

43
20

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

Facultad de Economia



**IMPORTANCIA DEL TIPO DE CAMBIO DEL PESO
MEXICANO EN LA AFLUENCIA TURISTICA AREA
NORTEAMERICANA, 1980 - 1985**

T E S I S

Que para Obtener el Titulo de:

LICENCIADO EN ECONOMIA

P R E S E N T A

MARIA DEL CARMEN FLORES VALLEJO

MEXICO, D. F.

OCTUBRE 1987



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.

INDICE

INTRODUCCION	1
I TESIS ACADEMICAS EN TORNO AL TURISMO.....	5 - 31
1.1 El papel del turismo en los paises en desarrollo.....	5 - 9
1.2 El precio en los servicios turisticos.....	10 - 13
1.3 El concepto elasticidad de la demanda en el turismo.....	14 - 17
1.4 Impuestos y turismo.....	18 - 19
1.5 Inversión y turismo.....	20
1.6 El papel del Gobierno y la Empresa privada en la actividad turistica.....	21
1.7 Tesis prevalecientes en el medio oficial mexicano en torno al turismo.....	22 - 23
1.8 Multiplicador del turismo.....	24 - 28
1.9 El turismo y el tipo de cambio.....	29 - 30
II TURISMO RECEPTIVO DE INTERNACION EN LA ECONOMIA MEXICANA. IMPORTANCIA DEL TURISMO AEREO NORTeamERICANO.....	32 - 101
2.1 Evolución del turismo mundial, 1978-1985.....	30 - 45
2.2 Comportamiento del tráfico aéreo mundial, 1978-1985.....	46 - 65
2.3 Definición de turismo receptivo.....	66 - 68
2.4 Analisis del turismo receptivo de internacion en México.....	69 - 90
2.5 Seguimiento de los periodos de devaluación del peso, y el comportamiento del movimiento turístico aéreo norteamericano a México.....	91 - 93
2.6 Turismo aéreo norteamericano en México.....	94 - 100
III MODELO.....	103 - 110

3.1 Determinación de variables.....	104 - 107
3.2 Interacción de variables.....	107 - 110
3.3 Propuesta de un Modelo.....	110
IV CONCLUSIONES GENERALES.....	111 - 114
V GLOSARIO.....	115 - 123
VI APENDICE.....	124 - 162
VII BIBLIOGRAFIA.....	163 - 165

INTRODUCCIÓN

El turismo mundial ha sido uno de los sectores económicos que más rápido se ha expandido en los últimos años. Su crecimiento estuvo en relación directa con la evolución del transporte aéreo y con el desarrollo económico industrial de la postguerra.

En México, este sector también ha crecido y ha sido considerado como un servicio exportable, generador de divisas, promotor de empleo y contribuyente a la formación del producto interno.

Dado que la idea principal en torno al turismo ha sido la de captar divisas, se ha pensado que una adecuada política de cambio le favorecerá. Esto es, conforme el peso mexicano se deprecia, el producto turístico se tornaría competitivo en el exterior y atraería turismo de masas de los principales mercados.

En este sentido el presente estudio tiene como principal objetivo analizar si las variaciones en el tipo de cambio del peso mexicano, de 1980 a 1985, incentivaron a un mayor número de turistas aéreos norteamericanos a venir hacia nuestro país.

La elección del turismo norteamericano obedeció al hecho de que la Unión Americana ha sido tradicionalmente el principal mercado turístico de nuestro país; mercado que se ha concentrado en tres estados: Texas, California e Illinois.

A pesar de que México presentó ventajas comparativas por las continuas devaluaciones del peso, sobre todo después del año de 1982, el monto participativo de aquel en el total del turismo receptivo disminuyó o creció insignificativamente. No obstante que las corrientes turísticas estadounidenses se incrementaron en el

mundo entre 1981 y hasta 1985.

Las dos vías de transporte que este turismo ha utilizado para internarse en nuestro país han sido la terrestre y la aérea. Hasta antes de la segunda mitad de la década de los años setenta la primera modalidad era la común siendo sustituida posteriormente por la segunda.

Desde un punto de vista económico, el turismo aéreo presenta una mayor relevancia que el terrestre en términos de número de turistas, gasto y estadía media. Simultáneamente sus características específicas como su ingreso medio, su residencia, los destinos nacionales que visitó, el propósito del viaje, etc., lo hacen potencialmente más expotable en relación al segundo.

Esta tesis está dividida en cuatro capítulos, un glosario, un apéndice estadístico y la bibliografía. El primer capítulo trata las principales cuestiones teóricas del turismo, empezando con la importancia económica de este sector en aquellos países subdesarrollados cuya rama es relevante y se analiza su efecto en la balanza de pagos; el ingreso; el empleo y los salarios.

Dado que el precio del servicio turístico constituye el principal elemento de la competitividad que un país pudiera tener en el mercado turístico mundial, el segundo apartado estudia las características particulares del mismo.

En el siguiente acápite se analizan los factores que influyen en la determinación de la elasticidad precio del producto turístico, así como los diferentes tipos de elasticidad; enfatizando en la elasticidad de la demanda total de

viajar y en la elasticidad del ingreso.

Debido a que la participación del Gobierno mexicano en el sector turismo ha sido importante, en el inciso 1.7, se mencionan las principales tesis oficiales en torno a él.

Los dos incisos primordiales son el 1.8 y el 1.9. En el primero se plantea un modelo de multiplicador del turismo, basado en un esquema keynesiano y en el segundo la vinculación turismo-tipo de cambio.

El capítulo II es el marco histórico-descriptivo de esta tesis y se analiza, apartado 2.5, la relación existente entre las variaciones del peso mexicano y el número de llegadas de turistas aéreos norteamericanos hacia nuestro país.

Los dos primeros acápite de este capítulo tratan de la evolución del turismo mundial y del tráfico aéreo internacional por las líneas miembros de IATAI y se citan los factores que incidieron en su creciente desarrollo. Así mismo, se comenta la participación de nuestro país en el mercado turístico mundial.

De otro lado se analiza la evolución del turismo receptivo en México de 1970 a 1980, según el medio de transporte que emplearon los turistas extranjeros; su lugar de origen; su gasto, su estadía media, etc., y el efecto de sus divisas dentro de la economía nacional.

En base a los datos de la Oficina de Turismo de los EUA se elaboró un perfil de comportamiento del turista aéreo norteamericano en México en el apartado 2.6.

La propuesta de una ecuación que pudiera explicar el comportamiento de los turistas aéreos se efectúa en el capítulo III. Esta se realiza en base al análisis de regresión.

Por último, capítulo IV, son presentadas las conclusiones del presente trabajo.

En el glosario se encuentra el significado de los términos de aviación y turísticos usados. Los primeros se distinguirán por un asterisco, I, mientras que los segundos por un doble asterisco, II.

Finalmente en el apéndice estadístico se reunieron los cuadros y gráficas representativas del presente estudio.

Por fines metodológicos todas las notas de pie de página serán presentadas al final de cada capítulo.

CAPITULO I

"...La mayoría de los países tienen definitivamente atracciones turísticas, algunos poseen claramente potencial mayor que otros, pero la relativa atracción dependerá del trabajo y esfuerzo que se ponga al objetivo de atraer turistas a una buena planeación en diversiones dentro del país."

Michael Peters

1.1 Turismo y países en vías de desarrollo

Ante las posibilidades limitadas de los países en vías de desarrollo de industrializarse, y con ello de allegarse de todos los beneficios económicos que ésta genera, el turismo puede ser uno de los sectores dinamizadores de sus economías a través de sus efectos en los siguientes tres aspectos :

1.1.1 Balanza de pagos:

De acuerdo con diversos estudiosos de la rama turística, quizá el principal efecto que el turismo tiene sobre la economía nacional se refleja en su participación en la balanza de pagos, generando divisas.

En este sentido y en el caso particular de los países subdesarrollados, la contribución que los ingresos turísticos tienen en el documento contable arriba citado se manifiesta cuando los mismos son comparados con otras partidas, generalmente las importaciones, los servicios de la deuda externa y las exportaciones.

A continuación se hará mención a los aspectos previamente indicados.

a) Participación del turismo en la cobertura de las importaciones.

Dado que diversos países en desarrollo han alcanzado un cierto grado de industrialización, se considera que la acción del turismo ha sido importante en la capacidad de importación de los

bienes de capital e intermedios requeridos para ese proceso.

Riguel Acerenza en su libro Administración del Turismo¹ menciona que la contribución que el turismo realiza a la cobertura de las importaciones se establece mediante el coeficiente denominado tasa de cobertura de importación, el cual expresa en que medida los ingresos del turismo receptivo suministran divisas para cubrir el monto de las importaciones efectuadas por el país. Su cálculo es el resultado del cociente de la balanza turística (ingresos - egresos turísticos) en relación a las importaciones totales de un país.

Cabe señalar que a pesar del efecto positivo del gasto de los turistas extranjeros en la balanza de pagos, resulta necesario que ciertas importaciones asociadas con los gastos turísticos sean deducidas, a fin de observar el efecto neto. Entre éstas se incluyen: la importación de materiales y equipos para la construcción de hoteles, diversiones y sus refacciones para mantenerlos; las importaciones del consumo (alimentos y bebidas) de los turistas internacionales; las remesas de intereses y ganancias por las inversiones extranjeras de empresas turísticas transnacionales (cadenas hoteleras y líneas aéreas principalmente); los costos en el exterior por concepto de publicidad, etc.

b) Participación del turismo en la cobertura de los servicios de la deuda externa.

Debido a que en fechas recientes el pago de la deuda externa y el monto de la misma ha sido un serio problema con el cual se han encarado la mayoría de los países en desarrollo, y sobretodo los de Latinoamérica, resulta conveniente resaltar el posible

efecto que tendrá la captación de divisas por turismo, en el pago de los servicios que el principal está generando.

La contribución del turismo se establece a través del cálculo de la tasa de cobertura de los servicios de la deuda externa de un determinado país, el cual es el cociente de los ingresos turísticos en relación al pago de intereses generados por la deuda externa.

c) Importancia del turismo en las exportaciones

En lo que concierne a la relevancia del turismo en el sector exportador, esta queda de manifiesto al relacionar los ingresos generados por concepto de turismo receptivo con el valor total de las exportaciones de bienes y servicios efectuados por el país, o bien con algunos de los renglones que conforman este sector.

Esta comparación, expresada en porcentajes, muestra la contribución y, por consiguiente, la importancia del turismo en el sector exportador.

1.1.2 Ingreso:

Los efectos del turismo sobre el ingreso nacional se manifiestan de diversas formas; a través de su contribución a la formación del producto interno, y a la consiguiente generación del ingreso nacional participando en la redistribución del mismo; en lo social, entre las distintas clases de la población; y en lo geográfico, a lo largo del territorio nacional. Finalmente en los efectos multiplicadores del gasto de los visitantes.

a) Contribución del turismo al producto interno

El dinero gastado por los turistas extranjeros en el país se convierte en salarios y otros ingresos en los factores de

producción. Estos efectos directos se manifiestan, por ejemplo cuando los restaurantes y hoteles compran alimentos y bebidas a los proveedores quienes a su vez se los compran a los productores directos que pueden ser los agricultores, la industria refresquera o del vino, etc. Con estas compras el turismo está participando en la formación del producto interno.

b) Contribución del turismo a la redistribución del ingreso

El turismo, por su propio carácter, tiende a distribuir el desarrollo económico fuera de los centros industriales hacia aquellas zonas que no lo tienen. Algunos autores piensan que dependiendo de su localización geográfica él podrá ayudar a reducir las inequidades en la distribución del ingreso personal y regional; impulsando, además, la demanda de bienes y servicios del mismo sector y de los otros sectores de la economía.

1.1.3 Empleo y salarios:

Una de las características principales de los servicios turísticos es el empleo intensivo de mano de obra. Este rasgo puede tener un significado importante en la economía de los países en desarrollo.

Dado que la gran mayoría de ellos presentan problemas de desempleo o subempleo conjugados con altas tasas de crecimiento de sus poblaciones, se considera que el turismo puede generar una proporción de los empleos que se están demandando dentro de la misma rama o en ramas adjuntas como la construcción, el comercio, la industria, etc.

Generalmente los empleos generados por el turismo tienen su origen en el gasto del visitante y, por consiguiente, los mismos se

crean no sólo en el propio sector turístico y en los sectores proveedores de éste, sino también en actividades complementarias.

No obstante resulta conveniente destacar que la medición del empleo creado por la actividad turística muestra dificultades como consecuencia de la inexistencia de un concepto claro y definido tanto de empleo directo, es decir, aquellos que se originan en la propia rama y en los sectores proveedores como de empleo indirecto, o sea, el generado en las actividades adjuntas.

1.1.4 Aspectos negativos del turismo

Por otro lado, diversos son los efectos negativos que el sector turismo puede ocasionar en la economía y sociedad de un país en desarrollo. Entre ellos están:

a) El sector turismo puede ejercer una influencia desestabilizadora en la economía de un país, una vez que los ingresos en moneda extranjera cuentan como una proporción considerable en el total de divisas captadas, y simultáneamente no se han desarrollado otras formas alternativas de generación de las mismas, como pudiera ser la exportación de manufacturas.

b) Si el rápido crecimiento del turismo no es acompañado de una provisión adecuada de infraestructura básica, éste puede minar la evolución futura del sector ya que sus consecuencias sobre el medio ambiente serían inevitables. (contaminación y congestionamiento).

c) La introducción de modos y formas de vida extranjeros repercuten en la cultura e identidad de la zona turística destinataria.

1.2 El precio del servicio turístico

1.2.1 Características particulares del producto turísticoII

En la teoría económica neoclásica la demanda de bienes y servicios para cualquier producto ha sido vista principalmente como una función del precio. En el cual la compra y venta de bienes homogéneos está determinado por el mecanismo del mercado.

En el caso del turismo que es un producto compuesto, no identificable fácilmente y considerado un bien superior, su acción dentro del mercado merece una atención especial.

Siguiendo un razonamiento de R.J. Barrow, quien en su libro ² **Macroeconomía** menciona que el consumo y el ocio son bienes superiores porque las cantidades de ambos se incrementan en respuesta a un aumento en el ingreso real, piense en el turismo como una parte significativa de la "industria del placer o del ocio" (leisure industry). Debido a que ha sido uno de los sectores de la economía que más rápido se ha expandido en los países desarrollados, como consecuencia del incremento en los niveles de vida constituyéndose, por consiguiente, en un bien superior.

Por otro lado, el turismo comprende un número de servicios que cuando son integrados, constituyen el producto de compra del consumidor. Algunos de sus costos como el alojamiento, diversiones, transportación, y entretenimientos, son sostenidos por éste último; mientras que otros, como la infraestructura en servicios, transporte, etc., generalmente son financiados por el gobierno.

Desde el punto de vista de la distribución de un producto en

el mercado, el producto turístico no es distribuido en el sentido normal de un artículo o producto manufacturado, el cual pasa de las manos de un vendedor a un comerciante y es comprado directamente por el consumidor. En cambio, el turista, para comprar y consumir el producto, tiene que viajar hacia él.

A pesar de las diferencias existentes entre un producto manufacturado y un servicio turístico, no se modifica el hecho de que para ambos, el precio final de venta es el que determina la cantidad demandada final.

Por consiguiente, un país que desee promocionar su industria turística, deberá estudiar o seguir la cuestión del precio cuidadosamente.

1.2.2 Puntos que determinan el precio

A continuación se mencionarán los factores que son considerados como fundamentales en la determinación del precio de un servicio turístico.

- i) Cuáles son los diversos componentes del paquete turístico
- ii) Cuáles son los precios presentes de aquellos componentes

A los precios prevalecientes, que margen de visitantes puede ser separado y desde que mercados

iii) Cuáles son las principales regiones competidores para los diferentes sectores del mercado.

iv) Pueden estos precios ser reducidos, y si lo son, que países se convertirían en los competidores más importantes.

v) Cuáles serían los beneficios netos a estos niveles de precio.

1.2.3 La importancia del precio en la selección de un destino turístico.

El costo de viajar a un destino turístico^{II} es uno de los factores fundamentales que determinan la elección final que un turista pudiera tener de hacia donde viajar. Resulta claro pensar que se inclinará por aquellas Áreas que le ofrezcan vacaciones y diversiones atractivas a precios que está dispuesto a pagar. Por lo general, un turista tiene idea de como quiere distribuir su ingreso disponible entre los diferentes gastos vacacionales.

Desde luego, el costo delimita el precio mínimo al cual pueda ser tomado un día de vacaciones y marca el radio del viaje de los turistas. Pocos son los turistas que viajan más lejos de lo que su presupuesto se los permite; otros, en cambio, prefieren asignar una parte menor del mismo a la modalidad de tarifa aérea o terrestre que vayan a emplear, designando un mayor gasto a un mejor hospedaje, comidas y diversiones.

Michael Peters en su obra International Tourism³ señala que los máximos beneficios del turismo se obtendrán, únicamente, si las tarifas aéreas provenientes de los principales mercados son minimizadas por la disposición de servicios aéreos de bajo costo, no sólo internacionales sino también domésticos.

De esta manera, las elecciones de los turistas sobre que destino dirigirse está ampliamente influenciado por los costos relativos de viajar hacia Áreas alternativas.

(...) "Cualquier país que desee entrar o expandir su participación en el mercado turístico internacional deberá hacer una evaluación realista de sus mercados turísticos, sus tamaños y localización geográfica. Y sobre todo del costo presente y futuro

de viajar hacia su país partiendo desde los principales países generadores de turistas. Dicha evaluación deberá ser tanto en términos internos como con respecto a los costos prevaletentes en los destinos turísticos alternativos." ⁴

Lo relevante es que un país destinatario deberá ser competitivo con el de otras regiones y países que caen en el mismo paréntesis del costo total, a fin de atraer turismo de masa. Esta es una de las razones por las cuales la Secretaría de Turismo deberá vigilar el mantenimiento de los precios internos de los bienes y servicios turísticos.

1.3 El concepto de elasticidad de la demanda en el turismo

Dentro de la teoría económica, el concepto elasticidad ha sido definido como: (...) " el cambio porcentual en la cantidad demandada ante un cambio porcentual en el precio"

$$E_d = \frac{(\Delta Q / Q) (100\%)}{(\Delta P / P) (100\%)}$$

1.3.1 Factores que determinan la elasticidad de la demanda de los bienes y servicios turísticos

Desde el punto de vista del turismo, la elasticidad de la demanda de los bienes y servicios turísticos de un país destinatario estará determinada por tres factores básicamente:

i) El precio total de todos los componentes de un viaje: tarifas en hoteles y transporte (aéreo, terrestre o marítimo), alimentos y bebidas, diversiones, etc.

ii) Las condiciones económicas prevaletientes en el país que está generando turistas: nivel de ingreso per cápita disponible, precios internos relativos a los precios en el país destinatario, etc.

iii) Factores sociales, culturales y psicológicos de los turistas, entre los cuales encontramos: la moda de que un determinado país destinatario sea considerado como "exclusivo"; los lazos culturales y de raza entre dos países, la situación política del país receptor, etc. A pesar de que estos elementos son imposibles de cuantificar no se excluye su importancia en la decisión de visitar o no un país.

Adicionalmente esta variará según el mercado y el propósito

del viaje que se está analizando. Por ejemplo, una reducción dada en el precio de los servicios aéreos, hoteleros así como de los precios internos del país destinatario deberá tener un efecto mayor en la generación de tráfico para fines vacacionales que para fines de negocios.

Existen tres tipos de viajes, cuya elasticidad de la demanda estará afectada por diferentes factores; 1) Viaje turístico; 2) Viaje de negocios y 3) Viajes personales.

Por fines del presente trabajo sólo se considerarán los viajes turísticos o vacacionales II.

El turista extranjero puede tener tres elecciones:

- a) Escoger entre un ITI y otro paquete
- b) Escoger entre un CITI o vacaciones independientes
- c) Escoger entre tomar vacaciones o gastar su dinero en otras elecciones.

Dado que la mayoría de las personas pagan por sus propias vacaciones, o las tienen pagadas por el padre de familia, se esperaría que el turismo extranjero con motivos vacacionales tuviera una demanda elástica ante los cambios en los precios.

1.3.2 Tipos de elasticidad en el turismo

Según Michael Peters⁶ existen diversos tipos de elasticidades que pueden ser estudiados dentro del turismo:

- 1) La elasticidad de la demanda total de viajar a un país destinatario "x". Esta es referida como el efecto que tienen en la demanda las reducciones en el costo total de viajar del cual las tarifas aéreas y hoteleras forman una parte substancial. Aunque las variaciones en los costos de otros artículos, también

afectarán la demanda total de viajar.

ii) La elasticidad cruzada de la demanda de los medios de transporte. Esta se define por los cambios en la cantidad de servicios demandados en un transporte "x" ,generados por un cambio en el precio de un transporte relacionado "y".

Para ejemplificar lo anterior, se considera que cualquier reducción en las tarifas aéreas alterará la base de la distribución del tráfico entre el transporte aéreo y el terrestre a favor del primero.

En una situación competitiva, una variación en la estructura tarifaria de uno de los medios de transporte afectará la acción del otro en el mercado.

iii) La elasticidad del ingreso. Considera el efecto en la demanda debido a modificaciones en los ingresos reales, y a los mejoramientos en los niveles de vida. El monto absoluto del costo del viaje es relativamente menos significativo para grupos de altos ingresos. Con niveles de vida más altos, la frecuencia de viajar se incrementa y el tráfico se modifica de transporte terrestre a transporte aéreo. El turismo ha llegado a ser una parte integral del estilo de vida del consumidor moderno, colocándose entre una de sus preferencias en su espacio de bienes y servicios.

(..)" el turismo se esta convirtiendo en una actividad prioritaria por la cual los individuos están dispuestos a sacrificar otros bienes de consumo o duraderos."⁷

iv) La elasticidad de sustitución. Se refiere al impacto que una variación en el costo total de viajar hacia otro país o

región competitiva tiene en la demanda total.

Por ejemplo: una disminución considerable en las tarifas aéreas de pasajeros hacia cualquier otro destino producirá una transferencia del tráfico aéreo hacia ese lugar.

1.4 Impuestos y turismo

En oposición al impuesto general sobre las ventas en bienes y servicios que se aplica tanto a nacionales como a extranjeros, los impuestos sobre turistas, que comprenden aquellos cargos y derechos sobre servicios turísticos, solo son pagados por los últimos.

Se considera que el gravamen sobre turistas e industrias que suministran servicios turísticos, tendrá un efecto adverso en el número de turistas que se reciban debido a los aumentos en precios en los servicios turísticos. Esta imposición es equivalente a un impuesto sobre la exportación.

1.4.1 Las principales categorías de impuestos sobre el turista comprenden

- i) Impuestos y derechos en boletos de transportación - aire, mar, tren y camión.
- ii) Derechos de embarcación por aire y puerto marítimo
- iii) Derechos de desembarque por aire o mar
- iv) Impuestos a la entrada de vehículos, barcos, etc.
- v) Derechos sobre lugares de recreo
- vi) Impuestos a restaurantes y hoteles
- vii) Derechos sobre visas y otros documentos
- viii) Impuestos sobre la compra de moneda extranjera.

1.4.2 Impuestos sobre transporte aéreo y hoteles y restaurantes que repercuten en el turismo

Los siguientes impuestos son pagados por los turistas que utilizan el medio aéreo: el impuesto sobre aeropuertos, impuestos en la venta de boletos de avión e impuestos sobre exceso de equipaje.

Los impuestos sobre derecho de uso de aeropuerto son usualmente recolectados en la forma de derechos de embarcación, pero en algunos países estos últimos son pagados independientemente. Algunos autores justifican estos impuestos como un pago por servicios devueltos y por el uso de facilidades puestas a disposición de los pasajeros. Sin embargo otros piensan que éstos son irritantes ya que por lo general el turista tiene que pagarlos una vez que se ha liberalizado de casi todas sus necesidades de moneda local.

Algunos países introducen impuestos a las cuentas de hoteles y restaurantes. En muchas ocasiones, estos sólo son aplicables a establecimientos de primera clase o de lujo. Los impuestos varían considerablemente, según el país o región, entre un 10% o 15%.

1.5 Inversión en turismo

Generalmente las empresas turísticas no son vistas como inversiones atractivas desde el punto de vista del retorno del capital y la seguridad.

Parece ser que altas ganancias o retornos rápidos no son características comunes en la mayoría de los tipos de inversiones turísticas. Muchas de estas requieren de inversiones a gran escala en activos fijos, y producen solo comparativamente pequeñas ganancias si se operan eficientemente.

Si se piensa expandir la industria turística en un determinado país será necesaria, la inversión a gran escala tanto pública como privada.

De hecho el financiamiento del desarrollo turístico, tanto en países desarrollados como en industrializados involucra inevitablemente al capital privado y público. Frecuentemente existen circunstancias en las cuales es difícil invertir capital privado en el desarrollo turístico sin previas garantías e incentivos específicos otorgados por el gobierno. El gobierno es por consiguiente, requerido para intervenir proveyendo subsidios, créditos, exención de impuestos y asistencia administrativa; además el financiamiento de la infraestructura en servicios deberá ser responsabilidad del sector público debido al monto de la inversión requerida y a su utilidad general.

1.6 El papel del gobierno y la empresa privada en el desarrollo del turismo

Teniendo como marco la economía mixta, la acción del Gobierno con respecto al turismo tiene varias funciones. En primer lugar, establece la política turística del país, de un estado o de una localidad específica; segundo, desempeña la investigación y el análisis que ofrecen como resultado las estadísticas de la rama; tercero, es un participante dinámico en la actividad turística, sobre todo en los países subdesarrollados, estimulando la participación del sector privado. Finalmente, participe activamente en la promoción de flujos turísticos extranjeros hacia su país, a través de campañas publicitarias.

Es importante mencionar que en muchos países los gobiernos subsidian, en una u otra forma, la construcción de infraestructura y hoteles. La existencia y las facilidades en esta última son y serán de vital importancia para un país que desee mantener o aumentar su participación en el mercado turístico internacional.

Debe ofrecer una infraestructura adecuada en los servicios (seguridad en los caminos, limpieza y salubridad en playas, correos, teléfonos, electricidad, etc), siendo comparable con aquellos que se brindan en los países generadores de turistas.

Otro sector de la rama turística en donde la acción del Gobierno es requerida es el denominado sector "cultural", que incluye museos, monumentos, edificios históricos, y parques nacionales. Normalmente estos no son dirigidos por empresas privadas.

1.7. Tesis prevalecientes en el medio oficial mexicano.

En los últimos cincuenta años, la actividad turística en México ha sido considerada como un servicio netamente exportable, capaz de generar divisas que contribuyan a la cobertura de una proporción de las importaciones y de la deuda externa. Su desarrollo se ha estimulado por sus efectos en el producto interno, en la generación de empleo, y en la expansión del mercado nacional.

Sus principales objetivos han sido:

i) El fortalecimiento de la balanza de pagos mediante una mayor captación de divisas a través del turismo receptivo de internación y del fronterizo. Tales divisas posibilitarán, en alguna medida, la importación de los bienes requeridos en el proceso de industrialización del país; el mantenimiento de las reservas internacionales y, por ende, la solidez del peso. Finalmente serán elementos compensatorios de los déficits de la balanza comercial.

ii) La generación de empleos tanto directos como indirectos. Su dinamismo contribuirá significativamente a eliminar, en el mediano plazo, el desempleo abierto y sentará las bases para solucionar el problema del subempleo.

iii) La contribución en la formación del producto interno y en un desarrollo regional más equilibrado.

iv) La diversificación de los mercados turísticos de internación, tanto en origen como por motivos, enfatizando en el turismo aéreo. Su dinamismo estará en función del costo del transporte, las facilidades y comodidades en el servicio aéreo.

nacional, y de los acuerdos bilaterales aéreos con otros países.

iv) El mantenimiento y ampliación del margen de competitividad del producto turístico mexicano en el mercado mundial.

v) La búsqueda del equilibrio entre el turismo receptivo y el turismo interno. Retención del estímulo en el país, a fin de mantener una relativa independencia del exterior en cuanto al funcionamiento de la planta turística nacional.

1.8 El multiplicador del turismo

En la Macroeconomía básica, el efecto que un cambio en la inversión tiene sobre el ingreso o el empleo es analizado a través del multiplicador. La cuestión es estudiar en cuanto cambiará el ingreso y el empleo ante cambios en el monto de la inversión.

En el caso del turismo, la definición empleada será observar el impacto que tendrá en el ingreso el incremento de los gastos de los turistas extranjeros en un país receptor.

(...) " el ingreso que perciben los factores de producción en el "sector" turismo da origen a ciertos efectos indirectos en la economía, como consecuencia de que parte del ingreso se emplea en la compra de bienes y servicios. Tales desembolsos generan a su vez toda una serie de efectos inducidos porque quienes lo reciben los utilizan, también en parte, en el consumo de otros productos y servicios, y así sucesivamente." ¹⁰

Partiendo de una posición de equilibrio, un alza en el gasto proveniente de los turistas extranjeros aumentará el ingreso y una caída lo disminuirá. Similarmenete un aumento en el gasto de los turistas nacionales en el extranjero disminuirá el ingreso y una baja lo elevará. Por lo tanto, los ingresos generados en un país variarán directamente con los gastos de los turistas extranjeros e inversamente con los gastos que los nacionales de un país realicen en el exterior. Es, por consiguiente, necesario considerar la magnitud cuantitativa de esta relación.

De acuerdo con la teoría del multiplicador simple expuesta por Paul Samuelson en su libro Economía Moderna ¹¹, una economía

estara en equilibrio si el ahorro planeado es compensado con la inversion planeada:

$$S=I$$

Si se incrementa, la inversión por un pequeño monto, ΔI , después S debe aumentarse por el mismo monto. Así:

$$\Delta S = \Delta I$$

Un incremento en la inversión, ΔI , causará algunos aumentos en el ingreso, ΔY por lo tanto:

$$\Delta Y = K \Delta I$$

donde $1 < K < \infty$, la constante K es el multiplicador, y muestra el múltiplo por el cual un cambio en la inversión altera el ingreso.

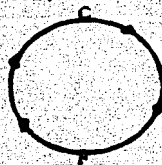
1.9.1 Modelo

El economista inglés N. Peters formula un modelo teórico a fin de visualizar el efecto multiplicador en la economía de un país destinatario.

El modelo supone que los consumidores pueden disponer de sus ingresos en tres formas.

