

**E V A L U A C I O N
PRESTAMO 217/OC-ME
INFRAESTRUCTURA TURISTICA
CANCUN I**

enero, 1977

PROYECTO INFRAESTRUCTURA TURISTICA EN CANCUN

INFORME DE EVALUACION

I. ANTECEDENTES.

A. Del Proyecto

Generales.

El proyecto de infraestructura turística de Cancún, fue incluido en el Plan Integral de Desarrollo Turístico, preparado por el Departamento de Turismo de México en 1968, y adoptado por el Gobierno Federal como la principal política para impulsar el desarrollo de los programas tendientes a fomentar el turismo a nivel nacional. Las obras del proyecto han sido diseñadas en función de estos objetivos, cuya ejecución - al mismo tiempo tendrá un impacto favorable en el desarrollo económico y social del área de influencia.

En 1969, INFRATUR inició los estudios de identificación de las zonas más propicias para ejecución de proyectos de infraestructura turística, de conformidad con los objetivos del Plan ya mencionados.

En estos términos y considerando que los nuevos proyectos de berían fomentar fuentes adicionales de trabajo, impulsar el desarrollo regional, mejorar y diversificar los centros de atractivo turístico e incrementar a corto y mediano plazo los ingresos en cuenta corriente de balanza de pagos, se establecieron criterios de selección que contemplaron aspectos como: i) inversiones en las zonas costeras del Atlántico y del Pacífico; ii) el número de nuevos centros turísticos será reducido; iii) los nuevos centros turísticos deberían tener la mayor variedad de atractivos y iv) los centros turísticos nuevos deberían desarrollarse dentro de un plan integral.

La aplicación de estos criterios determinó la selección de los proyectos de Cancún y Zihuatanejo, como la primera prioridad de inversión. El de Cancún fue presentado al BID para su financiamiento parcial.

Objetivos Cualitativos y Cuantitativos.

Su esquema básico de obras de infraestructura y los servicios necesarios se identificaron así:

- i) Zona Turística. Comprendería las obras de infraestructura en la isla Cancún, para facilitar la ubicación de hoteles, condominios, áreas residenciales, casa club de golf, centro de convenciones y campo de golf.
- ii) Ciudad Cancún. Comprendería las obras de infraestructura necesarias para la construcción de un centro urbano para los empleados de la zona turística. La ciudad estaría localizada en la zona continental y a unos 6 kms. de la isla Cancún, que tendría una población inicial estimada en 4.000 habitantes.
- iii) Aeropuerto Internacional. Se localizaría en el área continental a unos 17 kms. de punta Cancún.

Para materializar este programa, se establecerían los siguientes objetivos por subprogramas, de acuerdo con el Anexo B del Contrato de Préstamo.

El proyecto consiste en el desarrollo de un complejo turístico en Cancún, en la costa del Territorio de Quintana Roo, en la Península de Yucatán. El proyecto tiene como eje principal la isla de Cancún, en donde se llevarán a cabo la mayoría de las obras programadas, además de inversiones menores de saneamiento ambiental en Isla Mujeres y el mejoramiento de algunos centros arqueológicos en la zona. El proyecto comprende la ejecución de los siguientes suproyectos de infraestructura turística:

- (a) Subproyecto de Transporte: Comprende la construcción de (i) un aeropuerto internacional localizado aproximadamente a 17 Km. del empalme de las carreteras Tulúm-Puerto Juárez y Puerto Juárez-Mérida, cuya ejecución estará a cargo de la Secretaría de Obras Públicas; (ii) la ampliación y mejoramiento del muelle de Puerto Juárez, a cargo de INFRATUR; (iii) de un puente de aproximadamente 80 mts. de longitud para unir la isla con la zona continental, a cargo de INFRATUR; (iv) los trabajos de dragado y relleno que efectuará INFRATUR; y (v) la adquisición de un aliscafo por INFRATUR para el servicio de pasajeros.
- (b) Subproyecto de Ingeniería Sanitaria: Incluye la construcción de: (i) un sistema de agua potable diseñado para -

atender las necesidades de una población futura estimada en 40.000 personas; (ii) la construcción de un sistema de alcantarillado sanitario con tratamiento completo, tanto físico como biológico, para igual población; y - (iii) la erradicación de la flora y fauna nocivas, así como el control de plagas de insectos, la recolección y disposición de desechos sólidos en Cancún y el saneamiento ambiental de Isla Mujeres. Este subproyecto será ejecutado por la Secretaría de Recursos Hidráulicos e INFRATUR.

