACION

El PIB representa en unidades monetarias todos los bienes -- y servicios producidos por un país en un periodo determinado

b) Valor Agregado Bruto (VAB)

Representará en unidades monetarias el valor que se le adi - ciona a las materias primas para hacer posible la producción de bienes y servicios, estará compuesta por el valor del tra - bajo humano, de la parte correspondiente a la dirección téc - nico-administrativa, y el capital que hace posible la produc - ción, las provisiones para la depreciación y hasta aquí el (VAB) es a costo de factores y si se le agregan los impues - tos indirectos menos subsidios el (VAB) será a precio de mer - cado.

c) Ingreso Nacional.

Será aquel que reciben en promedio los habitantes de un país por sus sueldos, salarios, regalías, interese, dividendos, etc., en un período determinado, generalmente de un año.

d) Ingreso per-cápita.

Se obtiene al dividir el ingreso nacional, entre el número de habitantes de un determinado país.

e) Saldo de Balanza Comercial.

Es la diferencia en unidades monetarias entre el monto exportado y el importado por un país.

3.3.2.

BALANZA TURISTICA

De suma importancia es el conocer la tendencia que ha mostrado - la Balanza Turística del país en el período de 1982 a 1987.

BALANZA DE TURISMO 1982-1987
(millones de dólares)

AÑOS	INGRESOS	EGRESOS	SALDO
1982	1405.8	787.8	618.0
1983	1624.6	441.4	1183.2
1984	1953.6	646.3	1307.3
1985	1719.7	668.0	1051.7
1986	1791.5	620.2	1171.5
1987	2346.0	762.9	1583.1
S u m a	21682.6	13926.6	7756.0

En lo concerniente a los ingresos de divisas que tuvo el país en el período 1985-1987 (4984.1 millones de dólares) manifestaron un incremento del 17.5%, con respecto a 1982-1984. 1987 es el año en que hubo mayor derrama de divisas en nuestro país - con un incremento de 30.9% con relación a 1986, notándose que el turismo extranjero ha aumentado el gasto promedio que realiza en nuestro país. (Al término de 1988 se espera una derrama de ---- 2500 millones de dólares por concepto del turismo receptivo).

Es de importancia recalcar que en este período (1982-1987)- han ingresado a nuestro país, por concepto de turismo extranjero un total de \$ 21,682.6 millones de dólares; y por gastos de turismo nacional en el extranjero salieron de nuestro país en el -

mismo lapso de tiempo \$ 13,926.6 millones de dólares con lo que nuestra Balanza Turística obtuvo un saldo favorable por -----
\$ 7,756.0 millones de dólares.

3.3.3. REPERCUSION DEL TURISMO EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO

La participación que la actividad turística ha tenido dentro -- del producto interno bruto (PIB), en el período de 1982-1987 ha sido como sigue.

PARTICIPACION DEL TURISMO EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO 1982 - 1988 (porcentajes)

ANOS	PARTICIPACION
1982	3.1
1983	3.2
1984	3.0
1985	2.5
1986	2.6
1987	2.5
1988 (estimado)	3.5
Promedio General 82-87	3.0

Como puede observarse en el cuadro, la participación del turismo en el PIB en cinco años (1982-1987) ha sido de 3.0%; sin embargo, la participación de esta actividad en 1985 y 1986 muestran un descenso con relación a 1984 de -13.3% y -16.6%. Podemos señalar que la participación del turismo en el producto interno, ha mostrado una tendencia regular, pero al mismo tiempo estacionaria. Se espera que ésta participación del turismo supere el 3.5%, lo que se conseguirá con el apoyo que se le está dando a este sector por el gobierno federal y en particular por la Secretaría de Turismo que cuenta con programas específicos).

3.3.4 EMPLEOS GENERADOS EN EL SECTOR TURISTICO

La actividad turística dentro de nuestro sistema económico, contribuye de manera importante en la ocupación generando en forma constante empleos que contribuyen al desarrollo socio-económico de la población, que en países como el nuestro, se requieren con urgencia.

En forma global, los empleos creados reflejan un crecimiento del 15.3% en el período 1980-1986, manteniéndose en forma similar la tasa de crecimiento de los empleos indirectos.

Como puede observarse durante el período de análisis, la participación que ha tenido la actividad turística dentro de la población económicamente activa ha sido significativa (sobre todo de 1981 a 1983 en donde alcanzó el 8.0%) reduciéndose a partir de 1984 hasta llegar en 1986 a 7.3%. Pero, en números absolutos el total de empleos ha ido en aumento cada vez mayor con la construcción y apertura de nuevos hoteles en los diferentes destinos turísticos del país.

CAPITULO IV

DESCRIPCION Y PROBLEMAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE
COMO APOYOS TURISTICOS4.1. DESCRIPCION DEL TRANSPORTE CARRETERO
FERROVIARIO, AEREO Y MARITIMO

Se dice que la huella humana sobre la superficie agreste del planeta, modificó y amplió la trasa original de las fieras y marcó los primeros caminos racionales de la historia. Pudo así el hombre abandonar su condición errante, quedarse en un lugar, cultivar la tierra, recolectar sus frutos y guarecerse de las fuerzas naturales que lo diezmaban.

La senda, más o menos segura para su pie descalzo, facilitó al hombre primitivo la tarea de transportar sobre su espalda el producto de su trabajo, en cargas cada vez más pesadas para poder acumular alimento, agua, combustible o para movilizar material para construir su rudimentaria vivienda; todo ésto, le dió mayor capacidad de supervivencia.

En medio de una naturaleza hostil, el hombre supo salir adelante, no por su fuerza física, sino por la facultad suprema del raciocinio que lo llevó a crear las primeras herramientas de transporte que le facilitaron llevar consigo sus medios de supervivencia y de conquista.

Los Aztecas construyeron entre la gran Tenochtitlán y las poblaciones cercanas, calzadas empedradas y, en la Península de Yucatán los Mayas ejecutaron un camino, también empedrado de más

de 300 kilómetros de longitud, que unía a las grandes ciudades de Uxmal y de Chichén Itzá y se prolongaban hasta el Mar Caribe.

Aquellas civilizaciones atendieron no solamente la construcción de caminos, sino también se preocuparon por su conservación.

La conquista hispánica que hasta ese entonces efectuaba el transporte a espaldas del indio, continuó a lomo de caballo. La presencia de la noble bestia liberó al indígena y facilitó no solo la exploración, sino también la explotación del nuevo mundo -- así como la implantación de la cultura proveniente allende el mar.

Sin embargo, fue un feliz acontecimiento para la historia del transporte en México.

Resulta difícil por lo tanto, establecer con precisión el surgimiento en nuestro país, del servicio del transporte, tanto de personas como de mercancías, en vehículos automotores.

Su establecimiento no fué el resultado de estudios previos que sustentaran un proyecto global por parte de los prestadores del servicio o del gobierno. Por el contrario, surge espontáneamente de manera individual y dispersa y solo con su proliferación se inicia su integración y organización. Sin embargo el inicio del servicio del autotransporte en México se puede situar en la segunda década del siglo XX.

La historia del autotransporte se encuentra ligada al desarrollo tecnológico, a la evolución de los caminos y a las condiciones demográficas y socioeconómicas del país. Largo y arduo ha sido el camino para abrir brechas y caminos en todos y cada uno de los Estados que conforman nuestra República.

Se establece que, si se dejaran de construir caminos, el progreso, la civilización y la historia se estancarían. El hombre regresaría a las etapas primitivas de su desarrollo.

El transporte carretero, por sus características, uno de los factores esenciales para el desarrollo equilibrado del país así como un elemento de vinculación entre las regiones y sectores de la nación, así como con el exterior. El autotransporte, por su facilidad de acceso con las distintas zonas geográficas y a las poblaciones económicamente marginadas, favorece su integración al desarrollo y a la vinculación de las regiones productoras con las de consumo, así como todos los Paraderos y Cobertizos necesarios en las poblaciones que integran la red de caminos, la que representa la cantidad de 266 mil kilómetros aproximadamente.

Cabe señalar que el autotransporte es la quinta industria del país y que por su productividad, el empleo que genera asciende a más de 650 mil personas, más la suma del empleo indirecto, el cual incluye personal de talleres, gasolineras, vitalizadoras refaccionarias, etc. El personal ocupado alcanza una cifra superior a los 2 millones de empleos, por lo tanto, la población que depende del autotransporte es prácticamente de 3 millones de individuos.

Esto dió por resultado que en los últimos años el sector ha participado con el 6% del producto interno bruto en la economía nacional.

El autotransporte Público Federal sobresale entre los diversos medios de transporte, pues ha movilizado en los últimos años un promedio de 97% de los pasajeros que utilizaron servicios públicos en territorio nacional y el 80% de la carga que se traslada por vía terrestre.

Es importante señalar que durante el año de 1987, el autotransporte Público Federal movilizó a cerca de mil seiscientoscuarenta y tres millones de pasajeros, de los cuales se estima que aproximadamente un 40% lo hizo de recreación y turismo.

Esta cifra aparenta ser exagerada, pero es el movimiento de personas que en términos generales no requieren de hospedaje en su gran mayoría, y que realizan sus viajes durante los fines de semana días festivos y puentes, a los diferentes sitios de ---

recreo y esparcimiento, aledaños a las principales ciudades de la República Mexicana.

Simplemente del Distrito Federal se desplazan por todos los medios de transporte durante los fines de semana, aproximadamente dos millones de personas.

Resulta en consecuencia que la participación del autotransporte público federal en el sector turismo de nuestro país es determinante.

A manera de información que se refiere al transporte carretero se presenta en el siguiente cuadro que da a conocer la longitud por tipo de camino de la red carretera, es decir del total cuanto corresponde a caminos de cuota, rurales y brechas para los años de 1976 a 1987.

LONGITUD POR TIPO DE CAMINO DE LA RED CARRETERA

AÑO	T O T A L		KM.		CUOTA	ESTATAL	RURAL	BRECHAS.
	INDICE	1976=100	FEDERAL					
1976	193 290	100.00	40 508	1 028	50 597	69 629	31 528	
1977	199 060	103.00	40 657	1 007	52 409	73 880	31 107	
1978	207 661	107.40	41 562	932	50 763	78 053	36 351	
1979	211 246	109.30	42 949	932	51 522	80 935	35 908	
1980	212 626	110.00	42 521	932	52 496	83 268	33 409	
1981	213 238	110.30	43 408	932	52 692	84 709	31 497	
1982	213 702	110.60	43 661	932	53 076	85 783	30 250	
1983	216 618	112.10	44 211	932	53 602	88 443	29 430	
1984	221 003	114.30	44 612	953	55 420	90 588	29 430	
1985	224 225	116.00	44 359	923	56 295	91 250	31 398	
1986-P	228 686	118.30	44 476	953	58 589	95 268	29 430	
1987-E	230 375	119.20	44 671	923	59 195	96 156	29 430	

P.- Cifra Preliminar.

E.- Cifra Estimada.

FUENTE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.1.1.

TRANSPORTE FERROVIARIO

Como lo hemos señalado anteriormente sobre aspectos relacionados con el turismo, uno de los elementos primordiales dentro del desarrollo económico moderno de cualquier país, lo constituye una adecuada transportación que facilite el intercambio permanente y oportuno de bienes y servicios y una intensificación en las relaciones sociales y culturales. Podemos decir que el grado de avance de los transportes, es una de las manifestaciones más evidentes de la marcha del proceso productivo y del aprovechamiento que se hace de los recursos disponibles de una nación.

A manera de historia podemos decir que en México, el ferrocarril representó durante mucho tiempo la única posibilidad de transporte entre las distintas regiones; incluso es posible señalar que las grandes concentraciones urbanas e industriales que perfilan a la nación, se desarrollaron en gran medida, gracias a la red ferroviaria.

Sin embargo, con la aparición progresiva de otros medios de transporte que demostraron mayor dinamismo y flexibilidad, como el de la aviación comercial y las importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria; así como el crecimiento de una extensa red carretera, el crecimiento de la industria automotriz y el sostenimiento por muchos años de precios bajos en el costo de los combustibles que propició el desenvolvimiento generalizado del autotransporte ferroviario de pasajeros.

Lo anterior, aunado a las casi nulas inversiones en equipo, provocó rápidamente deterioro en la calidad de los servicios por la antigüedad y obsolescencia de los mismos.

Es a partir del presente período gubernamental, como lo señala el programa nacional de desarrollo y el programa nacional de comunicaciones y transporte 1984-88, cuando por instrucciones del Sr. Presidente de la República, se inicia la modernización de los ferrocarriles nacionales como elemento estratégico en el transporte de pasajeros para el desarrollo turístico

En base a lo anterior, Ferrocarriles Nacionales de México, ha emprendido acciones de trascendental importancia como son el mejoramiento de la infraestructura en vías y estructuras; la modernización de sus equipos de arrastre; es decir la adquisición de locomotoras modernas y de mayor capacidad; la optimización de la operación en donde se han modificado itinerarios y rutas y principalmente aseguradas las llegadas y salidas de los trenes con puntualidad; la remodelación de las estaciones más importantes; el fortalecimiento de las medidas de seguridad y la capacitación de su personal en todos los niveles.

Por otra parte y con el fin de impulsar y consolidar la importancia estratégica del sector turismo, dada su capacidad para contribuir al desarrollo del país, los ferrocarriles han intensificado también acciones encaminadas a modernizar las rutas de pasajeros de mayor demanda, a través de la adquisición de coches de pasajeros de tipo dormitorio, comedores y observatorios-bar en los mercados internacionales y principalmente, la adquisición nacional de su nueva clase primera especial.

Como resultado de ello, podemos señalar la operación actual de los trenes que hemos denominado "Estrella", que cubren las rutas fronterizas, como "El Regiomontano" (México-Monterrey, --- con sus ramales de Saltillo a Piedras Negras, de Monterrey a Nuevo Laredo y de Monterrey a Reynosa y Matamoros Tamaulipas); "El Rápido de la Frontera" Chihuahua-Ciudad Juárez). Con este mismo servicio "El Tapatio" (México-Guadalajara); "El Purepecha" (México-Morelia). Patzcuaro-Uruapan); El Constitucionalista" (México Querétaro-San Miguel de Allende "El Jarocho" (México-Orizaba-Cordoba-Veracruz). "El Oaxaqueño" (México-Puebla-Oaxaca); "El Sanmarqueño-Zacatecano" (México-Irapuato-León-Aguascalientes-Zacatecas); "El Centauro del Norte" (Zacatecas-Durango); "El Colimense" (Guadalajara-Colima-Manzanillo) y "El Chihuahua-Los Mochis" (conectando con la Barranca del Cobre).

Los servicios "Estrella" antes señalados, cuentan en sus corridas nocturnas con cómodas localidades dormitorio en alcoba para 2 ó 4 personas o camarín para uno o dos, ambas con baño privado.

Adicionalmente, en este servicio y en las rutas diurnas, - existe la clase primera especial con coches nuevos y confortables

alfombrados, con asientos reclinables y giratorios, mesa de servicio para alimentos baños para hombres y mujeres y clima artificial. Estos servicios son atendidos por personal especializado, pudiendo hacer uso de los servicios de la cafetería-bar y del coche comedor, en donde los alimentos están incluidos en el precio del boleto.

Se cuenta también con la clase económica primera regular, - con asientos numerados y equipo rehabilitado.

Por otra parte, a fin de facilitar la adquisición de boletaje, se contrataron los servicios de las principales agencias de viajes del país, en donde los usuarios pueden hacer sus reservaciones con tres meses de anticipación y la compra a través de un boleto único.

Se prevé el mejoramiento de los servicios en las rutas de mayor distancia y gran demanda del pacífico y sureste, como son: México-Guadalajara-Mazatlán-Hermosillo y sus ramales a Nogales y Mexicali; el México-Zacatecas-Chihuahua-Ciudad Juárez y el --- México-Coatzacoalcos-Campeche-Mérida. Estas rutas cuentan con servicios de dormitorio, comedor, cafetería-bar y sus clases de primera especial y primera regular.

Como puede observarse, tanto las rutas modernizadas a la fecha, como las próximas a ponerse en servicio durante el resto del año, sitúan al ferrocarril como una nueva posibilidad de viajar a cualquier punto de la República Mexicana, compitiendo, si no en tiempo, si en tarifas económicas y buen servicio, con --- otros medios de transporte.

El crecimiento y las transformaciones económicas y sociales que se esperan en nuestro país en los próximos años, el congestionamiento vial y la necesidad de racionalizar el uso de los -- energéticos, frente a las ventajas técnicas y menores costos que puede ofrecer el ferrocarril, hacen y harán cada vez más, que -- las decisiones de los usuarios que corran en favor de una mayor demanda y un uso más generalizado y frecuente de este modo de transporte esto lo demuestra el crecimiento de pasajeros estimado en 16.6% para el presente ejercicio respecto al año de 1987. De 22.3 millones se transportarán 26 millones.

A manera de información.- En el cuadro se dan a conocer - los aspectos más interesantes del sistema como servidor del tu mismo.