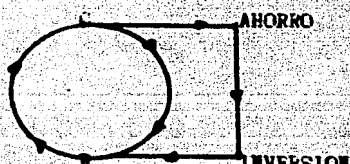
- i) Pueden gastarlo en bienes y servicios
- ii) Pueden ahorrarlo
- iii) Pueden gastarlo en viajes al extranjero

El flujo en un país es desde los consumidores (C) hacia las empresas (P) y regresan otra vez:

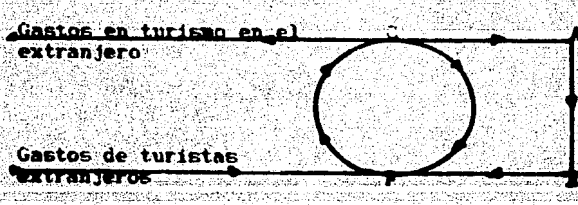


En este modelo, los ahorros constituyen una fuga, ya que ellos

representan aquel componente del ingreso, que no retorna a las empresas a través de la compra de bienes producidos; en oposición la inversión es una inyección al sistema.



Los gastos de los turistas nacionales en el extranjero también constituyen una fuga, porque este gasto creará ingreso para empresas extranjeras y ningún ingreso fluirá de regreso hacia las empresas nacionales. En la misma forma, el gasto de los turistas extranjeros constituye una inyección al flujo doméstico del ingreso. Por lo tanto:



En general, el flujo circular estará en equilibrio cuando el flujo total de todas las fugas es igual al flujo total de todas las inyecciones. Así, para la condición de equilibrio durante el flujo del ingreso:

$$\text{Fugas} = \text{inyecciones}$$

donde las fugas representan todo el ingreso acumulado tanto de las empresas como de los consumidores, el cual no pasa a través de las compras, y las inyecciones representan todo el ingreso acumulado de las empresas y no el incremento del gasto por parte de

los consumidores domesticos.

En el modelo de flujo, hay dos fugas Ahorros (S) y Gastos por turistas nacionales en el extranjero (E). Y hay dos inyecciones, Inversiones (I) y Gastos por turistas extranjeros en el país destinatario (E). De esta forma, podemos escribir, la condición para el equilibrio como sigue:

$$S + E = I + E \quad (1)$$

El Ingreso está en equilibrio, si las fugas del flujo circular son iguales a las inyecciones.

Para este modelo, se asume que los Ahorros (S) y Gastos por turistas nacionales en el extranjero (E) varían solamente con el ingreso de los consumidores: Por lo tanto,

$$S = f_1(Y) \quad (2) \quad E = f_2(Y) \quad (3)$$

Donde Y es el ingreso del consumidor. La Propensión marginal a ahorrar esta definida como aquella función de un incremento en el ingreso la cual los consumidores deciden dedicar al Ahorro. Esta función esta denotada por (s). La Propensión marginal a gastar en el turismo extranjero se define como la función de un incremento en el ingreso, que los consumidores desean otorgar al gasto en el turismo extranjero y se denota por e.

Hay, después, dos hipótesis concernientes al gasto de los consumidores:

$$\Delta S = s \Delta Y$$

$$Y \quad \Delta E = e \Delta Y$$

Estas ecuaciones significan que los consumidores varían sus

ingresos por una fracción constante s , y sus gastos en turismo extranjeros por una fracción constante e en respuesta a los cambios en el ingreso.

Según la condición de equilibrio (1)

$$S + E = I + E$$

Por consiguiente

$$\Delta S + \Delta E = \Delta I + \Delta E \quad (4)$$

Esto significa, meramente, que empezando desde una posición de equilibrio un cambio en el volumen de inyecciones hacia el flujo circular alterará el ingreso hasta el nuevo nivel de ingreso; fugas igual a inyecciones. De (2), (3) y (4) obtenemos:

$$s \Delta Y + e \Delta Y = \Delta I + \Delta E$$

$$\Delta Y = \frac{1}{s+e} [\Delta I + \Delta E]$$

Se puede concluir, por consiguiente, que un cambio en la inversión, o en los gastos por turistas extranjeros, causará un cambio en el ingreso. Este cambio en el ingreso será K veces el cambio en la inversión o los gastos por turistas extranjeros, donde K es igual al recíproco de la Propensión marginal a ahorrar más la Propensión marginal a gastar en turismo en el exterior.

1.10 El Turismo y el tipo de cambio

El propósito de este acápite será deducir teóricamente si una devaluación o (depreciación) ¹² de la moneda de un país deficitario en cuenta corriente, como fue el caso de México, incentivará a una mayor demanda de sus bienes y servicios turísticos por los turistas extranjeros, en caso particular de los visitantes norteamericanos.

Para tal fin me base en el enfoque del mecanismo ajuste-precio de la Balanza de Pagos y razón en torno a los efectos que una devaluación del peso mexicano en contra del dólar estadounidenses, tiene en los precios de los bienes y servicios de estos dos países que se están estudiando. Esta acción se encuentra estrechamente vinculada con la elasticidad de la demanda de las exportaciones turísticas. Ver inciso 1.3

Supondremos dos mercados y dos tipos de consumidores:

i) El mercado de bienes y servicios mexicanos, dentro del cual el producto turístico nacional es un elemento, y consumidores mexicanos que desean gastar su ingreso y vacaciones en el exterior (EUA).

ii) El mercado de bienes y servicios norteamericanos, incluido el producto turístico estadounidense, y consumidores norteamericanos que desean efectuar un viaje al exterior (México).

Ante una depreciación del peso se esperará que el volumen de importaciones de México tienda a reducirse, a medida que los bienes y servicios norteamericanos se vuelven más caros en términos de pesos. Por consiguiente, la respuesta que los turistas

mexicanos tendrán en la demanda del producto turístico estadounidense deberá disminuir.

Por otra parte, el volumen de exportaciones de México tiende a crecer en la medida en que los bienes y servicios mexicanos se vuelven más baratos en términos de dólares. En consecuencia, los turistas norteamericanos se verán motivados a visitar México debido a que los precios en el mercado de bienes y servicios deberán ser más económicos en moneda estadounidense.

Sin embargo, para que dicha depreciación funcione completamente (recibiéndose un mayor número de turistas) la elasticidad precio de la demanda del producto turístico mexicano deberá ser mayor a la unidad.

Cabe señalar que en este modelo no se ha incluido el efecto que genera la devaluación de la divisa mexicana en los precios domésticos. Esto es, dado que el volumen de importaciones mexicanas disminuye, su precio en pesos aumenta y su efecto se manifiesta en un incremento de los precios internos.

De lo anteriormente citado y desde el punto de vista de la teoría económica se puede concluir que ante una depreciación del peso mexicano, nuestro país deberá captar una mayor cantidad de turistas estadounidenses, siempre y cuando la elasticidad de la demanda sea mayor a la unidad y el aumento de los precios domésticos no sea mayor al de los EUA.

Notas

1. Acerenza Miguel, Administración del turismo, p.71.
2. Barro R. J., Macroeconomía, p.41.
3. Peters Michael, International Tourism, p.63.
4. Ibid., p.6.
5. Vonnacot Paul y Ronald, Economía, p.350.
6. Peters Michael, op.cit., p.102-104.
7. ITQ, The affects of the recession on tourism, p.41.
8. " Los impuestos de exportación son un fenómeno relativamente raro entre las naciones industrializadas. No obstante, las naciones exportadoras de productos primarios a menudo imponen impuestos a las exportaciones, ya sea para recaudar ingresos o mejorar sus términos de intercambio (al crear escasez en los mercados mundiales y aumentar los precios de sus bienes de exportación)."

Tomado de Chacholiades Niltiades, Economía Internacional, p.256.

9. Peters Michael, op.cit., p.196.
10. Acerenza Miguel, op.cit., p.83.
11. Samuelson Paul, Economía Moderna, p.255.
12. Peters Michael, op.cit., p.235-238.
13. Por fines de vocabulario práctico en este estudio los términos de depreciación y devaluación serán utilizados indistintamente. Sin embargo sus significados son diferentes.

Devaluación. Cuando el precio del oro se eleva en relación con una moneda.

Depreciación. Cuando el precio de una moneda extranjera aumenta en relación con otra moneda cualquiera.

Definiciones tomadas de Samuelson Paul, op.cit., p.712.

CAPITULO II

"...México tiene el potencial para convertirse en uno de los destinos turísticos más grandes del mundo. Tiene playas fabulosas, cualquier clima deseado dependiendo de la altitud del lugar vacacional; ruinas misteriosas; selvas tropicales y una fuerte tradición cultural que ningún otro país de Latinoamérica tiene. Y sobre todo está localizado a un lado del mercado turístico más grande del mundo. Bajo estas circunstancias es sorprendente que México atraiga a tan pocos turistas."

The Big Picture

2.1 Mexico en el mercado turístico mundial, 1970-1985

2.1.1 Evolución del turismo mundial

El turismo internacional se ha convertido en uno de los sectores de la economía más dinámicos e importantes, en los tiempos actuales, tanto en los países desarrollados como en los en vías de desarrollo.

Considerado como un fenómeno económico-social relativamente nuevo en el mundo, su desarrollo como una industria de masa dependió de una serie de elementos que se estudiarán a continuación.

"El turismo ha sufrido un cambio radical al dejar de ser un acto individualista placentero de viajar (leisurely individualistic pursuit of travel) dentro de los países desarrollados al turismo organizado de masa, frecuentemente realizado en los países subdesarrollados"

Antes de la II Guerra Mundial el turismo estaba limitado solo a la gente de ingresos muy altos, siendo después de los años cincuenta que se convirtió en una parte integral del estilo de vida del consumidor medio de los países industrializados.

La recuperación industrial de la postguerra, en las economías desarrolladas, produjo las condiciones necesarias para su desarrollo, aproximadamente el 80% de los turistas internacionales han provenido de países como los EUA, Canadá, Alemania Federal, Francia, Japón, etc.

Sin embargo, cabe señalar que la Unión Americana y la OEA han representado la mitad del tráfico turístico mundial, y en fechas

recientes el turismo japonés ha cobrado una particular importancia en el mismo.

Eugene J. Hall en su obra The language of tourism in English ² menciona que la evolución del turismo como una industria de masa dependió del desarrollo de medios de comunicación modernos, rápidos y baratos; y de las nuevas técnicas de marketing introducidas en la industria turística.

La anterior afirmación se confirma con las estadísticas de la Organización Mundial del Turismo (OMT) y de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), que muestran que el más grande auge del turismo internacional tuvo lugar entre los años cincuenta y setenta junto al crecimiento paralelo de la transportación aérea mundial.

2.2 *Infra* .El desarrollo de la transportación aérea permitió que diversas aerolíneas pudieran ofrecer distintos tipos de tarifas, siendo precisamente cuando ellas introdujeron las promocionales cuando el turismo de masa se incrementó considerablemente.

Simultáneamente este comportamiento también estuvo influenciado por el aumento que los ingresos disponibles experimentaron en los países desarrollados; el incremento en el tiempo del ocio; a vacaciones pagadas más largas asociadas con niveles de vida altos; el mejoramiento de la salud y de la educación; el deseo de la gente de visitar y conocer formas de vida diferentes; y finalmente a la reducción en los costos reales de los viajes aéreos y la dispersión de los paquetes turísticosII.

La disminución en los costos de los viajes aéreos fue el

resultado de los desarrollos técnicos en los diseños de las aeronaves que afectaron la velocidad y la capacidad; Y de la competencia existente en la industria aérea entre las aerolíneas con vuelos programados¹ y las compañías con vuelos no programados¹.

2.1.1.1 Comportamiento del turismo mundial, 1970-1985

El mercado turístico internacional se ha caracterizado por dos hechos básicamente: En primer lugar, por su elevado dinamismo y en segundo lugar por su importancia económica en el contexto de la economía internacional.

De 1970 a 1985 las llegadas de turistas internacionales sumaron 168.4 y 325.0 millones de personas respectivamente, obteniéndose una tasa media anual de crecimiento de alrededor 4.5%.

Durante el lapso arriba señalado los ingresos globales por turismo internacional aumentaron a una tasa de 11.7% promedio anual incrementándose, cerca de seis veces, de \$17.9 a \$105 mil millones de dólares.

Al finalizar la década de la expansión, 1970-1979, las llegadas turísticas internacionales totalizaron 270 millones de personas y los ingresos por turistas internacionales (excluyendo transporte) sumaron 875 mil millones de dólares. La primera cifra mostró un 4% de incremento anual significando la segunda tasa de crecimiento más baja de los años sesenta, similar comportamiento tuvieron los ingresos registrados en ese lapso.

Si se relacionarán las estadísticas recopiladas por la Organización Mundial del Turismo (OMT) con las de la economía

mundial, las primeras reflejarían la relevancia de la industria turística en el panorama económico internacional.

De acuerdo con el citado organismo y con cifras del FMI, los ingresos por turismo mundial aumentaron a tasas anuales similares y a veces mayores a aquellas registradas por los ingresos producto de las exportaciones internacionales de 1970 a 1985. Ver apéndice. El peso relativo de los ingresos turísticos mundiales en estos últimos osciló arriba del 5.5% después del año de 1977..

La distribución del volumen total de los movimientos turísticos indicó que Europa y Norteamérica, en 1979, representaron - las dos regiones juntas - cerca del 60% del total de las llegadas mundiales. Sin embargo, como ha sido el caso en el pasado, la mayoría de los movimientos turísticos internacionales registrados en estas áreas fueron intrarregionales, aproximadamente el 85% de los viajeros internacionales identificados fueron originarios de la misma región.

El continente europeo recibió 196 millones de turistas internacionales en 1979, 3.5% de incremento sobre 1978 y significando el 72% de las turistas internacionales mundiales, los ingresos (excluyendo pagos de tarifas internacionales) sumaron 850.2 miles de millones de dólares, dos-tercios del total global en ese año.

Entre 1970 y 1979, las tasas media anual de crecimiento de los visitantes y los ingresos hacia Europa fueron de 5.4% y 18% respectivamente.

Los destinos en América registraron 49.4 millones de

visitantes , siendo el 19% del total mundial. En conjunto, experimentó un 4% de incremento en las llegadas turísticas internacionales durante 1979, de otro lado , los ingresos ascendieron a \$15.9 miles de millones de dolares, 18% arriba del periodo anterior.

Durante 1970-1979 ,el incremento medio anual en los turistas internacionales hacia Norteamerica fue de 2.4%, mientras que el de Latinoamerica y el Caribe fue de 7.2% . Los ingresos turisticos medios fueron de 13.0% y 17.4% respectivamente.

De acuerdo con estadísticas del Centro de Investigación y Desarrollo del Caribe (CTRC) desde 1970, el número de turistas hacia el Caribe subió a una tasa media anual de cerca del 7%.

Alrededor de 14 millones de visitantes internacionales fueron registrados en la región del Pacífico y el Este de Asia ,éstos representaron un 15% de incremento sobre los de 1978, mientras que los ingresos estuvieron un 25% arriba de lo captado en ese año.

Como se puede apreciar los países miembros de esta región mostraron el más rápido incremento en las llegadas de turistas durante los años setenta ,la tasa media anual de crecimiento fue 13.3%. Las Islas del Pacífico, en particular, experimentaron un fuerte flujo de turistas desde Japón , Europa y los EUA.

En 1979 Africa sumó alrededor de 5 millones de turistas. De acuerdo con las cifras de la OMT los turistas provinieron basicamente de: Francia , RFA , Reino Unido y los EUA .

Por el otro lado, la región del Sur de Asia estuvo afectada negativamente por los sucesos políticos en Iran y por la invasión

en Afganistan .Las llegadas de turistas internacionales para la region, al finalizar la decada pasada, totalizaron 1.8 millones , -3%; a su vez los ingresos cayeron un 17% .Sin duda alguna estos resultados fueron consecuencia de las inestables condiciones politicas en el area.

Durante el año de 1980 la OMT estimó que los ingresos mundiales por turismo internacional (excluyendo ingresos por transportación internacional) sumaron \$97.1 mil millones de dolares.En lo que concierne a las llegadas de los turistas internacionales se alcanzó la cifra de 285.3 millones de viajeros, 5.7% arriba de lo registrado en 1979.

Al igual que la comparación entre los ingresos turisticos y los ingresos por exportaciones mundiales mencionada previamente;el analisis del comportamiento de las llegadas del turismo mundial indicó que éste habia experimentado un dinamismo similar o más alto, al registrado por la economía mundial expresado en el Producto Nacional Bruto Mundial (PNMB) ³ .Ver apéndice

De acuerdo con datos del FMI la tasa media anual de incremento en el PNMB de los principales países generadores de turistas: EUA , Gran Bretaña ,Francia, RFA, e Italia y Japón fue de alrededor 2.6% ,1970-1985; mientras que el promedio anual de crecimiento de las llegadas de los turistas internacionales fue de 4.5% .Aparentemente el turismo internacional aumentó cerca del doble del Producto Nacional Bruto Mundial.

Aunque la mayor parte de los turistas mundiales provinieron de las naciones desarrolladas ,cabe indicar que la tasa de

incremento en los viajeros internacionales de los países en desarrollo excedió a la reportada por los primeros. Por ejemplo en los EUA, en el año de 1980, las llegadas aéreas desde México se incrementaron, 24% y desde Sudamérica un 25% de aumento, de otro lado las provenientes desde Europa subieron únicamente por 11.7% y desde Japón por 3.5%.

Los efectos de la inflación más el costo de la energía, particularmente el combustible líquido, fueron los principales elementos económicos que cortaron el desenvolvimiento del turismo mundial.

Los problemas políticos mundiales como la invasión soviética en Afganistán, el conflicto Irán-Iraq, los conflictos laborales en Polonia y las revoluciones en Centroamérica, etc. también incidieron adversamente en el comportamiento del turismo internacional.

Durante el bienio 1981-82 las condiciones económicas en los principales países industrializados fueron muy semejantes a las de 1980; escaso dinamismo en la tasa de crecimiento del producto nacional bruto real (2.0% y -0.5%); incremento en los precios al consumidor; altas tasas de interés, desempleo, fluctuaciones de las principales monedas en el mundo, etc.

En este contexto y de acuerdo con cifras de la OMT las llegadas internacionales en 1982 totalizaron 285.1 millones, -1.0% con respecto a 1981 cuando se obtuvieron 287.8 millones, constituyéndose en la primera baja desde la Segunda Guerra Mundial. Los ingresos (excluyendo ingresos por tarifas internacionales) por turismo internacional en el mundo

totalizaron \$64.2 miles de millones de dolares corrientes , -3.6% en relacion al ano previo.que se habian captado \$97.7 miles de millones ; la recesion mundial parecia haber sido la causante de la reduccion de los gastos para viajes al extranjero.

Se considera que el peor registro se tuvo en la region latinoamericana donde el numero de turistas cayo un -9.8%,su efecto se reflejo en los ingresos que disminuyeron un 12.7%.

(A) De otro lado el Caribe captó 126 miles de turistas más que en 1981, por consiguiente sus ingresos aumentaron de \$3.7 a \$3.9 miles de millones de dolares 1981-82.

EUA y Canada, tuvieron conjuntamente una caída de 5% en las llegadas extranjeras, al pasar de 35.8 millones de turistas en 1981 a 34.1 millones en 1982.

En lo que respecta al continente europeo, este mostro una disminucion de 0.8%, al sumar 195.0 millones de llegadas en 1982, 99.1 miles menos en relacion a 1981, consecuentemente los ingresos por turismo internacional fueron -3.4% con respecto al ano previo.

La region que mostro la variacion porcentual anual más fuerte , tanto en las llegadas de turistas internacionales como en los ingresos continuo siendo la del Este de Asia y el Pacifico, con 5.8% y 4.0% respectivamente.

Finalmente Africa recibio 538 miles de turistas menos con respecto a 1981 , a su vez los ingresos decayeron un 1.7%.

Apartir de 1983 un analisis de la economia de las 27 naciones industrializadas del mundo mostro una fuerte recuperacion economica de los EUA, mientras que la de los

principales países de Europa Occidental fue moderada.

Los siguientes indicadores económicos ejemplifican lo anterior: La tasa de crecimiento en el producto nacional bruto real de los países desarrollados fue de 2.3% siendo la correspondiente a los EUA la más alta 3.7%. Por su parte la variación porcentual en los índices de precios al consumidor fue de 3.2%, 1.8%, 3.3%, y 4.6% en la Unión Americana, Japón, RFA, y Gran Bretaña respectivamente.

Cabe resaltar que el desempleo mundial permaneció a niveles altos, salvo en Japón 2.7%, los demás países registraron una tasa de desempleo cercana a los diez puntos.

Por otra parte, las oscilaciones en los tipos de cambio promedio del mercado del dólar, yen, franco francés, lira italiana, marco alemán, libra esterlina, etc. dificultaron la realización de negocios en el mercado internacional.

El dólar norteamericano estuvo sobrevaluado, a pesar del déficit record en la balanza de pagos en cuenta corriente de alrededor \$36 miles de millones de dólares. Este enorme déficit empujó al alza las tasas de interés y desquició los mercados financieros en el mundo.

Así mismo, los conflictos militares y de guerrilla en Afganistán, Medio oriente, África y Centroamérica siguieron amenazando la estabilidad política mundial.

De acuerdo con datos de la OMT las llegadas de los turistas internacionales en 1983 se incrementaron un 0.5% sobre 1982. Esto representó cerca de 150 millones de viajeros internacionales, alrededor del 3% de la población mundial. Los

ingresos totales por turismo internacional durante 1983 fueron estimados en cerca de \$100 miles de millones, un 2.1% mayor en relacion a 1982.

Segun la misma organizacion, el turismo internacional alcanzo un tercer lugar en el comercio mundial, seguido del comercio en los productos energeticos y vehiculos de motor. Los ingresos mundiales por este concepto representaron el 5.7% del total de los ingresos mundiales por exportaciones.

El analisis regional del movimiento turistico internacional indico que Europa represento el 68.5% del mismo, al captar 196.1 millones de llegadas; significando ademas el 59.2% del total de los ingresos turisticos mundiales. Por otro lado, el citado continente registro una variacion porcentual anual de 0.6 en las llegadas de turistas internacionales, este moderado incremento fue el resultado de las restricciones monetarias en Francia y la debilidad de la economia alemana.

Las llegadas por turismo internacional en los EUA y Canada disminuyeron 0.4% al sumar cerca de 34.0 millones en 1983; por ende los ingresos por turismo cayeron a un total de \$13.6 miles de millones de dolares, -0.6% con respecto a 1982. Cabe destacar que los EUA en 1983 sufrieron de una fuerte caida en los visitantes mexicanos, -27%, debido a las restricciones economicas en nuestro pais.

En lo que respecta a la region latinoamericana, esta siguió mejorando su participacion tanto en el numero de llegadas internacionales mundiales como en los ingresos turisticos internacionales; 3.6% y 5.9% respectivamente. Estas cifras comparan

negativamente con un 4% en las llegadas internacionales y un 6.3% en los ingresos mundiales durante 1981.

Por su parte el Caribe creció moderadamente en las variables arriba citadas pero vio aumentada su importancia turística en el total mundial.

La región del Pacífico y del Este de Asia, que venía presentando las tasas de crecimiento más altas en los ingresos, disminuyó su participación en las llegadas internacionales en 1.1% ,no así en los ingresos por turismo internacional que aumentaron 4.8%. Su importancia relativa en el total mundial de llegadas pasó de un 8.0% en 1982 a un 8.1% en 1983, mientras que en la de los ingresos turísticos internacionales subió de 9.4% a 9.7% .

En 1984 el turismo internacional registró nuevas cifras debido a que el restablecimiento de la economía norteamericana y por ende del fortalecimiento del dólar produjeron un oleaje de norteamericanos en el turismo mundial. Según un estudio de la OMTA desde 1981 hasta el primer trimestre de 1985, la apreciación total de dólar en contra del franco francés fue de 118% , un 15% en contra de la libra esterlina y un 65% en contra del marco alemán.

Simultáneamente, una modesta recuperación en la economía del continente europeo y la eliminación de las restricciones monetarias en Francia estimularon el turismo intra-europeo.

El turismo en la región del Pacífico también mostró ganancias debido al resurgimiento de la economía japonesa y a las nuevas naciones industrializadas en el área.

En 1984, el PBN mostro un aumento substancial de cerca de 4% ,este ultimo fue alto si se compara con el 1.9% de crecimiento en 1983 y un minúsculo 0.9% en 1982.Siendo ademas un lapso de mejoramiento para el total global de las industrias que proveyeron servicios turisticos.Por ejemplo la industria aerea mundial regresó a la obtención de números negros,desde 1978 no se lograba,alcanzando una ganancia neta conjunta de \$800 millones de dolares .Infra 2.2

Con un aumento de 4% en el crecimiento del PBN,y un incremento en la población mundial de 2%,fuertes ganancias en el promedio real del ingreso per-capita real se obtuvieron durante 1984.

Dado que las estadísticas mundiales del turismo , para 1985-1986 no están disponibles en México se excluyen de este análisis.

2.1.2 Participación de México en el mercado turistico mundial,1970-1985

" La realidad es que nuestra tajada del pastel del turismo mundial se ha vuelto más pequeña,mientras que la de otras regiones se ha agrandado".³

De 1970 a 1979 la participación de nuestro país en el número total mundial de turistas se mantuvo entre los límites de un 1.4% y un 1.7% .Se puede decir que la captación de turistas, si bien no aumentó no se redujó como fue el caso del peso relativo de los ingresos por turismo receptivo en el total de ingresos turisticos mundiales,el cual paso de un 2.3% a un 1.7% en el periodo indicado.

Esto considero importante señalarlo, porque los ingresos por

turismo receptivo fueron (son) de relevancia económica para nuestro país; y porque a pesar de que México continuó atrayendo a turistas extranjeros, estos dejaron ingresos en nuestro país que representaron una parte menor como proporción del total de la derrama mundial.

Se pudiera encontrar una posible respuesta a estas cifras en el hecho de que turistas con menores ingresos vinieron a México, o bien porque nuestro país dejó de ser un destino turístico "barato"; o porque hubieron destinos turísticos sustitutos que atraeron a una mayor proporción de turistas extranjeros, específicamente de norteamericanos, canadienses y europeos.

En lo que concierne a los primeros cinco años de la presente década, la participación de nuestro país en el total de llegadas internacionales tuvo dos periodos de decaimiento 1980-1982 y 1985 por uno de recuperación 1983-1984. De esta manera durante el primer periodo ésta cayó de 1.44% a 1.30%, mientras que para el segundo lapso declinó hasta un 1.29%, en lo que respecta a 1983-84 pasó de 1.64% a 1.47%.

Considero que más que el número de turistas lo que conviene resaltar fue la importancia relativa del mercado turístico nacional en el total de ingresos generados por los turistas internacionales. Dado que lo que se persigue con el buen turismo fue (es) la captación de divisas.

Al igual que en las llegadas internacionales, en esta variable también hubieron periodos de retroceso y de recuperación. De esta manera de 1980 a 1982 el peso relativo que

los ingresos turísticos nacionales tuvieron en los ingresos turísticos mundiales pasó de un 1.72% a un 1.49%; mientras que en el bienio 1983-84 este subió hasta un 4.6% ,decayendo el siguiente año a 1.64%.

La inquietud estaría en el hecho de que a pesar de las devaluaciones continuas del peso los ingresos turísticos no aumentaron su proporción en el total mundial. Contrariamente a lo que se esperaba ,partiendo del hecho de que el producto turístico nacional sería competitivo en términos de precio y atraería al turismo de masa de nuestros principales mercados los EUA y Canadá.

2.2 Comportamiento del tráfico aereo mundial, 1970-1985.

En este inciso profundizare en la evolucion del trafico aereo mundial durante 1980-1985, haciendo mención al comportamiento de los principales rubros que integran los servicios programados¹ y no-programados² de las aerolíneas miembros de la Asociación Internacional de Transporte Aereo (IATA)³.

El analisis de las rutas norte-atlantico⁴ (excluyendo Canada) y norteamerica-caribel se realizara en base a las estadísticas del Departamento de Transporte (DOT) de los EUA; así como en las tarifas de la Organización Civil de Aviación Internacional (ICAO) recopiladas, a su vez, del Official Airline Guides y del Airline Passenger Tariffs.

Previamente ,se mencionara el problema de la no-regulación aerea en los EUA y su efecto en la industria aerea mundial; y se encontrara un resumen del comportamiento del trafico de los miembros de IATA en 1978-79.

2.2.1 Panorama general

El periodo de los años setenta se caracterizó por la introducción de nuevos, grandes y rapidos aviones; por el incremento en la capacidad de asientos y factor de carga ; y finalmente por la obtención de elevadas ganancias de parte de las aerolíneas internacionales.

Sin embargo al finalizar la decada pasada el aumento en los costos del combustible y la recesion economica general en los países industrializados provoó que muchas de ellas disminuyeran sus operaciones.

En lo que concierne al periodo 1980-1985, se puede decir que fue un lapso difícil para las líneas aéreas mundiales las cuales registraron pérdidas en sus resultados financieros los tres primeros años, recuperándose moderadamente durante 1983-1985.

2.2.2 La no-regulación aérea en los EUA.

En la mayoría de todos los países del mundo, la transportación está sujeta a la regulación por parte del Gobierno. En el caso del transporte aéreo doméstico, las aerolíneas nacionales y sus operaciones están reguladas por una Oficina de Aeronáutica Civil.

Históricamente el transporte aéreo internacional se ha regido, en la mayoría de los casos, por las aerolíneas internacionales. Las rutas que ellas pueden volar, el número de vuelos, y muchos otros asuntos están controlados por medio de acuerdos bilaterales entre los diferentes países y las líneas aéreas, a través de la IATA.

Debido a la importancia de los EUA en los siguientes aspectos: 1) en la generación del tráfico aéreo mundial tanto doméstico como internacional; 2) en la transportación de una parte del mismo por las aerolíneas norteamericanas; 3) y a los efectos que las decisiones del Consejo de Aviación Civil (CAB) tienen sobre el tráfico y las aerolíneas mundiales, resulta importante analizar en que consistió la no-regulación aérea en aquel país.

2.2.2.1 La función del CAB

Desde 1938 y hasta 1978 la CAB regulaba tanto las tarifas para pasajeros como las rutas que hacía cada compañía aérea

dentro de los EUA. Controlando las rutas, ella misma maneja y restringe la entrada al mercado de nuevas empresas lo cual limitó el grado de competencia a la que se enfrentaron las líneas aéreas que cubrían las rutas existentes.

Lo anterior llevó a la acusación de que ella estaba regulando la industria más en el interés de las empresas reguladas que en el del público usuario. Un estudio de la Oficina Presupuestaria (órgano investigador del Congreso norteamericano) mostró que la regulación de la CAB, entre 1969 y 1974, había costado a los viajeros \$10 millones de dólares o un 20% de los ingresos totales de las compañías.

Algunos analistas en aviación indicaron que la regulación estatal en una industria que fue (es) considerada como competitiva impidió su mejor desarrollo y comportamiento.

(...) " -En las líneas aéreas parece ser que el obstáculo primario para conseguir la eficiencia ha sido la regulación por sí misma y el hecho más creativo que puede hacer un regulador es quitarse de en medio "

Así, en el año de 1978, el Congreso de los EUA aprobó el Acta de no-regulación de las líneas aéreas. En la transición hacia esta situación se conjugaron las razones anteriormente descritas y el incremento en los precios del combustible para aviación.