- (c) Subproyecto de Electrificación: Comprende la construcción de una línea de transmisión entre Tizimín y Puerto Juárez, de 150 km de longitud aproximadamente, que forma parte del programa regional de electrificación de la Comisión Federal de Electricidad (CFE), las subestaciones y estaciones terminales en los puntos de origen y terminación de la línea de transmisión que serán ejecutadas por la CFE. INFRATUR se encargará de la construcción de las redes áreas y subterráneas de distribución que permitan efectuar unas 5.000 conexiones domiciliarias y el alumbrado público.
- (d) Subproyecto de Teléfonos: Incluye la instalación de una central telefónica con capacidad final de 1.000 líneas, con conexiones de larga distancia. Este subproyecto será ejecutado por Teléfonos de México, S. A. en coordinación con INFRATUR.
- (e) Subproyecto de Abastecimiento de Combustible : Comprende la construcción de dos estaciones de servicio para la venta y abastecimiento de combustibles. Este subproyecto será ejecutado bajo la supervisión de Petróleos Mexicanos - en coordinación con INFRATUR.
- (f) Subproyecto de Urbanización: Incluye: (i) la construcción de las calles y avenidas; (ii) los trabajos de urbanización incluyendo la construcción y pavimentación de calles perimetrales e interiores (iii) los trabajos de acondicionamiento de la zona turística que incluye: pavimentación de calles, mejoramiento, conservación de plazas, jardines y parques; (iv) acondicionamiento de la zona comercial turística que comprendería la construcción de un centro de convenciones, y los servicios conexos. Este subproyecto será ejecutado por INFRATUR.
- (g) Asimismo, INFRATUR se encargará de la construcción de un campo de golf de 18 hoyos, de una casa-club de golf y de

los trabajos de restauración arqueológicas de algunos -
centros arqueológicos de origen maya de la zona.

Costos.

El costo total del proyecto de obras de infraestructura turística se estimó en el equivalente de US\$47.100.000. Cabe destacar que para todas las obras se ha calculado un 12% del costo de construcción para cubrir los costos de aumento de precios durante el período de ejecución y un promedio de 16,6% para gastos de imprevistos. Asimismo, el proyecto incluye los gastos de ingeniería y administración, los costos administrativos de su ejecución, la contribución al Fondo de Inspección y Vigilancia del Banco y los costos financieros del préstamo durante el período de ejecución de US\$ 3.464.000. De dicho costo total, se estimó que US\$13.813.000 correspondían a costos en divisas y el equivalente de US\$33.287.000 a costos en moneda local. Los costos de obras identificados totalizaron US\$27.100.000. La distribución por categorías aparece en los cuadros siguientes:

COSTOS TOTALES DEL PROYECTO
(En US\$ Miles)

<u>Categorías</u>	<u>Divisas</u>	<u>M.Local</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
1. Ingeniería y Administración	54	2.758	2.812	5,97
2. Costo de Obras	9.165	17.935	27.100	57,54
3. Gastos Concurrentes -Adquisición de Terrenos -Publicidad -Costos Administrativos	-	5.660	5.660	12,02
4. Sin Asignación Específica	2.657	5.192	7,849	16,66
5. Gastos Financieros	<u>1.937</u>	<u>1.742</u>	<u>3.679</u>	<u>7,81</u>
T O T A L E S	<u>13.813</u> =====	<u>33.287</u> =====	<u>47.100</u> =====	<u>100%</u> =====

COSTOS PARCIALES
(En miles de US\$)

<u>Concepto</u>	<u>Costos</u> <u>1/Externos</u>	<u>Costos</u> <u>Locales</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
<u>I. Costos de Construcción</u>				
(a) <u>Subproyecto de Transportes</u>	<u>5.337</u>	<u>6.889</u>	<u>12.226</u>	<u>26,0</u>
- Aeropuerto	3.203	6.397	9.600	20,4
- Puente	63	153	216	0,5
- Dragado y Relleno	1.608	284	1.892	4,0
- Aliscafo	450	-	450	1,0
- Muelle Puerto Juárez	13	55	68	0,1
(b) <u>Subproyecto Sanitario</u>	<u>918</u>	<u>3.904</u>	<u>4.822</u>	<u>10,2</u>
- Agua Potable	315	2,229	2,544	5,4
- Alcantarillado	498	1.301	1,799	3,8
- Saneamiento Ambiental	105	374	479	1,0
(c) <u>Subproyecto de Electrificación</u>	<u>1.405</u>	<u>1.914</u>	<u>3.319</u>	<u>7,0</u>
(d) <u>Subproyecto de Teléfonos</u>	<u>480</u>	<u>640</u>	<u>1.120</u>	<u>2,4</u>
(e) <u>Subproyecto de Combustibles</u>	<u>81</u>	<u>47</u>	<u>128</u>	<u>0,3</u>
(f) <u>Subproyecto de Urbanización</u>	<u>944</u>	<u>3.661</u>	<u>4.605</u>	<u>9,8</u>
- Calles, avenidas y trabajos previos	392	1.585	1.977	4,2
- Urbanización cd. de servicio	269	898	1.167	2,5
- Acondicionamiento Z. Turística	94	314	408	0,9
- Zonas Comerciales y Cívicas	189	864	1.053	2,2
(g) <u>Otros</u>	<u>-</u>	<u>880</u>	<u>880</u>	<u>1,9</u>
- Campo de Golf	-	720	720	1,5
- Casa-Club de Golf	-	30	30	2/ 0,0
- Restauración Arqueológica	-	160	160	0,4
Subtotal costo de construcción	<u>9.165</u>	<u>17.935</u>	<u>27.100</u>	<u>57,6</u>
II. <u>Ingeniería y Administración</u>	<u>54</u>	<u>2.758</u>	<u>2.812</u>	<u>6,0</u>
III. <u>Escalonamiento de Precios</u>	<u>1.133</u>	<u>2.178</u>	<u>3.311</u>	<u>7,0</u>
IV. <u>Imprevistos</u>	<u>1.524</u>	<u>3.014</u>	<u>4.538</u>	<u>9,6</u>
V. <u>Adquisición de terrenos</u>	<u>-</u>	<u>960</u>	<u>960</u>	<u>2,0</u>
VI. <u>Publicidad y Promoción</u>	<u>-</u>	<u>2.000</u>	<u>2.000</u>	<u>4,2</u>
VII. <u>Gastos Administrativos del Proyecto</u>	<u>-</u>	<u>2.700</u>	<u>2.700</u>	<u>5,7</u>
VIII. <u>Inspección y Vigilancia BID</u>	<u>215</u>	<u>-</u>	<u>215</u>	<u>0,5</u>
IX. <u>Costos Financieros</u>	<u>1.722</u>	<u>1.742</u>	<u>3.464</u>	<u>7,4</u>
TOTAL (del I al IX)	<u>13.813</u>	<u>33.287</u>	<u>47.100</u>	<u>100,0</u>
Porcentaje	<u>29.33</u>	<u>70.67</u>	<u>100.0</u>	