La información abarca de 1976 a 1987 y se dan cifras en primer término del número de coches de pasajeros: En el período - considerado hubo un aumento de 722 a 989 que corresponden a un 37% de incremento. En el lapso 1983-1986 se adquirieron por parte del sistema 165 lo que equivale a un incremento del 20% sobre las unidades existentes en 1982.

En este cuadro se observa en segundo término una disminución de las autovías de 59 a 51 que se redujeron por el alto costo y bajo rendimiento, que significan para el sistema.

En cuanto a pasajeros transportados la información indica - que han permanecido en los 10 años con poca variación de 1976 a 1977 con un incremento a llegar a casi 29 millones de pasajeros.

Hay un decremento hasta 1982, en forma paulatina a llegar a poco más de 21 millones, se inicia la recuperación en 1983, 84 y 85, desciende en 1986 a 22.4 millones. Para 1987 se espera un incremento a llegar a casi 25 millones de pasajeros.

La longitud de las vías férreas ha permanecido casi constante, habiéndose logrado un incremento en los 10 años del 4.4% al pasar de 24,952 km. en 1976 a 26,142 km. en 1987.

Los esfuerzos para mejorar el transporte ferroviario de -- 1983 a la fecha han sido constantes como lo señala el C. Presidente Lic. Miguel de la Madrid Hurtado en los informes de Gobierno.

TRANSPORTE FERROVIARIO

AÑO	Coches de Pasajeros	Índice 1976=100	Autovías	Índice 1976=100	Pasajeros Transportados (000)	Índice 1976=100	Longitud - vía - Ferrea Km	Índice 1976=100
1976	722	100.00	59	100.00	24 434	100.00	24 952	100.00
1977	854	118.28	62	105.08	28 530	116.76	25 047	100.38
1978	812	112.46	62	105.08	28 876	119.18	25 101	100.60
1979	817	113.16	62	105.08	25 487	104.31	23 314	101.45
1980	813	112.60	62	105.08	23 684	96.93	25 510	102.24
1981	827	114.54	62	105.08	22 739	93.06	25 498	102.19
1982	824	114.13	56	94.91	21 481	87.91	25 475	102.10
1983	844	116.90	53	89.83	22 568	92.36	25 799	103.39
1984	843	116.76	59	100.00	24 050	98.43	25 839	103.55
1985	847	117.31	51	86.44	25 700	105.18	25 908	103.83
1986-P	943	130.61	51	86.44	22 439	91.83	25 939	103.96
1987-E	989	136.98	51	86.44	24 900	101.91	26 142	104.37

P.- Cifra Preliminar

E.- Cifra Estimada.

FUENTE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.1.2.

TRANSPORTE AEREO

La infraestructura del transporte aéreo está constituido -- fundamentalmente por los aeropuertos en servicio.

En el Cuadro 4.1 se presenta la información del número de aeropuertos por tipo de servicio de 1976 a la fecha. Para efectos de turismo los aeropuertos internacionales son de capital-importancia. De 27 que estaban en operación en 1976 se incrementaron a 33. En el lapso 1983 a 1987 hay nuevo aeropuerto internacional.

En 1976 había 19 aeropuertos nacionales que se incrementaron a 41 en 1987. Mientras que los aeródromos de 1,066 se incrementaron a 1,272 en el mismo período.

Los esfuerzos del Sector Transporte en el modo aéreo se -- orientaron de 1983 a 1987 a mantener su ritmo de crecimiento, mejorar y ampliar la infraestructura aeroportuaria y conservar la eficiencia y competitividad de las líneas aéreas nacionales.

En cuanto a la infraestructura se llevaron a cabo las siguientes acciones:

Construcción de terminales aéreas:

León, Tepic, Ixttepec, Bahías de Huatulco y Santa Rosalía.

Obras de acondicionamiento en las terminales aéreas de Tlaxcala, Querétaro Loreto, Cancún, Chihuahua, Manzanillo, Ciudad Juárez, Hermosillo y Ciudad Victoria.

Construcción de edificio terminal en Monterrey y Ciudad Victoria.

Ampliación de la terminal de Tijuana, Cancún y en el aero -
puerto internacional de la Ciudad de México.

Rehabilitación de las de Torreón, Tampico.

Se inician operaciones del aeropuerto de San Luis Potosí, -
de Puebla, Puerto Escondido, Aguascalientes, Morelia, Querétaro -
y Tlaxcala.

Trabajos de construcción del aeropuerto de Colima, Ixtepic,
Bajío y Tepic.

En diferentes obras auxiliares se trabajó en los aeropuero-
tos de: Ciudad del Carmen, Campeche, Durango, Mérida, Oaxaca, -
Piedras Negras, Puerto Vallarta, Tijuana y Torreón.

En 1986 se autorizaron 12 nuevas rutas troncales y 7 más-
en 1987. Estas acciones propiciaron una mayor vinculación de -
los servicios aéreos con las actividades turísticas que contribu-
yuyen a la integración comercial entre las regiones del país y-
mejorar el aprovechamiento de la capacidad instalada.

En 1986 en el ámbito internacional, como complemento de los
servicios regulares, se autorizaron 2,286 vuelos de fletamento-
con una oferta de 518,153 asientos y en 1987 7,700 vuelos de es
ta naturaleza, de los cuales se realizaron 2,480.

En el Cuadro 4.2.- se presenta información del número de -
aeronaves que hay en el país de 1976 a 1987. En este lapso se -
incrementó el parque de aviones de 3,762 a 4,700, es decir un-
aumento del 25%. En el lapso de 1983 que había 5,176 aeronaves
se da una disminución a 4,700 en 1987. Esta disminución se pre-
senta tanto en aviones comerciales (728 en 1983 a 498 en 1987);
como en oficiales (de 693 a 561); y particulares (3,755 en 1983-
y 3,641 en 1987) y se debe al incremento del valor de los aparo-
tos por el aumento de la paridad cambiaria del dólar americano-
en relación al peso mexicano.

En el transporte aéreo de pasajeros, cuya información se proporciona en el cuadro 4.3.-, se observa una tendencia creciente de 1976 a 1981, tanto en vuelos nacionales como internacionales, llegando a casi duplicarse en ese lapso 10.7 millones en 1976 y 20.7 en 1981, posteriormente en 1982 se transportaron 19 millones, en 1983 casi 20 millones; en 1984 se incrementa ligeramente a 20.2 millones y; nuevamente en 1985 crece el número de pasajeros a casi 29 millones de personas transportadas.

En los dos últimos años suman 18 millones y 18.2 en 1986 y 1987 respectivamente. Esta tendencia se nota igualmente en los vuelos de servicio nacional e internacional.

4.1.3.

TRANSPORTE MARITIMO

En movimiento de cruceros y de pasajeros en puertos nacionales ha sido creciente de 1980 a 1986, tal como se da a conocer en Cuadro 4.4

En 1980 el número de arribos, total fue de 413 y en 1986 se incrementa a 1,250. El número de pasajeros también aumenta año con año de 237 mil a poco más de un millón. En este cuadro se calculó el índice de crecimiento, haciendo 1983=100 a fin de medir el impacto en este modo, del Plan Nacional de Desarrollo.

A 1986 el índice es igual a 158.4, es decir hay un incremento del 58% sobre 1983. En 1985 la tendencia hacia arriba fue mayor ya que se cuenta una transportación de 1.2 millones de pasajeros.

En todo el período Cozumel ocupa el primer lugar en arribos y pasajeros con el 32.4% del total; el segundo sitio con el 15.5% Ensenada; a continuación Puerto Vallarta tiene el 13.8%, Acapulco 11.9%; Mazatlán el 11.7%; el 10.3% Cabo San Lucas; y en menor proporción Zihuatanejo 2.5% y Manzanillo 1.9%.

Otros de los aspectos que se contemplan en el transporte marítimo es el de trasbordadores. La información referente a este servicio se presenta en el Cuadro 4.5

De 1976 que había nueve trasbordadores, se llega a 22 en 1982 y a 36 en 1987. En el período considerado se cuadruplica el número de ellos.

El número de pasajeros transportados que es de 573 mil se incrementa a 2.8 millones en 1982; para 1987 ya son 5 millones los viajeros que utilizan este medio.

Las cifras de vehículos transportados son:

288 mil en 1976

723 mil en 1982

1.7 millones en 1987.

Para mejorar la operación de los trasbordadores se ampliaron y modernizaron las terminales de Pichilínque, Santa Rosalía Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Puerto Vallarta, Tampico, Ciudad del Carmen, Chiquila y Puerto Morelos.

CUADRO 4.1
TRANSPORTE AEREO
AEROPUERTO POR TIPO DE SERVICIO

Año	Total	Indice 1976=100	Aero- puerto Nac.	Indice 1976=100	Aero- puerto Int.	Indice 1976=100	Aero- dronos	Indice 1976=100
1976	1 112	100.00	19	100.00	27	100.00	1 066	100.00
1977	1 112	100.00	18	94.74	30	111.11	1 064	99.81
1978	1 279	115.02	20	105.26	30	111.11	1 229	115.29
1979	1 299	116.82	20	105.26	30	111.11	1 249	117.17
1980	1 299	116.82	20	105.26	30	111.11	1 249	117.17
1981	1 298	116.73	20	105.26	30	111.11	1 248	117.07
1982	1 320	118.71	40	210.53	32	118.52	1 248	117.07
1983	1 327	119.33	40	210.53	32	118.52	1 255	117.73
1984	1 327	119.33	40	210.53	32	118.52	1 255	117.73
1985	1 344	120.86	40	210.53	32	118.52	1 272	119.32
1986	1 345	120.95	41	215.79	32	118.52	1 272	119.32
1987	1 346	121.04	41	215.79	33	122.22	1 272	119.32

FUENTE : Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

CUADRO 4.2
TRANSPORTE AEREO
AERONAVES

AÑO	Total	Índice 1976=100	Comer- ciales	%	Oficia- les	%	Particu- lares	%
1976	3 762	100.0	564	15.0	449	11.9	2 749	73.1
1977	3 560	94.6	520	14.6	490	13.8	2 550	71.6
1978	3 684	97.9	545	14.8	480	13.0	2 659	72.2
1979	4 385	116.6	691	15.8	566	12.9	3 128	71.3
1980	4 859	129.2	799	16.4	629	12.9	3 431	70.6
1981	5 146	136.8	882	17.1	662	12.9	3 602	70.0
1982	5 144	136.7	856	16.6	672	13.1	3 616	70.3
1983	5 176	137.6	728	14.1	693	13.4	3 755	72.5
1984	5 127	136.3	656	12.8	685	13.4	3 786	73.8
1985	5 019	133.4	650	12.9	612	12.2	3 757	74.9
1986-P	4 860	129.2	515	10.6	580	11.9	3 765	77.5
1987-E	4 700	124.9	498	10.6	561	11.9	3 641	77.5

P.- Cifra Preliminar .

E.- Cifra Estimada

FUENTE: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CUADRO 4.3
TRANSPORTE AEREO
PASAJEROS TRANSPORTADOS (MILES DE PERSONAS)

AÑO	Total	Indice 1976=100	Servicio Nacional	Indice 1976=100	Servicio Internacional	Indice 1976=100
1976	10 682	100.0	7 112	100.0	3 570	100.0
1977	11 718	109.7	8 020	112.8	3 698	103.6
1978	14 057	131.6	9 172	129.0	4 885	136.8
1979	16 732	156.6	10 738	151.0	5 994	167.9
1980	18 805	176.0	12 262	172.4	6 543	183.3
1981	20 701	193.8	13 603	191.3	7 098	198.8
1982	19 074	178.6	13 391	188.3	5 683	159.2
1983	19 966	186.9	13 854	194.8	6 112	171.2
1984	20 273	189.8	13 540	190.4	6 733	188.6
1985	20 813	194.2	14 484	203.7	6 329	177.3
1986-P	18 022	168.7	11 563	162.6	6 459	180.9
1987-E	18 204	170.4	11 951	168.0	6 253	175.2

P.- Cifra Preliminar.

F.- Cifra Estimada.

FUENTE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CUADRO 4.4
 MOVIMIENTO DE CRUCEROS Y DE PASAJEROS EN PUERTO
 NACIONALES E INDICE DE CRECIMIENTO DE PASAJEROS
 1983=100

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Total							
Arribos	413	540	719	905	1328	1551	1250
Pasajeros	237251	310874	510567	682384	962462	1211054	1080842
Indice	34.8	45.6	74.8	100.0	141.3	177.5	158.4
Acapulco							
Arribos	76	81	97	96	141	163	143
Pasajeros	40218	40040	56657	70853	116024	139443	160553
Indice	56.8	56.5	80.0	100.0	163.5	196.8	226.6
C.Sn.Lucas							
Arribos	53	65	55	76	111	153	173
Pasajeros	38249	41693	43814	64570	118000	156040	162383
Indice	59.2	64.6	67.9	100.0	182.7	241.7	251.5
Cozumel							
Arribos	147	149	313	320	379	429	420
Pasajeros	67766	84755	217931	243756	286288	332632	329316
Indice	27.8	34.8	89.4	100.0	117.4	136.5	135.1
Ensenada							
Arribos	-	98	93	110	326	299	106
Pasajeros	-	50804	67361	70289	106597	130678	77241
Indice	-	72.3	95.8	100.0	151.6	185.9	109.9
Manzanillo							
Arribos	9	9	24	36	25	13	8
Pasajeros	6042	5774	10971	13622	15812	7227	1396
Indice	44.3	42.4	80.5	100.0	116.1	53.0	10.2
Mazatlán							
Arribos	63	60	62	109	160	180	146
Pasajeros	42707	39378	54924	91169	147602	167088	130568
Indice	46.8	43.2	60.2	100.0	161.9	183.3	143.2
Puerto Vallarta							
Arribos	65	78	75	117	186	220	180
Pasajeros	42269	48430	58909	96533	172139	205462	163083
Indice	43.8	50.2	61.0	100.0	178.3	212.8	168.9
Zihuatanejo							
Arribos	-	-	-	41	-	94	74
Pasajeros	-	-	-	31592	-	72483	56302
Indice	-	-	-	100.0	-	229.4	178.2

FUENTE : Secretaria de Comunicaciones y Transportes.

TRANSPORTE MARITIMO
SERVICIO DE TRANSBORDADORES

Año	Transbordadores		Pasajeros transportados.		Vehículos Transportados.	
	Núm.	Índice 1976=100	(000)	Índice 1976=100	(000)	Índice 1976=100
1976	9	100.0	573	100.0	288	100.0
1977	9	100.0	666	116.2	332	115.3
1978	9	100.0	784	136.8	370	128.5
1979	9	100.0	838	146.2	412	143.1
1980	9	100.0	905	157.9	415	144.1
1981	9	100.0	1 210	211.2	513	178.1
1982	22	244.4	2 834	494.6	723	251.0
1983	24	266.6	3 664	639.4	1 091	378.8
1984	30	333.3	3 725	650.1	1 125	390.6
1985	32	355.5	4 109	717.1	1 260	437.5
1986-P	36	400.0	3 700	645.7	1 100	381.9
1987-E	36	400.0	5 000	872.6	1 700	590.3

P.- Cifra Preliminar.

E.- Cifra Estimada.

FUENTE : Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.2.

**DESCRIPCION GENERAL DE LOS SISTEMAS DE
TRANSPORTE COMO APOYO TURISTICOS**

1. Marítimo
- a) de servicio regular: con rutas e itinerarios fijos; para transporte de pasajeros, sean o no turistas.
- b) cruceros: exclusivos para turistas, con visitas a puertos que cuentan con atractivos para ellos; en la mayoría de los casos, tiene como destino final el mismo punto de partida.
- c) Transbordadores: para el transporte de pasajeros y vehículos, uniendo puertos a distancias relativamente cortas.
- d) embarcaciones deportivas y de recreo: Para la práctica de deportes acuáticos
- A) ACUATICO
2. Fluvial
- a) de servicio regular: Con rutas e itinerarios fijos; para transporte de pasajeros, sean o no turistas, a lo largo de ríos navegables.
- b) de servicio turístico: con rutas e itinerarios fijos; para transporte exclusivo de turistas, visitando puntos de interés.
- c) botes deportivos y recreacionales: para la práctica de los deportes acuáticos.
3. Lacustre
- a) de servicio regular: de recorridos fijos, conectando poblaciones ubicadas a la orilla de un lago.
- b) de servicio turístico: con rutas e itinerarios únicamente para grupos de turistas.
- c) lanchas deportivas y de recreo: para la práctica de los deportes acuáticos.

- a) de servicio regular: para el transporte de pasajeros y con itinerarios fijos. En la mayoría de los países son operados por el propio Estado.
1. Ferrocarriles
- b) de servicio turístico: son operados generalmente por empresas privadas, para viajes recreacionales.
- a) de servicio regular
b) de servicio turístico
2. Autobuses
- c) de fletamento:
d) para recorridos turísticos en la ciudad
- a) de renta:
b) servicio turístico
c) taxis.
d) particulares
3. Automóviles
- con o sin chofer conducidos por un intérprete o guía de turistas
- B) TERRESTRE
- a) funicular: variante de ferrocarril, destinado a subir pendientes pronunciadas y en el cual la tracción se opera por medio de cables.
4. instalaciones con mecanismos especiales.
- b) teleférico:
c) telesilla: transporte en vehículos suspendidos de cables de acero. asiento individual móvil suspendido de un cable de tracción.
- a) de renta
b) particualres
5. casas rodantes
- a) de renta
b) particualres
6. Motocicletas
- a) de renta
b) particualres.
7. Bicicletas.