El objetivo de la Administración Carter era forzar a las aerolíneas (tanto los EUA como los países que estuvieron muy ligados al CAB entraron en conflicto con la IATA) a operar en un espacio que permitiese "la plena competencia" de rutas, derechos y designaciones que incentivarán a un mayor tráfico aéreo.

Se pretendía dispersar tarifas bajas (fueran o no aprobadas por la IATA), nuevos reglamentos y acuerdos bilaterales a fin de incrementar los vuelos de fletamiento.

Al finalizar la década de los años setenta la industria aérea entró en un ámbito competitivo; las compañías pequeñas que habían entrado al mercado no sólo estuvieron "llenando el vacío" dejado en algunas rutas, por las grandes sino que también compitieron con ellas.

Como resultado las diez aerolíneas norteamericanas principales: American Airlines, Braniff, Continental, Delta, Eastern, Northwest, Pan Am, TWA, United y Western estuvieron sometidas a fuertes presiones por parte de las nuevas líneas lo cual repercutió negativamente en sus estados financieros. De acuerdo con la Asociación Americana de Aerolíneas las ganancias cayeron de \$1.2 a \$400 miles de millones de dólares en 1978 y 1979 respectivamente.

No obstante, se consideró que la condición general de la industria era buena y que el resultado arriba citado no había sido consecuencia de la fuerte competencia estimulada por la no-regulación, sino de la combinación de sucesos externos como fueron el impedimento de despegar aviones DC-10 durante dos meses, los efectos en las tarifas del alza en los costos de la gasolina y la recesión económica.

(...)" sin la no-regulación la situación hubiera sido peor, la no-regulación dio a la industria la flexibilidad de hacer frente a la caída del ciclo económico. Ella ayudó a la mayoría de las aerolíneas estadounidenses a volver los costos más

eficientes. Siendo capaces de reestructurar sus rutas lo que condujo a cubrir nuevos mercados."

6

2.2.2.2 EL CAB y la IATA

Como se mencionó previamente, la política del CAB hacia el no-control del movimiento aéreo originó una fricción entre la oficina de gobierno de los EUA y la IATA durante 1979. Además hubieron algunas aerolíneas extranjeras que censuraron la no-regulación porque consideraron que las ganancias tenderían a disminuir no sólo por el esparcimiento de tarifas bajas, sino también por los incrementos en los costos del combustible.

La CAB se retiró de todas las negociaciones tarifarias de IATA, y a partir de ese momento entabló los acuerdos referentes a las tarifas desde los EUA hacia los diversos puntos internacionales. Lo anterior significó la oportunidad de promocionar la no-regulación interviniendo en el control de los precios de las tarifas internacionales.

De hecho sólo aprobó aumentos en las tarifas de las líneas aéreas extranjeras cuyos países, previamente, habían firmado acuerdos aéreos bilaterales liberales. Estos fueron considerados como tales, porque a través de ellos se ejercería el no-control permitiendo una mayor competencia, una menor restricción en las tarifas, pero sobretodo abriendo nuevos servicios a las aerolíneas norteamericanas.

En el otoño de 1979 el gobierno norteamericano había firmado acuerdos con países como: Bélgica, Holanda, Israel, RFA, Jamaica, Australia, Jamaica, Costa Rica, Corea del Sur, Singapur, Nueva Zelanda, Filipinas, Finlandia, etc.

En el año citado, la National Airlines era la única aerolínea norteamericana que permaneció ligada a las actividades de negociación tarifaria de la IATA. Por su parte American Airlines, Braniff, Trans World Airlines, y United se habían retirado de las negociaciones mientras que PAN AM, Delta, y Allegheny habían realizado lo mismo desde 1977.

Considero que gracias a la liberalización de tarifas y la flexibilidad de rutas permitida por la no-regulación, la industria aeronáutica resistió la recesión económica. Además de que la deregulación limitó el rápido aumento en los precios del transporte aéreo que habría ocurrido por el alza del precio del combustible, y como se menciona en el Annual Report of the President, 1981⁵ de no haberse adaptado esta hubieran habido recortes en las rutas aéreas e incrementos en los subsidios federales hacia las aerolíneas norteamericanas.

2.2.2 Resumen del comportamiento aéreo mundial, 1976-1985.

2.2.3.1 1976 - 1979

A la luz de los desarrollos dentro de IATA (basicamente el retiro de algunas aerolíneas norteamericanas), la importancia relativa de sus líneas aéreas miembros en el total del tráfico mundial disminuyó cerca de cuatro puntos porcentuales en relación a 1977.

En términos generales, estas últimas mostraron detrimentos en todos los conceptos que integran los servicios programados y no-programados como son: los kilómetros volados; las salidas de aeronaves; las horas de vuelo; los pasajeros transportados, etc. Por ejemplo la variación anual en el kilómetro-pasajero transportado

en 1978 y 1979 fue de 13.6 y 9.5% respectivamente.

Al finalizar la década pasada los servicios internacionales programados tuvieron un 4.2% de incremento en las horas voladas, mientras que los servicios no-programados disminuyeron -7.1 en la misma variable; lo anterior fue sólo una muestra de los bajos crecimientos que experimentaron todos los conceptos que constituyeron estos servicios.

Como todas las aerolíneas mundiales, las miembros de IATA registraron menoscabos en sus resultados financieros durante 1979. Los ingresos y gastos totales de operación fueron iguales, ascendiendo a un monto de \$51.7 miles de millones de dólares. Sin embargo sus variaciones anuales fueron diferentes siendo mayor la de los gastos, 20.0%, debido principalmente al incremento en los costos del combustible.

Mientras que 1977 y 1978 habían sido lapsos de ganancia para la industria aérea, en 1979 los ingresos netos disminuyeron \$1.42 miles de millones de dólares en relación a lo registrado el año previo.

De todos los rubros que forman los gastos de operación los costos de operación y los administrativos fueron los que aumentaron considerablemente 36.2% y 20.8% respectivamente.

Las líneas que ya habían designado de un 12% a un 15% de sus costos de operación para combustible, descubrieron que éste había requerido el 30% de los mismos, sumando \$20 miles de millones de dólares. Antes del aumento del precio del petróleo en 1973/74 el costo del combustible por galón era de 15 centavos, al principio de presente década era de \$3 dólares.

A fin de disminuir los costos en combustibles, algunas aerolíneas trataron de reducir el peso de las aeronaves introduciendo asientos, alfombras y papel tapiz menos pesados; vajillas y cubertería de plástico; y en algunos casos pintando las aeronaves con pintura ligera.

De esta manera Japan Airlines pintó su flota de jets con una pintura ligera que le ahorró 36 000 galones de combustible, en los primeros seis meses de 1980, al reducir el peso de la aeronave.

Los métodos de operación, también, fueron reducidos. Entre estos podemos nombrar el movimiento frecuente del tanque de combustible, a fin de mejorar el centro de gravedad de las aeronaves y aprovecharlo mejor durante el vuelo.

Este desarrollo estuvo acompañado por un incremento de 9% en la capacidad asientos de vuelos programados internacionales debido, en gran parte, a la reconfiguración de asientos en el equipo existente.

Las operaciones internacional y doméstica de los servicios no-programados estuvieron afectadas por los incrementos en los costos de combustible, los precios inflacionarios de los paquetes turísticos, la reacción del consumidor ante una situación recesional, y finalmente por la disponibilidad de tarifas presupuestarias en servicios programados.

La caída más fuerte se registró en las salidas desde los EUA hacia Europa al pasar de 970.8 a 586.2 miles de pasajeros durante 1978-1979, - 39.6%.

Irónicamente el anterior declinamiento sucedió al mismo

tiempo que la CAE había liberalizado, en 1978, muchas de las restricciones de las operaciones de los vuelos charters como fueron: la permanencia, la compra adelantada y los requerimientos para los viajes redondo.

El propósito de esta al introducir la no-regulación, se pensó estimularía el tráfico en este servicio, sin embargo los elementos arriba descritos crearon una situación en la cual estos tuvieron dificultades para permanecer como competidores activos en un mercado saturado.

2.2.3.2 1980-1982

Los tres primeros años de la presente década fueron considerados como turbulentos en la historia de la aviación comercial.

La comprobación a la anterior afección se encuentra en las bajas tasas de crecimiento obtenidas; en el número de pasajeros transportados en servicios programados y no-programados en las modalidades internacional y doméstico, en aumentos en los costos de operación, y sobretodo en los resultados netos negativos durante trienio 1980-82.

En este contexto, todos los aspectos de las operaciones aéreas fueron retados por los cambios siendo el aumento del precio del combustible, la no regulación en los EUA y la recesión en las economías del mundo occidental los factores que determinaron su comportamiento.

(...) No únicamente las aerolíneas invirtieron grandes montos de dinero en aeronaves sino que también resultaron doblemente afectadas por el incremento de los precios del

petraleso ;directamente a traves de la operacion de sus aeronaves o indirectamente conforme los precios se incrementaban inducian a una recesion economica cortando la demanda turistica.

Hay factores adicionales como el rompimiento del sistema fijo tarifario internacional de IATA y el proteccionismo en la distribucion de rutas , impuestos por varias autoridades de aviacion civil que realizaron las dificultades." ⁸

El trafico de pasajeros en terminos de kilometro-pasajeros transportados por los miembros de IATA , en servicios programados y servicios no-programados. tuvo una tasa media anual de crecimiento de 0.4% durante 1980-1982. Nunca antes en la historia del transporte aereo comercial se habia experimentado un crecimiento tan moderado en el trafico, este reflejo los efectos adversos de las condiciones recesionarias en la industria del transporte aereo.

El trafico programado permanecio relativamente sin cambios ,sin embargo el de fletamiento mostro un "boom" durante 1982 en los mercados internacional y domestico .

El crecimiento en el kilometro-pasajero para los primeros fue de 0.3% , mientras que para los segundos fue de 15.7%. Este ultimo habia experimentado un declinamiento substancial ,en el periodo 1979-1981, debido a que su capacidad fue vertida hacia el servicio programado. Sin embargo su recuperacion se debio primordialmente a la reactivacion de la economia norteamericana , y a la fortaleza del dolar que incentivaron a los turistas estadounidenses a viajar al extranjero .

En contraste al crecimiento moderado experimentado por el

tráfico internacional durante 1980-1981, los resultados del mismo en el siguiente año disminuyeron siendo similares a los registrados por los mercados domésticos. El mercado internacional creció 2.4% a lo largo del periodo ,mientras el doméstico experimentó lo opuesto, -1.4%.

Por lo que respecta a la capacidad en los vuelos programados, un análisis de la flota de IATA por tipo de aeronave indicó que los aviones viejos , pequeños y poco eficientes en combustibles fueron remplazados y retirados por otros modernos. En diciembre de 1982 , 175 diferentes y nuevas aeronaves fueron incorporadas a la flota de IATA incrementándose, por consiguiente, el promedio de duración de la flota de jets la cual pasó de 9.2 a 9.5 años.

Debido al incremento mínimo en la demanda estas aeronaves no emplearon al máximo su capacidad ,motivo por el cual la utilización media de la industria declinó 2% durante 1982.

El kilometro-asiento disponible en servicios internacionales aumentó como consecuencia de la introducción de asientos en clase negocios.

El año de 1980 se caracterizó por la presencia de problemas laborales en las aerolíneas :las huelgas interrumpieron el tráfico doméstico e internacional en los EUA ,Bermuda ,Reino Unido, Italia, Australia, y otros países.

En un contexto de recesión económica profunda en las naciones industrializadas, inflación persistente y desempleo galopante: el periodo previamente señalado fue uno de los peores lapsos financieros en todas las modalidades y servicios debido

principalmente al rapido incremento en los precios del combustible.

Tras las perdidas de 1980 y 1981, en 1982 hubieron algunos signos positivos en los resultados financieros pero estos fueron aun negativos. El deficit de operacion (antes intereses e impuestos), para servicios internacionales, domesticos, programados y de fletamiento fue de alrededor \$600 millones de dolares que comparado con las perdidas de \$1.3 miles de millones de dolares en 1981 y \$1.2 miles de millones de dolares en 1980, fue inferior.

La composicion de los gastos permanecio casi sin cambios, no obstante su variacion se modifico a lo largo de estos tres años. De esta manera los costos de operacion representaron cerca del 38.0% de los gastos totales de operacion, sin embargo sus variaciones 1980/79 y 1981/80 fueron 42.8% y 5.7% respectivamente.

Seguido estuvieron los gastos de publicidad (ticketing, sales and promotion) que significaron un 15.8% de los gastos totales. Durante 1980-1982 la industria aerea entro en una nueva fase del mercado de masa, en la cual las aerolineas se lanzaron a disminuir el precio de las tarifas en rutas turisticas densas (ruta norte-atlantico) buscando nuevos segmentos del mercado.

(...) " el presupuesto publicitario fue incrementado y los consumidores tuvieron a su alcance una gama diversa de tarifas como la "super-saver", "skysavers", "supreme super-savers", "kids-fly-free", etc. en rutas densas y transportes grandes."

En las publicaciones de ICAO denominadas Survey of International Air Transport Fares and Rates,¹⁰ de 1980 a 1982, se muestra el comportamiento estimado del promedio de las tarifas económicas normales (definidas como las tarifas clase económicas en "return trip") en el mundo.

De esta manera, entre septiembre de 1979 y septiembre de 1980, esta se incrementó cerca de un 20% en todas las distancias las cuales van desde los 250 hasta los 16000 km, siendo el aumento más alto registrado desde 1973.

Para el siguiente periodo, 1981/80, las tarifas permanecieron sin cambios en distancia corta, 27.3 centavos de dólar por kilómetro-pasajero, decreciendo hasta un 4.2% en las de mayor distancia. La razón principal que puede explicar éste fue el hecho de que las tarifas estuvieron expresadas en dólares norteamericanos y dicha moneda se apreció en relación a otras monedas extranjeras. Sin embargo, si estos cambios eran expresados en términos de moneda local los resultados fueron diferentes. En general, la mayoría de las tarifas normales en términos de moneda local fueron altas, entre un 11% y un 17%, que la promedio mundial (-0.0% y -4.0%).

Ruta norte-atlántico:

Europa ha sido el destino preferido por los turistas aéreos norteamericanos, quienes han representado arriba del 50% del total del tráfico en la ruta norte-atlántico. Ver apéndice

Según las estadísticas del DOT, el número de estos pasó de 3868.6 a 4110.0 miles de turistas de 1980 a 1982. Esto significó que el viejo continente aumentara su participación en el total de

un 38.9% a un 40.2%. No obstante durante el año de 1981, el número de turistas declinó un -0.8%.

En lo que concierne a las dos modalidades de operaciones: el tráfico en servicios programados entre la Unión Americana y los países de Europa Occidental creció a una tasa media de 0.9%, siendo la principal modalidad de transporte usada en esa ruta.

Por otro lado los servicios no-programados cayeron en el bienio 1980-81, -20.1% y se recuperaron extraordinariamente en el siguiente año, 121.7%.

Como se puede observar, 1982 marcó el comienzo del repunte turístico aéreo norteamericano hacia Europa, fenómeno que perduró hasta el verano de 1985.

Es claro que en el se conjugaron la fortaleza del dolar en contra de la libra, franco francés, lira italiana, marco alemán, etc.; el rapido crecimiento económico norteamericano; y la recesión en Europa Occidental.

A lo largo de 1980-1982 el reino Unido fue el primer país destinatario, seguido estuvo la RFA e Italia y finalmente Francia. Dicha composición se modificó poco en ese periodo.

Por otro lado la tendencia de la tarifa normal económica en tres rutas seleccionadas: Los Angeles-Frankfurt, Washington-Poma y Nueva York-Londres fue a la baja. Así, por ejemplo, en la primera ruta el costo cayó de \$2336 dólares en 1980 a \$1755 dólares en 1982, mientras que la ruta Nueva York-Londres, considerada como la representativa dentro del mercado norte-atlántico, tuvo tarifas accesibles llegando a cotizar hasta en \$688 dólares, en el verano de 1982.

Ruta norteamérica-caribe

El Caribe fue la segunda región más visitada por los turistas aéreos norteamericanos significando alrededor del 23% del total de viajeros norteamericanos en el mundo. Bahamas, Bermuda y la República Dominicana fueron los principales destinos visitados.

Los servicios programados transportaron a la gran mayoría de los mismos, no obstante los vuelos charters hacia esta zona fueron de particular relevancia sobre todo para las Bahamas donde arriba del 50% de los servicios no-programados se realizaron entre los EUA y esa isla del Caribe.

Por otro lado el movimiento de la tarifa normal económica subió más de un 20% en distancia corta, 250 km, y un 11% en las distancias largas, 6000 km, en el bienio 1980-81. El año siguiente ambas distancias no experimentaron aumentos.

2.2.3.3 1983-1985

La IATA incrementó su número de miembros al pasar de 125 a 140 líneas aéreas durante 1983-1985.

A partir de 1983 el tráfico aéreo mundial mostró los primeros signos de recuperación desde que empezó la presente década.

De 1983 a 1985, el número de pasajeros transportados en vuelos programados internacionales aumentó de 146 a 154 millones de pasajeros, registrando una tasa media de crecimiento del 1.8%.

Según los datos de IATA las variaciones anuales en el tráfico programado en términos de kilómetro-pasajero alcanzado fue de 6%, 9% y 7% en 1983, 1984 y 1985 respectivamente.

En lo que respecta a los resultados financieros, el sistema completo de operaciones de los miembros de IATA, incluyendo todo lo programado, de fletamiento, internacional y doméstico mostró tres años consecutivos de resultados positivos. De esta manera los superávit de operación ascendieron a \$1.4, \$1.0 y \$2.4 miles de millones de dólares en 1983, 1984 y 1985 respectivamente.

La renta y la tendencia de los costos unitarios mostraron la continua apreciación del dólar norteamericano en relación a la mayoría de las monedas lo cual afectó los resultados cuando eran expresados en divisas locales. Por otro lado el uso de aeronaves eficientes en combustible y modernas tendió a reducir los costos unitarios.

(...) " Los años 1981-85 fueron marcados por un moderado incremento en las tarifas aéreas ; situación diferente al comenzar la presente década donde el aumento en los precios del combustible aéreo habían empujado al alza las primeras. Las aerolíneas respondieron al incremento en el número de viajeros norteamericanos incrementando la capacidad, algunas veces más rápida que el crecimiento de el tráfico. Nuevas líneas aéreas con tarifas bajas entraron al mercado, como hicieron las charters hacia Europa"

11
En 1983, las aerolíneas programadas disminuyeron sus tarifas, caracterizándose ese lapso por una guerra en las mismas. Como mencione un ejecutivo de una aerolínea norteamericana: "En un mundo que va enloqueciendo es tonto estar sano".

Sin embargo al finalizar el año 1983 y empezar 1984, se

encontraron otras vías que incrementaron el tráfico sin la necesidad de acudir a recortes en los precios. En consecuencia la estructura tarifaria fue simplificada y simultáneamente se lanzaron nuevos programas de mercadotecnia que atrayeron nuevos turistas. Un ejemplo fue el programa del "volador frecuente" que recompensaba a los mejores clientes de las aerolíneas con boletos libres basadas en el total de millas viajadas.

De otro lado, las restricciones puestas en las tarifas especiales fueron removidas. De acuerdo con el Official Airline Passenger de marzo de 1984 la tarifa promocional Nueva York-Londres mas baja fue de \$498 dólares (return trip).

Así mismo los sistemas de rutas de todas las aerolíneas continuaron desarrollándose; de esta manera el esfuerzo por optimizar las estructuras de las rutas formaron una parte central dentro del lenguaje del mercado aéreo mundial.

- Ruta norte-atlántico

Europa Occidental continuó siendo el principal destino turístico para los viajeros aéreos norteamericanos. Sus variaciones anuales y sus participaciones en el total ejemplifican lo anterior.

La apreciación del dólar combinada con el rápido crecimiento económico en los EUA, desde septiembre de 1982 hasta marzo de 1985 incentivaron a los ciudadanos norteamericanos a viajar fuera de su país sobre todo al continente europeo en un número record. Sin embargo los actos terroristas en 1985, en los cuales se incluyeron secuestros y bombas en algunos aeropuertos disuadieron a los mismos a visitar esa región, particularmente

hacia Italia y Grecia.

El número de turistas transportados en esta ruta ,por todos los operadores, aumentó 14.5% ,22.3% y 11.6% en 1983,1984 y 1985 respectivamente ,sumando en total casi 17 millones de personas.

El tráfico en servicios programados entre la Unión Americana y los países de Europa Occidental subió en alrededor 1.7 millones de turistas.La variación anual relevante de todo el quinquenio se registró en el año de 1984, 22.5%.

De otro lado los servicios no-programados que hasta antes del año de 1982 habían registrado decrecimientos, en esta fase aumentaron; los charters transportaron un 4% de los viajeros norteamericanos en 1981, y un 8-9% durante 1982-85. Francia , la RFA , Gran Bretaña y España fueron los principales destinos europeos bajo esta modalidad de operación.

Entre septiembre de 1982 y 1983 las tarifas normal económicas estimadas por kilometro-pasajero, en términos de dólar estadounidense, se incrementaron fuertemente en las rutas de distancias cortas (cerca de un 21% en 4000km) mientras que para los viajes de mayor distancia (12000km) hubo un aumento moderado de 5%. Esta tendencia cambió en el siguiente periodo en donde la misma tarifa decreció un 8% y un 1% en las distancias mencionadas.

Cabe resaltar que desde 1982 hasta 1984 el precio de la tarifa norte atlántico permaneció abajo de la media mundial, tanto en distancia corta como en larga, siendo resultado de la fortaleza del dólar en contra de las monedas europeas.

En 1983-85 el tráfico de viajeros entre los EUA y algunos

hacia Italia y Grecia.

El número de turistas transportados en esta ruta ,por todos los operadores, aumentó 14.5% ,22.3% y 11.6% en 1983,1984 y 1985 respectivamente ,sumando en total casi 17 millones de personas.

El tráfico en servicios programados entre la Unión Americana y los países de Europa Occidental subió en alrededor 1.7 millones de turistas.La variación anual relevante de todo el quinquenio se registró en el año de 1984, 22.5%.

De otro lado los servicios no-programados que hasta antes del año de 1982 habían registrado decrecimientos, en esta fase aumentaron; los charters transportaron un 4% de los viajeros norteamericanos en 1981, y un 6-9% durante 1982-85. Francia , la EPA , Gran Bretaña y España fueron los principales destinos europeos bajo esta modalidad de operación.

Entre septiembre de 1982 y 1983 las tarifas normal económicas estimadas por kilometro-pasajero, en términos de dólar estadounidense, se incrementaron fuertemente en las rutas de distancias cortas (cerca de un 21% en 4000km) mientras que para los viajes de mayor distancia (12000km) hubo un aumento moderado de 5%. Esta tendencia cambió en el siguiente periodo en donde la misma tarifa decreció un 8% y un 1% en las distancias mencionadas.

Cabe resaltar que desde 1982 hasta 1984 el precio de la tarifa norte atlántico permaneció abajo de la media mundial, tanto en distancia corta como en larga, siendo resultado de la fortaleza del dólar en contra de las monedas europeas.

En 1983-85 el tráfico de viajeros entre los EUA y algunos

hacia Italia y Grecia.

El número de turistas transportados en esta ruta ,por todos los operadores, aumentó 14.5% ,22.3% y 11.6% en 1983,1984 y 1985 respectivamente ,sumando en total casi 17 millones de personas.

El tráfico en servicios programados entre la Unión Americana y los países de Europa Occidental subió en alrededor 1.7 millones de turistas.La variación anual relevante de todo el quinquenio se registró en el año de 1984, 22.5%.

De otro lado los servicios no-programados que hasta antes del año de 1982 habían registrado decrecimientos, en esta fase aumentaron; los charters transportaron un 4% de los viajeros norteamericanos en 1981, y un 8-9% durante 1982-85. Francia , la RFA , Gran Bretaña y España fueron los principales destinos europeos bajo esta modalidad de operación.

Entre septiembre de 1982 y 1983 las tarifas normal económicas estimadas por kilometro-pasajero, en términos de dólar estadounidense, se incrementaron fuertemente en las rutas de distancias cortas (cerca de un 21% en 4000km) mientras que para los viajes de mayor distancia (12000km) hubo un aumento moderado de 5%. Esta tendencia cambió en el siguiente periodo en donde la misma tarifa decreció un 8% y un 1% en las distancias mencionadas.

Cabe resaltar que desde 1982 hasta 1984 el precio de la tarifa norte atlántico permaneció abajo de la media mundial, tanto en distancia corta como en larga, siendo resultado de la fortaleza del dólar en contra de las monedas europeas.

En 1983-85 el tráfico de viajeros entre los EUA y algunos

2.3 Definición de turismo receptivo:

El turismo receptivo lo define Harold Jones, en su artículo ¹² Turismo entre los Estados Unidos y Mexico, como el total de personas que de manera temporal se internan más allá de los límites fronterizos de un país distinto al de su residencia habitual; estos pueden ser tantos extranjeros como nacionales que vivan en otro país diferente al de su origen.

El mismo autor lo divide en dos grandes categorías; los denominados visitantes fronterizos y los turistas de internación.

2.3.1 Turismo fronterizo

Los visitantes fronterizos son individuos que residen en un país extranjero y cruzan la línea fronteriza de otro país con fines, por lo general, de trabajo, negocios, compras, visita a familiares, etc. Su estadía, en el mismo, suele ser de un día o horas.

Según una investigación realizada por el Departamento de Comercio de los EUA ¹³, en el caso de los norteamericanos que atraviesan la frontera mexicana para permanecer en nuestro país un lapso corto las máximas atracciones suelen ser las tiendas y mercados de artículos de consumo básico y de curiosidades, la compra de gasolina, los centros nocturnos, las cantinas, las carreras de caballos, los galgodromos, etc.

2.3.2 Turismo de internación:

Los turistas internos son viajeros que permanecen en el país visitado más de un día, o viajan en su interior a una distancia de 50 millas o más. Un viaje de este tipo hace necesario un permiso

de turista otorgado por las autoridades de migración correspondientes. Generalmente estos turistas realizan turismo vacacional.

De acuerdo con las encuestas proporcionadas tanto por el Banco de México como por la Oficina de Turismo de los EUA (USSTA) ¹⁴ la gran mayoría de los turistas norteamericanos de internación en México tuvieron como finalidad visitar las playas, las zonas arqueológicas, el paisaje, las poblaciones, y las visitas a familiares.

Dado que el principal objetivo de este estudio es analizar, si el comportamiento del tipo de cambio del peso mexicano tuvo algún efecto en el número de turistas aéreos norteamericanos recibidos, se limitará a estudiar sólo el turismo aéreo de internación; es decir aquellos ciudadanos estadounidenses que bajo cualquier propósito de placer, negocios o personal y de manera temporal se introdujeron en México por vía aérea.

No obstante, es conveniente resaltar la importancia económica de los visitantes fronterizos en la balanza de cuenta corriente de nuestro país. Según datos del Banco de México hasta antes de 1982, la participación que el saldo de las transacciones fronterizas tenía en el financiamiento del saldo de la cuenta corriente fue positiva, llegando a alcanzar su nivel máximo en 1977 con un 27.7% y su nivel mínimo en 1981 con un 0.7%.

En base a los datos proporcionados por el Departamento de Comercio de los EUA ¹⁵ el gasto efectuado por los turistas fronterizos norteamericanos en la línea mexicana fue mayor al efectuado por los turistas estadounidenses de internación en

nuestro país. Esto puede significar que los bienes y servicios ofrecidos en aquella zona fueron más sensitivos a los cambios en la tasa de cambio del peso que los ofrecidos en el interior del país.

(...) " La mayoría de los gastos turísticos en 1982, se realizaron en la frontera con México; cuando el incremento en el poder adquisitivo del dólar excedió en mucho la tasa inflacionaria de aquel país. Al mismo tiempo que el gobierno mexicano subsidiaba muchos artículos incluyendo la gasolina, lo cual hizo que los bienes vendidos en el lado mexicano fuesen más baratos para los norteamericanos."¹⁶

Lo anterior se ejemplifica con las balanzas turísticas de los EUA, de 1980 a 1985, en donde se puede apreciar que para 1981 la zona fronteriza del norte de México participaba con el 58% del total de los \$2862 millones de dólares captados por concepto de turismo. En 1982 esta aumentó hasta en un 63%.

nuestro país. Esto puede significar que los bienes y servicios ofrecidos en aquella zona fueron más sensitivos a los cambios en la tasa de cambio del peso que los ofrecidos en el interior del país.

(...) " La mayoría de los gastos turísticos en 1982, se realizaron en la frontera con México; cuando el incremento en el poder adquisitivo del dólar excedió en mucho la tasa inflacionaria de aquel país. Al mismo tiempo que el gobierno mexicano subsidiaba muchos artículos incluyendo la gasolina, lo cual hizo que los bienes vendidos en el lado mexicano fuesen más baratos para los norteamericanos. "

16

Lo anterior se ejemplifica con las balanzas turísticas de los EUA, de 1980 a 1985, en donde se puede apreciar que para 1981 la zona fronteriza del norte de México participaba con el 58% del total de los \$2862 millones de dólares captados por concepto de turismo. En 1982 esta aumentó hasta en un 63%.

2.4 Analisis del turismo de internacion en Mexico

2.4.1 Decada de los años setenta

2.4.1.1 Panorama general del comportamiento del turismo de internacion

Durante la decada de los años setenta, Mexico experimentó un "boom" turistico sin precedentes. Entre 1970 y 1979 el número de turistas extranjeros que visitaron nuestro país pasó de 2250 a 4134 miles de personas, el ritmo de crecimiento fue sostenido y casi ininterrumpido, 6.3% media anual; salvo en el bienio 1975-76, en el cual la cantidad de visitantes cayó de 3218 a 3107 miles de personas.

El gasto total se caracterizó por una tendencia al alza al pasar de \$415 a \$1443.3 millones de dolares en el periodo indicado. Las tasas de crecimiento anuales fueron positivas e incluso en 1972, 1973, 1978 y 1979 rebasaron los veinte puntos. La excepción fue en 1975 cuando los ingresos tuvieron una variación anual de -5.0%.

El comportamiento de la permanencia media decayó, los turistas extranjeros solían tener una estadia media en nuestro país de 12.3 días, sin embargo al finalizar el periodo arriba citado, esta declinó a diez días.