1/ Incluye US\$7.839.244, estimado como costo indirecto en divisas.

2/ Incluidos en campo de golf.

Organismos Ejecutores.

Para la ejecución del proyecto y la utilización de los recursos del préstamo se previó la participación de: a) el fideicomiso administrado por el Banco de México, S. A. que se denominaba Fondo de Promoción de Infraestructura Turística - (INFRATUR), que ejecutaría las obras turísticas de urbanización y servicios de la zona turística y en ciudad Cancún y coordinaría las demás instituciones ejecutoras o participantes; b) la Secretaría de Obras Públicas (SOP), que tendría a su cargo la construcción del aeropuerto y sus servicios conexos; y c) la Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH) encargada de las obras de agua potable.

B. Del Préstamo.

En diciembre de 1969, el Directorio Ejecutivo del Banco autorizó a la Administración a proseguir conversaciones iniciadas con el Gobierno de México en abril de 1968, durante la Asamblea de Gobernadores y continuadas por diversas misiones en noviembre de 1968 y febrero de 1969 para estudiar y analizar una eventual operación del préstamo para financiar parcialmente el proyecto de infraestructura turística de Cancún.

En marzo 18 de 1970, Nacional Financiera, S. A. presentó a nombre del Gobierno Federal una solicitud de préstamo, por el equivalente a US\$17 millones, que luego de algunos ajustes, se incrementó para abril de 1971 al equivalente de US\$21.500.000. Con estos antecedentes, se conformó luego el contrato de préstamo con las siguientes características.

1. Objeto. - Cooperar en el financiamiento de un proyecto consistente en la construcción de diversas obras de infraestructura turística en el área de Cancún, ciertos trabajos de saneamiento en Isla Mujeres y el acondicionamiento de algunos centros arqueológicos en el Territorio de Quintana Roo y Península de Yucatán.
2. Prestatario: Nacional Financiera, S. A. de México
3. Garante: El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.
4. Fecha de Aprobación: 5 de Agosto 1971.
5. Fecha de Firma de Contratos:

Préstamo: 29 septiembre 1971
Garantía: 29 septiembre 1971

6. Monto y Monedas:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------|
| (i) Dólares de los Estados Unidos | (US\$9.660.000). |
| (ii) Florines Holandeses | (Fl. 18.470.800) |
| (iii) Francos Suizos | (Fr.Ss. 11.027.205) |
| (iv) Chelines Austríacos | (CH.A.34.650.000) |
| (v) Pesos Mexicanos | (eq. US\$5.400.000) |

Total equivalente en US\$ en ocasión de la firma del contra
to: US\$21.500.000.

7. Plazos:

Plazo de ejecución	3 años
Plazo para solicitar el primer desembolso:	Marzo 29, 1972
Plazo final para desembolsos	Septiembre 29, 1974
Primera ampliación plazo final desembolsos:	Septiembre 29, 1975
Segunda ampliación plazo final desembolsos:	Junio 29, 1976
Tercera ampliación plazo final desembolsos:	Septiembre 29, 1976
Plazo total para desembolsos:	60 meses.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A. Cumplimiento de Objetivos.

- Se considera que los objetivos del programa han sido cumplidos ampliamente en lo que respecta a construcción de obras y a resultados. En efecto, se han superado las metas de obras de infraestructura y se ha inducido inversión privada en hotelería, habitación y edificios en una magnitud que supera ampliamente las inversiones del proyecto.
- Los costos de construcción tuvieron un notable incremento, - debido principalmente a la necesidad de ejecutar obras adicionales para atender la creciente demanda y la elevada inflación que se ha presentado en México a partir de 1973.
- Se considera que la utilización del préstamo fue eficiente, - aunque su desembolso se desarrolló un poco lento. La contrapartida local fue suficiente y oportuna y en ningún momento - representó dificultades para la ejecución del proyecto a pesar de que prácticamente tuvo que afrontar la mayor parte de los incrementos de costos.

B. Cumplimiento de Cláusulas Contractuales.

Las cláusulas contractuales han sido cumplidas en su totalidad, aunque en algunos casos, por razones de coordinación con otras entidades, no se formalizaron oportunamente. Este último es el caso de algunos convenios de operación y de las tarifas de los servicios de agua potable y de alcantarillado.

C. Capacidad Administrativa, Técnica y Financiera.

La capacidad administrativa, técnica y financiera de los 3 - ejecutores previstos en el contrato, fue adecuada para cumplir los objetivos del proyecto. En efecto, contaron con el personal, elementos, oficinas y presupuestos suficientes.