1. Servicio regular;

de pasajeros, sean o no turistas, con rutas y horarios establecidos. Las tarifas de vuelos nacionales son autorizadas por las autoridades de cada país. Como la mayoría de las líneas que realizan vuelos internacionales, son miembros de la International Air Transport association (IATA). Sus tarifas son controladas por esta organización, a fin de evitar la anarquía en las mismas, así como las competencias desleales.

2. Servicios fletados:
(charter)

para vuelos especiales que se contratan con fines comerciales para el transporte de grupos. Se aplican tarifas independientes de las que se cobran por servicios regulares, lo que permite abaratar el costo de transportación, ya que se utilizan los aviones casi siempre al máximo de su capacidad, con destino a sitios incluidos o no en rutas operadas regularmente. En la mayoría de los casos, se procura aprovechar el equipo de que se dispone cuando éste no es necesario para cubrir los itinerarios ya establecidos. Para llevarlos a efecto se requiere permiso especial de las autoridades de aeronáutica correspondientes, de cada país en particular.

C) AEREO.

3. Renta de pequeños
aviones (con piloto)

para vuelos privados especiales.

4. Renta de pequeños
aviones (sin piloto)

siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos

5.- Avioens particulares

4.3.2.

FERROCARRIL

Los principales problemas son los siguientes en términos generales:

1.- En la adquisición de boletos, no se respetan las reservaciones, horarios cortos para comprarlos, falta de localidades por lo tanto el aumento de la reventa.

2.- Mal servicio de restaurantes, abuso de maleteros, información pésima, falta de orden en el abordaje de los trenes, retraso de salidas y llegadas.

3.- Solamente hay servicio de pullman de paso, por ejemplo en el Estado de México que nunca se puede abordar. Todos los estados que no cuentan con alguno de los servicios estrella y todas las ciudades que no toca este servicio o carecen de transporte de ferrocarril o está en pésimas condiciones y peor atención.

4.- Con excepción de unos cuantos vagones de cuatro rutas medianamente adecuados, los demás son un desastre, servicio de comedor deficiente, falta de cortesía de los empleados.

5.- Solamente hay servicios a pocos lugares de tipo turístico son 405 destinos todos partiendo del Distrito Federal.

4.3.3.

TRANSPORTE AEREO

El avión es el transporte más usado por los turistas extranjeros y el más rápido y seguro, preferido por los viajeros que tienen por objeto de su traslado realizar alguna actividad relacionada con sus negocios es también el transporte de traslado más caro, por lo tanto el usuario es más exigente con el servicio. Por lo cual se detectaron los siguientes problemas generales:

1.- Personal poco cortés, falta de comunicación, demoras y cancelaciones, en los vuelos, retraso en la entrega de equipaje y equivocaciones en su manejo, a veces pérdidas.

2.- Problemas locales como la sub-utilización del aeropuerto de Toluca y la terminal del aeropuerto de Cuernavaca.

La gran mayoría de los vuelos son de y para la Ciudad de México y otras pocas ciudades. No hay comunicación sin cruzar estos destinos.

3.- En todos los segmentos del mercado hay quejas de retrasos, cancelaciones y otros abusos a los pasajeros que están pagando servicios caros y malos, por lo tanto se puede solucionar por medio de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes para evitar demoras y cancelaciones, privatizar las líneas aéreas para que se manejen con criterios comerciales y no políticos.

4.3.4.

TRANSPORTE MARITIMO

Problemas principales que tiene este transporte son:

- 1.- Es muy problemática la compra de boletos, no hay suficiente servicio de maleteros, el equipo es viejo y en mal estado.
- 2.- Los impuestos, derechos y de vías erogaciones que cubren -- los barcos en puertos mexicanos son muy altos más que en el Caribe por ejemplo, y en otros destinos internacionales y aunado a - la falta de infraestructura naviera.
- 3.- En transbordadores hay que reservar con un mes de anticipación, así es muy difícil venderlo, además nos dan comisión a las agencias de viajes.

CAPITULO V

VIAS DE ACCESO A LOS CENTROS TURISTICOS

5.1 Descripción General.

El servicio de transportes almacenamiento y comunicaciones ha sido una de las actividades más dinámicas de la economía; su producto interno bruto creció de 1976 a 1981 en forma constante de 40 mil millones de pesos a 70 mil millones, es decir un incremento medio anual del 10%, a partir de 1982 y en 1983 hay un crecimiento moderado, a 67 mil millones de pesos y 64 mil millones respectivamente; en los 3 últimos años de 1984 a 1986 permanece casi constante en 68, 69 y 68 miles de millones de pesos, estas cifras estan dadas a precios constantes de 1970

La participación de esta división al total del pib, ha ido incrementándose casi año con año; en 1976 fue del 6.3%, habiendo se aumentado hasta el 7.7% en 1981. Para 1982 fue del 7.4% y a partir de este año crece hasta el 7.7% en 1984 para descender en 1985 al 7.6% y alcanzar nuevamente el 7.7% en 1986.

La red carretera se incrementó de 193 mil km. en 1976 a 214 mil km. en 1983 y de este año a 1987 su extensión creció a 230 mil km. El crecimiento fue de 37 mil km. en 10 años y de 16 km. de 1983 a 1986.

En 1987 hay 32,197 autobuses en operación y el movimiento de pasajeros es de 1692 millones para este mismo año.

En cuanto a transporte ferroviario de personas se ha incrementado de 24.4 millones en 1976 a 24.9 millones en 1987. La longitud de las vías ferreas se incrementa de 24.9 mil km. a 26.1 mil km. de 1976 a 1987.

El transporte aéreo reporta en 1976 la cifra de 564 aeronaves comerciales y en 1987 hay una disminución a 498.

No obstante esta disminución los pasajeros transportados -- tienen un incremento de 10.7 millones de personas en 1976 a 18.2 millones en 1987. En 1981 se dan los años pico: 20.7 millones y 20.8 millones respectivamente.

El transporte marítimo proporcionado por la empresa de --- transbordadores (única mexicana) creció de 573 mil en 1976 a 5 - millones de pasajeros en 1987.

En los puertos nacionales el movimiento de pasajeros en cru ceros se incrementó de 237 millares a 1.1 millones en 1986.

En el cuadro 5.1 Turismo receptivo por puerto de entrada se dan a conocer las vías de acceso, aérea y terrestre de los turis tas que se internaron a nuestro país de 1980 a 1986, en donde - los pasajeros que ingresan por vía marítima se incluyen en vía - aérea, excepto los que entran por el puerto de Ensenada que se - incluyen en vía terrestre.

Para el período considerado, la distribución porcentual fue en 1980, el 59.6% ingresó por vía aérea. Esta proporción se in crementa hasta representar el 64.5% en 1984 y ser del 63.8% en 1986.

De 1980 a 1986 el turismo receptivo fue de 30'185 mil perso nas, de las cuales 18'615 mil ingresaron por vía aérea, es de - cir el 61.7% del total. El restante 38.3% lo hizo por vía te - rrestre, equivalente a 11'570 mil turistas.

La distribución porcentual del turismo receptivo por puerto de entrada para todo el período de 1980 a 1986, por vía aérea y por vía terrestre es como se indica a continuación expresado en millares de personas:

Por vía aérea la mayor participación en el total fue el Distrito Federal con el 32.4%. Los centros de Playa Acapulco, Cancún, Cozumel, La Paz, Manzanillo, Mazatlán, Puerto Vallarta, San José del Cabo y Zihuatanejo tienen en conjunto el 51.6% lo que de nota la preferencia del turismo extranjero por nuestras playas; también Guadalajara (7.9%) y Monterrey (2.8%) tienen una participación significativa.

Por lo que respecta al turismo que ingresa por vía terrestre, la mayor afluencia se da por Nuevo Laredo, Tamps., el 16.3% en segundo sitio, Nogales son. con el 11.0%, en tercer lugar -- Ciudad Juárez 10.7%; Reynosa el 9.9% y Sonora con el 8.4%, los demás como se indica en el cuadro anterior 5.1.1.

En el cuadro siguiente "Turismo receptivo de internación -- por medio de transporte utilizado" presenta cifras para los años de 1976 a 1987 del ingreso de turistas a nuestro país por vía -- aérea, vía terrestre y marítima:

En 1976 la proporción era de casi el 50% para cada transporte a partir de 1977 se incrementa hasta alcanzar en 1984 una preferencia del 64.5% y permanece casi constante hasta 1987 en un 64%. El complemento lo constituye, desde luego el transporte marítimo y terrestre.

El turismo egresivo de internación presenta una proporción diferente, como se puede apreciar en el cuadro 5.3 en donde se da a conocer la preferencia por modo de transporte de nuestros turistas en viajes al exterior, de 1976 a 1987; En el primer año el 26.2% salieron por vía aérea y el 73.8% por vía terrestre o marítima en 1977 solamente el 21.3% utilizaron el avión; esta fue incrementándose hasta alcanzar el 31.3% en 1981. En 1982 es igual al 29%, 1983 es el 24.9% para permanecer casi constante su participación del alrededor del 27% en los últimos 4 años.

La participación promedio de 1976 a 1987 fue de 26.9% aéreo y 73.1% terrestre.

Para conocer el movimiento de pasajeros transportados por los diferentes modos, se estructuró el cuadro 5.4 "Participación de los modos en el transporte de personas" con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en los años de 1980 a 1987.

En el movimiento total de viajeros, el transporte carretero tiene una importancia determinante. En el período examinado en 1980 este modo representó el 96.32% movilizando a 1151 millones de personas. En los años siguientes su participación porcen -- tual se va incrementando hasta alcanzar el 97.27% en 1986 y el 97.17% estimado para 1987.

Para lograr un eficiente servicio el Sector Transportes --- "ha desarrollado un gran esfuerzo para mantener y ampliar la red caminera, con la construcción y modernización de caminos federales, estatales y rurales, así como de carreteras urbanas, libramientos y puentes"

En el aspecto turístico se afirma: "Con el propósito de impulsar la generación de divisas y promover el incremento de turistas extranjeros en nuestro país, se aprobó que diversas empresas del Servicio Público Federal de Autotransporte de pasajeros y empresas norteamericanas puedan realizar la coordinación, combinación y enlace de servicios de autotransportación turística en viajes de fletamento o charters. Con esto, las empresas mexicanas puedan internar a territorio nacional unidades de matrícula extranjera."

También en el Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes del Poder Ejecutivo Federal 1984-1988 se hace resaltar la importancia del transporte carretero al afirmar que: "El establecimiento y operación de los servicios públicos de autotransporte facilita el intercambio cultural, la vinculación entre centros productores y consumidores y el acceso a la educación, al bienestar social y al esparcimiento de toda la población.

el autotransporte sobresale entre todos los modos de transporte por atender el 97% de la demanda de traslado de personas en servicios públicos".

También formando parte del transporte terrestre está el transporte ferroviario que en los años de 1980 a 1987 ha movido al 1.5% del total de pasajeros en nuestro país: En 1980 casi 24 millones de personas usaron este modo. En 1985 se llegó a la cifra record de casi 26 millones. Para 1987 se ha estimado una cantidad muy cercana a los 25 millones de personas.

"En el transporte de pasajeros, el ferrocarril ofrece también importantes ventajas para movimientos masivos de tráfico sub-urbano y en grandes corredores entre las principales ciudades, por lo que el crecimiento de estas y la mayor movilidad de la población, harán cada vez más necesaria la participación del ferrocarril en estos servicios".

El servicio de transporte de pasajeros por vía aérea representa el 1.1% del total en nuestro país. En 1980 dio servicio a 18.8 millones de personas en 1981 a 20.7 millones en 1982 a 19.1 millones; en 1983 transportó 19.9 millones en 1984 y 1985 poco más de 18 millones de viajeros. No obstante que su participación en el total de pasajeros ha descendido, sigue siendo el modo preferido del turista.

La disminución en el ámbito de los nacionales se debe en parte a los incrementos tarifarios que han limitado el acceso a muchos viajeros que antes de 1981 sus niveles de ingreso les permitían hacer uso de este modo de transporte.

El transporte marítimo contempla 2 modalidades el de transbordadores que se ha desarrollado a transportar en 1980 a 905 mil personas a 5 millones en 1987, lo que representa un incremento de más del 550% y el de cruceros que reporta un total de 237 mil en 1980 y 1.2 millones en 1987. Sin embargo su participación en el total de pasajeros se incrementa del 0.1% al 0.36%, es aún poco significativa en relación al total.

"Es importante mencionar que el el último cuatrienio ha aumentado considerablemente el número de turistas que han arribado a nuestros puertos en barcos cruceros ha pasado de 682 mil en 1983, 962 mil en 1984, 1.2 millones en 1985 y se espera en 1987 también 1.2 millones; la ocupación promedio de cada barco durante este período fue de 1245 personas", dice el C. Secretario de Comunicaciones y Transporte en su Informe de Labores 1986-1987

CUADRO 5.1
 TURISMO RECEPTIVO POR PUERTO DE ENTRADA
 (000) Personas

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986/P
Total	4144	4038	3767	4749	4655	4207	4625
Vía Aérea	2470	4335	2172	2992	3002	2694	2950
Acapulco	302	257	223	361	403	361	377
Cancún	183	230	249	415	422	462	581
Cozumel	94	107	78	101	105	99	108
D. Federal	1027	885	786	913	885	744	790
Guadalajara	239	210	163	175	222	217	241
La Paz	27	21	16	16	18	20	18
Manzanillo	23	26	35	18	11	7	12
Mazatlán	195	175	167	269	253	197	190
Mérida	41	48	35	38	24	21	31
Monterrey	63	65	69	97	85	65	72
Pto. Vallarta	121	159	179	354	372	284	312
San José Cabo	34	30	26	43	67	74	90
Zihuatanejo	17	26	33	51	49	34	22
Otros	104	96	113	141	86	109	106
Vía Terrestre	1674	1703	1595	1757	1653	1513	1675
Cd. Hidalgo	57	55	48	60	44	43	39
Cd. Juárez	181	196	185	197	181	153	147
Cd. M. alemán	48	57	57	58	58	63	63
Cd. Reynosa	170	170	161	170	162	151	167
Matamoros	84	87	86	98	86	78	82
Mexicali	34	31	36	44	42	40	41
Nogale	199	198	186	188	181	152	174
N. Laredo	304	287	267	274	252	239	260
P. Negras	78	80	77	91	79	78	79
Sonoita	155	150	129	129	132	119	154
Talismán	70	62	48	61	53	53	56
Tijuana	36	34	62	173	148	126	156
Otros	258	296	253	214	235	218	257

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986/P
Distribución 5							
Vía Aérea	59.6	57.8	57.7	63.0	64.5	64.0	63.8
Vía Terrestre	40.4	42.2	42.3	37.0	35.5	36.0	36.2

P. Cifra Preliminar.

Nota: Los pasajeros que ingresan por vía marítima, se incluyen en vía aérea, excepto los que entran por el puerto de Ensenada que se incluyen en vía terrestre.

Fuente: Secretaría de gobernación.

CUADRO 5.1.1.
TURISMO RECEPTIVO POR PUERTO DE ENTRADA AÑOS DE
1980 A 1986 (000) PERSONAS.

	Núm.	%	%
Total	30185	--	100.0
Vía Aérea	<u>18615</u>	<u>100.0</u>	<u>61.7</u>
Acapulco.	2284	12.3	
Cancún	2542	13.7	
Cozumel.	692	3.7	
Distrito Federal	6030	32.4	
Guadalajara	1467	7.9	
La Paz	136	0.7	
Manzanillo	132	0.7	
Mazatlán	1446	7.7	
Mérida	238	1.3	
Monterrey	516	2.8	
Pto. Vallarta	1781	9.6	
Sn. J. del Cabo	364	2.0	
Zihuatanejo	232	1.2	
Otros.	755	4.0	
Vía Terrestre.	<u>11570</u>	<u>100.0</u>	<u>38.3</u>
Cd. Hidalgo.	346	3.0	
Cd. Juárez	1240	10.7	
Cd. M. Alemán	404	3.5	
Cd. Reynosa	1151	9.9	
Matamoros	601	5.2	
Mexicali	268	2.3	
Nogales	1278	11.0	
Nuevo Laredo	1883	16.3	
Piedras Negras	562	4.8	
Sonoíta	968	8.4	
Talismán	403	3.5	
Tijuana	735	6.4	
Otros	1731	15.0	

FUENTE: Secretaría de Gobernación.