2.4.1.2 Medios de transporte utilizados

Los medios de transporte que los turistas han utilizado, con mayor frecuencia, para visitar el interior de Mexico han sido los terrestres y el aereo. Hasta antes de 1975, los automóviles, los autobuses y los ferrocarriles eran los medios preferidos, siendo sustituidos posteriormente por la modalidad aerea. Supra 2.2

Como se mencionó anteriormente, la década de los años setenta marcó el cambio en los medios de comunicación por parte de los turistas extranjeros. Si antes de 1970 la vía aérea captaba menos de un 40% de los visitantes, para 1979 significaba el 60.4%, la tasa media anual de crecimiento para el periodo 1970-1979 fue de 11.0%. En oposición, la vía terrestre vio disminuida su participación en la transportación de turistas al pasar de un 61.1% a un 39.6%, correspondiéndole una tasa media de crecimiento de 1.8%.

En lo que concierne al gasto total de los turistas de internación según el medio de transporte que emplearon, es conveniente indicar que el turismo aéreo remontó su participación al pasar de un 56.9% en 1970 a un 79.9% en 1979, mientras que la respectiva al turismo terrestre cayó significativamente de un 43% en 1970 a un 20.1% en 1979. Cabe resaltar que este último presentó una estadia media mayor, en relación al primero.

2.4.1.3 Turismo de internación por lugar de procedencia

Entre los numerosos elementos que forman el patrimonio turístico de México, sin duda alguna su localización geográfica ocupa un lugar destacado.

Desde el punto de vista climático nuestro país ofrece muchos atractivos, su cercanía a la zona ecuatorial hace que los cambios de temperatura de una estación a otra sean poco sensibles, lo cual llama la atención de habitantes de los EUA, Canada y los países de Europa Occidental donde estos son muy pronunciados.

En 1970 de un total de 2250 miles de personas recibidas, el 63.4% fueron de origen estadounidense; seguido de un 2.5% de

canadienses, correspondiendo un 1.4% a los visitantes europeos, mientras que latinoamericanos y de otras zonas del mundo constituyeron el 2.3% y 0.4% respectivamente.

A lo largo de los diez años se observaron modificaciones en la composición, por lugar de procedencia del turismo receptivo. No obstante, los turistas norteamericanos continuaron representando más del 80% del total captado, aunque su importancia relativa en el mismo declinó.

De otro lado, la afluencia de turistas europeos y latinoamericanos aumentó sus tasas medias anuales de crecimiento fueron del 21.6% y 17% respectivamente. En lo que concierne al turismo canadiense su tasa media anual de crecimiento fue menos dinámica, 12.3%, que la de las dos regiones previamente citadas.

Las cifras muestran que el turismo proveniente de la Unión Americana fue el de mayor importancia tanto en número como en gasto, en el total del turismo receptivo que captó México.

(...) "La cercanía de México con el mercado turístico más grande del mundo, y sus atracciones de clima y cultura podrían ser los factores que han influido en que los EUA sean la principal fuente generadora de viajeros".¹⁷

Según las encuestas del Banco de México los estados de Texas y California fueron los que aportaron arriba del 50% de los norteamericanos que visitaron nuestro país, seguido se encontraron los estados de Illinois, Nueva York y Florida.

Así mismo, las estadísticas indicaron que los principales objetivos de tales turistas fueron el placer, el descanso, la visita a familiares, etc.

De acuerdo con datos proporcionados por la Dirección General de Servicios Migratorios, durante la década pasada los principales puertos de entrada hacia nuestro país, por vía aérea fueron el Distrito Federal, seguido se encontró Acapulco y en tercer lugar Mazatlán. Las ciudades de Guadalajara y Monterrey también lograron captar un número creciente de turistas, pero no en forma comparable con la de las primeras.

Por lo que respecta a los destinos turísticos de playa, Cozumel y Puerto Vallarta empezaron a constituirse en importantes puertos de entrada de los turistas aéreos, mientras que Cancún e Ixtapa no aparecían, aun en forma relevante, en el plano turístico nacional e internacional.

2.4.1.4 Participación del turismo receptivo en la economía nacional:

Balanza de Pagos: La Balanza turística durante los años setenta fue superavitaria, su tasa media anual de crecimiento fue de 13.0% y sus variaciones anuales a lo largo de todo este período fueron casi siempre positivas, a excepción de 1975/76 que decayó un 21.3%.

Resulta importante señalar que los ingresos por turismo disminuyeron en su participación relativa en los ingresos de la cuenta corriente, sobre todo después de 1977. Este encuentra su posible respuesta, al hecho de que el turismo dejó de ser uno de los principales generadores de divisas.

Si se considera la importancia de los ingresos por turismo en relación al total de ingresos generados por las exportaciones se podrá observar que la participación de los primeros cayó de un 32.2% en 1970 a un 12.7% en 1979.

La participación del saldo de la balanza turística en el financiamiento del saldo de la cuenta corriente (excluyendo petróleo) tendió a disminuir después de 1975. Lo anterior fue resultado de la combinación de varios factores entre los que se encontraron mayores déficits en la cuenta corriente y el incremento en el turismo agresivo.

Por otro lado la tasa de cobertura de importaciones (TCI) indicaba, en el año de 1970, que la balanza turística pudo haber cubierto un 19.1% de las importaciones totales del país. Sin embargo el cociente de la TCI cayó a lo largo de los diez años su explicación se encuentra en el aumento de las importaciones, en la pérdida de dinamismo de los ingresos, y en el incremento de los egresos turísticos.

Hasta antes de 1975 los servicios de la deuda externa podían haber sido solventados con los ingresos provenientes del turismo, no obstante después del año señalado la tasa de cobertura de los servicios de la deuda externa (TCSE) mostró que los ingresos ya no eran lo suficientemente importantes para cubrir los mismos.

La respuesta a este fenómeno se encuentra en la conjugación de diversos elementos como la devaluación del peso, el aumento de la deuda externa y por ende de sus servicios, ligeros aumentos de las tasas de interés en los EUA, etc.

Empleo: Por lo que respecta al empleo generado y de acuerdo con cifras tanto del Sistema de Cuentas Nacionales de la Secretaría de Programación y Presupuesto, como de la Secretaría de Turismo el número de empleos nuevos directos e

indirectos aumentó a una tasa media anual del 5.7%.

La participación del empleo en la actividad turística en el total del personal ocupado nacional aumentó de un 6.7% en 1970 a un 8.5% en 1979. Cabe indicar que el crecimiento en el número de empleos indirectos fue mayor que el de los directos, esto se debe, en parte, a que otras ramas de la economía nacional vinculadas con el turismo tuvieron un fuerte dinamismo: tal fue el caso de la industria de la construcción.

PIB: Durante 1970-79 la contribución del turismo al Producto Interno Bruto osciló alrededor del 3.2%. Sin embargo esta cifra sólo incluyó la rama de hoteles y restaurantes; y otras (moteles, campos turísticos para casas móviles, posadas, mesones, casas de huéspedes, departamentos amueblados y otros).

Dada la dificultad de incorporar los rubros de transportación aérea y de superficie; de servicios de arrendamiento; servicios de diversión, esparcimiento y agencias de viaje la participación del turismo en el PIB sólo se limita a las primeras actividades citadas.

2.2.1.5 Factores externos e internos que influyeron en el comportamiento del turismo aéreo norteamericano hacia México.

En este apartado sólo se considerará al turismo estadounidense dados los objetivos de este trabajo y se estudiarán las posibles causas que incidieron en su evolución. A fin de estudiar parcialmente estas se hizo la siguiente periodización: 1970-1973, 1974-1976 y 1977-1979.

De acuerdo con una investigación presentada por el Centro de Investigación Jurídica Nettleton¹⁸, cualquier disminución en la

actividad económica norteamericana (que se reflejara en un incremento en la tasa de desempleo o en deterioros en los niveles de ingresos del consumidor) tendra efectos adversos en el turismo internacional que efectuen los nacionales de aquel pais en el exterior. Ver apéndice

(..) " Existe una relación directa entre el Producto Nacional Bruto de una nación y el número y gasto de sus ciudadanos por turismo " ¹⁹

Lo anterior, resulta importante analizar por su incidencia que tiene en el comportamiento del turismo receptivo en nuestro país. Supra, 2.4.1.3 , y sobretudo porque este ultimo es una variable susceptible a las fluctuaciones de la economía y la política de los Estados Unidos de América.

1970-1973

Economía norteamericana: Los años setentas se inician para la economía norteamericana con altos niveles de inflación, combinados con crecientes déficits en su balanza de pagos, sangría de oro en sus reservas, etc.

La política económica de Nixon pretendió estabilizar los precios, que habían subido un 6% respecto a 1969, mediante la congelación de salarios industriales, precios y alquileres, frenando las importaciones e imponiéndoles una sobretasa del 10% (salvo a las materias primas); reducción del gasto público, y estímulo a la inversión privada.

En agosto de 1971, el presidente norteamericano estableció la inconvertibilidad del dólar en oro. Posteriormente, a fines de ese mismo año, la divisa estadounidense se devaluó 8.57% en relación

al metal dorado, revaluándose el yen, el marco alemán, el franco francés, el franco belga y el florin holandés.

Una nueva etapa inflacionaria surgió en los EUA en 1973, la cual se asoció con el primer incremento masivo de los precios del petróleo, este llevó al alza los precios de la energía y los productos energéticos incidiendo simultáneamente en el aumento de los costos.

Paul y Ronald Vonnacott señalan en el capítulo "Energía" de su libro Economía ²⁰ que el petróleo, si bien, no era la única fuente de energía de los EUA; éste representaba aproximadamente la mitad del consumo energético norteamericano durante la década de los años setenta. Adicionalmente, enfatizan el hecho de que el 50% del petróleo provino de otros países, lo que implicó que cualquier aumento de precio por la OPEP o reducción en la oferta tuviese serias repercusiones en la economía estadounidense.

Simultáneamente los controles sobre precios y salarios, también, incidieron en el aumento de los precios domésticos en 1974.

El PNB en 1970, fue de \$992.7 miles de millones de dólares; mientras que en 1973 había ascendido a \$1326.4 miles de millones de dólares. Por su parte el ingreso personal disponible rebasó los \$400 dólares corrientes.

En lo que respecta a la tasa de desempleo, los años de 1970-1971 mostraron incrementos considerables al pasar de 4.8% a 5.8 % respectivamente.

Por su parte los cambios porcentuales en el índice de precios al consumidor en 1971, 1972 y 1973 fueron de 3.4, 3.4 y 8.8 %

respectivamente.

1974-1976

Como se menciona anteriormente los años de 1974-1976 fueron desalentadores en la captación de turismo receptivo en nuestro país.

Este fenómeno fue atribuible tanto al receso que sufrió la economía norteamericana; como a la sobrevaluación del peso; la inflación interna y el desprestigio político de nuestro país en el exterior, sobre todo en la Unión Americana y Canadá.

Economía norteamericana: En 1974 los Estados Unidos de América entraron en su peor crisis económica de los últimos cuarenta años.

Según algunos indicadores económicos el comportamiento de ésta fue de la siguiente manera: el incremento porcentual del PIB 1974/73 fue de -1.4; el déficit comercial alcanzó los \$ 3070 millones de dólares; la tasa de desempleo fue de 7.1% (aún mayor que la registrada en 1929) que unida a una fuerte inflación de 12.5%, y mayores cargas impositivas deterioraron el ingreso disponible real hasta en 3% con respecto a 1973. Se puede concluir que todo lo anterior mermó el presupuesto familiar para viajar en el exterior.

El estancamiento económico se prolongó hasta 1975. Siendo 1976 el año de la recuperación en la actividad económica estadounidense.

El incremento del precio del petróleo por parte de la OPEP, de menos de \$3 dólares a \$11 dólares fue otro de los factores que influyó negativamente en el flujo turístico receptivo, ya

que impulsó al alza el precio de las tarifas aéreas internacionales y nacionales. Supra. 2.2

Economía mexicana: A la crisis estadounidense se unieron factores internos que también desalentaron la corriente de viajeros extranjeros hacia nuestro país. Entre ellos podemos citar la inflación interna que repercutió en un aumento tanto en las tarifas hoteleras como en las aéreas.

Según un estudio presentado por BANANEX²¹ el alza en las primeras fue de (23%) en 1974, siendo mayor a la que experimentaron otras zonas turísticas competitivas como España, Francia, Canadá y aun los EUA. En lo que respecta a las tarifas aéreas estas aumentaron 15% en 1974 y 10% al principio de 1975. El nivel de los precios internos respecto a otras zonas y en especial dentro de EUA tuvo un efecto adverso en los viajeros de aquel país, ya que los principales bienes y servicios que integraron la canasta turística; alimentos, combustibles y tarifas de hospedaje aumentaron considerablemente.

A lo anterior se anexa el establecimiento del impuesto del 15% al consumo en restaurantes, bares y centros nocturnos.

Los efectos de una campaña publicitaria por parte de la comunidad judía de los EUA, al emitir nuestro país un voto de condena contra el sionismo también se dejaron sentir rápidamente.

Dado que esa comunidad controló(a) gran parte de las agencias de viajes en aquel país, el número de viajes organizados disminuyó repercutiendo negativamente en la actividad turística nacional.

En el tercer trimestre de 1976 la divisa mexicana fue devaluada un 20.2% con respecto al dólar estadounidense, hacia el cuarto trimestre del mismo año la depreciación de la moneda nacional había alcanzado los 45.2 puntos en relación periodo previo. Si se considera la devaluación anual, ésta fue de un 74.4%.

A pesar de que la flotación del peso abatió, en cierto grado, el precio de los servicios turísticos mexicanos (en términos de dólares), la reactivación de las corrientes turísticas no fue inmediata debido al continuo ajuste en los precios de hospedaje, restaurantes y centros nocturnos que anuló parcialmente las ventajas comparativas de la depreciación.

(...) "La devaluación de 1976 en el peso ciertamente no tuvo efectos adversos en el nivel de entrada de los turistas, pero en términos de ingreso neto tuvo un mayor efecto al hacer que los viajes al extranjero fueran mucho más caros para los mexicanos."

A lo anterior se agregan tarifas aéreas internacionales a México, cotizadas en dólares, superiores que a otros destinos turísticos mundiales. Coincidentemente las tarifas de transporte aéreo locales se encarecieron, excediendo el 60% a brizado por IATA a los vuelos comerciales de las ruta norte-atlántico.

La Cámara Nacional de Aerotransporte señaló que los sobreprecios en los servicios aeroportuarios nacionales hacían más caro el aterrizaje en nuestro país en relación con ciudades como Denver, Dallas o Miami. Esto incentivó a las empresas extranjeras a modificar sus rutas hacia otros polos turísticos.

Simultaneamente dentro del mercado mundial aerec varias lineas aereas introdujeron los OTC que por una tarifa comoda brindaban pasaje redondo,hospedajes y traslados desde algunas ciudades norteamericanas hacia destinos europeos,caribenos o sudamericanos.Con este plan. resultaba mas economico viajar desde Nueva York a Londres,o Roma que a Can-Cun

La competencia mundial por el mercado de viajeros se agudizo entre los sitios de recreo turisticos como Hawaii , Bahamas , Bermuda , Espana , Italia, EUA..etc.

Hecho claro fue la celebracion del Bicentenario de la Independencia de los Estados Unidos de America,donde a fin de retener a sus ciudadanos e incentivar a turistas extranjeros a viajar a su pais se realizaron promociones especiales en las tarifas de hoteles,rutas aereas y demas servicios turisticos.

1977-1979

En lo que concierne a la recuperacion de la afluencia de visitantes extranjeros en Mexico durante 1977-1979,esta estuvo influenciada por los siguientes elementos:

Economia norteamericana:Desde la segunda mitad de 1977 se observo el desplome del dolar en los mercados cambiarios internacionales,lo cual encarecio el precio de los viajes hacia los paises de Europa Occidental y de Asia por parte de los ciudadanos norteamericanos.Esta situacion favorecio,parcialmente

a Mexico ya que se convirtio en un destino turistico sustituto.

A pesar de que la economia estadounidense mostro presiones inflacionarias,y los cambios porcentuales en el indice de precios al consumidor rebasaron los dos digitos en 1979, el FNB tuvo

tasas de crecimiento positivas y reales de 5.5%, 5.0% y 2.8% para los años señalados; disminuyendo la tasa de desempleo de 6.9% en 1977 a 5.8% en 1979. Por su parte el ingreso personal disponible excedió los \$700 dolares corrientes.

La recuperación turística en México obedeció parcialmente a los efectos postdevaluatorios del peso. La mayor competitividad se hizo palpable al iniciarse la temporada de invierno 1977-78; por ejemplo en el tercer trimestre de 1977 se logró un margen favorable en términos de precios, 45.2%, en los bienes y servicios de la canasta turística nacional con respecto a los de EUA.

Sin embargo, la reputación de nuestro país de ser un destino turístico relativamente "barato" se perdió, conforme los precios internos aumentaban.

Considero que esto ha sido uno de los factores esenciales que ha incidido en contra de los efectos positivos que una devaluación pudiera en la demanda extranjera del producto turístico interno.

Más aún, en la conjugación de aumentos en los precios internos, sobrevaluación del peso mexicano y baja calidad del servicio turístico ofrecido, creo se puede encontrar una parte de la respuesta al fenómeno aquí estudiado.

En un estudio comparativo, presentado por BANAMEX ²³, entre Can-Can y Hawaii se apreció que en algunos elementos de la canasta turística el polo turístico del pacífico era más barato que el caribeno.

Es oportuno señalar que el turismo aéreo jugó un papel

destacado en la recuperación turística mencionada debido a que la no-regulación aérea en los EUA permitió la introducción de tarifas aéreas promocionales que atrajo a turistas de menores ingresos. Así mismo la firma del convenio bilateral aéreo México-EUA permitió unir 37 importantes ciudades norteamericanas con 22 mexicanas en todas las combinaciones posibles de rutas.

2.4.2 Primeros cinco años de la década de los ochenta

2.4.2.1 Panorama general del comportamiento del turismo receptivo

En este apartado se analizará de manera general el comportamiento del turismo receptivo en México durante 1980-1985. El estudio específico del turismo aéreo norteamericano se efectuará en los siguientes incisos.

El turismo receptivo en México mostró un comportamiento irregular en el quinquenio indicado: Hubo un breve periodo de dinamismo apoyado en la reactivación económica de los EUA y en los efectos de la depreciación del peso durante el cuarto trimestre de 1982 y 1983, frente a etapas prolongadas de contracción 1980-1982 y 1984-1985.

En ambas etapas se conjugaron elementos externos e internos que fueron, en algunos casos, comunes y que explicaron su comportamiento. De esta manera, en la primera etapa se puede citar la recesión en las economías desarrolladas y su vinculación con el alza del petróleo, que repercutió a su vez en las tarifas aéreas. Simultáneamente los precios en los bienes y servicios nacionales aumentaron en relación con los de otros centros de recreación y la sobrevaluación de la divisa mexicana enfatizó los costos turísticos para los extranjeros.

En la segunda fase, 1984-1985, la inflación interna siguió siendo la variable común añadiéndose las campañas publicitarias en contra de nuestro país, y los terremotos de septiembre de 1985.

El trienio 1980-82 reveló una inactividad en la captación del turismo receptivo en México, la tasa media anual de

crecimiento fue de -3.1%, en consecuencia los ingresos disminuyeron de \$1671 a \$1405.9 millones de dólares en 1982. La permanencia media de los turistas osciló entre los 10.2 días.

El comportamiento desfavorable del mismo se explica en una primera instancia, por la pérdida de la competitividad en los servicios turísticos nacionales debido a la alta inflación.

A falta de un índice de precios de los servicios turísticos en México integre un cuadro de los principales bienes y servicios relacionados con la actividad turística, en donde se pueda observar que conceptos como el de restaurantes, cafeterías, centros nocturnos y alimentos tuvieron incrementos superiores al 100% en el trienio estudiado, mientras que hoteles aumentaron cerca de un 50%. Ver apéndice

Simultáneamente los principales indicadores económicos de las diez principales economías occidentales mostraron recesión. Supra 2.1

Después de dos años de descenso en la afluencia de visitantes extranjeros, en 1983 la corriente de turistas internacionales aumentó un 26.1% respecto a 1982, lo que representó la entrada de 4749 miles de personas, con un gasto total de \$1625 millones de dólares.

Como se mencionó anteriormente la reanización se explicó, de un lado, por la restitución de la competitividad en el precio del producto turístico nacional, a consecuencia de la devaluación del peso en el último cuatrimestre de 1982; en segundo lugar al crecimiento de la economía norteamericana; y finalmente a la mayor flexibilidad de las autoridades de Aeronáutica Nacional de

otorgar permisos de vuelos de fletamiento.

Lo anterior logró atraer nuevos segmentos de turismo masivo desde los EUA y Canada determinando, en una medida similar, un menor gasto per capita y un ligero descenso en la estancia media.

De 1984 a 1985 se observó que la corriente de visitantes extranjeros hacia nuestro país decreció 2.0% en 1984/83 y -9.6% en 1985/84. El gasto total decayó al pasar de \$1053 a \$1719.7 millones de dólares en 1984-85 siendo consecuencia directa de la disminución en el volumen y permanencia media de los visitantes procedentes del exterior, así como por la baja observada en el gasto medio a \$409 dólares por viaje. Por su parte la permanencia media paso de 9.5 a 9.1 días en 1985.

La alta inflación interna, que rebasó el ritmo de deslizamiento programado del peso frente al dólar, repercutió negativamente en la actividad turística. El dinámico avance de los precios internos en el sector turismo hizo que, en algunos destinos de playa, las tarifas hoteleras mexicanas fueran más caras que en otros sitios de Europa Occidental y el Caribe no correspondiendo el precio con la calidad del servicio ofrecido.

Este fenómeno originó un cambio paulatino en la composición del turismo extranjero; los visitantes con menores ingresos, para los cuales visitar México resultaba una "ganga" después de 1982, disminuyeron su participación en favor de grupos de ingreso medio y alto.

Por otro lado, la competencia turística en Europa por el mercado norteamericano se intensificó gracias a la fortaleza del dólar, la proliferación de paquetes promocionales y el

establecimiento de descuentos tanto en tarifas hoteleras como en aéreas.

Los terremotos de septiembre de 1985 y la difusión en el exterior, sobre todo en los EUA, de una imagen de inseguridad en México fueron otros de los elementos que influyeron negativamente en la captación de turistas.

2.4.2.2 Medios de transporte utilizados.

A pesar de que la presente década empezó en una forma desalentadora para la aviación internacional Supra 2.2. Las diferentes modalidades de operación aérea continuaron siendo las principales vías del transporte turístico.

México no escapó a las dificultades que el transporte aéreo presentaba, de hecho el turismo aéreo procedente del exterior descendió de 1980 a 1983 y durante 1985.

Las cifras del Banco de México mostraron que los turistas aéreos pasaron de 2470 a 2172 miles de personas de 1980-83 ; y de 3002 a 2694 miles de personas en 1984-85, no obstante su participación en el volumen total de visitantes continuó representando arriba del 55% del total captado ; y su importancia relativa en el gasto total fue siempre creciente llegando a significar arriba del 80% del mismo.

En lo que concierne a la permanencia media, esta disminuyó de 8.6 días en 1980 a 8.5 días en 1985.

Por puerto de entrada, la ciudad de México, siguió captando el mayor número de turistas por vía aérea; esta ha actuado como centro distribuidor de visitantes a otros destinos nacionales que carecen de vuelos directos procedentes del exterior. Sin

embargo, su participación tendió a declinar debido a la diversificación de los otros puertos, en orden de importancia Cancun, Acapulco, Puerto Vallarta, Cozumel, Guadalajara, etc.

De otro lado el turismo que visitó nuestro país por vía terrestre registró decrementos continuos en el quinquenio estudiado, acentuándose en 1985 como consecuencia de la campaña publicitaria "Canarena" que aludía poca seguridad en México. Los principales puertos de entrada fueron Nuevo Laredo, Tamps., Nogales, Sonora y Ciudad Juárez, Chih.

Las deficiencias en servicios de apoyo, y la escasez de gasolina de alto octanaje han frenado el desarrollo de este segmento, lo que ha implicado un estancamiento en su volumen. Supra 2.4.1

2.4.2.4 Turismo de internación por lugar de procedencia

Por área de residencia, el turismo receptivo proveniente de la Unión Americana siguió siendo el principal mercado para México, al mantenerse en alrededor del 64% de el total de turistas que ingresaron al país. Los estados fronterizos de Texas, California y Arizona participaron conjuntamente con el 58% del total de visitantes procedentes de ese país.

Los turistas de origen europeo disminuyeron su participación en el total del turismo captado al pasar de 240 en 1980 a 146 miles de personas en 1985.

En lo que concierne a las corrientes turísticas provenientes de Canadá y de América Latina sus cifras mostraron una dinamismo en la afluencia de turistas hacia nuestro país.

2.4.2.4 Participación del turismo receptivo en la economía nacional.

El saldo de la balanza turística en México, durante 1980-1985, fue superavitaria. Sin embargo en 1981 se tuvo el superávit más bajo de los últimos quince años alrededor \$189 millones de dólares. Ver apéndice

Cabe mencionar que de 1980 a 1982 los saldos en dicha balanza decrecieron considerablemente. Las variaciones porcentuales anuales mostraron la disminución citada: 1980/79 -17.4% y 1981/80 -70%. Este fenómeno fue una respuesta a la pérdida del dinamismo en el turismo receptivo y la creciente salida de los nacionales al exterior.

Es precisamente en este lapso cuando los EUA alcanzaron su primer saldo superavitario turístico con México. Este ascendió a 113 y 368 miles de turistas en 1980 y 1981 respectivamente. Ver apéndice

Durante 1982-83 los saldos superavitarios fueron una clara consecuencia del impacto que tuvieron las devaluaciones del peso en el turismo agresivo, al restringir la salida de los mexicanos al exterior y del breve periodo de recuperación del turismo proveniente del exterior.

El saldo turístico de 1984 fue el más alto registrado desde 1970, es en este año cuando el flujo de los turistas nacionales en el extranjero comenzó a restablecerse manifestándose en un monto mayor de egresos, \$642.6 millones de dólares, a su vez la entrada de los turistas internacionales empezó a moderarse.

En 1985 el saldo de la balanza turística disminuyó a \$1051.7 millones de dólares, variando -19.4% con respecto a 1984.

El decremento de los ingresos turísticos se explica, por una menor afluencia de turismo receptivo, la cual se conjugo con la sobrevaluación del peso, los altos niveles inflacionarios domésticos, los terremotos de septiembre y las campañas publicitarias en contra de México.

De otro lado, la participación que los ingresos por turismo tuvieron en los ingresos de la cuenta corriente de la Balanza de Pagos se mantuvo por arriba del 5%; siendo, no obstante, inferior a los niveles registrados en los años setenta.

La importancia relativa del saldo de la balanza turística en el financiamiento del saldo de la cuenta corriente (excluyendo las exportaciones de petróleo crudo) disminuyó de 1980 a 1983 y se recuperó de 1984-85.

Durante 1980-85 el coeficiente de cobertura de las importaciones aminó su monto participativo en el total de las importaciones efectuadas por el país.

Similar comportamiento tuvo la tasa de cobertura de los servicios de la deuda externa, sin embargo en este caso cabe resaltar el fuerte incremento que tuvieron los servicios de la deuda externa y la mencionada disminución de los ingresos turísticos.

Finalmente, al comparar la importancia relativa que estos últimos tuvieron en el total de las exportaciones nacionales se observó un claro deceso. En 1980 los primeros significaban el 11.0% de las mismas reduciéndose tres puntos al finalizar 1985.

Empleo: En lo que concierne al empleo generado de 1980 a 1984 los datos proporcionados por el Sistema de Cuentas Nacionales de

SPP y de SECTUR mostraron que la tasa media de crecimiento de el personal ocupado en la actividad turistica, durante el periodo arriba citado fue de 2.4%

Se crearon 200 mil empleos tanto directos como indirectos en los años mencionados, el número de empleos directos acumulado fue de 57 mil ,mientras que el de los indirectos fue de 143 mil. Es importante considerar que de 1980 a 1982, los años considerados como de auge en la actividad económica nacional , la generación de empleo en la rama turistica fue dinamica si se compara con la que efectuada en los siguientes años. Al igual que en la década de los años setenta, la creación de empleos indirectos fue mayor que la de los directos.

La participación del personal ocupado en la actividad turistica en el personal ocupado nacional oscile entre el 8.3% y el 9.0%.

PIB: La contribución del turismo en el Producto Interno Bruto, de 1980 a 1985, fue de alrededor del 3.0%. Sin embargo, es importante señalar que esta cifra solo se incluyó las ramas de; hoteles y restaurantes.

2.5 Seguimiento de los periodos de devaluación del peso, y el comportamiento del movimiento turístico aéreo norteamericano a México.

Los resultados que se presentan en este apartado están basados en la interacción de dos variables; la tasa de cambio real y el número de turistas aéreos norteamericanos que se recibieron en México de 1980 a 1985.

Con fundamento en la versión relativa de la teoría de la paridad del poder adquisitivo (PPA) se calculó el tipo de cambio real (base 1980=100), a fin de determinar en que periodos trimestrales el peso estuvo subvaluado o sobrevaluado en relación al dólar estadounidense, y simultáneamente cual había sido el comportamiento de aquellos visitantes.

Teóricamente ante una devaluación el número de turistas se deberá incrementar. Infra 1.10

2.5.2 Analisis trimestral

El año de 1980 mostró dos periodos de subvaluación y dos de sobrevaluación del peso mexicano en relación al dólar estadounidense, en los primeros el número de turistas pasó de 513.3 a 438.9 miles y en los últimos aumento de 401.8 a 439.9 miles, en términos generales hubo un declinamiento en el número de estos.

Durante 1981 la divisa nacional estuvo sobrevaluado y se observó una disminución en el número de turistas de 496.7 miles en el primer trimestre a 454.6 miles en el cuarto trimestre, cabe señalar que en este lapso nuestra moneda estuvo sobrevaluada un 8.2% con respecto al dólar.

Después de seis periodos trimestrales de sobrevaluación el peso mexicano estuvo subvaluado hasta finalizar 1985 .

El periodo de 1982 marcó el comienzo de devaluaciones continuas de la divisa nacional en contra de la norteamericana. En febrero el Banco de México anunció su retiro temporal del mercado de cambios, a fin de que la cotización del peso frente al dólar y otras monedas extranjeras fuera la que en realidad correspondía a las condiciones económicas prevaletientes. Así el peso se devaluó un 33.6% en el primer trimestre posteriormente, en agosto, sufrió una nueva depreciación de 52.2% .

En la concepción de la nueva la Administración el manejo de la política cambiaria era importante para abatir la crisis. De esta forma se dictó la supresión del control integral de cambios y se estableció una política de cambios doble (uno controlado y otro libre). Al finalizar el año de 1982 un dólar se cotizaba en 96.1 pesos.

En el medio oficial se mencionaba que la devaluación garantizaría la competitividad de los bienes y servicios que se colocaban en el extranjero , la cual se había perdido por razones de inflación interna, y que esta medida redundaría en un beneficio sobre la balanza de pagos de nuestro país.