La capacidad del ejecutor se vió reforzada a comienzos de 1974, cuando se creó el fideicomiso principal FONATUR mediante la fusión de los anteriormente denominados INFRATUR y FOGATUR.

D. Recomendaciones para Terminación del Proyecto.

Las obras de infraestructura requeridas para ampliar el proyecto, las instalaciones turísticas y las redes de servicio necesarias para la atención de la creciente demanda de la zona, están contempladas en la segunda etapa del proyecto, para la cual FONATUR obtuvo del BID, a través de NAFINSA, un préstamo de US\$20.000.000.

E. Medidas Correctivas para el Estudio de un Nuevo Préstamo.

Se recomienda considerar los siguientes aspectos.

- Se deberá dotar al ejecutor principal de elementos más efectivos para coordinar las obras que ejecuten otros organismos. Aparentemente la mejor manera de garantizar esta condición, es que los presupuestos para ejecución de las obras sean asignados directamente a ésta y posteriormente transferidos al organismo especializado que ejecute obras.
- Es necesario considerar para obras con características especiales, en cuanto al sistema de construcción, como jardinería y zonas verdes, la posibilidad de que se ejecuten por administración directa.
- Se recomienda establecer el cumplimiento de las condiciones contractuales distintas a las previas al primer desembolso, mediante la presentación de informes periódicos que cubran, a determinadas fechas, todas las condiciones que deberían -

cumplirse. En esta forma, se evitaría la proliferación de estos informes y se facilitaría el control, tanto por parte del prestatario como del Banco.

- Se considera importante que en proyectos similares se incluyan las previsiones para los edificios de interés público y comunal dentro del programa, debido a la importancia que tienen desde el punto de vista de los costos.
- También debe considerarse la organización institucional - que se requiera para la administración de una nueva ciudad como en el caso de Cancún.
- Para la asignación de fondos a subproyectos, tales como la restauración arqueológica, se recomienda contar previamente con un inventario de los sitios específicos a restaurar.

III. DESARROLLO DEL PROYECTO

A. Aspecto Técnico

1. Grado de Avance

Para determinar el grado de avance del proyecto se tendrán como metas físicas las consideradas en el último contrato modificatorio, al cual se hará referencia cuando sea el caso. Además, para efectos de comparación se tomarán las cifras de cantidades de obra y costos establecidos en el documento de préstamo.

A continuación se describen las metas alcanzadas para cada uno de los subprogramas del proyecto y se hacen los comentarios correspondientes.

Subproyecto de Transportes

Las obras consideradas en este subproyecto eran: la construcción de un aeropuerto internacional a 17 Km. de Ciudad Cancún; la construcción de un puente de 83 m. sobre la boca de la Laguna Nichupté; los dragados y rellenos para habilitar 81 hectáreas de la isla Cancún, 97,6 hectáreas para el campo de golf y 4,65 Km. de canales de navegación; la ampliación del muelle de Puerto Juárez y la adquisición de un aliscafo para servicio de transporte marítimo del área del proyecto.

Mediante contrato modificatorio de febrero 20, 1975, se eliminaron del subprograma de transportes las partes correspondientes a la ampliación del muelle de Puerto Juárez y a la adquisición del aliscafo. Las partidas respectivas se distribuyeron en las obras del mismo subproyecto.

La materialización de estas obras se efectuó así:

Aeropuerto. Se construyó la pista 12-30, con una longitud de 2.700 m. y previsión futura para ampliación a 4.200 m., ancho de 60 m., zonas de seguridad de 100 m. a cada lado, accesos a la plataforma, camino perimetral de la zona del aeropuerto, plataforma de estacionamiento y operación y los cercados correspondientes. Adicionalmente, se construyó el edificio terminal con 6.000 m. de área, estacionamiento para vehículos, servicio de agua potable y alcantarillado, torre de control, edificio de bomberos, carretera de acceso, intersección a desnivel en este sitio, sistema de abastecimiento de combustibles por hidrantes, iluminación de pistas, rodajes y plataformas y sistemas VASI y VOR, además de la pintura y señalamiento de pistas, calles, plataformas, accesos, estacionamientos y demás elementos.

Se considera que los objetivos fueron cumplidos en su totalidad para este subproyecto.

Puente. Se construyó el puente sobre la boca de desagüe de la Laguna de Nichupté en la zona norte de la isla Cancún, con una longitud de 83 m., calzada de 8 m. de ancho y andenes para peatones. En este subproyecto también se incluyó, dentro de los trabajos preliminares, la construcción de un puente provisional y su posterior traslado a la boca de Punta Nizuc. Este subproyecto está 100% terminado.

Dragados y Rellenos. En este subproyecto se incrementó notablemente el volumen considerado, aunque paralelamente se incrementó el área habilitada.

Para la ampliación de la zona turística, se dragaron 2.000.000 de metros cúbicos, con lo que se obtuvo un área útil de 209 hectáreas.

En la habilitación de terrenos de la cancha de golf, se dragaron 850.000 metros cúbicos que habilitaron 162 has.

En el dragado de canales se extrajeron 600.000 metros cúbicos de material para 6,45 km. de canales utilizables para navegación.

En este subproyecto, la obra ejecutada fue, en términos - de extracción de material, 82% mayor que la considerada - en el documento de préstamo.

En longitud de canales habilitados fue de un 30% mayor.