CUADRO 5.2
 TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION MEDIO DE
 TRANSPORTE UTILIZADO

AÑO.	Total		Aéreo		Terrestre y Marítimo	
	(000)	%	(000)	%	(000)	%
1976	3107	100.0	1531	49.3	1576	50.7
1977	3247	100.0	1724	53.1	1523	46.9
1978	3754	100.0	2170	57.8	1584	42.2
1979	4134	100.0	2497	60.4	1637	39.6
1980	4144	100.0	2470	59.6	1674	40.4
1981	4038	100.0	2334	57.8	1704	42.2
1982	3768	100.0	2174	57.7	1594	42.3
1983	4749	100.0	2992	63.0	1757	37.0
1984	4655	100.0	3002	64.5	1653	35.5
1985	4207	100.0	2692	64.0	1515	36.0
1986-P	4625	100.0	2951	63.8	1674	36.2
1987-E	5050	100.0	3232	64.0	1818	36.0

P.- Cifra Preliminar

E.- Cifra Estimada.

FUENTE: Secretaría de turismo

CUADRO 5.3
 TURISMO EGRESIVO DE INTERNACION
 MEDIO DE TRANSPORTE USADO

AÑO	Total		Aéreo		Terrestre y Marítimo	
	(000)	%	(000)	%	(000)	%
1976	1977	100.0	518	26.2	1459	73.8
1977	2109	100.0	449	21.3	1660	78.7
1978	2238	100.0	589	26.3	1649	73.7
1979	2686	100.0	747	27.8	1939	72.7
1980	3323	100.0	957	28.8	2366	71.2
1981	3959	100.0	1239	31.3	2720	68.7
1982	2671	100.0	775	29.0	1896	71.0
1983	1971	100.0	491	24.9	1480	75.1
1984	2697	100.0	715	26.5	1982	73.5
1985	2731	100.0	740	27.1	1991	72.9
1986-P	2470	100.0	657	26.6	1813	73.4
1987-E	2500	100.0	675	27.0	1825	73.0

P.- cifra Preliminar

E.- cifra estimada

FUENTE: Secretaría de turismo.

CUADRO 5.4
PARTICIPACION DE LOS MODOS EN EL TRANSPORTE DE PERSONAS
(000'000) DE PASAJEROS

	Terrestre				Aéreo		Marítimo	
	Total	Suma	Carretero	Ferroviano	Total	Transbordad.	Cruceos	
1980								
Núm.	1195	1175	1151	23664	18805	1142	905	237
%	100.00	98.33	96.32	1.98	1.57	0.10	0.08	0.02
1981								
Núm.	1285	1263	1240	22739	20701	1521	1210	311
%	100.00	98.27	96.50	1.77	1.61	0.12	0.09	0.03
1982								
Núm.	1375	1353	1332	21481	19074	3340	2834	510
%	100.00	98.40	96.87	1.53	1.39	0.21	0.20	0.01
1983								
Núm.	1432	1408	1385	22568	19966	4346	3664	682
%	100.00	98.31	96.72	1.59	1.39	0.30	0.25	0.05
1984								
Núm.	1493	1468	1444	24050	20273	4687	3725	962
%	100.00	98.32	96.72	1.60	1.37	0.31	0.25	0.06
1985								
Núm.	1589	1563	1537	25700	20813	5320	4109	1211
%	100.00	98.35	96.73	1.62	1.32	.33	0.26	0.07
1986/P								
Núm.	1656	1633	1611	22439	18022	4780	3700	1080
%	100.00	98.62	97.27	1.35	1.09	.29	.22	0.07
1987/E								
Núm.	1731	1707	1682	24900	18204	6200	5000	1.20
%	100.00	98.60	97.17	1.43	1.04	0.36	.29	0.07

P.- Cifra Preliminar

e.- Cifra estimada

FUENTE: Secretaría de comunicaciones y Transportes.

CAPITULO VI

TURISMO NACIONAL Y EXTRANJERO

6.1.

DEFINICION

Turismo nacional.- Se dice que es turismo nacional cuando lo practican los habitantes de un país, dentro de los límites de su propio territorio.

Fue de este tipo el turismo que primero adquirió cierto carácter masivo, a fines del siglo XIX, cuando grupos nutridos de personas, a pie, a caballo, en bicicleta, diligencia, barco o ferrocarril, se habituaron a viajar.

Ya en este siglo, gracias a los vehículos de transporte rápidos, seguros y confortables, así como a la aparición del automóvil como medio de transportación privada, cuyo uso ofrece el atractivo de no quedar sujeto a itinerarios fijos, el número de estos viajeros ha sido mucho mayor. Los desplazamientos más considerables acaecen durante las vacaciones y los fines de semana; hacia el mar o la montaña, hacia todos aquellos lugares de su preferencia. El tipo y la duración sólo están limitados al tiempo y al presupuesto de que disponen para visitar el sitio seleccionado.

La aviación comercial, y preponderantemente la utilización del jet, ha propiciado notablemente estos viajes, a tal grado -- que ya forman parte de nuestras preocupaciones y costumbres, y -- últimamente se los considera una necesidad social. Las estadísticas del turismo nacional no siempre son completas, -- por la imposibilidad de cuantificar el número de personas que en sus giras se alojan en casas de parientes o amigos, así como en estacionamientos para casas rodantes o campamentos, pero es notable el incremento del número de turistas nacionales. En todos los países se está prestando atención al mismo, entre otras razones para lograr los siguientes objetivos:

- a) Redistribuir la renta nacional.
- b) Aminorar la fuga al extranjero de divisas, tan necesarias al desarrollo económico, y
- c) Fomentar la integración nacional a través del mejor conocimiento y aprecio de los lugares históricos, testimonios arqueológicos, bellezas naturales y monumentos, así como para satisfacer la curiosidad acerca de costumbres, tradicionales y folclores locales, cuyo acervo y mantimiento constituyen -- parte importante de la riqueza de una nación.

Turismo extranjero. Se dice que hay turismo extranjero cuando -- se designa a las corrientes de viajeros que traspasan los límites de su país, para internarse en otro. (Para fines estadísticos, al nacional que reside en el exterior, cuando visita su propio país, se le incluye entre las cifras del turismo extranjero)

Como turismo masivo, su desarrollo ha sido más lento, y apenas hasta después de la segunda Guerra Mundial alcanza su verdadera y formidable expansión, llegando a constituir ya en 1975 -- una corriente mundial por encima de los 200 millones de desplazamientos. (Estos viajes son conocidos a nivel mundial como turismo internacional, ya que se refieren al tránsito de personas de un país a otro. No obstante, para los intereses particulares -- de cada uno de ellos, se los clasifica como turismo extranjero o receptivo, a fin de conocer, en base a estadísticas locales, la afluencia de las corrientes de visitantes que proceden del exterior.)

En nuestros días, es cada vez más creciente el número de -- personas que abandonan su país por días, semanas y meses, y aún por sólo algunas horas, con la idea de entablar contacto directo con extranjeros, de conocer sus costumbres y de confrontar sus -- culturas, así como comprender su mentalidad y sus aspiraciones.

A la par de los valores educativos, culturales y sociales -- del turismo extranjero, y a medida que aumenta el número de visitantes que llegan a un país, crece también su importancia desde-

el punto de vista económico, pues aporta divisas que vienen a contribuir al desarrollo de la economía nacional.

Sin embargo debe tenerse mucho cuidado en no considerar al turista procedente del exterior desde el solo punto de vista económico. Tal actitud equivocada ha originado en algunos casos que se menosprecie el aspecto sociocultural y se olvide su proyección profundamente humana, con todas las consecuencias que implican y de las cuales es necesario considerar su valor real.

Favorecido por los diversos factores citados, y estimulado por una intensa y persuasiva y propaganda, que en muchos casos se adelanta al deseo de viajar, el turismo internacional se ha convertido en un fenómeno característico del mundo moderno.

Confinado al principio al continente europeo y en escala menor a la América del Norte, se ha venido extendiendo día a día. En la actualidad, gracias a la reducción del tiempo requerido para los desplazamientos, también se manifiestan incrementos notables de visitantes hacia los países de América del Sur y Centroamérica, el Medio y Lejano Oriente y otras regiones de Asia, Australia y Africa.

Gran parte del tráfico turístico mundial se concentra en el Viejo Continente, lo cual significa para algunos, países como en el caso de Austria, que las divisas que reciben por este concepto les permitan no sólo equilibrar su balanza de pagos sino además disponer de amplios recursos para su desarrollo interno y para la importación antes prohibitiva de diferentes mercancías.

Un país no debe contabilizar como ingresos turísticos las cantidades que el viajero erogue para desplazarse al mismo, ya que el destino del gasto que cubre depende de la nacionalidad de los medios de transporte que utiliza. Tal es la razón por la que los Estados deben procurar contar con sus propios medios de transportación y tender siempre a multiplicar sus líneas aéreas, terrestres y acuáticas, a fin de captar un número mayor de divisas y participar más intensamente en el mercado turístico mundial.

6.2. CONVENIO AEREO BILATERAL MEXICO-ESTADOS UNIDOS
PARA EL FOMENTO AL TURISMO

Las negociaciones para revisar el Convenio Bilateral Aéreo entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, se reiniciaron a partir de agosto de 1986, con el propósito de adecuarlo a los cambios surgidos desde 1978, fecha de su última revisión, tanto en la estructura aeroportuaria en los Estados Unidos, fin de mejorar los servicios aéreos entre ambos países y así fomentar el turismo, el comercio y el desarrollo económico, particularmente de nuestro país.

Las delegaciones representativas las integraban por México- funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de Turismo, y de Relaciones Exteriores, y en la de los Estados Unidos personal de los Departamentos de Estado, de Transporte y de Comercio. La última reunión de ambas delegaciones se realizó del 26 al 29 de Enero de 1988 en la Ciudad de México y en ella se concluyó la serie de negociaciones y se alcanzó la firma del Convenio.

Durante las reuniones realizadas en los últimos 18 meses, las delegaciones analizaron las posibilidades de expansión de los servicios de pasajeros y de carga, tanto para empresas regulares como de fletamento; el establecimiento de servicios especiales para los operadores regionales de aeronaves pequeñas, esto último con el propósito de mejorar los servicios para las comunidades fronterizas, con lo que se apoyará el desarrollo comercial, industrial y turístico de las poblaciones de la frontera norte de nuestro país.

Las delegaciones acordaron prorrogar la vigencia del Convenio Bilateral suscrito en 1960 y revisado en 1965, 1970 y 1978, agregándole una serie de acuerdos operativos entre los gobiernos para facilitar el desarrollo de la actividad aeronáutica entre ambos países.

La estructura del Convenio revisado, contenía un total de 45 rutas, que unían 500 pares de ciudades entre ambos países, de los cuales los Estados Unidos podrían operar 198 y México 302.

En el nuevo documento, se establecen un total de 125 rutas, es decir 177% mas; de éstas 80 son para los Estados Unidos, lo que implica un potencial de operación de hasta 609 pares de ciudades, lo que incrementa en 207% el número de ciudades unidas. Por su parte, México puede llegar a operar hasta 811 pares de ciudades, contenidos en 45 rutas, lo que representa un aumento de 163%. El número de ciudades que pueden operarse pasó de 500 a 1420, un incremento de 184%.

Asimismo, la nueva estructura de rutas tiene una mayor flexibilidad que la anterior, en la operación de los pares de ciudades, al incorporarle mecanismos como la combinación, fusión y división de rutas, lo cual le permitirá a las líneas aéreas de ambos países, adecuarse ágilmente a los incrementos o modificaciones en los patrones de demanda del tráfico aéreo.

Deberá entenderse por combinación de rutas la finalidad de incluir en el diseño de los vuelos puntos contenidos en dos o más rutas de diferentes regiones, siempre que se trate del mismo operador designado y que las rutas contengan el mismo punto de origen de tráficos. Esta acción incrementará las posibilidades de beneficio comercial de las empresas.

Se autorizaron dobles designaciones específicamente y en forma independiente a aquellos pares de ciudades que acordaron - las autoridades aeronáuticas de ambos países, por lo tanto, se mantuvieron las existentes en el pasado, que son 6 para México y 5 para Estados Unidos, así como ampliar en 5 más, los pares de ciudades servidos bajo esta modalidad para ambos países.

En el cuadro de rutas anterior se tenían los siguientes pares de ciudades con doble designación.

Para México:

México	- Los Angeles
Acapulco	- Los Angeles
Guadalajara	- Los Angeles
Guadalajara	- San Francisco
Acapulco	- San Francisco
México	- San Francisco

Para Estados Unidos:	Houston	- Acapulco
	Dallas	- México
	Houston	- México
	San Antonio	- México
	Washington	- México

En el memorandum de entendimiento se incluyó un anexo que autoriza servicios adicionales entre los siguientes pares de ciudades:

Phoenix	- Mazatlán
Phoenix	- Puerto Vallarta
Atlanta	- México
Nueva York	- México
Los Angeles	- México

Sobre este mismo tema, se convino establecer en forma clara las condiciones para la autorización de servicios adicionales -- (dobles designaciones), que implican considerar factores como:

- Total del tráfico transportado entre ese par de ciudades durante el año anterior.
- Capacidad de Venta por las empresas participantes en cada par de ciudades y factor de ocupación.
- Proyecciones de crecimiento a corto plazo en el par de ciudades.
- Número total de pasajeros movidos por las empresas designadas con el porcentaje de participación de las empresas de su país.

El apartado de servicios adicionales será revisado anualmente por las autoridades aeronáuticas de ambos países, a fin de evaluar los resultados de la operación de éstos y realizar las adecuaciones necesarias.

6.2.1.

VUELOS DE FLETAMENTO

Igualmente se llegó a un acuerdo satisfactorio en vuelos de fletamento. Cabe señalar, que por primera ocasión se define un mecanismo bilateral transparente para la autorización y operación de esta modalidad de transporte aéreo, que consiste en la fijación de cuotas mínimas anuales para la autorización inmediata de estos servicios para pares de ciudades, de acuerdo a criterios como:

- Número y factor de ocupación de vuelos regulares y de fletamento durante el año anterior.
- Participación de las aerolíneas regulares en el tráfico total entre el par de ciudades.
- Incremento de la oferta de hospedaje en el destino.

Dicha cuota mínima anual se fija en el caso de los pares de ciudades servidos por empresas regulares del país que recibe la solicitud, de acuerdo a los siguientes criterios.

- 1) En el caso de existir pasajeros transportados en vuelos de fletamento en año anterior entre ese par de ciudades, se autorizará ese mismo número de pasajeros, más el crecimiento en el tráfico total entre ese mismo par de ciudades del año anterior.
- 2) De no haber existido vuelos de fletamento el año anterior, se autorizará para dicho par de ciudades hasta 15 vuelos o hasta 3,000 pasajeros por año; o
- 3) Cuando el volumen de tráfico de pasajeros, entre ese par de ciudades el año anterior, exceda de 200,000 pasajeros, se autorizará hasta un máximo del 2% de ese total para las operaciones.

Asimismo, si el par de ciudades no es servido por empresas regulares del país donde se presente la solicitud, se autorizará la totalidad de los programas de vuelos de fletamento.

Además, las autoridades aeronáuticas de cada país podrán seguir autorizando discrecionalmente solicitudes por encima de la cuota acordada, cuando lo requiera la demanda y las condiciones de seguridad y servicio de los aeropuertos lo permitan.

También se acordó que las autoridades aeronáuticas de los dos países realizarán reuniones anuales con el objeto de revisar y adecuar las cuotas a autorizar y evaluar los mecanismos de operación, de los vuelos de fletamento.

Finalmente, y considerando las necesidades de fortalecer el intercambio comercial entre los dos países y que el servicio -- aéreo puede ofrecer ventaja para apoyarlo en forma rápida y eficiente, se incluyó en los anexos al Convenio uno referente a vuelos exclusivos de carga, el cual antes no existía. En dicho -- anexo se establecen las rutas y condiciones para la operación de estos vuelos, y se define la ruta a servir, que contiene 10 ciudades de origen y 5 de destinos:

Oakland, Indianapolis, Columbus, Dayton, Louisville, Harlingen, Memphis, Newburg, Miami, Houston, Chihuahua, Toluca, Guadalajara, Monterrey, Mérida.

Para cubrir esta ruta se podrán designar hasta tres operadores, los cuales no tendrán derechos de cabotaje, ni restricciones de capacidad, frecuencias o tipo de aeronave utilizada.

Se concluyó con la revisión al Convenio Bilateral Aéreo, la que permitirá una comunicación más estrecha, al unir un mayor número de pares de ciudades, lo cual fomentará el turismo y el comercio entre ambas naciones.

6.3

PROTECCION DE VISITANTES NACIONALES Y
EXTRANJEROS

Con el propósito de mejorar y corregir, en beneficio y protección de visitantes nacionales y extranjeros, los servicios públicos - federales que otorgan las diferentes dependencias en las zonas - fronterizas de nuestro país, en el Distrito Federal, en la zona metropolitana y en los aeropuertos internacionales.