(..) " al hacerse menos atractivas las importaciones, al incrementarse las exportaciones, al salir menos mexicanos al exterior y venir más extranjeros". (subrayado personal)

Hasta el primer trimestre de 1982 el número de turistas se sostuvo por arriba de los 450 mil, sin embargo después de ese periodo esta cifra disminuyó a 362 mil visitantes .

De lo arriba expuesto se puede concluir que a pesar de la competitividad obtenida con las devaluaciones, los mencionados turistas no se vieron motivados a venir a nuestro país, lo que hace pensar que hubieron otros factores como la desconfianza, la falta de promoción turística y la recesión económica en los EUA que fueron más significativos.

En el año de 1983 el peso tuvo los niveles de subvaluación más importantes del quinquenio, siendo además el período del repunte turístico.

Si bien fue cierto que la divisa nacional estuvo subvaluada, esta característica tendió a desvanecerse conforme los precios internos se incrementaban "exponencialmente" en comparación a los norteamericanos lo que significó la pérdida paulatina de la competitividad. Al relacionar el movimiento del flujo turístico aéreo con el comportamiento de las variaciones del peso mexicano se puede observar que el primero creció moderadamente. Este fenómeno prevaleció hasta la mitad de 1985.

En el tercer y cuarto trimestre de ese año el número de visitantes norteamericanos cayó 4.2% y 12.4% respectivamente en relación a los mismos periodos de 1984, no obstante que el peso experimentó un aumento en el margen devaluatorio implicando una mayor subvaluación. Finalmente hay que resaltar que los terremotos de septiembre y la campaña "Camarena" en contra de nuestro país tuvieron su efecto inmediato en el comportamiento del flujo de visitantes.

2.6 Turismo aéreo norteamericano en México

El primer servicio comercial aéreo de pasajeros entre los Estados Unidos y México se realizó en el año de 1929 y se estableció entre las ciudades de Grownsville, Texas y la Ciudad de México. Posteriormente en 1934 se inauguraron servicios similares a lo largo de las costas occidentales mexicanas, con lo que quedaron unidos Los Angeles, California y la capital de la República. Desde entonces esta modalidad de vuelo ha sido la que mayor número de pasajeros ha transportado hacia nuestro país.

De otro lado la historia de los servicios no-programados es corta, su desarrollo en México empezó a finales de la década de los años sesenta siendo diez las aerolíneas autorizadas a volar hacia nuestro país, de las cuales la mitad eran norteamericanas. Por consiguiente la mayoría de los vuelos charters procedieron de ciudades como: Boston, Nueva York, Filadelfia, Washington, Baltimore, Cleveland, Pittsburgh, Chicago; y un porcentaje mínimo se originó en Dallas y el área de San Francisco, Los Angeles, Las Vegas. Siendo los principales destinos nacionales, por orden de importancia, La Ciudad de México, Acapulco, Puerto Vallarta y Mazatlan.

Se puede decir que el crecimiento de este servicio fue moderado en relación al de otras áreas como Europa y el Caribe, siendo (desafortunadamente) un instrumento de fomento turístico poco estimulado en nuestro país.

2.6.1 Análisis de los ciudadanos norteamericanos que visitaron nuestro país por vía aérea.

La justificación a este apartado reside en el hecho de conocer que ciudades de la Unión Americana fueron las que

sportaron el mayor número de turistas; estos hacia que destinos turísticos nacionales se dirigieron y cual fue su comportamiento en indicadores como la permanencia, el gasto, el tamaño del grupo, etc.

Comportamiento de los vuelos aéreos:

En base a las cifras del DGT las salidas aéreas de los ciudadanos norteamericanos hacia México, en servicios programados y no-programados, tuvieron dos periodos de caída: 1980-81 y 1984-85 y uno de recuperación 1983. En el primero disminuyeron 0.3% - 10.52% , 3.8% y -7.1% respectivamente, mientras que en el segundo aumentaron 26.6% .

Por consiguiente la participación de nuestro país en el número total de salidas aéreas de esos ciudadanos en el mundo decayó de un 16.0% en 1980 a un 13.6% en 1985. De las estadísticas disponibles, se pudo concluir que México es la tercera área visitada por los turistas estadounidenses después de Europa Occidental y el Caribe.

Como se mencionó previamente la mayoría de los viajeros utilizaron la modalidad de servicio programados para internarse en nuestro país. De 1980 a 1985 las variaciones anuales fueron positivas, en casi todos los años, salvo en 1982 y 1985 en donde cayeron un 11.3% y un 7.9% respectivamente.

Por su parte los vuelos de fletamiento mostraron similar comportamiento, aunque su crecimiento fue ínfimo; sin embargo en estos la disminución fue en los años de 1981 y 1984 siendo más acentuada que en los servicios-programados (-33.5% y -23.7%) su periodo de recuperación fue en los años 1983 y 1985.

Residencia de los viajeros:

El análisis por puerto de embarque norteamericano mostro poca diversificación y variación en las ciudades proveedoras de turistas. Por orden de importancia Los Angeles, Houston, y Dallas aportaron arriba del 50% de los turistas aéreos norteamericanos hacia nuestro país, en ambas modalidades de operaciones, le siguieron Chicago, Nueva York, San Francisco, Miami, Atlanta y San Antonio.

De lo arriba expuesto se puede decir que más de un tercio de los viajeros estadounidenses fueron residentes de los estados de California y Texas, lo cual implicó una concentración del mercado norteamericano en estos. Cabe señalar que esta tendencia se ha observado, según los datos del Banco de México, desde los años setenta.

Destinos mexicanos:

No obstante que La Cd. de México y Guadalajara fueron las principales receptoras de turistas aéreos norteamericanos su participación en el total de llegadas disminuyó. Así de 1980 a 1983 esta osciló alrededor del 33% y 13% respectivamente y los tres años siguientes decayó para ambas en cinco puntos porcentuales aproximadamente.

Seguido se encontraron los destinos turísticos de playa y sol del Pacífico mexicano como: Acapulco, Puerto Vallarta, Mazatlán y en menor medida Ixtapa-Zihuatanejo.

De los anteriores, Acapulco continuo siendo el principal destino de playa visitado por los turistas aéreos estadounidenses. Salvo en el año de 1982 los demás periodos

anuales del quinquenio mostraron que ese puerto había captado alrededor del 12% de los turistas provenientes de la Unión Americana, básicamente residentes texanos.

Por su parte Puerto Vallarta incrementó su monto participativo al pasar de 5.8% en 1980 a 10.2% en 1985; De otro lado el comportamiento de Mazatlán mostró cierta estabilidad, 6.1% salvo en los años de 1981 y 1985 que cayó 0.6 punto porcentual. Cabe señalar que para ambas sus principales mercados fueron las ciudades californianas de Los Angeles, San Francisco y San Diego.

De otro lado el mercado caribeño mexicano, constituido por Cancun y Cozumel mostró una tendencia al alza. El crecimiento del primero fue mayor que el del segundo; mientras que Cancun aumentó hasta en siete puntos porcentuales su participación en el total de llegadas, Cozumel lo hizo en 0.3 punto porcentual de 1980 a 1983, los siguientes dos años disminuyó. La mayoría de los turistas provinieron de las ciudades como Houston, Dallas, Miami, Nueva York y Los Angeles.

Propósito del viaje:

En términos generales y de acuerdo con las Encuestas de turismo reciente del Banco de México y las encuestas de la USSTA In-Flight Survey, la mayoría de los norteamericanos que visitaron el interior de México (80%) lo hicieron por placer, siguiendo como objetivo de viaje los negocios (13%) y finalmente las visitas a familiares (4%).

Duración media del viaje:

La duración media del viaje disminuyó durante los primeros

cinco años de la presente década al pasar de 7.9 días a 7.0 días.

Tipo y tamaño del grupo de viaje:

Desde la mitad de los turistas aéreos norteamericanos que viajaron hacia México lo hicieron con sus familiares, siendo la media del tamaño del grupo dos personas. Las encuestas revelaron que el 45% de los viajeros era la primera vez que visitaba nuestro país.

Ingreso medio del turista:

Hasta el año de 1982 la media del ingreso anual había sido de alrededor \$35 000 dólares. A partir de 1983 los turistas con ingresos medios inferiores, entre \$25 000 y \$30 000 dólares fueron los que predominaron; Y de 1984 a 1985 los viajeros con un ingreso medio de más de \$35 000 dólares fueron los representativos. En general fueron turistas de ingresos medios.

Modalidad de viaje aéreo:

A lo largo de 1980-85 la composición en la modalidad de viaje aéreo, tour y por cuenta propia, se modificó. De esta manera en 1980, el 26% de los turistas empleaban el primero y el 73% viajaban por cuenta propia. En 1985 el 45% utilizaba el tour mientras que el 55% restante la segunda modalidad. Según la USSTA los turistas aéreos estadounidenses han preferido emplear los paquetes turísticos en mayor medida hacia México que hacia otra parte del mundo, como Europa occidental.

Tarifas aéreas a México y tipo de tarifa empleada por el turista:

26

Según In-Flight Survey de 1983 y primer cuarto de 1985

,nueve de diez (88%) norteamericanos volaron en clase económica o en clase turística hacia México.

De acuerdo con las tarifas publicadas por ICAO entre septiembre de 1979 y septiembre de 1981, la tarifa normal económica por pasajero-kilometro en la ruta EUA-México se incrementó en promedio más en las distancias cortas 11.5% (1000km) que en las distancias largas (4000km) 10.42. Por ejemplo en la ruta Miami-Cozumel, 903km distancia de vuelo, la tarifa normal económica pasó de \$199 a \$210 dólares (return trip). De otro lado la ruta San Francisco-Puerto Vallarta, 2618km distancia de vuelo, osciló en alrededor \$326 dólares.

La tendencia se revertió en los dos años siguientes, así la primera tarifa se mantuvo en alrededor \$196 mientras que la segunda aumentó hasta \$382 dólares.

Y finalmente de septiembre de 1983 a septiembre de 1985 la tarifa normal económica se incrementó en promedio tanto en distancias cortas (5.6%) como en largas (1.0%) siendo mayor en las primeras, por consiguiente la ruta Cozumel-Miami aumentó un 13.3% y a la Puerto Vallarta-San Francisco le correspondió un 10.0%.

Gastos del viaje:

Las cifras disponibles por la OSETA muestran que el gasto medio del turista en nuestro país tuvo una tendencia al alza, al pasar de \$695 dólares en 1983 a \$920 dólares en 1985. Sin embargo, esta última fue menos de la mitad de aquella registrada por el turista en destinos de ultramar.

Como se mencionó en el capítulo 2, el gasto de los turistas

estadounidenses fue mayor en la zona fronteriza que en el interior del país. De otro lado los gastos en el interior del país permanecieron sin cambios en 1981-1982, incrementándose ligeramente en 1983 .y decayendo 10% en 1984-85.

Fuentes de información:

En terminos generales mas del 65% de los turistas usaron las agencias de viaje como fuente de información para planear sus viajes ,amigos y parientes fueron la otra forma .

Notas

1. ITQ, Transnationals in Developing Country Tourism, p.37.
2. Hall Eugene J. The language of Tourism in English, p.9.
3. El Producto Nacional Bruto Mundial fue calculado con el PIB de Italia, Francia, RFA y el PNB de EUA, Reino Unido y Japón (usando indistintamente ambos conceptos). Dado que los valores estaban en las unidades monetarias respectivas calcule sus montos en dólares según el tipo de cambio promedio del mercado.
4. BAWANEI, El negocio turístico, Examen de la Situación Económica de México, Febrero 1970, p.28
5. Vonnacot Paul y Ronald, Economía, p.636.
6. ITQ, USA, Special Report 2, p.23.
7. The Annual Report of the President, 1981, p.
8. ITQ, National Report Mexico, p.62.
9. The Big Picture 1980, p.122.
10. ICAO, Survey of International Air Transport Fares and Rates, 1980-85.
11. USSTA, International Travel and Passenger Fares, 1981-85, p.43.
12. Jones Harold, Turismo entre los EUA y México, p.27
13. Ibid, p.29
14. Banco de México, Encuestas de turismo receptivo diversos números.
USSTA, Recap of International Travel to and from the USA, diversos números.
15. USSTA, Ibid, 1980-1985.
16. Ibid, 1983, p.6.
17. Ibid, p.12.
18. The Big Picture, op.cit., p.14.
19. Ibid, p.12.

20. Wonnacot, op.cit., p. 837
21. BANANEX, Examen de la situación económica de México, marzo de 1975.
22. The Big Picture, op.cit., p. 12
23. BANANEX, op.cit., marzo 1980.
24. Programa de ajuste de la política económica de México, reproducido por la Revista de Comercio Exterior, marzo 1982, p. 297.
25. BANANEX, op.cit., diversos números.
USSTA-In-Flight Survey of US Travelers to Mexico and Overseas Countries, 1983-85.
26. USSTA, op.cit., diversos números.

CAPITULO III

"Los modelos son para ser usados, no para ser creados"

Henry Thell

Sumario:

Esta ecuación fue desarrollada con el objetivo de analizar cuáles de las variables económicas, aquí incluidas, fueron las que ejercieron la mayor relación estadística en la variable explicada, constituida por el número de turistas aéreos norteamericanos hacia México.

A fin de realizar lo anterior utilice el análisis de regresión investigando diferentes combinaciones de las variables explicatorias, con base en una muestra de 24 observaciones, que comprendió del primer trimestre de 1980 al cuarto trimestre de 1985.

La elección de la ecuación final estuvo fundamentada en la razón económica, y en los resultados de las pruebas de significancia estadística.

Especificación del modelo:

Parti del supuesto de que la relación establecida era lineal, sin embargo el comportamiento de las variables explicatorias y las pruebas estadísticas revelaron que ésta era incorrecta. En consecuencia se calculó la ecuación en la forma logarítmica con la cual se obtuvieron mejores resultados, además de que éstos estuvieron en términos de elasticidad.

Cabe resaltar que no todas las variables probaron significancia en las ecuaciones estimadas. No obstante se debería esperar que variables como: el ingreso real disponible en los EUA, y la tasa de cambio real del peso lo fueran y que en su conjunto explicaran el comportamiento de los turistas aéreos norteamericanos hacia México.

3.1 Determinación de variables:

NOTURE = Número de turistas aéreos norteamericanos recibidos en México

Descripción:

La información básica del modelo incluyó las estadísticas del número de llegadas de turistas recopiladas por el Servicio de Inmigración y Naturalización de los EUA y procesada por el Departamento de Transporte. Únicamente fueron ciudadanos estadounidenses transportados en vuelos programados y no programados. Las cifras fueron medidas en miles de turistas.

Fuente estadística: U.S. International Air Travel Statistics. Department of Transportation, USA. 1980-1986

LYRDEU = Logaritmo del ingreso real disponible

Descripción:

Las llegadas de los turistas aéreos norteamericanos hacia nuestro país, en particular de aquellos motivados por propósitos de placer, pudieran ser esperadas que variasen directamente con el poder de compra o el ingreso real de los turistas. Esta variable fue aproximada con el ingreso real disponible en dólares corrientes ajustado estacionalmente.

Fuente estadística: The Survey of Current Business. United States Department of Commerce/Bureau of Economic Analysis. 1980-1986.

LTGR = Logaritmo del tipo de cambio real del peso mexicano:

Descripción:

Desde un punto de vista conceptual un cambio en los precios relativos -tanto en los precios mexicanos en relación a mercados

turísticos alternativos o bien con respecto a los EUA deberían tener el mismo impacto en las decisiones para viajar que una variación en la tasa de cambio. Por ejemplo, un 10% de incremento en el nivel de los precios mexicanos en relación al nivel de precios de los EUA, sin el correspondiente ajuste en el tipo de cambio nominal, tendría el mismo impacto en los costos del viaje (medido en dólares) hacia México que un 10% de apreciación del peso mexicano versus el dólar.

Esta variable fue configurada con el índice del tipo de cambio nominal del peso mexicano multiplicado por índice de precios al consumidor en EUA y dividido el producto entre el índice de precios al consumidor en nuestro país. Todos los índices estuvieron en base 1980=100.

Puente estadística: Estadísticas Financieras Internacionales
Fondo Monetario Internacional, 1980-1986.

LTARHO = Logaritmo de las tarifas hoteleras:

Descripción:

Al igual que las tarifas aéreas, en las hoteleras se debería esperar una relación inversa entre los precios de las mismas y el número de turistas estadounidenses.

Las tarifas hoteleras fueron seleccionadas en la base de una muestra de hoteles de lujo en destinos turísticos nacionales como: Acapulco, Cancún, Cozumel, Guadalajara, Mazatlán, Cd. de México, Puerto Vallarta e Ixtapa-Zihuatanejo, obteniéndose una media de las mismas de acuerdo a la estación del año. Dichas cifras estuvieron en dólares corrientes.

Puente estadística: Hotel & Travel Index: International

Tourism Quartely, 1980-1985. Y Travel Planner & Hotel-Motel Guide North American Edition, 1981-1982.

LTAENE = Logaritmo de las tarifas aéreas:

Descripción :

Las diferentes distancias existentes entre los puntos seleccionados de la Unión Americana y de nuestro país impidieron crear una tarifa aérea general.

No obstante se integró como variable proxy una tarifa aérea en la base de 159 pares de ciudades cuyas distancias caen en el rango de los 2000 a los 3999 kilómetros , distancia representativa entre diferentes puntos de México y los EUA. Esta última fue en términos standard pasajero por kilómetro en clase normal económica y su medición fue en centavos de dólar.

Fuente estadística: Survey of International Air Transport Fares and Rates, 1980-1985. International Civil Aviation Organization.

LDCREF = Monto de los créditos otorgados por FONATUR

Descripción:

La inclusión de una variable de capacidad instalada respondió al hecho de observar el crecimiento en la inversión en el sector turismo, la cual se manifestaría en un número mayor de cuartos de hoteles. Dicha variable se deberá esperar con signo positivo, es decir en una relación directa con la variable dependiente.

El monto de créditos otorgados por FONATUR fue la variable de capacidad instalada que se empleó como variable de aproximación. Dado que las cifras estaban en miles de millones de

pesos, las mismas fueron transformadas en dólares corrientes según el tipo de cambio de mercado (promedio del periodo). Hasta 1981 los datos eran anuales por lo que fueron modificadas en cifras trimestrales.

Fuente: Indicadores turísticos, BANAMEX.

DUMMY = Variable dicotómica

Descripción:

Es conveniente mencionar que hubo factores intangibles, variados e inmesurables como el desprestigio político, la moda, los boicots publicitarios, y los terremotos de Septiembre de 1985 que tuvieron efectos determinantes en la decisión de viajar a nuestro país. Dado su importancia y sus características particulares, considere pertinente incluirlos en la forma de una variable dicotómica.

3.2 Interacción de variables:

En el primer análisis de regresión examine la relación entre el número de turistas aéreos norteamericanos hacia México con el tipo de cambio real y el ingreso real disponible en los EUA, obteniéndose la siguiente ecuación:

$$(1) \text{NOTURE} = -2074.854 + 5.504 \text{LTCR} + 576.779 \text{LYRDEU} - 9.570 \text{DUMMY}$$

Valor t	(0.1449)	(3.0154)	(-4.2675)
---------	----------	----------	-----------

Esta ecuación tuvo un valor de R^2 ajustado de .553 siendo los coeficientes del ingreso y de la variable dummy significativos al nivel de 0.05. El valor de la prueba de significancia global, F, fue de 10.490 lo que nos permitió

rechazar la hipótesis nula de que los coeficientes verdaderos correspondientes a las pendientes eran iguales a cero. Por otro lado el estadístico Durbin-Watson fue de 1.87, el cual excedió el valor crítico del límite superior de tablas al nivel de significancia de 0.05, no existiendo autocorrelación.

Dado que el objetivo era buscar que todas las variables fuesen significativas y en forma especial el tipo de cambio de real y el ingreso real disponible en los EUA, el segundo paso consistió en incluir una variable de capacidad instalada, al conjunto de variables previamente estudiadas. La adición de ésta última dió la ecuación (2) :

$$(2) \text{NOTURE} = -1829.45 - 128.98 \text{ LTRC} + 718.81 \text{ LYRDEU} + 39.32 \text{ LCREFO} - 86.24 \text{ DUNNY}$$

Valor t	(-3.25)	(5.18)	(+4.59)	(-6.51)
---------	---------	--------	---------	---------

En esta ecuación el valor de R^2 ajustado de .777 mostró que las cuatro variables explicatorias justificaban alrededor del 77% de la variación en el número de turistas aéreos norteamericanos que visitaron a México, en el periodo .

Al usar un nivel de significancia del 5 por ciento, el valor crítico de F para 4 de 20 grados de libertad, $F_{0.05}(4, 20)$ fue igual a 2.87. Desde luego el valor del F calculado fue significativo lo que permitió rechazar la hipótesis nula; si ésta última fuese cierta, la posibilidad de obtener un valor de F de 21.043 es menor que 5 en 100.

En este caso el estadístico Durbin-Watson mostró la inexistencia de autocorrelación, 2.20 al nivel de significancia de 0.05%.

Como se pudo observar todos los parámetros fueron significativos al nivel de 0.05.

En forma particular, el hecho de que el coeficiente del ingreso fuese significativamente diferente de cero y mayor a la unidad implicó que el turismo haya sido considerado por el turista aéreo norteamericano como un "bien superior".

Esto es que aumentos en el nivel de vida de los ciudadanos estadounidenses originará que éstos se vean motivados a salir fuera de su país con fines de placer.

A priori se esperaría que las devaluaciones del peso mexicano tuviesen un impacto positivo en la variable dependiente.

Sin embargo el análisis empírico mostró que si bien el parámetro correspondiente al tipo de cambio de real fue diferente de cero, éste fue menor a la unidad siendo por tanto inelástico. Significando, adicionalmente, que los turistas aéreos norteamericanos no consideraron al tipo de cambio como un factor que los incentivara a venir a nuestro país.

Por lo que respecta a los créditos otorgados por FONATUR, el parámetro respectivo fue estadísticamente significativo al 5%. Lo cual implicaría que el aumento en la oferta de hospedaje sí influyó en la variable explicada.

Finalmente la inclusión de la variable dummy fue representativa en la ecuación y captó el efecto de los terremotos de Septiembre, la desinformación en los EUA acerca del control de cambios en México, la campaña de la no-seguridad en nuestro país, etc.

En el tercer análisis se introdujeron las tarifas hoteleras

y las aéreas al conjunto de variables citadas anteriormente , y se examinó el poder explicatorio combinado de las mismas en relación a la variable dependiente. Después haber efectuado diferentes pruebas de inclusión y exclusión de variables se llegó a la conclusión de que eran poco significativas , motivo por el cual fueron excluidas de este estudio.

Con el fin de visualizar en que medida un aumento relativo en los precios de los hoteles y en las tarifas aéreas en México respecto al mercado turístico competitivo del Caribe (Bahamas , Bermuda , Puerto Rico , islas Virgenes y Jamaica) inducía a una sustitución de los destinos turísticos nacionales, efectue unas regresiones incluyendo los precios relativos de las tarifas hoteleras y aéreas de nuestro país con respecto a esa zona, los resultados obtenidos mostraron que ambas variables eran insignificantes al 20% de confianza ,por lo que también fueron excluidas.

3.3 Propuesta de un modelo:

Una vez analizadas las anteriores ecuaciones, considere que la mejor ecuación que explicaba el comportamiento del número de turistas que volaron desde la Unión Americana hacia nuestro país era la número (2):

$$NOTURE = -1629.45 - 138.96LTCR + 718.91LYRDEU + 39.53LDREF - 66.24DUNNY$$

$$t \quad (-3.30) \quad (-3.25) \quad (5.18) \quad (4.59) \quad (-6.51)$$

$$R^2 = .62 \quad R^2 \text{ ajustado} = .77 \quad \text{Durbin-Watson} = 2.20 \quad F = 21.04$$

CAPITULO IV: CONCLUSIONES

1. El turismo ha sido uno de los sectores económicos que más rápido se ha expandido en los últimos años, su crecimiento estuvo en relación directa con la evolución del transporte aéreo comercial, y con el desarrollo económico experimentado en las naciones industrializadas después de la II Guerra Mundial.

2. Durante los primeros cinco años de la década presente el comportamiento del turismo aéreo mundial se vio influenciado negativamente por el incremento de los precios del petróleo ; la recesión económica en las principales naciones desarrolladas ; y la inestabilidad política mundial.

3. Los países que suministraron el mayor número de turistas fueron los EUA , la RFA , Canadá , Francia , y Japón ; siendo la región del Pacífico y del Este de Asia la que registró el crecimiento fuerte ,seguido estuvo Europa Occidental y el Caribe.

3. Al finalizar la década de los años setenta la no-regulación aérea en los EUA ,permitió la liberalización de tarifas aéreas y de rutas ,sujetas anteriormente al control de la IATA.Sin embargo aquella política no dió los resultados deseados a consecuencia de la crisis económica y del aumento en los precios del combustible aéreo ,que cortaron la demanda de los servicios aéreos en las modalidades doméstica e internacional tanto en vuelos programados como de fletamento.

4. El periodo 1980 - 1985 fue considerado como turbulento en la historia de la aviación comercial, debido a las pérdidas records que se registraron en los resultados financieros.

5. El tráfico en la ruta Norte-atlántico mostró que el principal destino turístico mundial visitado por el turismo

norteamericano había sido Europa Occidental. Este último se vio atraído por el viejo continente debido a la fortaleza del dólar en contra de las principales monedas europeas ; a la proliferación de paquetes turísticos y a tarifas aéreas atractivos en términos de precio.

6. La región del Caribe fue la segunda área concurrida por los turistas aéros estadounidenses.

Hasta el segundo trimestre de 1982 las tarifas en hoteles de primera en México eran más caras que en Caribe. Posteriormente dicha tendencia se revertió ,no obstante que en cada temporada de invierno de los siguientes años la brecha entre las mismas tendió a disminuir.

Al igual que para nuestro país la distancia aérea representativa entre la Unión Americana y el Caribe fue de 4000 km. En este sentido ,la comparación entre las tarifas aéreas del Caribe y de México indicó que para éste último era mayor ,lo que significó otra desventaja turística para nuestro país.

En una primera instancia y desde un punto de vista teórico se pensaría que el mercado turístico mexicano sería capaz de atraer turismo de masa extranjero, básicamente grandes flujos de visitantes norteamericanos debido a que las fluctuaciones de la divisa nacional favorecería la competitividad en términos de precio del producto turístico nacional, 1980-85. Sin embargo, la teoría quedó en un plano y las cifras y resultados en otro.

A continuación enumerare las principales ideas que se desprendieron de este trabajo en torno al turismo receptivo, y básicamente del turismo aéreo norteamericano:

a) La participación de México en el turismo mundial

declinó desde 1980 hasta 1985, tanto en número de turistas recibidos como en el monto de ingresos captados.

b) En oposición al crecimiento turístico experimentado en los años setenta; el comportamiento del turismo receptivo para el periodo de estudio seleccionado fue irregular caracterizado por dos periodos de contracción, 1980-1982, y 1984-1985; y uno de dinamismo, del cuarto trimestre de 1982 al finalizar 1983.

c) El turismo receptivo en nuestro país dependió de la evolución de la economía y política de los EUA debido a que más del 80% de ese turismo provino de la Unión Americana.

d) Se observó que el turismo aéreo estadounidense fue originario esencialmente de tres estados Texas, California e Illinois. De acuerdo con el perfil del turista aéreo norteamericano éste fue un ciudadano de ingresos medios, que en la mayoría de los casos había sido la primera vez que visitaba nuestro país y cuyos principales destinos nacionales habían sido la Ciudad de México, Guadalajara (como ciudades); Acapulco, Puerto Vallarta y Mazatlán (regiones de playa del Pacífico); y Can-Cón y Cozumel (regiones de playa del Caribe mexicano).

e) La no-regulación y al acuerdo aéreo bilateral entre México y los EUA permitió, en parte, la recuperación turística de finales de la década pasada. Sin embargo no se fomentó en mayor medida el tráfico aéreo con ese país limitándose, en oposición, el otorgamiento de permisos a los vuelos de fletamiento y el desarrollo de nuevas rutas en general.

f) El hecho de que fuera posible demostrar que no existe una relación funcional directa entre las devaluaciones del

peso y el número de turistas recibidos puede sugerir que éstas no influyeron en las decisiones de viajar o no a México.

Lo que cabría señalar fue el hecho de que, si bien fue cierto que la devaluación dió relativa competitividad a los servicios turísticos nacionales, la inflación disminuyó la misma. Y más aún que el producto turístico mexicano fue considerado como "caro" y no de buena calidad en el extranjero, en relación al de otras regiones competitivas.

g) Sin duda alguna los factores psicológicos influyeron en las decisiones del turista norteamericano de venir a nuestro país. De acuerdo con algunas encuestas de la Oficina de Turismo de los EUA, el ciudadano norteamericano de ingresos medios y altos prefirió ir a Europa u al Caribe que a nuestro país por considerar aquellas regiones más exclusivas y en el caso de Europa por la existencia de lazos culturales y de raza.

GLOSARIO

- Términos de transporte aéreo

1) Vuelo .-Un vuelo es la operación de una aeronave desde despegar hasta aterrizar. Este se clasifica tanto en doméstico como en internacional.

2) Vuelo doméstico .- Son aquellos que se efectúan dentro de los límites geográficos de un Estado y los territorios que pertenezcan a él (sujetos a su soberanía, protección y mandato); se excluyen aquellos que vuelan sobre aguas internacionales o sobre el territorio de otro Estado

3) Vuelo internacional.- Por fines de estadística un servicio internacional es clasificado como tal una vez que una terminal aérea difiera del Estado al cual la línea aérea está registrada.

4) Vuelos comerciales programados (scheduled services).-Son todos aquellos servicios que se brindan en una determinada ruta, de acuerdo con frecuencias y horarios preestablecidos ; y están disponibles al uso de público.

Según IATA en este concepto quedan incluidos los vuelos extras, que por exceso de tráfico en los vuelos comerciales son creados; parte de los vuelos de flota fiento: vuelos inaugurados; vuelos operados en ocasiones especiales y espacio de bloque comprado para tráfico de fletamiento.

El servicio aéreo comercial programado se subdivide en :

- i) Pasajero independiente
- ii) Pasajero dentro de una excursión (tour).
- iii) Pasajero miembro de un grupo

5) Vuelos comerciales no programados (non-scheduled

servicios) .- Son todos los servicios comerciales y especiales que no se ajustan a rutas ni horarios fijos y cuyos itinerarios se establecen con una cierta libertad, en función de los requisitos y características particulares del viaje. Su remuneración esta sujeta a irregularidades.

En este concepto quedan incluidos los vuelos vacíos, los de excursión y todos aquellos que no aparecen en la definición de vuelos comerciales programados.