El área habilitada fue en total de 371 hectáreas contra - 179 consideradas originalmente.

Las metas se cumplieron ampliamente en este subprograma.

En la construcción del aeropuerto y en la ejecución de los dragados y rellenos, hubo algunas demoras que se refleja-- ron en la primera ampliación al plazo final de desembolsos del préstamo.

Para el caso del aeropuerto, hacia finales de 1974 se recu-- però el avance para lograr la terminación de las obras.

En los dragados y rellenos, las demoras se debieron a los mayores volúmenes de obra ejecutados, que significaron ade-- más un costo suplementario y representaron 8 meses de retra-- so en su ejecución.

Subproyecto de Ingeniería Sanitaria

En términos generales, puede aseverarse que se han cumpli-- do los objetivos inmediatos de este Subproyecto como sigue:

(a) Secretaría de Recursos Hidráulicos

- i) Perforación de 13 pozos con un caudal total de - 230 lps.
- ii) Equipamentos e interconexión de los pozos.
- iii) Estación de rebombeo para 210 lps.
- iv) Tubería de conducción de 20" de diámetro y 23.240 m. de longitud.
- v) Planta de tratamiento para 160 lps.

(b) INFRATUR/FONATUR

Agua Potable

- i) 4 tanques de distribución con una capacidad de - 5.580 m³.
- ii) 24,8 km. de redes de distribución.
- iii) 1.173 conexiones de servicio.

Alcantarillado Sanitario

- i) 1.102 conexiones de servicio.
- ii) 42,7 km. de colectores.
- iii) 2 plantas de tratamiento para 4.700 m³/día en total.
- iv) 2,6 km. de emisores.

Saneamiento Ambiental

- i) Realización de un estudio ecológico.
- ii) Implantación de un programa de control de insectos.
- iii) Establecimiento de un sistema de recolección de basuras.

En el Anexo B del contrato de préstamo no se definieron con precisión la naturaleza y cantidades de obra a ser realizadas. Sin embargo, a la luz de lo expuesto en el Informe Técnico del Proyecto, las obras a realizarse comprenderán básicamente lo siguiente:

a) Agua Potable

El sistema proveería un caudal de aproximadamente 132 lps tratado en la respectiva planta de purificación y distribuido a la Ciudad de Servicio y a la Zona Turística por unos 30 kms. de redes de acuerdo con los siguientes criterios básicos:

	<u>Ciudad de Servicio</u>	<u>Zona Turística</u>
Población	30.000 personas	4.000 cuartos
Dotación	300 lts/pers/día	500 lts/cuarto/día
Consumo Medio	104 lps.	28 lps.

Las instalaciones construidas tienen capacidades superiores a lo previsto.

b) Alcantarillado Sanitario

Se construirían dos sistemas, uno para la Ciudad de Servicios y otro para la Zona Turística, previstos para servir eventualmente un total de 40.000 personas que aportarían un caudal medio de aguas servidas de 225 litros/persona/día, equivalente a 9.000 m³. que sería sometido a tratamiento físico y biológico y luego utilizado para riego de áreas verdes o descargado

para su dilución en los cuerpos de agua vecinos.

Las obras construidas cumplen los requisitos a corto plazo en cuanto a capacidad total y forma de eliminación de aguas servidas pues alcanzan a servir una población de unas 21.000 personas. Las plantas de tratamiento son susceptibles de ampliación.

c) Saneamiento Ambiental

Las inversiones previstas en esta fase del subproyecto de Ingeniería Sanitaria se concretarían a:

- i) Un programa de control de insectos
- ii) El establecimiento de un sistema de recolección y eliminación de desechos sólidos.
- iii) La implantación de un sistema de control sanitario de las aguas.

Los tres aspectos han sido cubiertos adecuadamente.

Subproyecto de Electrificación.

El subproyecto de electrificación incluía originalmente la construcción de una línea entre Tizimín y Cancún energizada a 115 kv. y con una longitud de 150 Km., lo mismo que las subestaciones de Tizimín y Cancún. Además se contemplaban las líneas a 13,2 Kv. de la subestación al aeropuerto, de la subestación a la zona urbana y zona turística y de la subestación a la captación de agua potable, un sistema de distribución y 48 km. de línea primaria y la red secundaria para 5.000 conexiones. Se contemplaban 120 postes para iluminación de calles y avenidas. Dentro de las obras mencionadas se consideraron 8 Km. de línea subterránea a 13,2 Kv.

Las obras ejecutadas comprendieron la línea Tizimín-Cancún y las subestaciones en los términos descritos; la línea aérea de la subestación a la zona urbana a 13,2 Kv. con 6 Km. de longitud; la línea aérea a 34,5 Kv. entre la subestación y el origen del boulevard de la zona turística con 6 Km. de longitud; la línea subterránea entre el K-0 del boulevard y la subestación del puente a 34,5 Kv. con 4,2 Km.; la línea subterránea entre la subestación del puente a ciudad - Cancún a 13,2 Kv. para completar el circuito de la ciudad con 4,2 Km. de longitud; la línea subterránea entre la subestación del puente y la parte final de la zona turística con 7,8 km. a 13,2 Kv; 1.060 postes de iluminación de las calles y avenidas de la zona urbana y zona turística y 38,2

km. de red de distribución para atender un total de - 2.769 conexiones para lotes, de los cuales 2.573 están en la zona urbana, 36 son lotes hoteleros de la zona turística y 150 lotes unifamiliares de la zona turística. Además está la subestación del puente ya mencionada, ubicada en la boca de la Laguna de Nichupte, con una relación de transformación de 34.5/13.8 Kv y una capacidad de 10/12.5 Mva.