Entre las líneas de acción del grupo intersecretarial, destacan por su importancia los siguientes:

1.- La Secretaría de Gobernación ha iniciado un proceso inflexible de depuración de la planilla de agentes de servicios migratorios y de agentes, supervisores y subdelegados en el aeropuerto-internacional de la ciudad de México, incrementándose los mecanismos de vigilancia y la atención a quejas y denuncias en los aeropuertos fronterizos de la zona norte y en los puntos de control migratorio establecidos en los pasos internacionales.

2.- La Secretaría de Hacienda y Crédito Público retirará del -- servicio al personal comisionado en la estación de ferrocarriles de la ciudad de México, en las centrales de autobuses de la zona metropolitana y atenderá las quejas y denuncias contra desviaciones, excesos o prepotencias de servidores públicos de la Dirección General de Aduanas, depurándose el personal y rotando al mismo para evitar que se creen intereses contrarios a las instituciones.

3.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha dispuesto sancionar a miembros de la Policía Federal de Caminos que realicen detenciones sin justificación legal o reglamentaria, prohibir revisiones a vehículos que efectúen el servicio público federal o particulares, con excepción de los operativos de seguridad que se realizan en Tlaxcala y Guerrero a petición de los gobiernos estatales.

4.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también, incrementar la supervisión sobre los agentes de la Policía Federal de Caminos para evitar corrupción, abusos de poder o excesos, es pecialmente a autotransportes de carga.

5.- La Procuraduría General de la República procederá a retirar el personal que tenía comisionado en las terminales de autobu - ses del Distrito Federal y de las terminales terrestres de Mexi - cali y Tijuana, pues dispone de mecanismos de información más -- eficaces; asimismo ha procedido a retirar retenes en las carrete ras Mexicali-Baja California y Tecate-Mexicali y en las centra - les de Matamoros y Reynosa.

6.- El procurador general de justicia del Distrito Federal, -- acordó retirar del aeropuerto internacional de la Ciudad de Méxi - co y de las terminales de autobuses y ferrocarriles de esta ciu - dad, a los agentes que se encontraban comisionados, pues su per - manencia no se justifica y, por otra parte, sus acciones daban - lugar a quejas de los usuarios.

7.- La Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal -- dispuso ampliar y difundir a la opinión pública la utilización -- del servicio telefónico "08" para la recepción de denuncias o - peticiones de auxilio que la ciudadanía requiera en los casos de robos de automóviles, asaltos u otros tipos de delitos patrimo - niales que exigen una respuesta inmediata y coordinación con -- otras corporaciones policiales para agilizar la recuperación y - rescate de los bienes robados o el auxilio eficaz a las víctimas del delito.

8.- La Secretaría de Relaciones Exteriores implantó, en rela -- ción con las visas, un nuevo procedimiento consistente en una -- etiqueta autoadherible que cuenta con modernos sistemas de segu - ridad para evitar falsificaciones y mejorar su permanencia, cer - teza y seguridad.

9.- Para evitar abusos en contra de trabajadores migratorios se difundirá, en coordinación con las Secretarías de Gobernación y - Relaciones Exteriores, en los consulados, en las líneas aéreas, - terrestres, de ferrocarriles, las franquicias que de manera espe - cial se han diseñado para que dichos trabajadores puedan retor - nar a nuestro país con sus menajes de casa y sus pertenencias --

producto de su trabajo. Así, de manera simplificada y sin pago de impuestos podrán incorporarse a sus actividades, con su familia.

10.- La Secretaría de Contraloría General de la Federación con - vendrá con los gobiernos estatales para que las contralorías lo cales, en su propósito de descentralización y coordinación, reciban, investiguen y atiendan quejas en contra de vicios o desviaciones en los servicios públicos mencionados.

11.- Aeropuertos y Servicios Auxiliares promoverá el eficaz funcionamiento de los comités de seguridad aeroportuaria y de facilitación de trámites para los usuarios de las terminales aéreas.

12.- La Secretaría de Turismo procederá a difundir los derechos y obligaciones de los usuarios de los servicios turísticos, así como a dar información y orientación general al turista y colaborará, a través de la infraestructura turística del país, en la recepción de quejas, denuncias contra prestadores de servicios, o por los servicios públicos federales proporcionados a visitantes.

13.- Además se modernizarán las formas migratorias para simplificar los trámites, evitar errores, falsificaciones, excesivas -- cargas de trabajo, y en la frontera norte se depurará al personal que no reúna las características de calidad que los migratorios exigen, especialmente en Tijuana y Ciudad Juárez.

14.- La función de revisión en los puntos y cruces internacionales se establecerá en Ciudad Juárez y se suprimirán filtros migratorios que se ubican en la carretera Chihuahua-Ciudad Juárez, que motivaban molestias innecesarias a los visitantes.

15.- Igualmente se incrementarán los servicios de supervisión y vigilancia y la atención de quejas y denuncias en los aeropuertos fronterizos de la zona norte.

16.- Asimismo, se dispondrá de información gráfica y módulos de orientación a efecto de que todo turista nacional o extranjero disponga de información suficiente y amplia en los aeropuertos y en las terminales de autobuses en la frontera, con el propósito de que conozcan sus derechos y obligaciones y los beneficios de artículos personales, de regalo o de hogar que puedan importar sin gravamen alguno y, en caso de rebasar las cantidades autorizadas, los procedimientos de pago pueden realizarse en efectivo o a través de tarjetas de crédito.

6.4.

ESTADISTICA DEL TURISMO NACIONAL

Ante la necesidad de conocer con mayor precisión el mercado turístico nacional, la Secretaría de Turismo amplió significativamente la cobertura estadística de los diversos destinos turísticos, dado que en años anteriores a 1986, se contaba sólo con indicadores que permitían efectuar una estimación sobre el número de turistas que demandaban alojamiento hotelero; actualmente el estudio sobre el turismo nacional abarca los diferentes mercados que conforman la estructura hotelera nacional, que comprenden a centros de playa, grandes ciudades, centros coloniales, ciudades comerciales, centros de fin de semana, ciudades fronterizas, centros de influencia fronteriza, centros turísticos de desarrollo incipiente y centros arqueológicos.

Con este estudio se ha logrado identificar el volumen que representa el movimiento turístico nacional

Se estudiaron 130 plazas que cuentan con una oferta de alojamiento superior a 250 cuartos.

Esta información se dá a conocer en el cuadro 6.1 y se estima, a nivel nacional que el movimiento total de turismo nacional es de 32 millones de personas con una estadía media de 1.9 días y una ocupación promedio de 42%, sin considerar la participación del turismo extranjero, con lo que aumenta la ocupación en la planta hotelera nacional al 55% promedio anual.

Los datos más interesantes del citado cuadro son los siguientes para el año de 1986 referentes al turismo nacional.

- a) Aguascalientes tiene el .60% de los cuartos del total y el .71% de turistas noche, el número de nacionales que demandaron alojamiento fue de 277 (000). La ciudad de Aguascalientes alojó al 96.6% de los mismos.

- 2) Baja California el 4.35% de los cuartos alojó a 2.8 millones de turistas noche igual al 4.39%. Esto equivale a 1.7 millones de turistas nacionales. Tijuana tuvo el 70.6%.
- 3) Baja California Sur: 1.5% de cuartos; 524 mil turistas noche 222 (000) turistas. La Paz con el 51.3%.
- 4) Campeche: .72 de cuartos; 522 turistas noche; 314 (000) turistas; Cd. Carmen 31 41.4%.
- 5) Chiapas: 2.01% de cuartos; 1.1 millones turistas noche; - 608 (000) turistas; Tuxtla Gutiérrez el 44.4%.
- 6) Chihuahua: 3.4% de cuartos; 3.0 millones turistas noche; - 1.8 millones turistas; Ciudad Juárez el 50.9%.
- 7) Coahuila: 1.63% de cuartos; 1.3 millones turistas noche; 763 (000) turistas; Torreón 36.9%.
- 8) Colima: 32% de cuartos; 259 (000) turistas noche; 129 --- (000) turistas; Manzanillo = 57.7%.
- 9) Distrito Federal: 13.23% de cuartos; 6.8 millones turis - tas noche, 2.6 (000) turistas; D.F. = 100%

El índice de variación se comporta en la misma forma, aun cuando la fuente advierte que las cifras no son comparables en los años de 1986 y 1987 por cambio de metodología.

En segundo término se presentan las cifras del número de establecimientos de hospedaje, también de 1976 a 1986.

En este aspecto, la suma de todos los establecimientos tiene variaciones importantes: de 1976 a 1982 crece de 6809 a 8268. En 1983 hay una disminución a 5310 establecimientos. En el año de 1984 no hay información. En 1985 hay un aumento a 6761 y en 1986 a 6822 establecimientos. El índice de variación tiene la misma tendencia. sin embargo la mayor desviación se da en casas de huéspedes, en efecto en 1976, del total de establecimientos, el 61.6% son hoteles, el 11.1% moteles el 19.4% casas de huéspedes y el restante 7.9% otros establecimientos.

En 1983 la proporción es la siguiente:

Hoteles	80.9%
Moteles	9.3%
Casas Huespedes.	3.7%
Otros.	6.1%
	<hr/>
	100.0

En 1986 se mantiene esta distribución:

Hoteles	80.9%
Moteles	9.3%
Casas Huespedes	3.4%
Otros	6.4%
	<hr/>
	100.0

En lo que se refiere al número de cuartos como oferta de alojamiento ha habido una tendencia creciente año con año de 1976 a 1986, de 192 mil cuartos a 305.5 mil en el último año con un incremento de 113 mil habitantes igual al 58.8%.

6.5. ESTADISTICA DEL TURISMO EXTRANJERO

6.5.1. TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION

La segunda corriente de visitantes la integra el Turismo Receptivo de Internación. La información se da a conocer en el cuadro 6.3 con datos de 1976 a 1987 sobre el número de personas que ingresaron a nuestro país, el índice de variación experimentado, haciendo 1976 = 100.0; los ingresos generados por el flujo de extranjeros en millones de dólares americanos y el índice de incremento, haciendo igualmente el año de 1976 = 100.0

El Flujo de visitantes de internación fue creciente de 1976 a 1980 de 3.1 millones de personas a 4.1 millones; en 1981 desciende a 4.0 millones; en 1982 hay otro decremento a 3.7. En 1983 que se implementa el Plan Nacional de Desarrollo, hay una recuperación a 4.7 millones. En los años siguientes: 1984 -- desciende la corriente a 4.6; en 1985 a 4.2; en 1986 se incrementa a 4.6 millones; para 1987, se espera la cifra sin precedentes de poco más de 5 millones provenientes del exterior.

En términos generales de 1976 a 1987 el índice de incremento ha sido del 62.54% con las variaciones que se muestran en el cuadro de referencia.

En cuanto a los ingresos, la tendencia ha sido la siguiente de 1976 a 1981 crece de 836 millones de dólares a 1760 millones. El crecimiento es del 110% con un índice de 210.53. en 1982 de crece a 1406 millones de dólares, sigue esta tendencia hasta 1984, cuando hay un ingreso de 1953 millones de dólares y el índice es igual a 233.61. Los dos años siguientes hay una disminución a 1720 millones y 1792 millones U.S. Dlls.

En 1987 se espera que los ingresos alcancen los 2 mil millones de dólares.

Por este concepto nuestro país captó divisas de 18,183 millones de dólares, de 1983 a 1987 ingresaron 9,090 millones de dólares, es decir el 50% del total.

El gasto medio por turista fue como se indica a continuación

AÑO	TOTAL DLLS.	VIA AEREA DOLARES	VIA TERRES TRES.
1976	269.07	366.4	174.2
1977	266.70	363.2	157.9
1978	298.61	393.5	168.9
1979	349.06	462.2	176.9
1980	403.23	534.4	209.8
1981	435.86	585.9	229.9
1982	373.14	516.7	177.8
1983	342.18	466.1	131.1
1984	419.64	543.8	193.8
1985	408.84	432.8	188.0
1986	387.46	501.5	186.5
1987	396.04	N.D.	N.D.

Durante 1986 se recuperó el flujo de turistas extranjeros que no se captó en 1986 y con ello se consolidó los niveles record de 1983 a 1984.

Los ingresos por turismo ascendieron durante 1988 en 4.2% al captarse 1792 millones de dólares, sin embargo el gasto medio disminuyó en 5.2%, pero en 1987 se espera una recuperación del 2.2%

6.5.2. TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO

En este apartado se presenta el cruce fronterizo entre México y la Frontera Sur de los Estados Unidos. La información cubre los años de 1976 a 1986 y se refiere a la entrada de viajeros, en miles de personas, el índice de variación haciendo 1976 = 100 y los ingresos derivados de estos visitantes en millones de dólares así como el índice de variación observado, también el -- año base en 1976 = 100.0.

La entrada de viajeros fronterizos ha tenido variaciones importantes en 1976 se informa de 62.3 millones de visitantes que dejaron 2,266 millones de dólares; en 1977 disminuyen estos visitantes a 56.4 millones así mismo el ingreso de divisas americanas es de 2,076 millones de dólares. En los años siguientes -- hay mayores y menores cifras de turistas fronterizos que oscilan entre casi 65 millones en 1984 hasta 59 millones en 1979.

En cuanto a ingresos de divisas la cifra record se da en -- 1981 con 4,770 millones y la mínima de 1181 millones de dólares en 1986.

6.5.3. TURISMO EGRESIVO DE INTERNACION

La corriente turística de México hacia el exterior ha tenido variaciones importantes de 1976 a 1987, como se muestra en el cuadro 6.5.- en donde se da a conocer el turismo egresivo de internación en (000) de personas, el cálculo del índice de variación con base en 1976 = 100 y el gasto en millones de dólares -- así como el índice correspondiente con el mismo año base.

Los visitantes al exterior sumaban en 1976, 1,977 miles de personas con un gasto de 423 millones de dólares. Un egreso de 213.96 dólares por persona.

La tendencia fue ascendente hasta 1981 en donde hay una salida de turistas nacionales de 3,959 miles de personas con un -- gasto total de 1,571 millones de dólares y un egreso medio por turista de 396.82 dólares por persona.

En 1982 hay una corriente hacia el exterior de 2,671 mil -- viajeros; en 1983 disminuye a 1,971 miles para 1984, 2,697 mi -- les; en 1985 son 2,731 millares; en 1986, nuevamente hay una di -- minución a 2,470.

Para 1987 se espera un número de 2.5 millones de nacionales viajando fuera del país.

El egreso de divisas también disminuyó de 1981 a 1982 a 788 millones de dólares igual a 295.00 dólares por persona.

En 1983 son 441 millones de dólares y el gasto medio por tu -- rista de 223.74 dólares por persona.

En 1984 son 648 millones de dólares y el gasto medio por tu -- rista de 240.27 dólares por persona.

En 1985 son 664 millones de dólares y el gasto medio por turista de 251.01 dólares por persona.

En 1986 son 620 millones de dólares y el gasto medio por turista de 251.01 dólares por persona.

En 1987 son 660 millones de dólares y el gasto medio por turista de 264 dólares por persona.

"En 1986 la salida de turistas nacionales hacia el exterior fue de casi 2.5 millones que representa una disminución de 9.6% respecto de 1985, este nivel es el más bajo que se ha registrado en los últimos años.

Las condiciones económicas prevalecientes en ese año repercutieron en el movimiento de turistas al exterior. La política de subvaluación de nuestra moneda representó un mayor costo en los bienes y servicios turísticos ofrecidos en el exterior, lo cual desmotivó los viajes internacionales de mexicanos y ejerció un efecto de sustitución ya que aumentaron los viajes en destinos nacionales. Asimismo, la continua caída en el ingreso real de la población, influenciado por la disminución en el nivel de actividad económica en general en el país, repercutió en el número de viajes al exterior.

Otros factores que influyeron en la disminución del turismo egresivo fueron las campañas de promoción y publicidad dirigidas al turismo interno, así como una mayor competitividad en los bienes y servicios turísticos nacionales.

La erogación de divisas por estos viajeros fue en 1986 de 620 millones de dólares un 6.6% menor que el año precedente. En 1987 se espera un gasto de 660 millones de dólares, es decir se llegará a los niveles de 1985"

6.5.4. TURISMO EGRESIVO FRONTERIZO

No obstante la costumbre muy arraigada en la frontera norte de México de salir al lado americano de los residentes fronterizos, este turismo de nuestros nacionales ha decrecido en forma - continua de 1976 a 1986, como se informa en el cuadro 6.6. "Turismo Egresivo Fronterizo"

en efecto en 1976 cruzaron 105 millones de personas.

La tendencia a la baja continuó hasta 1979. En 1980 y -- 1981 son los años de mayor tráfico, 107 y casi 110 millones; en 1982 desciende a 104 millones y cada año hay menor número de per- sonas hasta llegar a la cantidad de 76.2 millones de personas, - cifra inferior en un 0.7% a la de 1985 y de 1.3% a la de 1984.