El servicio aéreo comercial no programado se subdivide en:

i) Fletamiento o "charter" , como se le designa en inglés. Estos son arreglados totalmente por una compañía u organización para un viaje específico, mediante un contrato con las empresas aéreas suplementarias dedicadas sólo a este tipo de servicio o con empresas de transporte regular, que además disponen de equipo para fletamiento.

Dado que en los vuelos fletados no hay grandes costos de operación derivados de no mantener itinerarios permanentes, éstos pueden ofrecer tarifas reducidas. A esto hay que agregar que la mayoría de los vuelos charters se realizan con 90% de su capacidad ocupada lo que permite que puedan disminuir el precio del boleto pasajero .

ii) Grupo de fletamiento. Agrupamiento de personas que han alquilado la capacidad completa de un avión.

6) Número de renta pasajeros-transportados (number of revenue passengers carried) .- Cada pasajero en un vuelo particular deberá ser contabilizado una sola vez, y no repetitivamente en cada escala del vuelo.

7) Renta vuelo pasajero-kilómetro (revenue passenger-kilometres flown).- La suma de los productos obtenidos multiplicando el número de renta-pasajeros transportados en cada vuelo por la distancia del mismo.

8) Asiento disponible-kilómetro (available seat-kilometres).- La suma de los productos obtenidos multiplicando el número de asientos pasajeros en vuelo por la distancia del mismo .

9) Renta de operaciones (revenue operations).- La remuneración recibida por los vuelos.

10) Renta pasajeros (revenue passengers) .- Relaciona a los pasajeros que pagan el 25% o más de la tarifa normal aplicada.

11) CAB (Civil Aeronautics Board of the U.S. Department of Transportation) Consejo de Aviación Civil .- Regula rutas y tarifas aéreas dentro de los EUA.

12) IATA (International Air Transport Association) Asociación Internacional de Transporte Aéreo.- Establece tarifas y otras regulaciones para la mayoría de las aerolíneas mundiales afiliadas a ella.

13) ICAO (International Civil Aviation Organization) Organización Internacional de Aviación Civil.

14) IT (Inclusive tour) Tour incluido .- Es un paquete turístico que ofrece transportación, hospedaje y algunas veces otras atracciones. La transportación en casi todos los tours es en aerolíneas programadas, aunque también los hay por autobús y tren.

15) CIT (Charter inclusive tour) Tour incluido en vuelo charter .- Como su nombre lo indica es un paquete turístico que emplea la modalidad de vuelo de fletamiento para transportación.

16) Regiones Estadísticas Internacionales definidas por IATA

-Norteamérica:Canada,EUA (incluyendo Alaska y Hawaii,pero excluyendo las Islas Virgenes,Puerto Rico y la Zona del Canal).

-Centroamérica:Antigua,Bahamas,Barbados,Belice,Bermuda, Islas Virgenes Britanicas,Islas Caiman,Islas Virgenes EUA, Costa Rica,Dominica,Republica Dominicana,El Salvador,Granada, Guadalupe,Guatemala,Haiti,Honduras,Jamaica,Martinica,Mexico,Antillas Holandesas,Nicaragua,Panamá,Puerto Rico,Santa Lucia,San Vicente y la Granada,Trinidad y Tobago.

-Sudamérica:Argentina,Bolivia,Brasil,Colombia(inc. Islas San Andrés),Chile,Ecuador,Guyana Francesa,Guyana,Paraguay,Perú Uruguay y Venezuela.

-Europa:Albania,Algeria,Andorra,Austria,Azores,Belgica,Bulgaria, Canarias,Checoseslovaquia,Dinamarca,Finlandia,Francia,República Democrática Alemana,República Federal Alemana,Gibraltar,Grecia, Hungría,Islandia,Irlanda,Italia,Liechtenstein,Luxemburgo,Madeira, Malta,Mónaco,Moroco,Holanda,Noruega,Polonia,Portugal,Rumania,San Marino,España,Suecia,Suiza,Turkia,Reino Unido,Yugoeslavia,URSS (Occ.de los Urales).

-Lejano Oriente:Afganistán,Bangladesh,Buthán,Brunei,Burma,Cam-pucheá,Corea del Norte,Corea del Sur,China,Hong Kong,India,Japón, Macao,Malasia,Maldivia,Mongolia,Nepal,Pakistan,Filipinas,Singapur,Sri Lanka,Taiwan provincia de China,Tailandia,URSS(Este de los Urales),Viet Nam.

17) Rutas.En este estudio sólo se mencionaran la ruta Norteatlántico,y Norteamérica-Centroamérica.La primera comprende

cualquier vuelo entre la region de Norteamerica y Europa teniendo como punto de embarque los EUA y Canada. La segunda abarca los vuelos entre la region del norte de America y los paises de la region Centroamericana.

18) Clasificación de tarifas pasajeros.-Dada la dificultad de obtener y definir las tarifas aéreas en los vuelos aéreos no programados. Unicamente se mencionarán las correspondientes a los servicios aéreos programados.

Existen numerosas tarifas de pasajeros disponibles en los servicios programados. Sin embargo dos son las categorías basicas. Las tarifas normales y especiales.

Las tarifas normales son todas aquellas (en primera u otra clase) que estan a disposición del publico en las agencias de viaje o en las oficinas de las aerolíneas. No presentan limitaciones ni en su compra, ni en su uso. Y son tarifas de ida y vuelta (return trip).

Las tarifas económicas normales son las de mayor importancia y pueden, también, tener un grado común de definición entre las diversas rutas. Aunque lo anterior no las excluye de variar de una a otra.

Las tarifas especiales son más bajas que las tarifas económicas normales y son designadas normalmente para captar aquellos pasajeros que no viajan con tarifas altas.

Estas tarifas, aun siendo de un tipo particular, no tienen una forma de definición común como las tarifas normales. Existen también muchos tipos de tarifas especiales, por ejemplo: las tarifas de excursión tanto individuales como grupales (incluyendo

tarifas de excursión de compra adelantada); las tarifas standby; las tarifas presupuestarias; las tarifas grupales; las tarifas familiares, juveniles, militares, de residentes locales, de estudiantes, de profesores, etc.

La mas amplia variedad de aquellas tarifas son las que corresponden a las tarifas de excursión; las cuales estan generalmente restringidas a su validez en el tiempo. Ademas existe una variación considerable de una región a otra en el viaje, y en algunos casos en el derecho de hacer escalas intermedias sin costo extra. En la mayoría de las veces, las tarifas especiales estan disponibles en la base de los viajes redondos. (round trip)

Tanto las tarifas normales como las especiales varían generalmente en una ruta dada de acuerdo a la estación, y en algunos casos según el día de la semana o la hora del día.

Para los propósitos de este estudio, las tarifas normales económicas han sido definidas como las tarifas clase económica. Solo se tomaron en cuenta estas por la disponibilidad de las estadísticas y la relativa homogenización del concepto.

- Terminos turisticos**

1) Agencia de viajes .- Empresa que se dedica a la realizacion de arreglos para viajes y venta de servicios sueltos, o en forma de paquetes, en caracter de intermediaria entre el prestador de los servicios y el usuario, para fines turisticos, comerciales, o de cualquier otra indole.

2) Boom .- Término anglosajón generalmente empleado para destacar el repentino y notable incremento experimentado en una determinada actividad.

3) Crucero .- Un viaje de placer por barco

4) Destino Turístico .- Un lugar o area hacia el cual los turistas viajan.

5) Excursion .- Normalmente, un viaje fuera del lugar de residencia usual de una persona por lo menos durante veinte y cuatro horas. Los viajes de fines de semana tambien son clasificados como excursiones.

6) Hospedaje .- Lugares en los cuales los turistas pueden obtener una cama y usualmente comida durante un viaje; en otras palabras, hoteles, moteles, mesones, campamentos, posadas y demas.

7) Industria turistica .- Conjunto de empresas dedicadas a la prestacion de servicios relacionados con los viajes. Comprende a los transportistas, los hoteleros, y las agencias de viaje en todas sus formas (mayoristas, tours operadores, operadores locales, agencias de viajes detallistas).

8) Paquete turistico .- Conjunto de servicios en que se incluye el alojamiento y una combinacion de otros elementos, tales como traslados, comidas, excursiones locales, etc.

9) Producto turístico .- Conjunto de materiales, prestaciones e inmateriales, que se ofrecen al mercado, con el propósito de satisfacer los deseos, o las expectativas de los turistas.

10) Promoción turística .- Dentro del contexto del marketing turístico, por promoción turística se entiende al conjunto de las acciones, públicas y privadas, llevadas a cabo con el fin de incrementar el número de visitantes a un país, una región o a un determinado destino turístico.

11) Turismo.- Desde el punto de vista descriptivo, por turismo se entiende la permanencia fuera de su residencia habitual de una persona, por lo menos durante veinte y cuatro horas .Primeramente con fines recreacionales y/o de placer .

Desde el punto de vista técnico existen varias definiciones relacionadas con el turismo, cada una de ellas apropiadas a diferentes propósitos.

i) Turismo Internacional .- El viaje turístico entre dos o más países.

ii) Turismo interno .- El viaje turístico dentro del mismo país del cual el turista es residente. También es llamado turismo doméstico.

iii) Turismo vacacional .- Este obedece a objetivos relacionados con la educación, el placer, el descanso o con la recreación. A su vez se subdivide en turismo cultural, turismo de sol y playa, turismo de nieve, etc.

iv) Turismo especializado .- Este responde a motivaciones ligadas con las expectativas de emoción y aventura o con el

interés científico. Se puede ejemplificar con el turismo de montaña o montañismo, turismo de ríos y turismo científico (referido a la flora y fauna).

v) Turismo individual. - Una sola persona efectúa el viaje.

vi) Turismo de grupo. - El viaje es realizado por un conjunto de personas

vii) Turismo independiente. - El propio turista es el que compra en forma directa, y además por separado, cada uno de los componentes del producto turístico (transportación, alojamiento, alimentos, distracciones, etc.).

viii) Turismo organizado, o todo comprendido. - El turista adquiere en un sólo acto de compra todos los servicios por un precio global. Es conocido como paquete turístico.

ix) Turismo de masa. - Es aquel turismo que se caracteriza por el gran volumen de personas que participan. Este se ha desarrollado gracias a los mayores ingresos y mejores niveles de vida, a las reducciones de las tarifas aéreas y costos de vacaciones.

x) Turismo popular. - Es aquel turismo que cuenta con una gran aceptación por parte de la población de escasos ingresos. Se convierte en turismo de masa cuando aumenta en grandes proporciones.

xi) Turismo selectivo. - Es el turismo practicado por estratos de altos ingresos.

xii) Turismo social. - Es identificado como aquel turismo realizado por los obreros, jubilados, estudiantes y en términos generales sectores de bajos ingresos.

APÉNDICE ESTADÍSTICO

TURISMO MUNDIAL: TOTAL DE LLEGADAS Y GASTOS, 1970-1985

ANO	LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES		INGRESOS DE TURISTAS INTERNACIONALES	
	MILLONES PERSONAS	VAR. %	MILDS **	VAR. %
1969	154.10	-	815.40	-
1970	160.40	9.28%	817.90	16.23%
1971	181.50	7.78%	920.90	16.76%
1972	198.00	9.09%	924.20	15.79%
1973	215.00	8.59%	927.60	14.05%
1974	201.40	-6.33%	934.10	23.35%
1975	206.90	2.73%	938.60	13.28%
1976	227.00	9.71%	943.70	13.21%
1977	243.60	7.31%	952.40	19.91%
1978	259.20	6.40%	945.10	26.24%
1979 *	270.00	4.17%	975.00	15.21%
1980 *	285.30	5.67%	997.10	29.47%
1981 *	287.00	0.60%	997.70	0.62%
1982 *	285.10	-0.94%	994.20	-3.58%
1983 P/	286.30	0.49%	996.20	2.12%
1984 P/	312.30	9.01%	1100.00	4.78%
1985 P/	325.00	4.07%	1105.00	4.17%

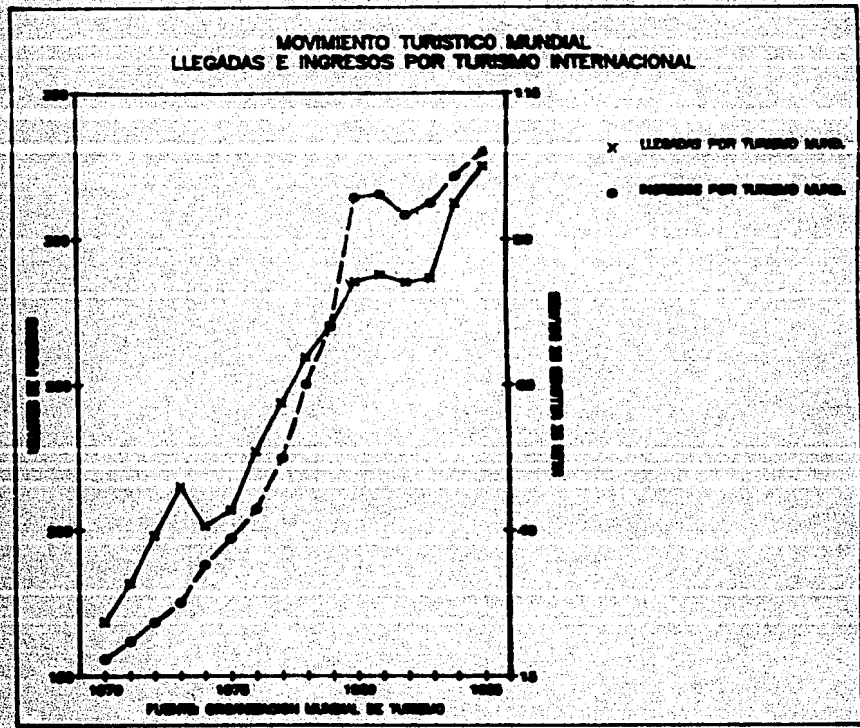
P/: CIFRAS PUBLICADAS

*: CIFRAS REVISADAS

**: MILDS EN MILLONES DE DOLARES

FUENTE: ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO

GRAFICA 1



CUADRO 2

CRECIMIENTO DEL TURISMO MUNDIAL Y DEL PRODUCTO NACIONAL BRUTO MUNDIAL, 1970-1985

AÑO	LLEGADAS DE TURISTAS INTERNACIONALES		PRODUCTO NACIONAL BRUTO MUNDIAL	
	MILLONES	VAR. %	MILDS **	VAR. %
1969	154.10	-	-	-
1970	168.00	9.26%	97,630,948	-
1971	181.50	7.78%	93,776,793	4.03%
1972	198.00	9.09%	94,180,959	9.64%
1973	215.00	8.59%	94,591,976	10.89%
1974	201.40	-6.33%	94,488,018	-2.26%
1975	204.90	2.73%	94,530,980	0.94%
1976	227.60	9.71%	94,612,679	1.01%
1977	243.40	7.31%	94,879,709	5.78%
1978	259.30	6.60%	95,463,547	12.37%
1979	278.00	6.17%	95,732,252	4.54%
1980	285.30	5.67%	95,758,148	0.45%
1981	287.80	0.88%	95,492,339	-4.42%
1982	288.10	-0.94%	95,161,399	-4.02%
1983 P/	286.50	0.49%	95,261,780	1.95%
1984 P/	302.30	9.01%	95,416,653	2.90%
1985 P/	325.00	4.07%	95,336,854	-1.47%

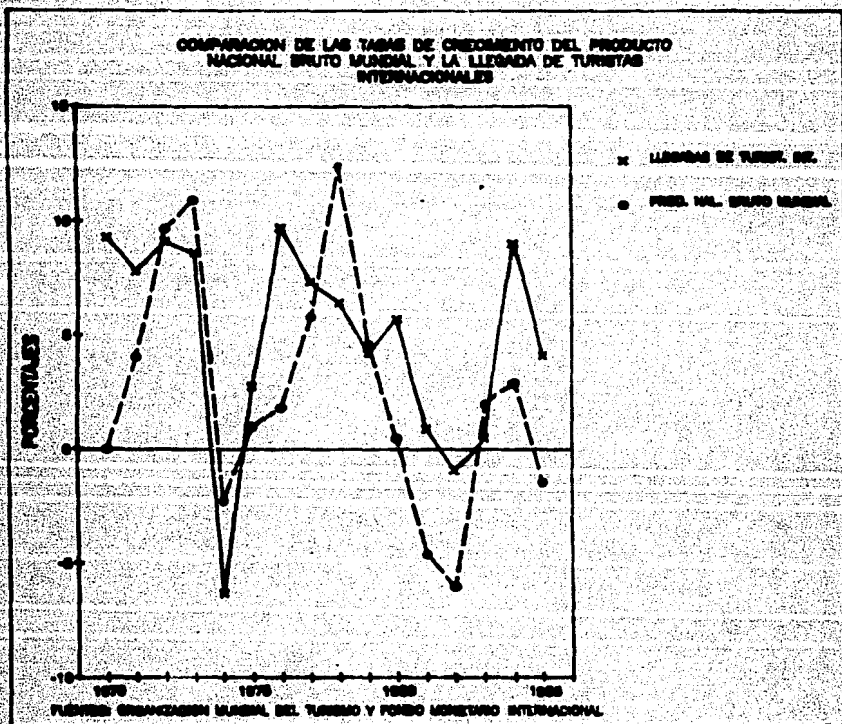
P/; CIFRAS PRELIMINARES

** CIFRAS REVISADAS

MILLONES DE DÓLARES

FUENTE: ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO Y FONDO MONETARIO INTERNACIONAL.

GRAFICA 2



CUADRO 3

PARTICIPACION DE LOS INGRESOS MUNDIALES POR TURISMO EN LAS EXPORTACIONES MUNDIALES.

AÑOS	EXPORTACIONES MUNDIALES		INGRESOS MUNDIALES POR TURISMO		
	MIILDS \$	VAR. %	MIILDS \$	VAR. %	PART. %
1969	6289.00	-	615.40	-	6.18%
1970	6286.40	15.02%	617.90	16.23%	6.25%
1971	6321.30	12.19%	620.90	16.76%	6.50%
1972	6383.30	19.30%	624.20	15.79%	6.31%
1973	6532.40	38.90%	627.60	14.05%	5.18%
1974	6793.90	49.12%	634.10	23.35%	4.30%
1975	6811.60	2.23%	638.60	13.20%	4.76%
1976	6922.10	13.62%	643.70	13.21%	4.74%
1977	61,046.60	13.50%	652.40	19.91%	5.01%
1978	61,209.70	15.38%	665.10	24.24%	5.38%
1979	61,537.00	27.66%	675.00	15.21%	4.88%
1980	61,683.00	22.51%	697.10	29.47%	5.16%
1981	61,651.30	-1.68%	697.70	0.62%	5.28%
1982	61,716.30	-7.29%	694.20	-3.58%	5.49%
1983	61,466.30	-2.91%	76.2 P/	2.12%	5.77%
1984	61,763.60	5.83%	100.8 P/	4.78%	5.72%
1985	61,782.90	1.11%	105 P/	4.17%	5.69%

FUENTE: ESTADÍSTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES, FMI, ANUARIO - 1986.

ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO

\$ MIILDS DE MILLONES DE DOLARES

P/ CIFRAS PROELIMINADAS

TOTAL DE LLEGADAS Y GASTOS MUNDIALES PARTICIPACION DE MEXICO, 1970-1985.

ANO	LLEGADAS TURISTAS (MILLONES)	MEXICO LLEGADAS TURISMO RECEPTIVO (MILLONES)	PART. %	INGRESOS TURISTAS INTERNACIONALES MIBLS **	MEXICO INGRESOS TURISMO RECEPTIVO MIBLS **	PART. %
1970	168.40	2.20	1.31%	917.90	90.41	2.29%
1971	181.50	2.50	1.38%	920.90	90.46	2.20%
1972	198.00	2.90	1.46%	924.20	90.56	2.31%
1973	215.00	3.20	1.49%	927.60	90.72	2.41%
1974	201.40	3.30	1.64%	934.10	90.84	2.46%
1975	206.90	3.20	1.55%	938.60	90.80	2.07%
1976	227.00	3.10	1.37%	943.70	90.83	1.90%
1977	243.60	3.20	1.31%	952.40	90.86	1.69%
1978	259.20	3.70	1.43%	965.10	91.12	1.72%
1979 *	276.00	4.10	1.52%	973.00	91.44	1.92%
1980 *	285.30	4.10	1.44%	977.10	91.27	1.72%
1981 *	287.80	4.00	1.39%	977.70	91.75	1.79%
1982 *	285.10	3.70	1.30%	974.20	91.40	1.49%
1983 P/	286.30	4.70	1.64%	986.20	91.63	1.65%
1984 P/	312.30	4.60	1.47%	9106.80	94.65	4.61%
1985 P/	325.00	4.20	1.29%	9103.90	91.72	1.64%

P/1 CIFRAS PRELIMINARES

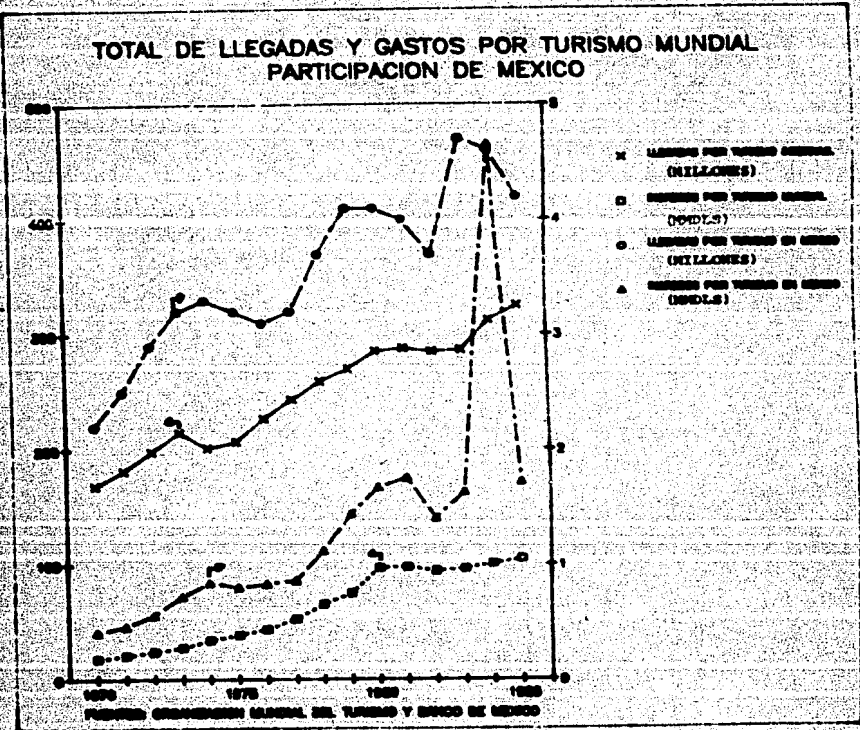
** CIFRAS REVISADAS

*100 MILES DE MILLONES DE DOLARES

FUENTE: ORGANIZACION MUNDIAL DEL TURISMO

BANCO DE MEXICO

GRAFICA 3



CUADRO 5

SOLIDOS INTERNACIONALES DE LAS CIUDADES NOROCCIDENTALES EN EL MUNDO, 1960-1965.							
METODOS	AÑOS	1960	1961	1962	1963	1964	1965
BIENES DE FOLIOSAS							
MUND TOTAL		22,364.70	22,876.00	23,146.00	24,853.00	27,476.00	28,337.00
CANADA		11,171.30	11,374.30	10,974.00	11,221.00	11,706.00	12,160.00
MEXICO		3,061.00	3,422.00	3,360.00	3,900.00	4,100.00	3,341.00
ULTRAMAR		6,106.00	6,069.70	6,394.00	9,716.00	11,670.00	12,696.00
EUROPA		3,668.00	3,638.20	4,122.00	4,707.00	5,735.00	6,425.00
CARIBE Y CENTROAMERICA		2,580.70	2,447.20	2,607.00	2,910.00	3,204.00	3,567.00
SUDAMERICA		607.20	622.00	441.00	689.00	359.00	356.00
OTROS		1,308.70	1,299.70	1,404.00	1,611.00	1,972.00	2,140.00
PARTICIPACION PORCENTUAL POR REGION							
MUND TOTAL		100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
CANADA		49.75%	49.72%	47.41%	45.21%	42.57%	42.76%
MEXICO		13.60%	15.00%	15.47%	15.69%	14.91%	12.50%
ULTRAMAR		26.25%	25.27%	27.12%	39.09%	42.52%	44.86%
EUROPA		17.30%	16.70%	17.81%	18.94%	20.52%	22.67%
CARIBE Y CENTROAMERICA		11.36%	10.71%	11.26%	11.71%	12.31%	12.59%
SUDAMERICA		2.72%	2.71%	1.97%	1.96%	2.02%	1.96%
OTROS		3.46%	3.46%	6.97%	6.46%	7.24%	7.36%
CORRELACION PORCENTUAL ANUAL POR REGION							
MUND TOTAL		-	-2.2%	1.1%	7.3%	10.4%	-2.7%
CANADA		-	-1.6%	-3.5%	2.4%	4.1%	-3.2%
MEXICO		-	11.1%	6.3%	6.9%	5.1%	13.7%
ULTRAMAR		-	-0.4%	6.3%	13.6%	20.2%	-7.9%
EUROPA		-	-0.7%	7.9%	14.1%	22.2%	-10.6%
CARIBE Y CENTROAMERICA		-	-3.6%	6.4%	11.4%	16.2%	-5.1%
SUDAMERICA		-	-1.3%	-4.4%	5.6%	14.3%	0.9%
OTROS		-	7.5%	8.0%	14.7%	23.6%	-7.2%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS E.U.A.

CUADRO 6

FLUJO TURÍSTICO DE LOS CIUDADANOS NOROCCIDENTALES DE LOS ESTADOS UNIDOS, 1960-1965.
MILLONES DE DÓLARES

REGIONES	1960	1961	1962	1963	1964	1965
MILLONES DE DÓLARES						
TOTAL	\$14,004.00	\$15,929.00	\$17,166.00	\$19,088.00	\$22,516.00	\$23,824.00
CANADA	\$1,817.00	\$2,033.00	\$1,936.00	\$2,160.00	\$2,416.00	\$2,694.00
MEXICO	\$2,344.00	\$2,862.00	\$3,324.00	\$3,618.00	\$3,999.00	\$3,352.00
ZONA FRONTERIZA	N.A.	\$1,448.00	\$2,089.00	\$1,796.00	\$2,087.00	\$2,048.00
ULTRAMAR	\$6,016.00	\$6,347.00	\$7,134.00	\$7,620.00	\$9,983.00	\$10,254.00
EUROPA	\$3,021.00	\$3,123.00	\$3,413.00	\$3,771.00	\$5,025.00	N.A.
CARIBE Y C. AMERICA	\$1,136.00	\$1,277.00	\$1,349.00	\$1,519.00	\$1,929.00	N.A.
SUDAMERICA	\$392.00	\$383.00	\$380.00	\$422.00	\$431.00	\$366.00
OTROS	\$1,467.00	\$1,764.00	\$1,992.00	\$1,888.00	\$2,230.00	\$9,990.00
TRANSPORTE	\$3,407.00	\$4,467.00	\$4,772.00	\$5,532.00	\$6,306.00	\$7,322.00
PARTICIPACION PORCENTUAL POR REGION						
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
CANADA	12.97%	12.76%	11.28%	11.32%	10.73%	11.31%
MEXICO	16.51%	17.97%	19.36%	18.95%	17.76%	14.01%
ZONA FRONTERIZA	-	10.35%	12.17%	10.46%	9.27%	8.60%
ULTRAMAR	42.96%	41.10%	41.56%	40.97%	44.38%	43.03%
EUROPA	21.57%	19.61%	19.88%	20.91%	22.26%	-
CARIBE Y C. AMERICA	8.10%	8.02%	7.85%	7.96%	8.57%	-
SUDAMERICA	2.80%	2.40%	2.21%	2.21%	1.91%	1.54%
OTROS	10.49%	11.07%	11.60%	9.89%	9.90%	41.51%
TRANSPORTE	25.76%	28.17%	27.80%	28.96%	28.00%	30.73%
VARIACION PORCENTUAL POR REGION						
TOTAL	-	13.75%	7.77%	11.20%	17.96%	-5.89%
CANADA	-	11.89%	-4.77%	11.57%	11.05%	-10.32%
MEXICO	-	11.62%	16.14%	8.04%	-0.32%	1.60%
ZONA FRONTERIZA	-	-	26.76%	-9.43%	4.36%	1.90%
ULTRAMAR	-	5.35%	8.97%	9.62%	27.66%	-2.66%
EUROPA	-	3.30%	9.29%	16.94%	26.16%	-
CARIBE Y C. AMERICA	-	12.61%	5.64%	12.60%	26.97%	-
SUDAMERICA	-	-2.30%	-0.78%	11.05%	2.13%	17.76%
OTROS	-	20.06%	12.95%	-5.22%	18.11%	-77.63%
TRANSPORTE	-	24.40%	6.35%	15.93%	17.64%	-11.12%

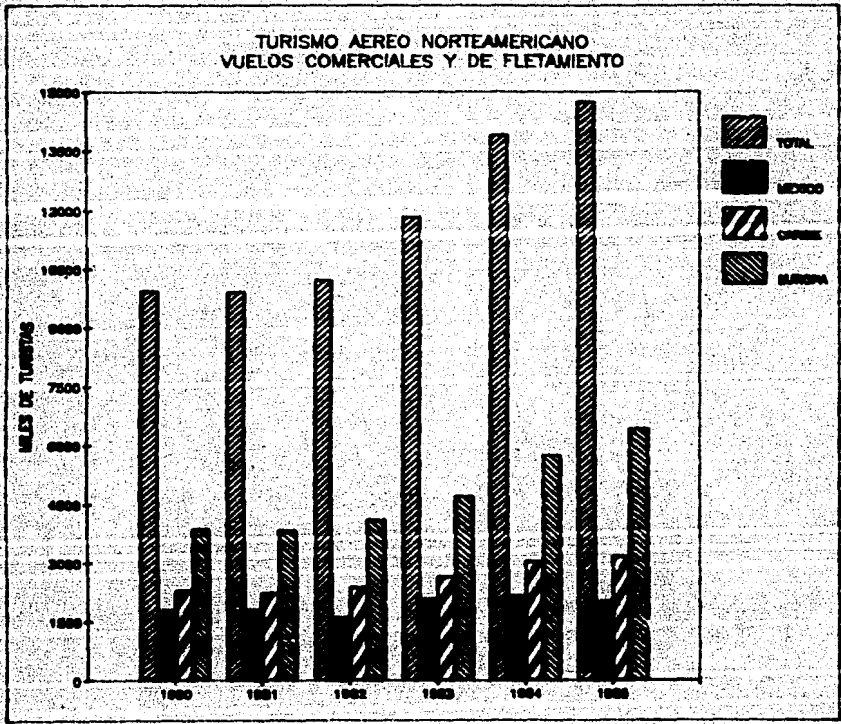
PUERTO: DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS E.U.A.