Además de la atención de las conexiones a lotes, el sistema eléctrico suministra energía a las plantas de bombeo de aguas negras de la zona turística; a la planta de tratamiento de aguas negras de la zona turística; a la planta de tratamiento de agua potable en la zona urbana y a las plantas de bombeo del sistema de agua potable.

Las líneas previstas para el aeropuerto y para la zona de pozos de agua potable no se construyeron puesto que se están utilizando las líneas ya existentes a 13,8 Kv. de Cancún a Puerto Morelos y de Cancún a Leona Vicario.

Por lo anterior, se considera que los objetivos de este subproyecto se cumplieron en su totalidad.

Subproyecto de Teléfonos

Este subprograma consideraba la adquisición de un equipo de conmutación, con capacidad para 1.000 líneas locales y conexiones de larga distancia.

A la fecha, se ha construido el edificio para alojar equipo y oficinas de teléfonos, una torre de microondas para las conexiones a larga distancia, que ya está operando y los ductos subterráneos en toda la zona turística, y se adquirió el equipo de conmutación central que tiene una capacidad para 1.200 líneas y facilidades de ampliación hasta 4.800.

Para el cableado de los ductos en zona turística y la red telefónica de zona urbana, FONATUR estableció un convenio con Teléfonos de México para que esta última entidad ejecute, a su costo, todas las operaciones necesarias, considerando como aporte de FONATUR las construcciones originalmente mencionadas.

En la actualidad Teléfonos de México ha terminado las labores previstas en el convenio indicado y desde mediados de 1976 está listo todo el sistema telefónico.

El avance del programa se estima en un 100% y el cumplimiento de objetivos se considera satisfecho plenamente, ya que

los trabajos encomendados a FONATUR han sido terminados y la extensión de líneas locales, a cargo de Teléfonos de México, ha constituido la primera fase de la operación del sistema.

Subproyecto de Combustibles

Este subproyecto consideraba la construcción de 2 estaciones de gasolina y la dotación de los correspondientes carros-tanque para el adecuado suministro de toda el área del proyecto.

En el comienzo de la ejecución de las obras, se suministró el combustible necesario a través de carros-tanque alquilados y un tanque de almacenamiento adquirido por FONATUR. Posteriormente, PEMEX otorgó una concesión para construir una estación en la zona urbana, que está en operación desde 1973.

A la fecha, ya se ha otorgado otra concesión para construir, y se ha iniciado la construcción, de una estación adicional, también en la zona urbana. Además, existe una estación provisional de gasolina en la zona turística,

Los objetivos que este subprograma incluye, se consideran prácticamente cumplidos.

Urbanización

El subproyecto de urbanización, comprendía las obras de la primera etapa de infraestructura urbana en la zona turística y en ciudad Cancún. Contemplaba obras de calles, avenidas y trabajos previos en la zona turística, campamentos provisionales, desmonte y despalme de calles y movimiento de tierra en la zona urbana y 10,6 km. de carretera de conexión a la zona turística.

La carretera a la zona turística, sería la avenida central y boulevard de la isla, que serviría a los hoteles, playas y áreas residenciales. También se incluyeron las obras de urbanización en ciudad Cancún, calles pavimentadas, sardineles y andenes de concreto. Para la zona turística se establecían también las calles, avenidas, sardineles y plataformas de estacionamiento, el acondicionamiento de playas, jardines y parques y su nomenclatura. Asimismo, en esta zona se previó la construcción de un centro de convenciones, con capacidad para 500 personas y las obras conexas.

Para efectos prácticos, este subprograma se ejecutó considerando la siguiente agrupación de obras:

Urbanización de zona turística que comprendió los trabajos preliminares, la pavimentación del boulevard con una longitud real de 10,5 Km., 8 m. de ancho y acotamiento de 1,5 m. con previsiones para ampliación mediante otra calzada adicional; la construcción de 2,6 km. de calles de penetración con características similares al boulevard y la construcción de una ciclo-pista a todo lo largo de la berma, construída para alojar los ductos de servicios sanitarios, eléctricos y telefónicos. También incluyó la jardinería necesaria en toda el área.

Urbanización de ciudad Cancún. Estas obras se refieren a la construcción de calles, andenes y sardineles para las supermanzanas 3, 5, 22, 23, 24 y 25, con área total de 1.209.000 metros cuadrados que permite la disponibilidad de 2.573 lotes que totalizan un área útil de 755.524 metros cuadrados en la zona urbana. Además, la urbanización de la denominada zona industrial en las cercanías de ciudad Cancún, con un área de 340.000 metros cuadrados. También se ha construido la avenida principal de ciudad Cancún, avenida Tulúm, con 4 calzadas de 2 carriles cada una, lo mismo que la avenida principal de Isla Mujeres de 2 calzadas con 2 carriles cada una. Asimismo, se han hecho algunas obras de jardinería en esta zona.

El total de calles construídas en la zona urbana es de 69,9 km. más 2,8 km. de la avenida Tulúm y 1,8 Km. de la avenida de Isla Mujeres.