La erogación de los residentes en el país siguió una ten- dencia similar al número de turistas: En 1976 fue de 1847 mī llones de dólares desciende en los 2 siguientes años a 1,361 y - 1,632 millones de dólares respectivamente. En 1980 y 1981 al- canza los niveles más altos de gasto 3,130 millones de dólares y 4,584 respectivamente a partir de ese año decrece hasta la cifra de 1,493 millones de dólares en 1986. En este año, no obstante se presenta una balanza negativa para nuestro país por 301 millo- nes de dólares, pero los gastos medios para los viajeros han dis- minuído en 1.19 dólares respecto de 1985. el gasto medio de tu- ristas nacionales en el turismo egresivo fronterizo ha sido de - 1983 a 1986 expresado en dólares americanos, como se indica a - continuación:

AÑO	GASTO MEDIO POR TURISTA
1983	14.61
1984	19.68
1985	20.78
1986	19.59

6.5.5. **TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO
ESTADISTICA BASICA**

La información de la entrada de turistas a frontera que se da a conocer en el cuadro 6.7- cubre los años de 1976 a 1986. A partir del año 1982 se obtiene de acuerdo a la metodología di senada por el Banco de México.

El movimiento fronterizo representa un renglón muy importante dentro de la actividad turística en nuestro país.

La entrada de viajeros fronterizos en 1976 fué de poco más de 62 millones de personas. Esta cifra ha permanecido casi -- constante con ligeros decrementos y recuperaciones en todo el período. El año de mayor afluencia fué 1984 con 64.6 millones de turistas; en 1985 desciende a 59.9 millones y en 1986 hay una recuperación a casi 62 millones lo que representó un incremento del 3.2% respecto del año anterior.

Agregando la información de entradas y salidas de viajeros fronterizos el número de cruces en 1986 fue de 137.5 millones de personas, lo cual representa uno de los movimientos más grandes a nivel mundial.

En términos monetarios, el gasto total de los que entraron al país de 2,266 millones de dólares en 1976 hay una disminución a 2,076 millones de dólares en 1977; a partir de ese año, hasta 1981 en que se da una cifra record de 4,770 millones de dólares hay un incremento constante. En 1982 descienden los ingresos - hasta 1,237 millones de dólares nuevamente en 1983 se reduce hasta su nivel más bajo en la década 1,104 millones de dólares, viene una recuperación en 1984 hasta alcanzar 1,329 millones de dólares; desciende la cifra en 1985 a 1,181 millones de dólares. En 1986 el gasto total de los que entraron al país fue de 1,192 millones de dólares.

El modo de transporte usado para ingresar de los viajeros - fronterizos es el automóvil en un 80%. El 20% lo hace como pea tón en 1986 ya que de 61.8 millones de visitantes usaron el auto móvil 49.7 millones y cruzaron a pie 12.1 millones de personas.

6.5.5.

TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO
ESTADISTICA BASICA

La información de la entrada de turistas a frontera que se da a conocer en el cuadro 6.7- cubre los años de 1976 a 1986. A partir del año 1982 se obtiene de acuerdo a la metodología diseñada por el Banco de México.

El movimiento fronterizo representa un renglón muy importante dentro de la actividad turística en nuestro país.

La entrada de viajeros fronterizos en 1976 fué de poco más de 62 millones de personas. Esta cifra ha permanecido casi -- constante con ligeros decrementos y recuperaciones en todo el período. El año de mayor afluencia fué 1984 con 64.6 millones de turistas; en 1985 desciende a 59.9 millones y en 1986 hay una recuperación a casi 62 millones lo que representó un incremento del 3.2% respecto del año anterior.

Agregando la información de entradas y salidas de viajeros fronterizos el número de cruces en 1986 fue de 137.5 millones de personas, lo cual representa uno de los movimientos más grandes a nivel mundial.

En términos monetarios, el gasto total de los que entraron al país de 2,266 millones de dólares en 1976 hay una disminución a 2,076 millones de dólares en 1977; a partir de ese año, hasta 1981 en que se da una cifra record de 4,770 millones de dólares -- hay un incremento constante. En 1982 descienden los ingresos -- hasta 1,237 millones de dólares nuevamente en 1983 se reduce hasta su nivel más bajo en la década 1,104 millones de dólares, viene una recuperación en 1984 hasta alcanzar 1,329 millones de dólares; desciende la cifra en 1985 a 1,181 millones de dólares. En 1986 el gasto total de los que entraron al país fue de 1,192 millones de dólares.

El modo de transporte usado para ingresar de los viajeros -- fronterizos es el automóvil en un 80%. El 20% lo hace como peatón en 1986 ya que de 61.8 millones de visitantes usaron el automóvil 49.7 millones y cruzaron a pie 12.1 millones de personas.

CUADRO 6.1.
 TURISTAS NACIONALES QUE DEMANARON ALOJAMIENTO
 EN HOTELES, MOTELES Y OTROS ESTABLECIMIENTOS
 DE HOSPEDAJE (1)
 - AÑO 1986-

Entidad federativa y ciudad.	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(000)	% (3)
Total	271 000	100.00	63 443	100.00	32 193	-
Aguascalientes	1 634	.60	447	.71	237	100.0
Aguascalientes	1 540	.56	432	.68	229	96.6
Resto del estado	94	.04	15	.02	8	3.4
Baja California	11 792	4.35	2 784	4.30	1 693	100.0
Ensenada	2 238	.83	239	.38	199	11.8
Mexicali	1 576	.58	463	.73	231	13.6
Rosarito	647	.24	69	.11	28	1.7
San Felipe	480	.18	35	.06	14	.8
Tijuana	6 566	2.42	1 925	3.03	1 196	70.6
Baja California Sur	4 068	1.50	524	0.83	222	100.0
La Paz	1 559	.57	251	.40	114	51.3
Loreto	532	.20	71	.11	28	12.6
San Jose del Cabo	1 333	.49	98	.16	33	14.9
Resto del estado	644	.24	104	.16	47	21.2
Campeche	1 962	.72	522	.82	314	100.0
Campeche	734	.27	169	.27	117	37.3
Cd. del Carmen	770	.28	236	.37	130	41.4
Resto del estado	458	.17	117	.18	67	21.3
Chiapas	5 445	2.01	1 125	1.77	608	100.0
Comitán	273	.10	38	.06	21	3.5
Palenque	427	.16	69	.11	38	6.3
San C. Las Casas	894	.33	139	.22	69	11.3
Tapachula	666	.25	230	.36	115	18.9
Tuxtla Gutiérrez	2 122	.78	483	.76	270	44.4
Resto del estado	1 063	.39	166	.26	95	15.6
Chihuahua	9 203	3.40	3 053	4.81	1 787	100.0
Chihuahua	2 762	1.02	837	1.33	458	25.6
Cd. Camargo	394	.15	101	.16	56	3.1

Entidad Federativa y ciudad	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(000)	% (3)
Cd Cuauhtemoc	508	.19	156	.25	84	4.7
Cd. Juarez	3 676	.36	1 455	2.29	910	50.9
Hidalgo del Parral	600	.22	184	.29	100	5.6
Nvo. Casas Grandes	273	.10	67	.11	37	2.1
Resto del Estado	990	.36	243	.38	142	8.0
Coahuila	4 413	1.63	1 307	2.06	763	100.0
Monclova	420	.16	129	.20	70	9.2
Piedras Negras	684	.25	201	.32	132	17.3
Saltillo	925	.34	295	.47	173	22.7
Torreón	1 703	.63	522	.82	282	36.9
Resto del Estado	681	.25	160	.25	106	13.9
Colima	5 204	1.92	1 533	2.42	593	100.0
Colima	878	.32	259	.41	129	21.7
Cuyutlán	632	.23	142	.22	71	12.0
Manzanillo	3 266	1.21	1 027	1.62	342	57.7
Tecomán	325	.12	88	.14	40	6.8
Resto del Estado	103	.04	17	.03	11	1.8
Distrito Federal	35 850	13.23	6 807	10.73	2 584	100.0
Durango	2 602	.96	659	1.04	408	100.0
Durango	1 785	.66	489	.77	304	74.5
Gómez Palacio	263	.10	80	.13	44	10.8
Resto del Estado	554	.20	90	.14	60	14.7
Estado de México	5 654	2.09	1 334	2.10	844	100.0
Cd. Netzahualcoyotl	514	.19	116	.18	77	9.1
Ecatepe	250	.09	40	.06	27	3.2
Ixrapan de la Sal	865	.32	175	.28	96	11.4
Los Reyes	296	.11	48	.08	32	3.8
Naucalpan	611	.23	150	.24	100	11.8
Tlalnepantla	786	.29	192	.30	128	15.2
Toluca	1 034	.38	336	.53	195	23.0
Resto del Estado	1 298	.48	277	.44	189	22.4
Guanajuato	7 409	2.73	1 899	2.99	1 029	100.0
Celaya	628	.23	145	.23	96	9.3
Guanajuato	1 871	.69	535	.84	312	30.3
Irapuato	744	.28	171	.27	114	11.1
León	2 173	.80	679	1.07	272	26.5
Salamanca	466	.17	107	.17	72	7.0
San Miguel Allende	876	.32	157	.25	93	9.0
Resto del Estado	651	.24	105	.16	70	6.8

Entidad Federativa y ciudad	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(000)	% (3)
Guerrero	24 011	8.86	5 357	8.45	1 714	100.0
Acapulco	17 963	6.63	4 240	6.68	1 250	72.9
Chilpancingo	306	.11	88	.14	44	2.5
Aguila	460	.17	106	.17	71	4.1
Ixtapan Zihuatanejo	4 327	1.60	754	1.19	233	13.6
Taxco	950	.35	169	.27	116	6.8
Resto del Estado	-	-	-	-	-	-
Hidalgo	3 103	1.15	659	1.00	397	100.0
Huejutla	284	.11	46	.07	25	6.3
Pachuca	758	.28	217	.34	155	39.0
Tulancingo	411	.15	131	.21	69	17.4
Resto del Estado	1 650	.61	265	.42	148	37.3
Jalisco	27 506	10.15	6 637	10.46	3 315	100.0
Barra de Navidad	330	.12	74	.11	37	1.1
Cd. Guzmán	316	.12	61	.10	34	1.0
Guadalajara	12 783	4.72	4 108	6.48	2 133	64.4
La Huerta	691	.25	144	.18	76	2.3
Puerto Vallarta	8 592	3.17	1 360	2.14	537	16.2
Rivera Chapala	421	.16	103	.16	41	1.2
SN. Juan de los Lagos	1 342	.50	328	.52	131	4.0
Sn Patricio Melaque	718	.26	116	.18	77	2.3
Resto del Estado	2 312	.85	373	.59	249	7.5
Michoacan	11 188	4.13	2 853	4.50	1 891	100.0
Apatzingán	425	.16	82	.13	46	2.4
Jungapeo	305	.11	49	.08	33	1.7
La Piedad	351	.13	57	.09	38	2.0
Lázaro Cárdenas	974	.36	157	.25	104	5.5
Morelia	2 664	.98	1 016	1.60	728	38.5
Patzcuaro	673	.25	215	.34	114	6.0
Playa Azul	285	.11	46	.07	31	1.6
Uruapan	1 815	.67	518	.82	346	18.3
Zamora	687	.25	158	.25	105	5.6
Zitácuaro	482	.18	104	.16	69	3.7
Resto del Estado	2 527	.93	451	.71	277	14.7
Morelos	4 666	1.72	1 006	1.59	626	100.0
Cuautla	1 052	.39	217	.34	154	24.6
Cuernavaca	2 062	.76	531	.84	306	48.9
Varios Municipios	831	.31	134	.21	89	14.2
Resto del Estado	721	.26	124	.20	77	12.3

Entidad Federativa y Ciudad	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	/(2)	(000)	/(2)	(110)	/(3)
Sn. Luis Potosí	2 253	.83	674	1.06	425	60.5
Tampico	254	.09	41	.06	27	3.8
Resto del Estado	879	.32	142	.22	94	13.4
Sinaloa	11 218	4.14	2 608	4.11	1 264	100.0
Culiacán	1 539	.47	472	.74	255	20.1
Los Mochis	1 193	.44	366	.58	198	15.7
Mazatlán	7 824	2.89	1 636	2.58	729	57.7
Resto del Estado	662	.24	134	.21	82	6.5
Sonora	7 170	2.65	1 742	2.75	933	100.0
Agua Prieta	291	.11	47	.07	31	3.3
Caborca	312	.12	96	.15	52	5.6
Cd. Obregón	926	.34	284	.45	153	16.4
Guaymas Sn. Carlos	1 665	.61	352	.56	196	21.0
Hermosillo	1 599	.59	467	.74	2906	22.0
Hogües	474	.18	139	.22	92	9.9
Navojoa	325	.12	100	.16	54	5.8
Puerto Peñasco	301	.11	45	.07	23	2.5
Sn. Luis Río Colorado	488	.18	79	.12	52	5.6
Resto del Estado	789	.29	133	.21	74	7.9
Tabasco	3 354	1.24	744	1.17	405	100.0
Cárdenas	334	.12	54	.08	36	8.9
Villahermosa	2 164	.80	545	.86	279	68.9
Resto del Estado	856	.32	145	.23	90	22.2
Tamaulipas	8 789	3.24	2 740	4.32	1 392	100.0
Cd. Mante	331	.12	101	.16	55	4.0
Cd. Victoria	974	.36	293	.46	149	10.7
Matamoros	1 154	.43	393	.62	131	9.4
Nuevo Laredo	1 842	.68	541	.85	270	19.1
Reynosa	1 546	.57	543	.86	372	26.7
Tampico	1 846	.68	678	1.07	295	21.2
Resto del Estado	1 096	.40	187	.30	120	8.6
Tlaxcala	667	.25	107	.17	72	100.0
Apizaco	336	.13	54	.09	36	50.0
Resto del Estado	331	.12	53	.08	36	50.0
Veracruz	26 704	9.85	7 101	11.19	3 685	100.0
Acayucan	551	.20	106	.17	59	1.6
Boca del Río	771	.28	149	.23	83	2.3
Catemaco	659	.24	209	.33	111	3.0
Coatzacoalcos	2 266	.84	691	1.09	314	8.5

Entidad Federativa y Ciudad	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(000)	% (3)
Nayarit	3 042	1.12	697	1.10	382	100.0
Rincon de Cuayabitos	545	.20	123	.19	61	16.0
San Blas	260	.10	58	.09	29	7.5
Tepic	1 094	.40	328	.52	169	44.2
Resto del Estado	1 143	.42	188	.30	123	32.2
Nuevo León	4 753	1.75	763	1.20	509	100.0
Monterrey	3.331	1.23	536	.84	358	79.3
Sn Nicolas de los G.	550	.20	88	.14	59	11.6
Resto del Estado	872	.32	139	.22	92	18.1
Oaxaca	6 347	2.34	1 362	2.15	797	100.0
Hajapan de León	362	.13	65	.10	44	5.5
Oaxaca	3 333	1.23	779	1.23	432	54.2
Puerto Escondido	556	.21	126	.20	63	7.9
Tuxtepec	636	.23	115	.18	76	9.6
Resto del Estado	1 480	.54	277	.44	182	22.8
Puebla	5 613	2.07	1 427	2.26	829	100.0
Cholula	402	.15	78	.12	39	4.7
Puebla	3 045	1.12	911	1.44	549	66.2
Tehuacan	564	.21	180	.28	95	11.5
Tezuitlán	267	.10	43	.07	22	2.6
Resto del Estado	1 335	.49	215	.34	124	15.0
Querétaro	4 538	1.67	984	1.55	570	1000.0
Queretaro	2 921	1.08	717	1.13	420	73.7
Sn Juan del Rio	607	.22	108	.17	54	9.5
Tequisquiapan	646	.24	111	.18	65	11.4
Resto del Estado	364	.13	47	.07	31	5.4
Quintana Roo	11 097	4.09	2 099	3.31	768	100.0
Akumal	265	.10	81	.13	37	4.8
Cancún	6 805	2.51	958	1.51	268	34.9
Chetumal	836	.30	256	.40	142	18.5
Conzumel	1 918	.71	553	.87	194	25.3
Isla Mujeres	517	.19	116	.18	58	7.5
Puerto Juárez	272	.10	50	.08	23	3.0
Resto del Estado	484	.18	85	.14	46	6.0
San Luis Potosí	4 622	1.71	1 111	1.75	702	100.0
Cd. Valles	394	.15	106	.17	53	7.6
Matehuala	419	.15	80	.13	57	8.1
Río Verde	423	.16	68	.11	46	6.6