CUADRO 7

DISTRIBUCION REGIONAL DE LAS SALIDAS AERIAS DE LOS TURISTAS NORTEAMERICANOS EN EL MUNDO, 1980-1985						
DESTINO	1980	1981	1982	1983	1984	1985
BILES DE TURISTAS						
TOTAL	9,952.90	9,921.90	10,230.50	11,040.90	13,901.40	14,739.20
AMERICA DEL NOROCCIDENTE	2,040.00	2,019.40	1,626.10	2,337.90	2,503.80	2,392.20
MEXICO	1,793.90	1,799.10	1,609.90	2,072.70	2,151.90	2,000.10
CANADA	2,493.90	2,220.30	2,378.60	2,632.60	3,031.60	3,173.10
EUROPA OCCIDENTAL	400.90	463.20	430.40	486.20	538.20	535.10
EUROPA	3,868.60	3,838.20	4,110.00	4,704.90	5,753.90	6,622.80
AFRICA	85.90	87.60	93.10	99.70	128.60	157.70
ORIENTE MEDIO	195.70	206.20	262.40	246.90	276.80	294.30
ASIA ORIENTAL	717.30	795.70	853.50	1,021.50	1,307.00	1,450.70
OCEANIA	262.60	261.10	277.00	301.20	341.90	329.30
PARTICIPACION PORCENTUAL POR DESTINO						
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
AMERICA DEL NOROCCIDENTE	20.50%	20.36%	17.87%	19.74%	18.01%	16.21%
MEXICO	18.02%	18.13%	15.74%	17.50%	15.16%	13.55%
CANADA	23.03%	22.47%	23.25%	22.90%	21.81%	21.36%
EUROPA OCCIDENTAL	4.91%	4.67%	4.16%	4.11%	4.02%	3.76%
EUROPA	38.87%	38.48%	40.17%	39.73%	41.39%	44.92%
AFRICA	0.86%	0.88%	0.91%	0.90%	0.93%	1.07%
ORIENTE MEDIO	1.97%	2.08%	2.47%	2.09%	1.99%	1.99%
ASIA ORIENTAL	7.21%	8.03%	8.34%	9.33%	9.40%	9.83%
OCEANIA	2.64%	2.63%	2.71%	2.74%	2.46%	2.24%
CAMBIO PORCENTUAL AEREO POR DESTINO						
TOTAL	-	-0.31%	-3.11%	15.74%	17.40%	6.17%
AMERICA DEL NOROCCIDENTE	-	-1.05%	-9.44%	27.19%	7.10%	-4.44%
MEXICO	-	0.29%	-10.36%	20.73%	3.82%	-7.03%
CANADA	-	-2.77%	6.67%	11.52%	19.28%	4.67%
EUROPA OCCIDENTAL	-	-1.17%	-3.09%	6.62%	14.81%	-0.36%
EUROPA	-	-0.79%	7.08%	14.47%	22.38%	11.63%
AFRICA	-	2.21%	6.04%	7.09%	20.99%	22.63%
ORIENTE MEDIO	-	5.37%	12.71%	6.24%	12.11%	-26.12%
ASIA ORIENTAL	-	11.10%	7.10%	19.48%	27.93%	10.99%
OCEANIA	-	-0.57%	6.09%	8.74%	13.51%	-42.10%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

GRAFICA 4



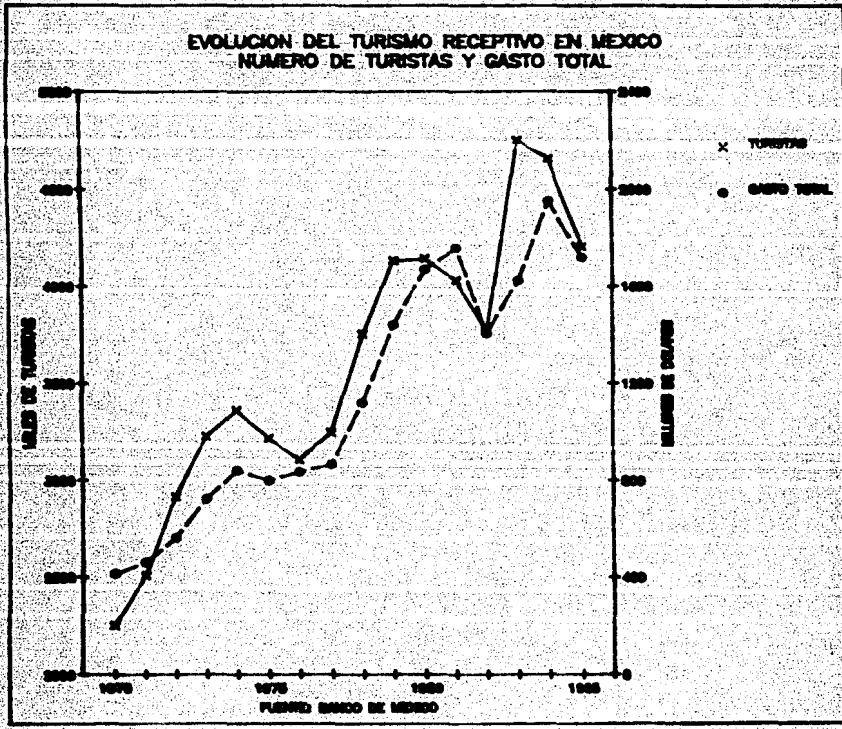
CUADRO B

COMPORTAMIENTO DE LAS PRINCIPALES ESTADÍSTICAS DEL TURISMO RECEPTIVO EN MÉXICO, 1970-1985.

AÑO	No. TURISTAS		GASTO TOTAL		GASTO MEDIO		GASTO MED. DIARIO		ESTADIA MEDIA	
	(MILES)	VAR. %	(MILLONES DLS)	VAR. %	(DLS)	VAR. %	(DLS)	VAR. %	(DÍAS)	VAR. %
1970	2,250.00	-	8415.00	-	8184.50	-	915.00	-	12.30	-
1971	2,509.40	11.53%	8461.00	11.00%	8103.70	-0.43%	915.40	2.67%	11.90	-3.25%
1972	2,914.60	16.15%	8562.60	22.04%	8193.04	3.08%	918.38	19.35%	10.38	-11.76%
1973	3,226.40	10.70%	8724.20	28.72%	8224.50	16.30%	926.40	10.99%	11.80	4.76%
1974	3,262.20	4.21%	8842.00	16.27%	8258.00	11.36%	922.93	12.40%	10.90	-0.91%
1975	3,217.00	-4.29%	8880.10	-4.90%	8288.60	-0.56%	923.45	2.27%	10.60	-2.75%
1976	3,107.00	-3.44%	8835.60	4.44%	8268.94	8.18%	923.78	1.41%	11.30	6.60%
1977	3,247.00	4.51%	8866.90	3.70%	8266.87	-0.77%	925.39	7.61%	10.40	-7.96%
1978	3,732.00	15.61%	91,121.00	29.37%	8298.63	11.90%	928.25	10.39%	10.60	1.92%
1979	4,134.20	10.13%	91,442.30	26.75%	8349.11	16.90%	934.42	21.94%	10.10	-4.72%
1980	4,144.20	0.24%	91,671.20	13.79%	8403.27	15.51%	939.77	15.54%	10.10	0.00%
1981	4,031.40	-2.72%	91,739.60	3.29%	8433.65	7.38%	942.64	7.22%	10.20	0.99%
1982	3,767.60	-4.54%	91,685.90	-26.10%	8370.23	-14.42%	935.80	-16.04%	10.30	0.98%
1983	4,749.10	26.05%	91,434.30	13.58%	8344.37	-6.98%	937.31	4.22%	9.28	-10.68%
1984	4,684.10	-2.00%	91,932.70	26.20%	8419.63	21.85%	944.39	18.98%	9.50	-3.26%
1985	4,286.90	-9.63%	91,719.70	-11.93%	8406.72	-2.60%	944.91	1.17%	9.10	-4.21%

FUENTE: BANCO DE MÉXICO

GRAFICA 5



CUADRO 9

PARTICIPACION DEL TURISMO EN EL PRODUCTO INTERNO BRUTO

(Millones de pesos a precios de 1970)

AÑO	PIB NACIONAL		RESTAURANTES Y HOTELES			RESTAURANTES HOTELES		OTROS I/
	\$	VAR. (%)	(1)+(2)+(3)	VAR. (%)	PART. (%)	(1)	(2)	(3)
1970	8444,271	-	813,718	-	3.07%	89,068	83,986	8644
1971	8462,804	4.17%	814,311	4.32%	3.09%	89,875	83,732	8704
1972	8502,086	8.49%	817,351	21.24%	3.46%	812,290	84,238	8823
1973	8544,307	8.41%	818,522	6.75%	3.40%	813,196	84,454	8872
1974	8577,368	6.07%	819,026	2.72%	3.30%	813,482	84,597	8947
1975	8609,976	5.65%	819,710	3.60%	3.23%	813,966	84,640	81,104
1976	8635,831	4.24%	820,220	2.59%	3.18%	814,148	84,968	81,104
1977	8657,722	3.44%	820,356	0.67%	3.09%	813,798	85,339	81,229
1978	8711,983	8.23%	822,177	8.93%	3.11%	814,754	86,172	81,251
1979	8777,163	9.15%	824,122	8.77%	3.16%	816,102	86,698	81,391
1980	8841,835	8.32%	825,581	6.04%	3.04%	817,024	87,123	81,434
1981	8908,765	7.93%	827,317	6.79%	3.01%	818,282	87,588	81,477
1982	8983,839	-0.54%	828,424	4.88%	3.14%	818,841	88,148	81,443
1983	8856,174	-3.27%	827,007	-4.99%	3.13%	816,882	88,616	81,309
1984	8885,928	3.48%	826,208	-2.94%	2.96%	815,857	88,771	81,380

I/ Incluye moteles, campes turísticos para casas móviles, posadas, mesones, casas de huéspedes, departamentos amueblados y otros.

FUENTE: SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES DE MÉXICO, SHP Y SECTUR.

CUADRO 10

TASA DE COBERTURA DE LOS SERVICIOS DE LA DEUDA EXTERNA.			
AÑO	PAGOS DE INTERESES DEUDA EXTERNA 1/ (MILES DE DOLARES) A	INGRESOS TURISMO (MILES DE DOLARES) B	PCS/EXT # C-B/A
1970	8417.05	8415.00	99.51%
1971	8447.57	8461.00	100.00%
1972	8481.67	8562.60	114.88%
1973	8666.60	8724.20	112.00%
1974	8973.40	9042.00	96.30%
1975	81,437.00	9800.10	55.66%
1976	81,726.00	9835.60	68.47%
1977	81,974.00	9866.30	43.90%
1978	82,571.30	81,112.11	43.25%
1979	83,799.30	81,443.30	38.91%
1980	85,476.70	81,671.20	38.54%
1981	86,383.20	81,759.60	39.97%
1982	812,373.90	81,405.90	11.36%
1983	810,280.60	81,624.50	15.80%
1984	811,907.30	81,752.70	16.40%
1985	810,609.10	81,719.70	16.21%

1/ INCLUYE SERVICIOS DE DEUDA DE LARGO Y CORTO PLAZO
 # TASA DE COBERTURA DE LA DEUDA EXTERNA
 FUENTE: COMITE ECONOMETRICS LATIN AMERICAN FORECASTING SERVICE
 BANCO DE MEXICO

CUADRO 11

PERSONAL OCUPADO EN LA ACTIVIDAD TURÍSTICA *					
(MILES)					
AÑO	PERSONA OCUPADO NACIONAL	PART. (2)	ACTIVIDAD TURÍSTICA		
			EMPLGOS INDIRECTOS		
			EMPLGOS DIRECTOS	EMPLGOS INDIRECTOS	TOTAL
1970	12,863	6.712	247	616	863
1971	13,322	6.962	265	642	927
1972	13,782	7.482	293	722	1,025
1973	14,441	7.782	321	800	1,121
1974	14,647	8.172	342	855	1,197
1975	15,294	8.722	382	930	1,315
1976	15,680	8.722	391	978	1,369
1977	14,238	8.942	410	1,026	1,436
1978	14,904	8.622	467	1,017	1,484
1979	17,676	8.522	431	1,077	1,508
1980	18,775	8.242	449	1,122	1,571
1981	20,043	8.322	477	1,191	1,668
1982	19,863	8.672	492	1,220	1,722
1983	19,572	9.032	505	1,243	1,748
1984	20,092	8.812	506	1,265	1,771

* Número de ocupaciones remuneradas, promedio anual

FUENTE: SISTEMA DE CUENTAS NACIONALES DE MÉXICO S.P.P. Y SECTOR

CUADRO 12

PARTICIPACION DEL TURISMO EN LA CUENTA CORRIENTE DE LA BALANZA DE PAGOS

AÑO	INGRESOS			EGRESOS		
	CUENTA CORRIENTE (MILLONES DE DOLARES)	TURISMO	PART. (%)	CUENTA CORRIENTE (MILLONES DE DOLARES)	TURISMO	PART. (%)
1970	83,254.30	8415.00	12.75%	84,442.50	8191.40	4.30%
1971	83,532.00	8461.00	13.05%	81,460.90	8201.00	4.51%
1972	84,280.20	8562.60	13.15%	85,285.90	8259.70	4.92%
1973	85,405.90	8724.20	13.39%	86,934.60	8303.00	4.37%
1974	84,838.30	8842.00	12.31%	810,064.40	8291.60	3.90%
1975	87,134.80	8800.10	11.21%	811,577.40	8445.80	3.85%
1976	88,277.20	8835.60	10.10%	811,960.50	8423.10	3.54%
1977	89,177.10	8866.50	9.48%	810,773.50	8396.00	3.48%
1978	811,633.10	81,121.10	9.62%	814,346.10	8519.00	3.62%
1979	816,263.30	81,443.30	8.87%	821,134.00	8483.30	3.24%
1980	824,947.30	81,671.20	6.70%	832,170.60	81,045.20	3.25%
1981	830,889.80	81,759.60	5.71%	843,354.10	81,571.10	3.62%
1982	828,919.40	81,405.90	5.02%	833,797.90	8797.70	2.30%
1983	828,944.30	81,424.50	5.61%	823,526.10	8441.30	1.87%
1984	832,962.30	81,952.70	5.97%	828,443.80	8448.70	2.24%
1985 P/	830,178.60	81,719.70	6.23%	829,637.60	8468.00	2.27%

FUENTE: BANCO DE MEXICO. INDICADORES ECONOMICOS
P/ CIFRAS PRELIMINARES

CUADRO 13

PARTICIPACION DEL TURISMO EN EL FINANCIAMIENTO DEL SALDO DE LA CUENTA CORRIENTE, 1970-1985.

(MILLONES DE DOLARES)

AÑO	SALDOS				PARTICIPACION (%)		
	CUENTA	SUMA	TURISMO	TRANSACCIONES	SUMA	TURISMO	TRANSACCIONES
	CORRIENTE			FRONTERIZAS			FRONTERIZAS
	D	C+A+B	A	1/ B	C/D	A/D	1/ B/D
1970	(81,188.00)	9445.30	8223.60	8221.90	-37.50%	-18.82%	-18.68%
1971	(8928.90)	8568.20	8260.00	8308.20	-61.17%	-27.99%	-33.18%
1972	(81,088.70)	9676.60	8302.90	8373.70	-67.28%	-30.12%	-37.16%
1973	(81,528.70)	8043.80	8421.20	8422.60	-35.26%	-27.35%	-27.64%
1974	(83,225.90)	8047.60	8430.40	8397.20	-26.27%	-13.96%	-12.31%
1975	(84,462.60)	8693.20	8354.30	8340.90	-15.65%	-7.98%	-7.67%
1976	(83,683.30)	8832.10	8412.50	8419.60	-22.59%	-11.20%	-11.39%
1977	(81,396.40)	81,185.90	8470.50	8714.90	-74.25%	-29.47%	-44.78%
1978	(82,682.00)	81,304.00	8602.10	8731.90	-89.54%	-22.36%	-27.18%
1979	(84,878.50)	81,433.30	8739.80	8473.50	-29.63%	-13.60%	-13.83%
1980	(87,228.30)	8127.80	8626.00	(8498.20)	-1.77%	-8.67%	6.90%
1981	(82,944.30)	(8785.30)	8188.50	(8933.80)	5.94%	-1.50%	7.44%
1982	(84,878.50)	8434.60	8618.20	(8183.60)	-8.91%	-12.67%	2.76%
1983	85,418.40	81,185.90	81,183.20	(837.30)	21.13%	21.84%	-8.69%
1984	84,238.50	81,113.00	81,304.00	(8191.00)	26.26%	36.77%	-4.31%
1985	8541.00	8638.30	81,081.70	(8413.40)	117.99%	194.40%	-76.81%

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

FEDERACION DE MEXICO

1/ Los datos de 1982 en adelante no son comparables con los de periodos anteriores, por cambio en la metodología.

CUADRO 14

VARIACION ANUAL DEL INDICE DE PRECIOS DE LOS PRINCIPALES BIENES Y SERVICIOS
RELACIONADOS CON LA ACTIVIDAD TURISTICA, 1961-1965.
(PORCIENTOS)

CONCEPTO	1961	1962	1963	1964	1965
IPC	43.30%	244.25%	-18.22%	-26.73%	7.60%
HOTELES	-31.42%	115.05%	87.32%	-79.04%	70.75%
RESTAURANTES	12.28%	174.13%	-4.77%	-25.23%	7.51%
CANTINA	-9.57%	174.07%	3.47%	-42.35%	14.40%
CAFETERIA	12.50%	129.37%	22.75%	-22.80%	-17.40%
CENTROS NOCTURNOS	-42.69%	319.43%	-4.66%	-41.80%	22.95%
ALIMENTOS	-18.52%	272.73%	-15.96%	-4.33%	-19.30%
REFRESCOS ENBOTTELLADOS	-90.57%	2130.00%	-40.44%	-6.21%	-37.67%
CERVEZA	23.74%	105.87%	5.39%	-44.50%	15.54%
VINOS Y LICORES	-25.79%	113.83%	57.88%	-14.92%	-20.49%
ELECTRICIDAD	0.00%	236.73%	37.38%	-37.78%	-2.83%
GAS DOMESTICO	-	103.90%	-33.37%	-39.78%	495.34%
TELEFONO	-22.38%	571.16%	-48.01%	-44.98%	189.38%
TRANSPORTE AEREO	-	3885.06%	-93.77%	-24.94%	3.02%
GAS-AUTOM	-	576.43%	-17.41%	-85.00%	-83.41%
TURISMO	4.08%	336.92%	-14.68%	-24.50%	-11.43%
AUTOS NUEVOS	381.16%	1125.90%	-87.84%	-32.73%	206.90%
GASOLINA	-32.32%	167.16%	-4.47%	11.40%	-13.65%
REPARACION DE AUTOMOVILES	-	471.54%	-23.16%	-77.62%	22.13%
SEGURO DE AUTOMOVILES	24.05%	243.33%	463.50%	-70.87%	94.72%
LICENCIAS Y PASAPORTES	-	1100.00%	-13.30%	-44.56%	-14.29%

INDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR
FUENTE: INDICES DE PRECIOS, BANCO DE MEXICO

CUADRO 15

BALANZA TURISTICA: MEXICO - ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, 1980-1985.						
AÑO	CIUDADANOS MEXICANOS A E.U.A.		CIUDADANOS NORTEAMERICANOS A MEXICO		SALDO MEXICANO	
	(MILES)	VAR. %	(MILES)	VAR. %	(MILES)	VAR. %
1980	3,200.00	-	3,087.00	-	(113.00)	
1981	3,800.00	18.75%	3,432.00	11.18%	(368.00)	-325.68%
1982	2,460.00	-31.58%	3,580.00	4.31%	980.00	266.38%
1983	1,900.00	-26.92%	3,900.00	8.94%	2,000.00	204.00%
1984	2,300.00	21.05%	4,100.00	5.13%	1,800.00	-90.80%
1985	2,800.00	21.74%	3,900.00	-4.88%	1,100.00	-28.80%
1986	2,100.00	-25.00%	3,100.00	-20.51%	1,000.00	-90.90%
1987 P/	1,750.00	-7.14%	3,450.00	11.29%	1,500.00	150.00%

P/ CÍFRAS PRELIMINARES

FUENTE: DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS E.U.A.

CUADRO 16

TURISMO RECEPTIVO POR MEDIO DE TRANSPORTE

AÑO	TOTAL		VIA AEREA			VIA TERRESTRE		
	NUMERO	VAR. %	NUMERO	VAR. %	PART. %	NUMERO	VAR. %	PART. %
1970	2,250		875		38.89%	1,375	-	61.11%
1971	2,509	11.51%	996	12.69%	39.30%	1,523	10.76%	60.70%
1972	2,915	16.18%	1,178	19.47%	40.41%	1,737	14.05%	59.59%
1973	3,226	10.67%	1,432	21.56%	44.39%	1,794	3.28%	55.61%
1974	3,362	4.22%	1,545	7.89%	45.98%	1,817	1.28%	54.02%
1975	3,218	-4.28%	1,432	-7.31%	44.50%	1,786	-1.71%	55.50%
1976	3,107	-3.45%	1,531	6.91%	49.28%	1,576	-11.76%	50.72%
1977	3,247	4.51%	1,723	12.56%	53.06%	1,524	-3.38%	46.94%
1978	3,754	15.61%	2,168	25.83%	57.75%	1,586	4.07%	42.25%
1979	4,134	10.12%	2,495	15.08%	60.35%	1,639	3.34%	39.65%
1980	4,144	0.24%	2,470	-1.00%	59.60%	1,674	2.14%	40.40%
1981	4,038	-2.56%	2,335	-5.47%	57.83%	1,703	1.73%	42.17%
1982	3,767	-6.71%	2,172	-6.98%	57.68%	1,595	-6.34%	42.32%
1983	4,749	26.07%	2,991	37.71%	62.98%	1,758	10.22%	37.02%
1984	4,655	-1.98%	3,002	0.37%	64.49%	1,652	-6.03%	35.51%
1985	4,206	-9.65%	2,694	-10.26%	64.05%	1,512	-8.47%	35.95%
1986	4,618	9.80%	2,941	9.17%	63.49%	1,677	10.58%	36.21%

FUENTE: BANCO DE MEXICO
SECRETARIA DE GOBERNACION, DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS TURISTICOS

CUADRO 17

EVOLUCION DEL TURISMO RECEPTIVO EN MEXICO POR ORIGEN, 1970-1985.						
AÑO	TOTAL	EUA	CANADA	AMERICA		
				EUROPA	LATINA	OTROS
CIFRAS EN MILES						
1970	2,250	2,102	57	31	51	9
1975	3,218	2,786	110	112	183	27
1976	3,107	2,672	119	122	163	31
1977	3,247	2,736	135	155	171	30
1978	3,754	3,073	210	201	233	37
1979	4,134	3,430	183	219	252	50
1980	4,144	3,443	170	240	254	37
1981	4,038	3,448	125	170	267	28
1982	3,747	3,241	85	173	241	27
1983	4,749	4,073	170	199	279	27
1984	4,654	3,935	187	214	289	29
1985 P/	4,287	3,541	193	146	301	26
DISTRIBUCION POR REGION						
1970	100.00%	93.42%	2.33%	1.38%	2.27%	0.48%
1975	100.00%	86.38%	3.42%	3.48%	5.69%	0.24%
1976	100.00%	86.00%	3.83%	3.93%	5.28%	1.00%
1977	100.00%	84.26%	4.77%	4.77%	5.27%	0.92%
1978	100.00%	81.86%	5.59%	5.35%	6.21%	0.97%
1979	100.00%	82.97%	4.43%	5.30%	6.10%	1.21%
1980	100.00%	83.08%	4.10%	5.79%	6.13%	0.87%
1981	100.00%	85.39%	3.10%	4.21%	6.61%	0.69%
1982	100.00%	86.04%	2.26%	4.39%	6.40%	0.72%
1983	100.00%	86.17%	3.58%	3.79%	5.87%	0.57%
1984	100.00%	84.33%	4.02%	4.40%	6.21%	0.62%
1985 P/	100.00%	84.17%	4.59%	3.47%	7.13%	0.62%
VARIACION ANUAL POR REGION						
1970	-	-	-	-	-	-
1975	43.02%	32.54%	92.98%	261.29%	230.62%	200.00%
1976	-3.45%	-4.09%	8.18%	8.93%	-10.93%	14.01%
1977	4.51%	2.40%	30.23%	27.05%	4.91%	-3.23%
1978	15.61%	12.32%	35.48%	29.68%	36.26%	23.33%
1979	10.12%	11.42%	-12.86%	8.96%	8.15%	35.14%
1980	0.24%	0.38%	-7.10%	9.59%	0.79%	-26.00%
1981	-2.56%	0.15%	-26.47%	-29.17%	5.12%	-24.32%
1982	-6.71%	-6.00%	-32.00%	1.76%	-9.74%	-3.57%
1983	26.07%	26.29%	100.00%	4.05%	15.77%	0.00%
1984	-2.00%	-3.86%	10.00%	18.89%	3.98%	7.41%
1985 P/	-9.60%	-10.01%	3.21%	-31.78%	4.15%	-10.34%

P/ CIFRAS PRELIMINARES
FUENTE: BANCO DE MEXICO

GRAFICA 6



CUADRO 18

TURISMO RECEPTIVO POR ORIGEN, PROCEDENTE DE ESTADOS UNIDOS

RESIDENCIA	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985 P/
TOTAL DE VISITANTES (MILES)	2,102	2,786	3,443	3,448	3,241	4,093	3,935	3,541
ARIZONA	167	241	313	279	261	276	218	212
CALIFORNIA	389	435	870	845	722	996	1015	733
FLORIDA	41	63	162	210	97	120	144	175
ILLINOIS	130	158	151	128	127	148	143	183
LOUISIANA	25	34	25	41	65	88	44	29
MICHIGAN	41	51	40	31	35	32	30	28
NEW JERSEY	18	32	20	21	24	30	23	42
NEW MEXICO	47	68	57	72	72	86	85	82
NEW YORK	136	99	130	74	93	114	136	120
OHIO	35	45	28	24	28	49	41	31
PENNSYLVANIA	21	35	45	59	36	65	63	58
TEXAS	693	963	1101	1117	1146	1258	1210	1109
OTROS	359	562	501	545	535	849	783	719
DISTRIBUCION POR RESIDENCIA								
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ARIZONA	7.94%	8.65%	9.09%	8.09%	8.05%	6.74%	5.54%	5.99%
CALIFORNIA	18.51%	15.61%	25.27%	24.51%	22.28%	24.33%	25.79%	21.27%
FLORIDA	1.95%	2.26%	4.71%	4.09%	2.99%	2.93%	3.64%	4.90%
ILLINOIS	6.18%	5.67%	4.39%	3.71%	3.92%	3.62%	3.63%	5.17%
LOUISIANA	1.19%	1.22%	0.73%	1.19%	2.01%	2.15%	1.12%	0.82%
MICHIGAN	1.95%	1.83%	1.14%	0.90%	1.08%	0.78%	0.76%	0.79%
NEW JERSEY	0.86%	1.15%	0.58%	0.61%	0.74%	0.73%	0.58%	1.19%
NEW MEXICO	2.24%	2.44%	1.64%	2.09%	2.22%	2.10%	2.16%	2.51%
NEW YORK	6.47%	3.55%	3.78%	2.14%	2.87%	2.83%	3.46%	3.35%
OHIO	1.67%	1.62%	0.81%	0.70%	0.86%	1.20%	1.09%	0.88%
PENNSYLVANIA	1.00%	1.26%	1.31%	1.71%	1.11%	1.60%	1.60%	1.64%
TEXAS	32.97%	34.57%	31.98%	32.40%	35.36%	30.74%	30.75%	31.32%
UTROS	17.04%	20.17%	14.35%	15.81%	16.31%	20.74%	19.98%	20.38%
VARIACION POR RESIDENCIA								
TOTAL	-	32.54%	23.50%	0.15%	-6.00%	26.29%	-3.86%	-10.01%
ARIZONA	-	44.31%	29.88%	-10.86%	-6.45%	5.73%	-21.01%	-2.75%
CALIFORNIA	-	11.83%	100.00%	-2.87%	-14.56%	37.93%	1.91%	-25.81%
FLORIDA	-	53.64%	157.14%	29.63%	-54.81%	23.71%	20.00%	21.58%
ILLINOIS	-	21.54%	-4.43%	-15.23%	-0.78%	16.54%	-3.38%	27.97%
LOUISIANA	-	36.00%	-26.47%	64.00%	38.54%	-59.36%	-50.00%	-34.09%
MICHIGAN	-	24.39%	-21.57%	-22.50%	-12.90%	-6.57%	-6.20%	-6.67%
NEW JERSEY	-	11.70%	-37.50%	5.00%	14.29%	25.00%	-23.33%	84.61%
NEW MEXICO	-	44.68%	-16.18%	26.32%	0.00%	19.44%	-1.16%	-3.53%
NEW YORK	-	-27.21%	31.31%	-41.34%	22.37%	24.73%	17.24%	-11.76%
OHIO	-	28.57%	-37.76%	-14.29%	16.67%	75.00%	-16.35%	-24.39%
PENNSYLVANIA	-	66.67%	26.57%	31.11%	-26.96%	25.00%	80.00%	-7.94%
TEXAS	-	-34.98%	14.33%	1.40%	2.40%	9.17%	-3.62%	-4.35%
UTROS	-	36.50%	-10.85%	8.78%	-1.65%	38.67%	-7.17%	-8.17%

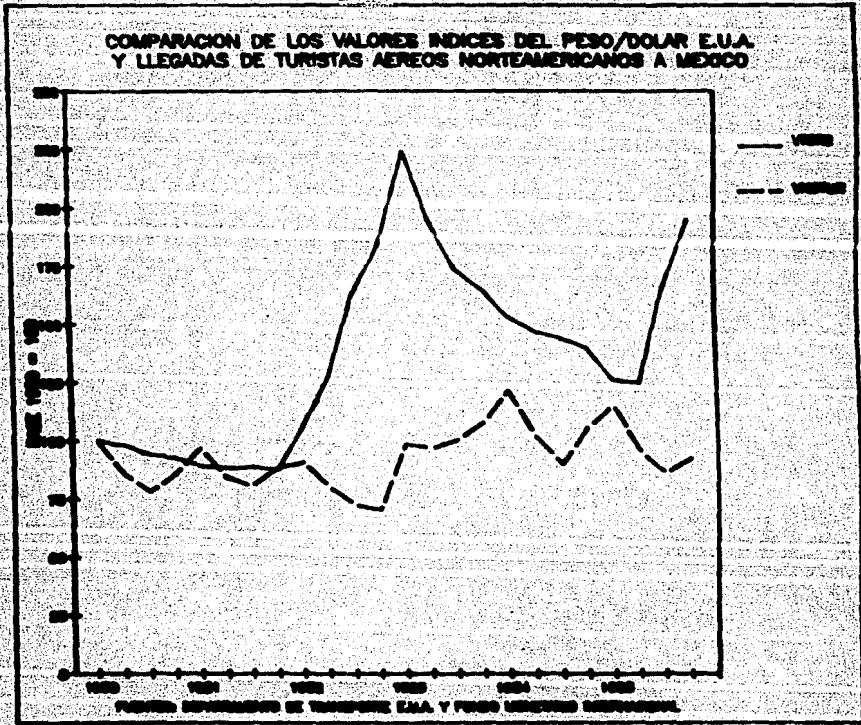
FUENTE: BUREAU DE RESEARCH

IMPACTO DE LOS CAMBIOS EN LA ECONOMIA NORTEAMERICANA
EN EL MOVIMIENTO TURISTICO DE SUS CIUDADANOS EN EL EXTRANJERO
1971-1985

ANO	INCREMENTO PORCENTUAL EN EL PNB NORTEAMERICANO DOLARES CONSTANTES DE 1980	INCREMENTO PORCENTUAL EN EL NUMERO DE CIUDADANOS NORTEAMERICANOS QUE VIAJAN AL EXTRANJERO
1971	2.84%	7.70%
1972	4.98%	19.80%
1973	5.20%	2.10%
1974	-5.40%	-6.70%
1975	-1.26%	-1.70%
1976	4.86%	8.50%
1977	4.67%	7.10%
1978	5.29%	5.40%
1979	2.48%	6.20%
1980	-0.16%	-2.00%
1981	1.93%	1.00%
1982	-2.55%	1.19%
1983	3.53%	7.37%
1984	6.54%	10.43%
1985	2.24%	3.06%

FUENTES: DEPARTAMENTO DE COMERCIO DE LOS E.U.A.
ESTADISTICAS FINANCIERAS INTERNACIONALES.FBI.ABIARIO-1986

GRAFICA 7



V.T.C.R.2

VALOR INDICE DE LA
TASA DE CAMBIO REAL DEL
PESE CONTRA EL DOLAR E.U.A.