Estas obras han permitido la construcción por parte de FONATUR de 966 casas de habitación popular que ya están ocupadas y la programación de 400 casas más para la población de ingresos medios. Además, el INFONAVIT tiene un programa de construcción de 850 casas. Por otra parte, la inversión privada a construído cerca de 400 casas y 80 edificaciones de carácter comercial.

Los objetivos de las obras de urbanización en ciudad Cancún, han sido cumplidos ampliamente, ya que se ha habilitado un 32% más del área considerada originalmente, sin contar la zona industrial que haría elevar este porcentaje a 66%. Todas las obras mencionadas ya están ejecutadas.

Instalaciones en Playas. Las instalaciones en playas han comprendido la adecuación de 2 playas públicas en la zona

turística, Playas Chac-Mool y Playa Tortugas, en cada una de las cuales se hicieron estacionamientos, veredas, restaurante, servicios sanitarios, agua potable, servicios eléctricos y vestidores.

Zonas Cívicas y Comerciales en la Zona Turística. En esta agrupación de obras, se han construido un centro de convenciones, con capacidad para 500 personas, un centro comercial adyacente y una casa de visitas. Estas están totalmente terminadas y en operación.

Zonas Cívicas y Comerciales Zona Urbana. Se han ejecutado dentro del programa 3 mercados en la zona urbana, y construcciones para Conasupo, oficina de servicios sociales, clínica de la Cruz Roja, un hotel con 34 cuartos, 2 escuelas primarias, 1 jardín de niños, 1 escuela secundaria, 1 escuela de capacitación obrera y algunas instalaciones deportivas. Además, están en servicio los edificios donde se alojan las oficinas de la presidencia municipal, policía, bomberos y demás servicios administrativos del recientemente creado Municipio de Benito Juárez, cuyo centro es ciudad Cancún. También se construyeron las oficinas de FONATUR.

Desde el punto de vista de objetivos de todas las obras del subproyecto de urbanización, se considera que estos han sido cumplidos ampliamente, ya que inclusive las obras de superestructura habitacional y de hoteles han superado las previstas originalmente. En efecto, además de las casas de habitación y edificios comerciales ya mencionados de la zona urbana, se han construido 21 hoteles, de los cuales 12 están en la zona turística y permiten una disponibilidad actual de cuartos de 1.675, más 260 en zona urbana. También están en construcción 2 hoteles más en la zona turística que incrementarán el número de cuartos en 391. Las obras de urbanización en la zona turística han permitido la adecuación de 150 lotes hoteleros, estos últimos comprometidos en su mayor parte.

Otras Obras. Dentro de este rubro están considerados: el campo de golf de 18 hoyos y la restauración arqueológica de las ruinas cercanas a la zona del proyecto.

A la fecha, el campo de golf está construido en su totalidad y desde diciembre de 1975 tiene disponibles los primeros 9 hoyos, con todos los servicios de riego automático, edificio de mantenimiento, zonas de descanso, drenaje, puentes y la casa-club.

En cuanto a la restauración arqueológica, se han identificado dentro del área del proyecto, 4 zonas arqueológicas denominadas El Rey, Los Dragones, San Miguel y El - Table. Los trabajos de restauración se han concentrado en la zona de San Miguel, localizada sobre la isla de - Cancún a unos 4 km. de la zona turística, donde a la fecha se han excavado y restaurado monumentos en casi 1 - hectárea. En los demás sitios sólo se han hecho trabajos de limpieza y accesos. Estos trabajos los viene ejecutando el Instituto Nacional de Antropología e Historia, mediante convenio suscrito con FONATUR.

También se han incluido en este rubro, los trabajos iniciales para la adecuación de una pequeña aeropista que - funcionó en la primera etapa de construcción del proyecto.

Gastos Concurrentes. Dentro del programa también estaba contemplada la adquisición de terrenos y la publicidad y promoción, actividades que están ya totalmente ejecutadas en su primera etapa.

En la adquisición de terrenos, FONATUR legalizó la tenencia a su favor de todas las áreas de la zona turística, de la zona urbana y las adyacentes a la Laguna de Nichupté.

La publicidad y promoción ha contado con campañas internacionales y nacionales y se han editado folletos y posters en varios idiomas. FONATUR tiene establecidas oficinas de publicidad y promoción, tanto en la zona del proyecto como en la ciudad de México.

Como se desprende de la descripción de las obras ejecutadas y su comparación con los programas originales, se puede concluir que los objetivos generales del proyecto se han cumplido y aún sobrepasado en la mayor parte de los subproyectos. A la fecha, se encuentran totalmente terminados y en operación, el aeropuerto internacional, los sistemas de servicios de agua potable, alcantarillado, - energía eléctrica y teléfonos, las obras de urbanización de la zona turística y zona urbana y las zonas y edificios cívicos y comerciales, tanto en la isla como en la ciudad Cancún.

En el Cuadro No. 1 aparece el resumen comparativo de metas previstas y avances físicos a la fecha.