Entidad Federativa y Ciudad	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(110)	% (3)
Sn. Luis Potosí	2 253	.83	674	1.06	425	60.5
Tamuín	254	.09	41	.06	27	3.8
Resto del Estado	879	.32	142	.22	94	13.4
Sinaloa	11 218	4.14	2 608	4.11	1 264	100.0
Culiacán	1 539	.47	472	.74	255	20.1
Los Mochis	1 193	.44	366	.58	198	15.7
Mazatlán	7 824	2.89	1 636	2.58	729	57.7
Resto del Estado	662	.24	134	.21	82	6.5
Sonora	7 170	2.65	1 742	2.75	933	100.0
Agua Prieta	291	.11	47	.07	31	3.3
Caborca	312	.12	96	.15	52	5.6
Cd. Obregón	926	.34	284	.45	153	16.4
Guaymas Sn. Carlos	1 665	.61	352	.56	196	21.0
Hermosillo	1 599	.59	467	.47	2906	22.0
Nogales	474	.18	139	.22	92	9.9
Navojoa	325	.12	100	.16	54	5.8
Puerto Peñasco	301	.11	45	.07	23	2.5
Sn. Luis Río Colorado	488	.18	79	.12	52	5.6
Resto del Estado	789	.29	133	.21	74	7.9
Tabasco	3 354	1.24	744	1.17	405	100.0
Cárdenas	334	.12	54	.08	36	8.9
Villahermosa	2 164	.80	545	.86	279	68.9
Resto del Estado	856	.32	145	.23	90	22.2
Tamaulipas	8 789	3.24	2 740	4.32	1 392	100.0
Cd. Mante	331	.12	101	.16	55	4.0
Cd. Victoria	974	.36	293	.46	149	10.7
Matamoros	1 154	.43	393	.62	131	9.4
Nuevo Laredo	1 842	.68	541	.85	270	19.4
Reynosa	1 546	.57	543	.86	372	26.7
Tampico	1 846	.68	678	1.07	295	21.2
Resto del Estado	1 096	.40	187	.30	120	8.6
Tlaxcala	667	.25	107	.17	72	100.0
Apizaco	336	.13	54	.09	36	50.0
Resto del Estado	331	.12	53	.08	36	50.0
Veracruz	26 704	9.85	7 101	11.19	3 685	100.0
Acayucan	551	.20	106	.17	59	1.6
Boca del Río	771	.28	149	.23	83	2.3
Catemaco	656	.24	209	.33	111	3.0
Coatzacoalcos	2 266	.84	691	1.09	314	8.5

Entidad Federativa y ciudad.	Cuartos		Turistas Noche		Turistas	
	Número	% (2)	(000)	% (2)	(000)	% (3)
Córdoba	1 706	.63	570	.90	259	7.0
Cozamaloapan	344	.13	66	.10	37	1.0
Fortín de las Flores	382	.14	74	.12	41	1.1
Jalapa	1 745	.64	603	.95	287	7.8
Martínez de la Torre	503	.19	98	.15	54	1.5
Minatitlán	827	.31	286	.45	114	3.1
Orizaba	1 101	.40	349	.55	159	4.3
Papantla	253	.09	49	.08	27	.8
Poza Rica	1 227	.45	424	.67	184	5.0
Sn. Andrés Tuxtla	451	.17	87	.14	49	1.3
Tecolutla	524	.19	101	.16	56	1.5
Tierra Blanca	347	.13	67	.10	37	1.0
Tuxpan	1 129	.42	360	.57	191	5.2
Veracruz	7 407	2.73	1 940	3.06	1 139	30.9
Resto del Estado	4 514	1.67	872	1.37	484	13.1
Yucatán	4 685	1.73	882	1.39	501	100.0
Chichén Itza y Uxmal	312	.11	11	.02	8	1.6
Mérida	3 433	1.27	662	1.04	367	73.2
Valladolid	316	.12	97	.15	54	10.8
Resto del Estado	624	.23	112	.18	72	14.4
Zacatecas	2 687	.99	569	.90	359	100.0
Fresnillo	679	.25	129	.20	81	22.6
Zacatecas	904	.33	259	.41	158	44.0
Resto del estado	1 104	.41	181	.29	120	33.4

NOTAS: 1. Incluye categorías clases económica, 1,2,3,4,5 estrellas Gran Turismo, clase especial y otros establecimientos diferentes a la hotelería convencional. Excluye oferta de alojamiento temporal. Sh incluyen poblaciones con oferta de 250 y más cuartos de hospedaje.

2. La contribución % es respecto del total nacional.

3. La contribución % es respecto del total de cada Estado.

FUENTE. Secretaría de Turismo.

CUADRO 6.2
 TURISMO NACIONAL OFERTA DE HOSPEDAJE Y NUMERO DE
 CUARTOS EN EL PAIS.

AÑO	Turismo Nacional (000,000) Personas.	ESTABLECIMIENTOS DE HOSPEDAJE				Otros	Numero de cuartos
		Súma	Hoteles	Moteles	Casas de Huespedes		
1976	14.2	6 809	4 195	754	1 321	538	192 183
1977	15.4	7 002	4 341	785	1 316	560	200 836
1978	15.5	7 320	4 597	809	1 335	579	213 913
1979	16.4	7 624	4 828	829	1 337	630	231 021
1980	17.9	7 838	4 989	849	1 350	850	237 664
1981	20.2	8 028	-	ND	-	-	246 536
1982	22.6	8 268	-	ND	-	-	257 221
1983	22.6	5 310	4 297	492	197	324	262 475
1984	21.0	ND	ND	ND	ND	ND	270 350
1985	21.0	6 761	5 470	629	235	429	300.500
1986-P	32.0*	6 822	5 519	635	235	433	305 643
1987-E	32.0*	-	-	-	-	-	-

* Cifra no comparable por cambio de metodología.

FUENTE: Secretaría de Turismo.

2a. PARTE

CUADRO 6.2.

INDICE DE VARIACION 1983 = 100.0

Año	Turismo Nacional	Establecimientos de hospedaje					Otros	Número de Cto.
		Suma	Hoteles	Moteles	Casas de H.			
1976	62.8	128.2	167.5	153.2	670.6	166.0	73.2	
1977	68.1	131.9	101.2	159.5	668.0	172.8	76.5	
1978	68.6	137.8	107.0	164.4	677.7	178.7	81.5	
1979	72.6	143.6	112.4	168.5	678.7	194.4	88.9	
1980	79.2	147.6	116.1	172.6	685.3	200.6	90.5	
1981	89.4	151.2	-	-	-	-	93.9	
1982	100.0	155.7	-	-	-	-	98.0	
1983	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
1984	92.9	ND	ND	ND	ND	N.D.	103.0	
1985	92.9	126.6	127.3	127.8	119.3	132.4	114.5	
1986	141.6	128.5	128.4	129.1	119.3	133.6	116.4	
1987	141.6	-	-	-	-	-	-	

FUENTE. Elaboración con datos del cuadro 6.2.

CUADR 6.3
TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION

Año	(000) Perso nas	Indice 1976-100	Ingresos (000,000) DLS.	Indice 1976-100
1976	3 107	100.00	836	100.00
1977	3 247	104.51	866	103.59
1978	3 754	120.82	1 121	134.09
1979	4 134	133.05	1 443	172.61
1980	4 144	133.38	1 671	199.88
1981	4 038	129.96	1 760	210.53
1982	3 768	121.27	1 406	168.54
1983	4 749	152.85	1 625	194.26
1984	4 654	149.79	1 953	233.61
1985	4 207	135.40	1 720	205.74
1986-P	4 625	148.86	1 792	214.35
1987-E	5 050	162.54	2 000	239.23

P.- Cifra Preliminar

E.- Cifra Estimada.

FUENTE: Banco de México, Secretaría de Turismo.

CUADRO 6.4
TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO

Año	(ooo) Perso nas	Indice 1976=100	Ingresos (000,000) DLS.	Indice 1976=100
1976	62 369	100.00	2 266	100.00
1977	56 401	89.00	2 076	91.61
1978	60 352	95.24	2 364	104.32
1979	59 156	93.36	2 919	128.82
1980	60 052	94.77	3 722	164.25
1981	63 960	100.93	4 770	210.50
1982	59 815	94.39	1 237	54.68
1983	60 617	95.66	1 104	48.72
1984	64 600	103.58	1 329	58.65
1985	59 800	96.04	1 181	52.12
1986	61 800	99.09	1 192	52.60

P.- Cifra Preliminar.

FUENTE: Banco de México, Secretaría de Turismo.

CUADRO 6.5
TURISMO EGRESIVO DE INTERNACION

Año	(000) Personas	Indice 1976=100	Egresos (000,000) DLS.	Indice 1976=100
1976	1 977	100.00	423	100.00
1977	2 109	106.68	396	93.61
1978	2 238	113.20	519	122.69
1979	2 686	135.86	684	161.70
1980	3 323	168.08	1 044	246.81
1981	3 959	200.25	1 571	371.39
1982	2 671	135.10	788	186.29
1983	1 971	99.70	441	104.25
1984	2 697	136.42	648	153.19
1985	2 731	138.14	664	156.97
1986-P	2 470	124.94	620	146.57
1987-E	2 500	126.45	660	156.03

P.- Cifra Preliminar.

E.- Cifra Estimada.

FUENTE: Banco de México, Secretaría de Turismo.

CUADRO 6.6
TURISMO EGRESIVO FRONTERIZO

Año	(000) Perso- nas	Indice 1976=100	Egresos (000,000) DLS.	Indice 1976=100
1976	105 711	100.00	1 847	100.00
1977	100 391	94.97	1 361	73.69
1978	103 240	97.66	1 632	88.36
1979	104 490	98.84	2 246	121.60
1980	107 598	101.78	3 130	169.46
1981	109 857	103.92	4 584	248.19
1982	104 364	98.73	3 421	76.94
1983	78 128	73.91	3 142	61.83
1984	77 200	73.03	1 520	82.30
1985	76 700	72.56	1 594	86.30
1986	76 200	72.08	1 493	80.83

P.- Cifra Preliminar.

FUENTE:: Banco de México, Secretaría de Turismo.

CUADRO 6.7
TURISMO RECEPTIVO FRONTERIZO

Año	(000) Perso nas	Indice 1976-100	Ingresos (000,000) DLS.	Indice 1976-100
1976	62 369	100.00	2 266	100.00
1977	56 401	89.00	2 076	91.61
1978	60 352	95.24	2 364	104.32
1979	59 156	93.36	2 919	128.82
1980	60 052	94.77	3 722	164.25
1981	63 960	100.93	4 770	210.50
1982	59 815	94.39	1 237	54.68
1983	60 617	95.66	1 104	48.72
1984	64 600	103.58	1 329	58.65
1985	59 900	96.04	1 181	52.12
1986-P	61 800	99.09	1 192	52.60

P.- Cifra Preliminar.

FUENTE: Banco de México, Secretaría de Turismo.

CAPITULO VII

PROPUESTA DE ACCIONES PARA MEJORAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE COMO SERVIDOR DEL SECTOR PUBLICO

7.1 AMPLIACION PRIORITARIA DE LA INFRAESTRUCTURA

Una de las razones por las que el crecimiento económico debe recuperarse de manera gradual, es que una recuperación súbita pronto se enfrentaría a cuellos de botella, o estrangulamientos en el aparato productivo, que terminarían por ahogarla y revertirla. Uno de estos estrangulamientos provendrían de la insuficiencia de infraestructura adecuada. El crecimiento amplio y sostenido de la actividad económica sólo es posible con el crecimiento amplio y sostenido de la infraestructura.

Dada la necesidad de ampliar la infraestructura y asegurar la prestación suficiente de servicios públicos, en un marco de escasez de recursos, se propiciará la participación de los particulares mediante la figura de la concesión, en los casos y términos en que la ley lo permite. Asimismo se promoverá la construcción de obra pública con financiamiento privado. los beneficios que pueden obtenerse de la participación de los capitales de los particulares pueden ser muy significativos, como lo muestra la experiencia de diversos países.

Por problemas derivados de la situación actual, el sector gubernamental ha disminuido su gasto en construcción, con impactos adversos en la provisión de infraestructura, el empleo y la actividad económica. Una salida parcial a este problema lo constituirá la participación de los demás sectores en obras que la comunidad requiere, y que significarán una inversión rentable -

para quienes participen. El objetivo es fortalecer la colaboración de los sectores de la sociedad con el sector público; de ninguna manera la sustitución de este último. De hecho, las obras concesionables son una fracción de las obras por realizar, pero constituirán un factor para cubrir insuficiencias de la inversión pública y una apreciable oportunidad de coordinación y colaboración entre gobierno y particulares.

7.2 POLITICA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

La participación del Estado en la creación de infraestructura de comunicaciones y transportes constituye una función de rectoría e impulso al desarrollo nacional. Esta función rectora se complementa y fortalece con la participación de los recursos de los particulares en la construcción y operación de la infraestructura, en la medida en que las diferentes acciones son realizadas dentro de un marco regulador claro y moderno. La rectoría del Estado se fortalecerá al garantizar a cada uno de los participantes, en las actividades que requieren la modernización de la infraestructura, que su participación será respetada y reconocida.

El gobierno federal promoverá el desarrollo de las comunicaciones y transportes para apoyar las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo regional, promoción del empleo, impulso al comercio exterior, atención a las demandas sociales, y fomento industrial y turístico.

La infraestructura de comunicaciones y transportes tiene particular importancia para asegurar el crecimiento sostenido de la economía. La modernización del país requiere que los servicios sean suficientes, de calidad y de alta eficiencia. Además

como regla general, los precios de los mismos no deberán ser mayores que los de los países con lo que competimos en los mercados internacionales.

Se actualizará el marco normativo e institucional a fin de mantener las atribuciones de autoridad del Estado para modernizar, elevar la eficiencia y la calidad de los servicios, así como para fomentar la competencia y evitar la aparición o persistencia de monopolios.

Ello permitirá dar seguridad a los participantes en esta actividad, en el contexto de la rectoría estatal que señala la Constitución. En vista de la magnitud de las inversiones que exige la modernización de las comunicaciones y los transportes, es necesaria una mayor participación de la inversión privada, en los términos y casos en que la ley lo permita, así como la contribución que puedan hacer los grupos que integran el sector social.

Se atenderá, de manera prioritaria, la construcción de la infraestructura que facilite la provisión de los servicios de comunicaciones y transportes indispensables para la población de bajos ingresos. Se establecerá un nuevo marco regulador que promueva una mayor eficiencia, una mejor calidad de los servicios y que propicie la adopción de nuevas tecnologías y una mayor competencia, con el consecuente incentivo de que los trabajadores reciban una adecuada capacitación.

7.3: MODERNIZACION DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE

Las modificaciones a la normatividad del transporte por carretera fomentarán mayor competencia y flexibilidad, crearán condiciones que permita aumentar la oferta para las distintas clases de carga que se movilizan en el territorio nacional, y propiciarán la libre contratación de servicios de autotransporte y los conexos a esta actividad.

Se estimulará el desarrollo del transporte multimodal mediante una mejor coordinación entre los ferrocarriles, el autotransporte, el transporte marítimo y aéreo. Se impulsará la creación de empresas competitivas de particulares para la prestación de servicios coordinados y complementarios de transporte

Se reorganizará la Policía Federal de Caminos y se intensificará la vigilancia para dar mayor seguridad en las carreteras en Puertos, ferrocarriles y aeropuertos se reforzará la vigilancia particularmente en patios, bodegas, almacenes estaciones de pasajeros y otras instalaciones.

El gobierno federal fortalecerá sus acciones para conservar y mejorar la infraestructura carretera. Se dará prioridad a la terminación de obras en proceso y a la construcción de los enlaces transversales de la red troncal de carreteras. Igualmente, se modernizarán los tramos de más tránsito, que son los que mayor capacidad y niveles de servicio demandan. Los libramientos de ciudades y las vialidades de acceso urbano serán construidas con aportaciones de los directamente beneficiados y de los gobiernos locales, mediante nuevos esquemas de financiamiento. el sistema de carreteras tendrá que adecuarse a la nueva estructura del país.

Con estricto fundamento en la ley, se podrá concesionar a particulares la construcción de autopistas y puentes. La participación la construcción de autopistas y puentes. La participación privada en este renglón contribuirá al rápido desarrollo de la infraestructura que requiere el país, al tiempo

que permitirá liberar recursos para atender otras obras y programas prioritarios de comunicaciones y transportes cuya ejecución es exclusiva del sector público. En los títulos de concesión que se otorguen se señalarán las condiciones que se deban cumplir a fin de que se garantice un servicio público eficiente.

Los titulares de las concesiones contarán con toda la seguridad jurídica que estas inversiones precisan por su monto y --plazo de recuperación. En todos los casos, al término de las --concesiones los bienes se revertirán en favor de la Nación. Para apoyar la obtención de recursos se podrán emitir valores de inversión específicos para cada obra, u otros instrumentos financieros, en los términos que fijen las autoridades del Gobierno Federal. Se alentarán a los gobiernos estatales para que --promuevan con inversión privada la construcción de carreteras --de cuota locales, atendiendo a lo que la ley establece.

Se incrementará la participación del ferrocarril en el mercado de transporte masivo de carga, a través del mejoramiento de la eficiencia operativa y del empleo de trenes unitarios de alta productividad. Asimismo, se impulsará el tráfico de productos manufacturados mediante trenes directos de itinerario fijo.

Se mejorarán y ampliarán sustancialmente los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril en beneficio de los usuarios de bajos ingresos. Se incrementarán, asimismo, los servicios de alta calidad en los principales corredores de tráfico; en estos casos, las tarifas deben permitir cubrir los gastos de operación y recuperar las inversiones de equipo.

Aprovechando la infraestructura y el equipo existentes, en las grandes ciudades se concertarán acciones con las autoridades locales para establecer ferrocarriles suburbanos para el transporte masivo de personas. Esto permitirá el descongestionamiento vial, la reducción de la contaminación y un mejor ordenamiento del uso del suelo.