V.T.O.T.U.R

VALOR INDICE DEL NUMERO DE
TURISTAS AEROS NORTEAMERICANOS
EN MEXICO.

CUADRO 20

TURISTAS NORTeamERICANOS QUE VISITARON A MEXICO EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE PLAZA FLEJIDA, 1980-1985

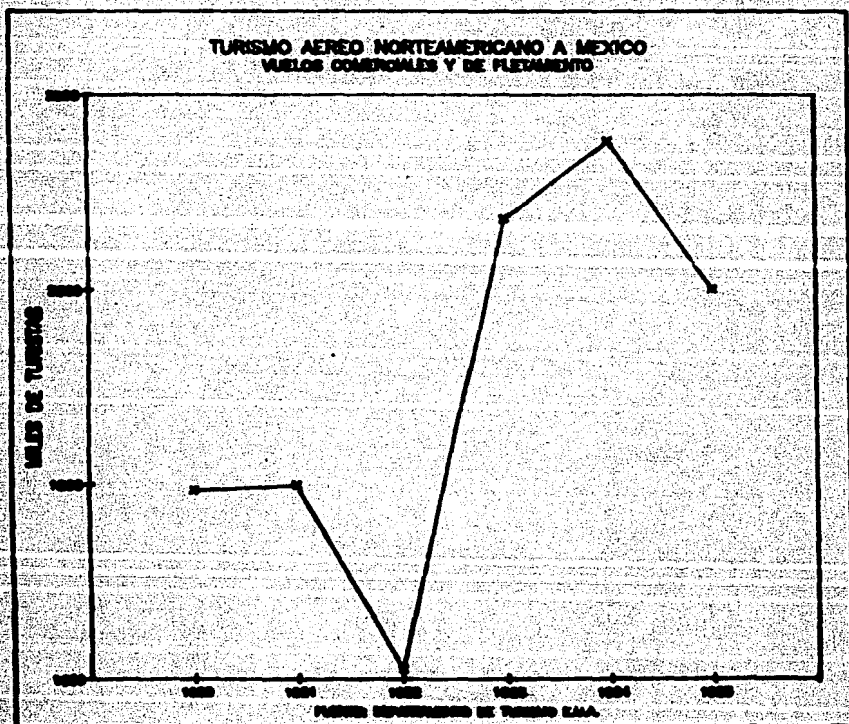
AÑOS	TOTAL	TRIMESTRES			
	ANUAL (MILLAS)	(MILLAS)			
1980	1,793.90	513.30	486.90	601.80	439.90
1981	1,779.10	496.70	633.90	413.90	454.60
1982	1,609.90	465.90	411.20	370.90	361.90
1983	2,072.70	506.20	677.20	515.20	559.10
1984	2,151.90	624.00	522.30	663.20	542.20
1985	2,000.10	591.10	690.60	443.70	474.70

VARIACION PORCENTUAL ANUAL Y TRIMESTRAL

AÑOS	ANUAL	TRIMESTRAL			
		II	III	IV	I
1980	-	-	-	-	-
1981	0.29%	-3.2%	-1.1%	3.0%	3.9%
1982	-10.3%	-6.2%	-3.2%	-10.3%	-20.3%
1983	28.7%	8.6%	28.9%	28.9%	53.0%
1984	3.6%	23.2%	3.0%	-10.0%	-2.1%
1985	-7.0%	-3.2%	-4.1%	-4.2%	-12.6%

Publicación del BUREAU OF ECONOMIC ANALYSIS DE LOS E.U.A.

GRAFICA 8



CUADRO 21

TURISTAS NORTeamERICANOS QUE VINIERON A MEXICO EN VUELOS PROGRAMADOS, 1980-1985.

AÑOS	TOTAL ANUAL (MILES)	TRIMESTRES (MILES)			
		11	21	31	41
1980	1,730.00	476.50	428.50	396.30	428.70
1981	1,756.60	476.80	426.50	409.90	443.40
1982	1,558.00	442.00	402.90	365.40	347.70
1983	2,001.30	469.90	494.00	503.90	523.50
1984	2,097.40	601.00	509.90	455.60	520.90
1985	1,931.20	554.90	479.90	436.30	460.10

VARIACION PORCENTUAL ANUAL Y TRIMESTRAL

AÑOS	ANUAL	TRIMESTRAL			
		11	21	31	41
1980	-				
1981	1.54%	0.06%	-0.47%	3.43%	3.43%
1982	-11.31%	-7.30%	-3.53%	-10.06%	-21.58%
1983	26.65%	6.31%	22.61%	1.90%	53.64%
1984	4.80%	21.90%	3.22%	-9.59%	-0.47%
1985	-7.92%	-7.67%	-3.00%	-4.24%	-13.94%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 22

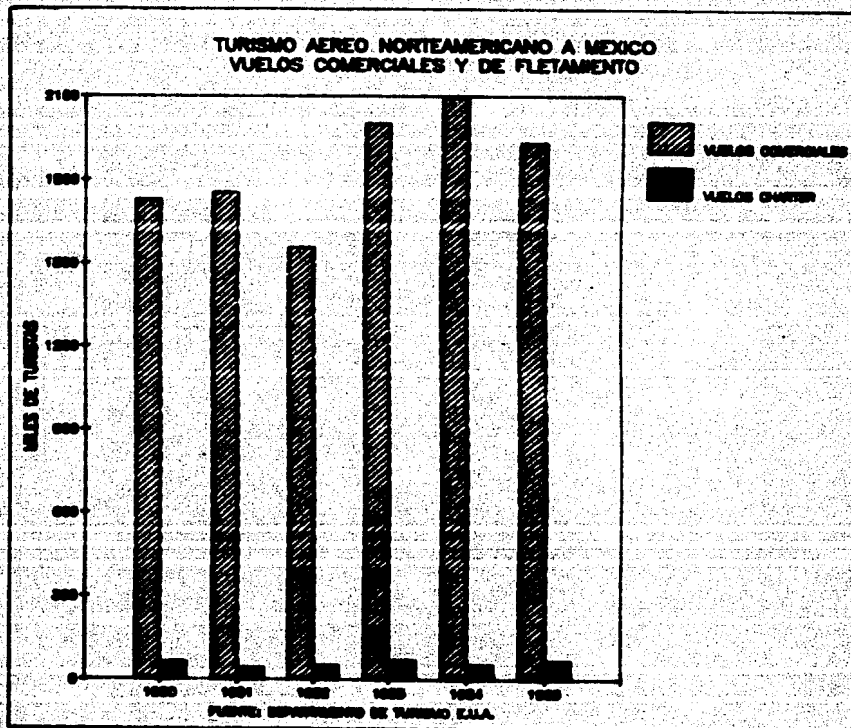
INDUSTIAS NOROCCIDENTALES QUE VIENEN A MEXICO EN VOLVES PLUMBERIA, 1980-1985.

AÑOS	TOTAL ANUAL (DOLARES)	TRIMESTRES (DOLARES)			
		II	III	IV	I
1980	63.90	36.00	10.40	5.90	11.20
1981	62.50	19.90	7.40	6.00	11.20
1982	51.90	23.90	0.30	5.50	14.20
1983	71.40	26.30	3.30	11.30	20.50
1984	54.50	23.00	12.60	7.60	11.30
1985	68.90	36.20	10.70	7.40	14.60

VARIACION PORCENTUAL ANUAL Y TRIMESTRAL

AÑOS	ANUAL	TRIMESTRAL			
		II	III	IV	I
1980	-	-	-	-	-
1981	-39.4%	-45.9%	-20.0%	-27.2%	0.0%
1982	22.1%	20.1%	12.1%	27.5%	26.7%
1983	37.5%	31.0%	-69.2%	105.6%	66.3%
1984	-23.6%	-36.6%	201.0%	-22.7%	-64.0%
1985	26.6%	57.3%	-15.0%	-2.6%	29.2%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.



CUADRO 23

1980. SALIDAS DE TURISTAS NORTeamERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTeamERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

C I U D A D E S D E O R I G E N A L E	D E S T I N O S T U R I S T I C O S M E X I C A N O S (P A R T I C I P A C I O N P O R C E N T U A L)									
	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUN	COZUMEL	CD. MEXICO	GUADALAJARA	NAZATLAN	PUERTO VALLARTA	ZIHUA	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ATLANTA	2.03%	0.05%	1.06%	0.00%	3.31%	0.00%	0.00%	0.38%	0.00%	0.20%
BOSTON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
CHICAGO	4.73%	17.11%	4.46%	5.12%	12.81%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.41%
DALLAS	12.85%	37.81%	0.44%	0.00%	11.66%	6.99%	5.93%	20.57%	0.65%	9.95%
DENVER	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
DETROIT	0.32%	0.00%	0.00%	2.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.77%
FLORIANPOLA	0.36%	0.99%	0.00%	0.00%	0.66%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
HONOLULU	14.12%	10.54%	61.33%	69.47%	12.84%	6.71%	2.37%	8.42%	19.08%	6.57%
LOS ANGELES	28.09%	26.13%	5.63%	0.00%	27.38%	63.82%	31.57%	68.13%	0.00%	15.50%
MIAMI	4.67%	0.00%	22.71%	19.67%	4.99%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	5.50%
NEW YORK	8.82%	5.86%	1.99%	1.02%	9.51%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	4.28%
SAN ANTONIO	3.71%	3.88%	0.00%	0.00%	5.43%	4.94%	0.36%	0.68%	9.87%	3.09%
SAN FRANCISCO	4.77%	8.00%	0.00%	0.00%	3.78%	15.08%	15.24%	7.27%	6.88%	6.17%
SEATTLE	0.78%	0.00%	0.00%	0.00%	0.99%	0.00%	6.29%	2.49%	0.00%	0.17%
WASHINGTON	0.11%	0.00%	0.00%	0.20%	0.46%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
OTRAS CIUDADES	16.46%	2.88%	2.87%	2.05%	7.24%	2.29%	38.14%	12.66%	70.37%	47.36%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 24

1961. SALIDAS DE TURISTAS NORTEAMERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTEAMERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

CIDADES DE ORIGEN DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS (PARTICIPACION PORCENTUAL)

	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUN	COZUMEL	CB.MEXICO	GUANAJUATO	HUATULCAN	PUERTO VALLARTA	TOLUCA	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ATLANTA	3.40%	1.24%	8.87%	0.00%	6.69%	0.00%	0.00%	1.23%	0.00%	2.99%
BOSTON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
CHICAGO	6.29%	16.26%	9.38%	7.00%	9.69%	0.42%	0.00%	1.64%	0.00%	0.35%
DALLAS	13.93%	31.94%	21.19%	5.46%	13.60%	7.80%	6.19%	24.06%	0.63%	5.30%
DENVER	0.66%	0.00%	0.00%	0.17%	0.43%	0.00%	3.14%	0.00%	0.63%	2.04%
DETROIT	0.22%	0.79%	0.40%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.63%	0.70%
FRANCOFIA	1.15%	4.88%	0.15%	0.00%	1.97%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.16%
HUNTON	16.66%	9.49%	39.32%	68.77%	12.39%	5.74%	3.80%	10.30%	62.16%	11.81%
LOS ANGELES	27.25%	19.18%	4.80%	0.00%	21.53%	68.46%	37.73%	43.52%	8.18%	17.94%
MIAMI	5.36%	6.88%	13.88%	17.24%	8.23%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.62%
NEW YORK	5.57%	12.41%	2.28%	1.02%	10.40%	0.80%	0.00%	0.38%	0.63%	2.98%
SAN ANTONIO	2.42%	2.64%	0.60%	0.00%	5.67%	2.10%	0.81%	0.15%	0.63%	3.80%
SAN FRANCISCO	4.47%	0.68%	0.68%	0.00%	4.17%	11.48%	7.43%	6.97%	5.03%	2.76%
SEATTLE	0.79%	0.68%	0.68%	0.00%	0.46%	0.66%	3.01%	4.06%	0.68%	0.19%
WASHINGTON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
OTRAS CIUDADES	12.31%	1.38%	0.22%	0.34%	4.74%	2.98%	30.80%	7.66%	41.31%	44.27%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 25

1960, SALIDAS DE TURISTAS NORTEAMERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTEAMERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

CIDADES DE ORIGEN DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS (PARTICIPACION PORCENTUAL)

	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUN	COZUMEL	CD. MEXICO	GUANAJUATA	HAZATLAN	PUERTO VALLARTA	ZIHUA	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002	100.002
ATLANTA	2.532	0.002	4.211	0.002	6.282	0.002	0.002	0.002	0.002	0.322
BOSTON	0.122	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.722
CHICAGO	7.262	13.282	11.652	8.492	9.772	7.492	0.002	6.452	0.002	0.402
DALLAS	14.382	34.002	24.282	18.782	13.742	7.122	5.722	23.052	1.682	2.522
DENVER	2.182	0.212	0.282	0.202	1.222	0.002	18.942	3.912	0.992	1.022
DETROIT	0.082	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002
FILADELFIA	1.202	4.542	1.722	0.002	1.882	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002
HOUSTON	14.942	16.642	30.972	60.612	12.922	5.412	4.272	11.072	60.392	12.302
LOS ANGELES	26.122	20.442	9.722	0.002	19.222	61.082	34.442	35.092	26.602	20.642
MIAMI	5.712	0.002	13.792	14.902	9.402	0.002	0.002	0.002	0.002	5.422
NEW YORK	5.322	8.122	2.312	0.822	12.322	3.002	0.002	0.722	0.002	0.522
SAN ANTONIO	2.442	0.002	0.002	0.002	5.292	2.372	0.002	0.002	0.002	2.772
SAN FRANCISCO	5.392	0.072	0.002	0.002	4.192	12.982	15.612	10.812	12.812	1.442
SEATTLE	1.122	0.002	0.002	0.002	0.002	0.002	8.842	4.302	0.002	0.122
WASHINGTON	6.002	0.002	0.002	0.002	8.002	0.002	0.002	0.002	0.002	6.002
OTRAS CIUDADES	11.212	2.482	0.282	0.002	3.392	3.132	12.172	4.422	17.722	51.012

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 26

1980. SALIDAS DE TURISTAS NORTeamERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTeamERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

CIUDADES DE ORIGEN	DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS (PARTICIPACION PORCENTUAL)									
	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUN	COZUMEL	CD. MEXICO	GUADALAJARA	MAZATLAN	PUERTO VALLARTA	ZIHUA	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ATLANTA	2.34%	2.42%	6.10%	0.00%	6.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.11%
BOSTON	0.29%	0.70%	0.60%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
CHICAGO	7.11%	12.00%	12.42%	3.23%	7.14%	10.39%	0.00%	6.27%	0.00%	0.33%
DALLAS	12.52%	22.35%	17.52%	14.05%	13.16%	9.40%	0.15%	19.00%	7.17%	3.14%
DENVER	2.51%	0.14%	0.09%	0.01%	1.37%	0.04%	22.39%	4.00%	2.93%	0.00%
DETROIT	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
FILADELFA	2.00%	3.09%	6.07%	0.00%	2.13%	0.00%	0.00%	0.00%	0.33%	0.13%
HOUSTON	13.31%	16.42%	24.43%	56.30%	11.59%	6.13%	4.44%	0.09%	31.60%	0.00%
LOS ANGELES	22.40%	19.14%	6.41%	0.00%	17.07%	40.00%	30.94%	30.30%	44.60%	17.27%
MIAMI	6.26%	0.00%	12.92%	23.73%	11.40%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	5.21%
NEW YORK	0.23%	15.39%	11.74%	1.70%	17.42%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.37%
NEW ORLEANS	2.94%	2.74%	0.00%	0.00%	4.04%	6.30%	0.00%	0.21%	0.00%	1.01%
SAN FRANCISCO	5.30%	0.00%	0.00%	0.00%	4.17%	10.22%	14.00%	12.94%	0.79%	0.19%
SEATTLE	1.42%	0.00%	0.00%	0.00%	0.97%	0.00%	11.43%	4.07%	0.00%	0.11%
WASHINGTON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
OTRAS CIUDADES	12.00%	2.09%	1.90%	0.00%	0.17%	0.43%	6.22%	5.37%	4.54%	61.30%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 27

1974, SALIDAS DE TURISTAS NORTEAMERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTEAMERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

CIUDADES DE EMBARQUE	DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS (PARTICIPACION PORCENTUAL)									
	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUM	COZUMEL	CD.MEXICO	GUADALAJARA	HAZATLAN	PUERTO VALLARTA	ZIHUA	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ATLANTA	1.04%	0.74%	4.20%	0.00%	4.54%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.18%
BOSTON	0.03%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.18%
CHICAGO	8.80%	17.12%	15.31%	4.72%	9.79%	8.74%	0.00%	16.16%	1.46%	2.75%
DALLAS	11.43%	17.29%	20.54%	0.22%	11.70%	11.62%	0.00%	15.04%	0.48%	7.42%
DEVER	2.30%	0.12%	0.14%	1.12%	1.08%	0.00%	13.81%	7.16%	0.00%	1.29%
DETROIT	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
FILADELFIA	2.43%	5.57%	10.35%	0.00%	2.39%	0.00%	0.00%	0.15%	3.37%	0.13%
HOUSTON	14.42%	20.61%	24.36%	73.93%	13.44%	4.00%	2.60%	12.61%	24.30%	8.73%
LOS ANGELES	28.87%	21.34%	4.87%	0.00%	21.73%	30.53%	32.37%	29.98%	35.10%	24.04%
MIAMI	4.38%	0.00%	5.49%	19.78%	10.21%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.79%
NEW YORK	4.98%	14.22%	9.49%	0.00%	13.99%	0.00%	0.00%	0.20%	7.49%	1.56%
SAN ANTONIO	2.43%	1.15%	0.00%	0.00%	4.69%	4.72%	0.00%	0.39%	0.48%	2.12%
SAN FRANCISCO	6.32%	0.16%	0.00%	0.00%	3.77%	20.13%	14.44%	19.03%	12.30%	0.56%
SEATTLE	1.38%	0.00%	0.00%	0.00%	1.05%	0.00%	7.92%	4.94%	0.00%	0.18%
WASHINGTON	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
OTRAS CIUDADES	8.08%	1.08%	1.19%	6.22%	0.00%	0.00%	8.87%	4.48%	2.40%	35.07%

FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

CUADRO 28

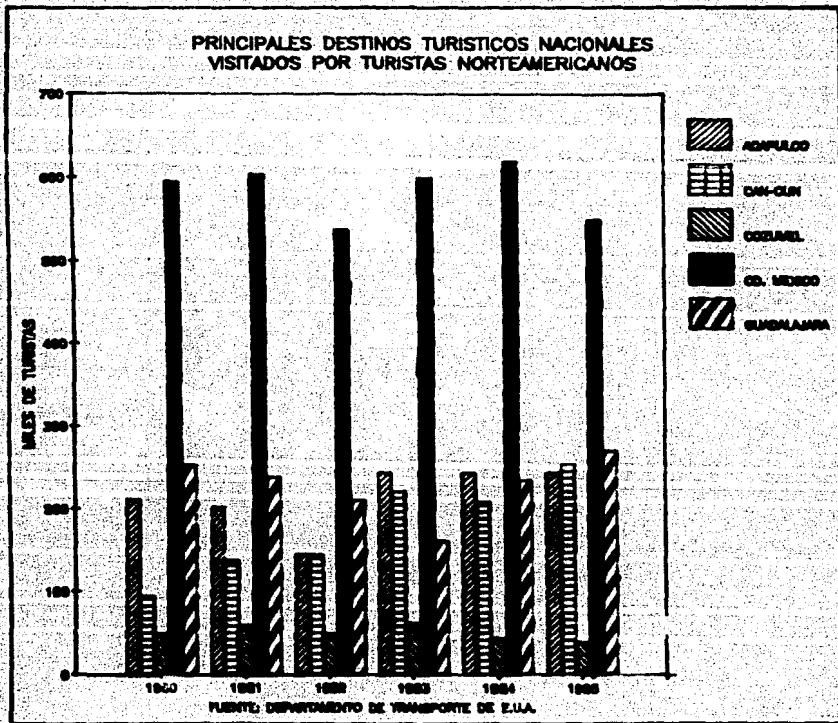
1965. SALIDAS DE TURISTAS NORTEAMERICANOS A PRINCIPALES DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS; POR CIUDAD NORTEAMERICANA EN VUELOS PROGRAMADOS Y DE FLETAMIENTO

Ciudades de Embarque DESTINOS TURISTICOS MEXICANOS (PARTICIPACION PORCENTUAL)

	MEXICO	ACAPULCO	CAN-CUN	COZUMEL	CD. MEXICO	GUADALAJARA	HAZATLAN	PUERTO VALLARTA	TULUM	OTRAS CIUDADES
TOTAL	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
ATLANTA	1.36%	1.60%	2.32%	0.00%	3.06%	0.00%	0.00%	0.10%	0.00%	0.13%
BOSTON	0.20%	0.64%	0.94%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%
CHICAGO	0.90%	12.41%	14.40%	3.03%	10.09%	7.36%	0.00%	0.90%	3.00%	3.34%
DALLAS	12.82%	19.62%	21.91%	0.00%	12.54%	11.00%	0.00%	19.11%	0.00%	4.73%
DEWER	2.26%	0.00%	0.12%	0.26%	0.00%	0.00%	0.00%	18.85%	4.73%	2.69%
DETROIT	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
FILADELFIA	2.50%	4.30%	10.46%	0.00%	2.20%	0.00%	0.00%	0.10%	5.24%	0.19%
HONOLULU	14.21%	17.74%	25.05%	09.29%	13.39%	3.10%	2.32%	0.39%	22.47%	9.95%
LOS ANGELES	29.07%	22.90%	8.01%	0.00%	24.03%	53.44%	47.00%	34.99%	59.33%	27.09%
MIAMI	5.06%	0.23%	5.07%	4.63%	9.04%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	3.12%
NEW YORK	5.73%	10.04%	8.16%	0.00%	11.33%	0.00%	0.00%	3.20%	5.42%	1.73%
SAN ANTONIO	2.04%	0.00%	0.00%	0.00%	4.23%	3.22%	0.00%	0.00%	0.00%	2.24%
SAN FRANCISCO	7.15%	0.20%	0.00%	0.00%	4.41%	19.87%	16.33%	14.01%	2.25%	2.57%
SEATTLE	1.37%	0.00%	0.00%	0.00%	1.44%	0.00%	10.69%	3.74%	0.00%	0.30%
WASHINGTON	0.30%	0.00%	0.00%	0.00%	1.11%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
OTRAS CIUDADES	6.03%	2.21%	1.97%	0.00%	0.09%	0.15%	4.03%	2.54%	1.12%	37.19%

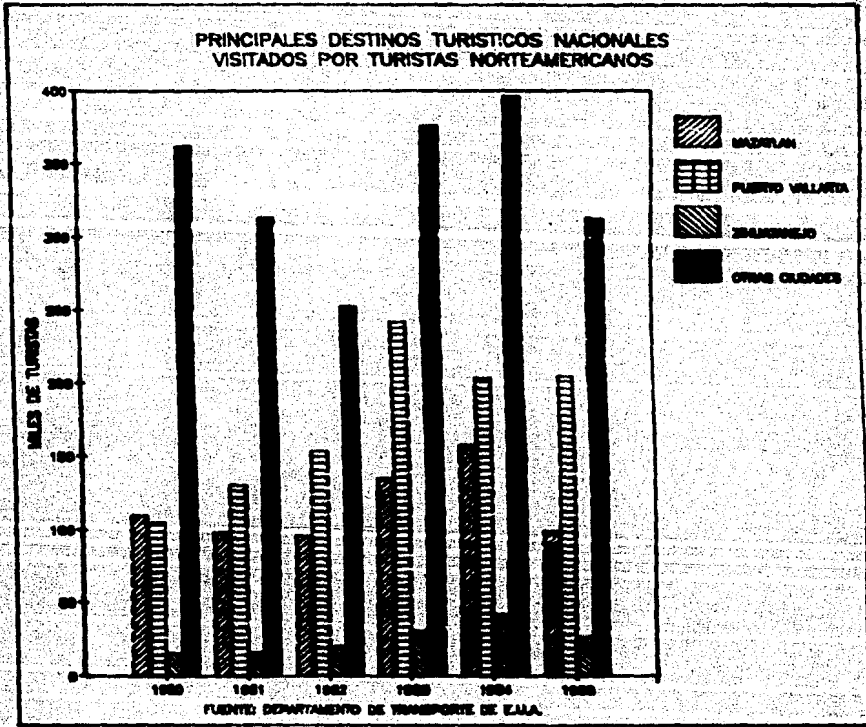
FUENTE: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LOS E.U.A.

GRAFICA 10



BIBLIOGRAFÍA

GRAFICA 11



BIBLIOGRAFIA

1. Acereza, A. Miguel, Administración del Turismo, México D.F., Trillas, 1985.
2. _____, Promoción Turística, México D.F., Trillas, 1982.
3. Amador Pérez H., Propuesta de un índice nacional de precios turísticos: una aplicación para México, Tesis ITAN, 1984.
4. Barrow, R. J., Macroeconomía, México, D.F., Nueva Editorial Interamericana, 1986.
5. Cervantes Costa J., La importancia del turismo en la economía mexicana, Tesis ITAN, 1985.
6. Chacholiades Miltiades, Economía Internacional, México D.F., Mc.Graw Hill, 1980.
7. Child and Waters Inc. Travel Industry World Year Book, The Big Picture, New York, USA, 1980-1985.
8. Guerrero Rivera H., Comparación internacional de los precios de los servicios turísticos en México, Tesis UNAM, 1982.
9. Hall J. Eugene., The Language of Tourism in English, Regents Publishing Company, Inc. New York, USA, 1976.
10. Harold Jones, Turismo entre los EUA y México, Revista Económica, México, 1942.
11. Informes Presidenciales, Lic. José López Portillo
Lic. Miguel de la Madrid Hurtado.
12. International Tourism Quartely. Mexico National Report. No. 4
London, the Economist Publications Ltd., 1980.
13. _____, USA National Report. Nos. 1-2, 1980.
14. _____, Forecast of International Tourism. No. 2, 1985.
15. _____, Research and Problems in International Tourism. No. 4, 1985.
16. _____, The Effects of the Recession on Tourism. No. 4, 1980.
17. _____, Transnacionals in Developing Country Tourism No. 1, 1981.

13. _____ Package Tours Where Have They Been And Where Are They Going No. 4, 1981.
19. Peters Michael, International Tourism, London, Hutchinson London, 1969.
20. Samuelsen Paul, Economía Moderna, Madrid, Aguilar, Madrid 1973.
21. Sardareta Ramos J, Una evaluación de los instrumentos de política turística. Tesis, ITAM, 1985.
22. Secretaría de Programación y Presupuesto, Plan Global de Desarrollo, 1962-1988, México.
23. Secretaría de Turismo, Programa Nacional de Turismo, 1984-1988.
24. _____, Programa Emergente de Ayuda al Turismo. 1986.
25. United States Department of Commerce, United States Travel and Tourism Administration, Economics and Tourism, Washington, D.C., USA, 1962.
26. _____, Chase Econometrics, Foreign Tourist Arrivals Model. Washington, D.C., USA, 1985.
27. _____, In-Flight Survey of US Travelers to Mexico and Overseas Countries, 1983-1985.
28. _____, International Travel and Passenger Fares, 1981-1985. 1986.
29. _____, Recap of International Travel to and from the USA, Outlook, 1986-1987.
30. Ronald y Paul Vonnacot, Economía, México D.F., Mc.Graw Hill, 1981.
31. Ziff-Davis Publishing Company, Special Market Report: Mexico 1981. Nueva York, USA, 1982.

BIBLIOGRAFIA ESTADISTICA

1. Airline Tariff Publishing Company, Passanger Tariff Set, The Western Hemisphere, Varios numeros.
2. Banco de Mexico, Indicadores Economicos, Varios numeros.
3. _____, Encuestas del Turismo Receptivo, 1980-1983.
4. Banco Nacional de Mexico, Indicadores Turisticos, 1981-1985, trimestral.
5. Dun and Bradstreet Corporation, Travel Planner and Hotel-Hotel Guide, North American Edition, 1981-1982, quarters.
6. Fondo Monetario Internacional, Estadisticas Financieras Internacionales, Varios numeros.
7. International Air Transport Association, World Air Transport Statistics, 1980-1985.
8. International Civil Aviation Organization, Survey of International Air Transport Fares and Rates, 1980-1984.
9. United States Department of Transportation, National Transportation Statistics, 1986, Annual Report.
10. _____, US International Air Travel Statistics, 1980-1985, quarters.
11. Ziff-Davis Publishing Company, Hotel and Travel Index, 1980-1985, quarters.