La modernización, el mantenimiento y la reconstrucción de las vías y puentes tendrán alta prioridad dentro del presupuesto de gasto de Ferrocarriles Nacionales de México.

Buscando nuevas fórmulas de financiamiento se construirán las vías indispensables para el transporte eficiente de bienes entre centros de producción y consumo, y los tramos ferroviarios que faltan para comunicar adecuadamente los puertos. Se terminarán obras en proceso, principalmente las de electrificación; asimismo se promoverá la construcción de vías dobles, reubicación de líneas, ampliación y modernización de patios, y la señalización con sistemas modernos de control de trenes

Se promoverá la inversión privada para aumentar la disponibilidad de equipo de tracción y arrastre. Se buscará la participación de los usuarios, de la Constructora Nacional de Caminos de Ferrocarril, y de industriales nacionales y extranjeros en programas de reconstrucción, fabricación y arrendamiento de equipo, para apoyar el sistema ferroviario nacional y fomentar la exportación en esta área sobre bases de competitividad.

Se modernizará la red troncal de aeropuertos para resolver el congestionamiento en las áreas saturadas de las instalaciones de mayor intensidad de tráfico. Se impulsará la inversión de los gobiernos de los estados y de los particulares en la ampliación de terminales de pasajeros y en servicios conexos. Se mejorará la tecnología de los servicios de ayuda a la navegación aérea y se estimulará el desarrollo de la industria aeronáutica con participación privada. Se tomarán las medidas necesarias para resolver el problema del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, para ello se establecerá un sistema aeroportuario del área metropolitana que atienda eficientemente la demanda de tráfico, y facilite las labores de mantenimiento y operación. Se mejorará la atención a usuarios y la eficiencia en la prestación de servicios en todos los aeropuertos.

Se facilitará la creación de empresas en los niveles troncal, regional y alimentador, en una nueva estructura de la aviación nacional. En el tráfico internacional, al eliminarse las restricciones a líneas extranjeras, aumentará el número de vuelos y la oferta de asientos. Se promoverá la celebración de nuevos convenios que permitan incrementar el flujo de pasajeros. Se fomentarán los vuelos de fletamento para impulsar el turismo. Se autorizarán, además, vuelos de carga en servicio regular.

La adecuada operación de los puertos es indispensable para el desarrollo del comercio. Se mejorará la planeación control y ejecución del desarrollo portuario y se adoptarán estrategias operativas que integren eficientemente a concesionarios y empresas que prestan servicios portuarios. Se harán las reformas pertinentes para permitir el flujo libre, seguro, eficiente y rápido de las mercancías en los puertos, así como para incrementar la productividad en la prestación de los servicios conexos. La modernización, reconstrucción y reposición de maquinaria y -- equipo de maniobras y la mejor utilización de la infraestructura existente, elevarán el rendimiento operativo. Se terminarán -- las obras en proceso y se atenderá eficientemente el dragado, -- el señalamiento marítimo, la reconstrucción y el mantenimiento de muelles y accesos a puertos.

Se alentará la inversión privada en la construcción y operación de terminales de carga y de pasajeros, almacenes, muelles y otros servicios portuarios conexos. Se fomentará el transporte de cabotaje con el objeto de reducir costos. Se impulsará una mayor participación de la marina mercante nacional en -- los tráficos de altura y cabotaje, y se aumentará su eficacia y productividad; asimismo, se proseguirá con el desarrollo y capacitación del personal técnico, de marinos y especialistas que requiere la flota mercante. Este impulso se realizará con un -- claro sentido de eficiencia y productividad, sin redundar, por -- tanto, en costos mayores para los usuarios

Se revisarán y adecuarán los convenios bilaterales marítimos celebrados con diversos países, con la finalidad de apoyar al comercio exterior. Se buscará aprovechar la capacidad instalada de los astilleros mexicanos en función de criterios de rentabilidad, y se promoverá una mayor participación de la inversión privada en la fabricación y reparación de embarcaciones. Se impulsará el desarrollo y la consolidación de puertos industriales en concordancia con las políticas nacionales de descentralización-económica y demográfica para apoyar el desarrollo regional equilibrado. El Gobierno Federal facilitará el desarrollo del turismo náutico, incluyendo la explotación de muelles, y concederá a particulares los servicios de transbordadores.

7.4. PROPUESTAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE

Uno de los problemas urbanos más graves es la insuficiencia e ineficiencia del transporte colectivo, acompañadas por el uso excesivo de los automóviles particulares. Esta situación propicia contaminación, aglomeración de tráfico y demandas excesivas de infraestructura para el transporte privado que merman los recursos para apoyar al transporte colectivo. Es preciso desalentar el uso del transporte privado impulsando decididamente el transporte colectivo. Si no existen opciones adecuadas, encarecer los medios privados podría, en su caso, fortalecer los ingresos públicos, pero sin resolver los problemas del transporte. La infraestructura colectiva sería presionada por una mayor demandas que quedaría insatisfecha y el efecto sobre el uso de los automóviles particulares sería muy limitado.

Las decisiones concretas en su dimensión local, son de la incumbencia de las autoridades respectivas. La dimensión del problema del tráfico vehicular y de la contaminación que produce en las grandes ciudades ha conducido a regulaciones directas en el uso de los automóviles privados, que no son privativas de nuestro país. Es urgente atender con eficacia la demandas de opciones racionales de transporte colectivo.

Ante el rápido crecimiento de muchas ciudades medias del país, los problemas de vialidad y transporte han dejado de ser exclusivos de las grandes ciudades. Se promoverán las siguientes acciones:

- Propiciar la concertación entre los gobiernos locales, el sector privado y la comunidad usuaria en general, respecto de programas de conservación, reconstrucción y modernización de la vialidad urbana.

- Efectuar programas de accesos viales zonas urbanas marginales y a las suburbanas y rurales en las áreas de influencia de las ciudades.

- Estructurar adecuadamente los sistemas y rutas de transporte colectivo, para ampliar el servicio a todas las zonas urbanas y sectores sociales.

- Inducir la celebración de convenios con los permisionarios del transporte público para ampliar y hacer eficiente el servicio.

- Establecer sistemas de vialidad preferenciales que faciliten el tránsito vehicular compartido y la operación eficiente del transporte urbano; y

- Vincular gradualmente los precios a los costos de transporte urbano. Para pagar este servicio, los habitantes de las ciudades tendrán que hacer un esfuerzo, pero este se hará con un sentido equitativo.

CAPITULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A) CONCLUSIONES.

1.- En el sector turismo, se ha iniciado una importante transformación. En el ámbito nacional intensificando los servicios del turismo social, orientado principalmente a las clases más desprotegidas y, en el ámbito internacional, ampliando su capacidad para satisfacer las demandas del turismo extranjero.

2.- En lo que respecta a las comunicaciones y transportes, se ha considerado necesario brindar una adecuada oferta que permita garantizar el acceso e integración de núcleos de población y centros de producción, así como propiciar una operación coordinada en los servicios, a través del desarrollo equilibrado de la infraestructura y, paralelamente, dar solución en forma progresiva a cuellos de botella que restan fluidez a la circulación de personas y bienes. Ello ha hecho que se otorgue alta prioridad a esta actividad, realizándose considerables esfuerzos para incrementar la disponibilidad y la eficiencia de los servicios. Modernización de la red carretera básica y ampliación de la red alimentadora, así como modernización y ampliación de vías aéreas, red aeroportuaria y puertos marítimos.

Por lo detectado en la información podemos concluir que:

1.- Esfuerzos unilaterales del gobierno promocionar sus destinos de playa y a su vez de la iniciativa privada para apoyar otros - destinos y deficiencia de promoción de otros destinos con atractivos históricos y culturales.

- 2.- Vías de comunicación inseguras.
- 3.- Medios de transporte escasos, inseguros y caros, sobre todo terrestres.
- 4.- Trámites aduanales y migratorios complicados y deficientes.
- 5.- Personal poco calificado y programas poco eficientes de captación en los distintos segmentos que conforman al turismo.
- 6.- Fama de México como un destino barato, creandose un problema de falsa imagen.

Por último las alternativas de solución pueden ser:

- 1.- Conjuntar al máximo los esfuerzos de la iniciativa privada y el sector público para satisfacer la demanda de servicios en cantidad y calidad.
- 2.- Desarrollar una planeación estratégica en destinos tradicionales y del centro para convertirlos en destinos altamente competitivos a nivel internacional.
- 3.- Promocionar y fomentar la demanda y las inversiones en esas zonas que serian altamente competitivas.
- 4.- Apoyar aun más la operación de vuelos Charter y liberar las carreteras de acceso al país.
- 5.- Construir más y mejores terminales aéreas, puertos y vías férreas.

6.- Incrementar el número y mejorar la calidad de la capacitación de personal en todos los niveles, tanto operativos como administrativos.

B) RECOMENDACIONES

Por lo que respecta al tema de tesis Diagnóstico y proposiciones para mejorar el sistema de transporte y en general las vías de comunicación como apoyo al sector turismo

Como Ingeniero Civil pretendo dar ciertas recomendaciones a seguir desde un punto de vista planeación que considero es la manera más adecuada y más positiva para el mejoramiento de las vías de comunicación y qué daría como resultado el apoyo al sector turismo.

PLANEACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTES

El proceso de planeación mismo representa un problema. El Ingeniero puede estar realcionado con todas las etapas de desarrollo de los transportes: planeación, diseño, construcción y operación, lo cual es muy positivo. Pero los problemas de planeación son tan complejos que no es deseable que el ingeniero trabaje solo sino que colabore con un equipo formado por personas encargadas de la planeación urbana: sociólogos, ecólogos, arquitectos, expertos jurista y economistas e ingenieros especializados en disciplinas afines.

Sin embargo, ni el ingeniero ni el grupo de trabajo toman las decisiones finales. Los encargados de planear a su vez, deben considerar las alternativas posibles, así como sus consecuencias: costos, ventajas y desventajas, a partir de los cuales las personas en quienes recae la decisión final como son juntas de directores, instituciones financieras, consejos locales, legisladores estatales o el Congreso puedan aceptar o rechazar dichos planes.

El hecho de encontrar una solución adecuada a una demanda específica incluye la selección de un nivel y una calidad de servicio que satisfagan la demanda dentro de los límites del financiamiento posible. El nivel del servicio relaciona a la capacidad, la frecuencia y la asequibilidad del servicio.

La calidad de dicho servicio incluye su seguridad, confiabilidad, comodidad, privacidad, rapidez y efectos tanto en la comunidad como en el medio ambiente. Cada una de estas características está asociada a un costo.

Las metas específicas de un adecuado sistema de transportes deben incluir la capacidad de proporcionar suficiente cupo disponibilidad inmediata, un tiempo mínimo de puerta a puerta, confiabilidad en cualquier estación del año, comodidad razonable, conveniencia y efectos adversos mínimos en las áreas vecinas y en el medio ambiente, todo ello a un costo razonable. Dichas metas no siempre se logran, a veces ni siquiera es posible hacerlo; pero esta no es una razón válida para dejar de esforzarse para alcanzarlas.

PLANIFICACION DE LOS TRANSPORTES

Etapas de la planificación.- La planificación y la ejecución de los planes siguen por lo general un patrón general, de acuerdo con las etapas que se describen brevemente a continuación. Obviamente, el detalle o las necesidades de cada etapa varían con el proyecto.

1.- Reconocimiento de la necesidad. La necesidad puede ser actual y grave: un caso de congestión, falta de acceso a una nueva subdivisión o a un centro comercial, una intersección con un elevado índice de accidentes, etc. Puede en cambio no ser evidente mientras no se realice un estudio que establezca las necesidades presente y futuras

2.- Metas de la planificación. La planificación debe tener una dirección y un propósito específicos. Es preciso establecer objetivos que representen valores comunales, así como los medios necesarios para lograr esos objetivos. Los objetivos de la planificación representan la dirección en que una sociedad - regional, estatal o nacional- desea moverse.

Una comunidad interesada principalmente en el avance económico se sentirá atraída por el comercio y la industria como objetivo y proyectará un sistema de transportación adecuada a esas actividades. Una ciudad a la cual preocupe la eficiencia funcional exigirá vías públicas rectas y directas, mientras que otra que se interese por las cualidades estéticas tolerará cierto grado de congestión o de desviación si con ello puede preservar la belleza de los árboles y edificios antiguos. Los objetivos representan los deseos generales de una comunidad.

3.- Objetivos. Los objetivos sirven para lograr las metas -- construyendo una autopista (o no construyéndola), introduciendo un servicio programado de autobuses o adoptando un sistema que responda a la demanda, o reorganizando los ferrocarriles. Los criterios se aplican para cuantificar los objetivos. El establecimiento de un 15% de exceso en la capacidad de estacionamiento por encima de la demanda constituye un criterio para el desarrollo de esa capacidad. A su vez, el desarrollo de zonas de estacionamiento es el medio que se emplea para lograr el objetivo de evitar el congestión en el centro de la ciudad.

4.- Estudios de demanda. El estudio de la demanda establece un fondo de información a partir del cual se puede proceder a la planificación. Las cargas de tránsito que habrá de transportar el sistema son en buena medida una función del uso del suelo y de la población. Los estudios determinan la historia del crecimiento y presentan el estado de la población, el uso del suelo, la industria, el comercio, los actuales sistemas de transporte y el uso que se hace de esos sistemas.

5.- Análisis de la demanda; Proyecciones. Una vez establecida la demanda, el tránsito se distribuye entre las rutas y modalidades existentes aplicando procedimientos. La capacidad actual se compara con la demanda actual y se nota el exceso o la falta de capacidad. En este punto se puede tomar en cuenta la elección de modalidades. La demanda del tránsito se proyecta al futuro; asignan las rutas y se anotan nuevamente los excesos o las deficiencias de capacidad.

6.- Diseños de soluciones. Se tiene que considerar todas las soluciones posibles para desarrollar con más detalle las dos o tres que resulten más prometedoras. Se elaboran la selección de modalidad, el diseño y la ubicación de la red, el nivel de servicio que se espera dar y el costo económico de cada alternativa. Se toma nota igualmente de las consecuencias sociales y ambientales.

7.- Evaluación de alternativas. Las varias alternativas que se leccionen para su análisis detallado se deben evaluar para y durante la presentación a los organismos de decisión. Las evaluaciones deben considerar la utilidad o efectividad de las soluciones alternativas: es decir, si con ellas se lograrán los objetivos propuestos. También se debe calcular el costo económico de cada una, así como los costos sociales y ambientales. Se tiene que determinar todas las consecuencias significativas de cada solución alternativa. La aceptabilidad por parte del público es un criterio muy importante.

8.- Presentación Al cuerpo de planificación rara vez le corresponde tomar las decisiones. Los planes que se recomiendan y las alternativas viables se presentan al correspondiente consejo de planificación. También conviene incluir los métodos de financiamiento que se sugieren.

9.- Ejecución del plan. Una vez aprobado y autorizado el plan hay que establecer los métodos de financiamiento que permitan preparar los planos y diseños finales, la adquisición de terreno, la presentación de presupuestos y la construcción, seguidos por la etapa final: la operación.

El desglose en etapas separadas y distintas se ha hecho únicamente con ayuda para el estudio y análisis. Entre todas las etapas hay una interrelación y una coordinación muy estrechas. Por ejemplo, la selección de un tipo de modalidad puede depender casi por completo de la ruta que se va a recorrer, o viceversa. El desarrollo de un plan financiamiento adecuado puede regir todo el proyecto. El ingeniero tiene que participar en todas las etapas.

La planificación inicial puede indicar que el proyecto no se justifica o es impracticable. En tales casos la planificación habrá cumplido el muy útil propósito de evitar un gasto innecesario de recursos y esfuerzos.

BIBLIOGRAFIA

1. Oscar de la Torre; "El Turismo Fenomeno Social"
Fondo de Cultura Económica. S.A. de C.V.
Cuarta reimpresion. México, 1985.
2. Barrera Martínez Roberto; "Revista Impacto"
Núm. 2083. Febrero 1 de 1990, Pág. 64.
3. Secretaría de Turismo; "Estadística Basica de la
Actividad Turística".
México, 1986.
4. Publicacion de la Asociación Mexicana de Hoteles
y Moteles, A.C. Núm. 447-450, México, 1988.
5. Miguel de la Madrid Hurtado; "Segundo - Quinto --
Informe de Gobierno". 1985 - 1987, Informe Comple
to, Pag. 160,173,207 y 212.
6. Jorge A. Hijo José Pérez; "Apuntes de Planeación"
Facultad de Ingeniería. Marzo de 1983.
7. Carlo Salinas de Gortari; "Plan Nacional de Desarrollo"
1989 - 1994, Pag. 79-83 y 115.
8. Secretaría de Comunicaciones y transportes.
Informe de Labores, 1986 - 1987, Pag. 11,43,67,143
y 145.
9. William W. Hay, "Ingeniería de Transporte".
Editorial Limusa, S.A. primera edición: 1983.