CUADRO NO. 1

METAS FISICAS Y AVANCES

<u>Categorías de Inversión</u>	<u>Unidad</u>	<u>Previsto</u>	<u>Real</u>	<u>Grado de Avance</u> %
I CONSTRUCCION				
a) <u>Transporte</u>				
Aeropuerto Internacional	-	G	G	100
Puente	4	1	2	100
Dragados y Rellenos	m ³	1.892.000	3,450.000	100
b) <u>Ingeniería Sanitaria</u>	-	-	-	-
c) <u>Electrificación</u>				
Línea 115 KV	Km	150	150	100
Línea Aérea 13.2	Km	60	6	100
Línea Subterránea 13.2	Km	8	12	100
Línea Aérea 34.5	Km	0	6	100
Línea Subterránea 34.5	Km	0	4.2	100
Subestaciones	4	2	3	100
Red de Distribución	Km	48	38.2	100
Iluminación	Postes	1,020	1,080	100
d) <u>Teléfonos</u>				
Edificio	U	-	1	100
Torre Microondas	U	-	1	100
Ducto Subterráneo	Km	-	12	100
Central Telefónica	Líneas	1,000	1,200	100
Red Urbana	G	1	1	100
e) <u>Combustibles</u>	Est.	2	3	100
f) <u>Urbanización</u>				
Zona Urbana	m ²	913.000	1.550.000	100
Zona Turística (Bulevard)	Km	10.6	13.1	100
Playas	6	6	2	100
Zonas Cívicas y Comerciales	6	1	1	100
g) <u>Otros</u>				
Campo de Golf	Hoyos	18	9	100
Restauración Arqueológica	6	1	1	100
V ADQUISICION DE TERRENOS	6	1	1	100
VI PUBLICIDAD Y PROMOCION	6	1	1	100
<u>Aqua Potable</u>				
Captación	6	1	1	100
Conducción	6	1	1	100
Tratamiento	Plantas	1	1	100
Distribución	6	1	1	100
Regularización	6	1	1	100
- <u>Alcantarillado</u>				
Red	6	1	1	100
Bombeo	6	1	1	100
Tratamiento	Plantas	2	2	100
* Saneamiento Ambiental	6	1	1	100

2. Cumplimiento de Planos y Especificaciones

La ejecución de todas las obras se ha cumplido en la forma prevista en el plano maestro de desarrollo de Cd. Cancún y zona turística.

En cada uno de los subprogramas se han establecido las especificaciones de obra usualmente utilizadas por otras entidades de gobierno especializadas en los trabajos respectivos.

En el subprograma de transporte, tanto el aeropuerto como el puente, utilizaron especificaciones de la Secretaría de Obras Públicas aceptadas por el Banco y diseños hechos con base en obras de la SOP.

En el aeropuerto, los planos finales de construcción no incluyeron la calle paralela de carreteo de los aviones, ya que se dió una solución de accesos directos de la pista a la plataforma. Sin embargo, las ampliaciones previstas contemplan la construcción de esta calle paralela.

En el subprograma de Ingeniería Sanitaria, los diseños para la ejecución de las obras fueron realizadas por los respectivos ejecutores. Los elaborados por INFRATUR/FONATUR fueron además sometidos a la aprobación de la SRH.

En el subprograma de electrificación, los planos, diseños y especificaciones fueron preparados por la Comisión Federal de Electricidad con sus propias normas y/o por FONATUR con la aprobación posterior de la C.F.E.

El subproyecto de teléfonos se diseñó y ejecutó con planos y especificaciones preparadas por Teléfonos de México, S.A. El sistema de cableado que se construyó en la zona turística fue todo subterráneo y para la zona urbana aéreo.

Las instalaciones de combustibles construidas se ejecutaron con normas y especificaciones de Petróleos Mexicanos.

En el proyecto de urbanización, se utilizan los diseños en concordancia con el plan maestro de desarrollo y las especificaciones aplicables de la SOP, y SRH. Para las edificaciones se adoptaron todas las normas del Instituto Mexicano del Seguro Social y especificaciones particulares elaboradas por FONATUR en colaboración con consultores.

El campo de golf se está construyendo con diseños y especi-

ficaciones de un consultor norteamericano contratado para estos efectos.

La restauración arqueológica se está efectuando con las normas y procedimientos del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

Todas las obras fueron realizadas conforme a los planos y especificaciones aprobados oportunamente por el Banco.

3. Modificaciones importantes del Proyecto

Se han presentado dos tipos de modificaciones del proyecto. El primero se refiere a las obras que se han eliminado y el segundo a las obras adicionales que han sido necesarias ejecutar.

Las obras eliminadas estaban incluidas en el subproyecto de transporte y son, la ampliación del muelle de Puerto Juárez y la adquisición de un aliscafo.

El muelle de Puerto Juárez no se amplió debido a que la Secretaría de Marina construyó, unos 5 Km. más al norte, un muelle con todas las instalaciones para atender el servicio de transbordadores entre Isla Mujeres y la zona continental.

El aliscafo no se adquirió en atención a que otras entidades de gobierno, específicamente Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, tenía dentro de sus programas prestar ese servicio en esa zona.

El costo asignado originalmente a estos dos rubros se mantuvo dentro del subproyecto de transporte para utilizarse en las obras de dragados y rellenos.

En el aeropuerto se presentaron algunas dificultades debidas a irregularidades del terreno y falta de homogeneidad del mismo, situación que no se detectó en la etapa de los estudios y que incrementó los costos de construcción. Se realizó la reconstrucción de la carretera entre Cd. Cancún y el acceso al aeropuerto y la construcción del paso a desnivel correspondiente en este entronque.

En los dragados y rellenos se ampliaron las metas y se incrementaron los volúmenes debido principalmente a que las zonas de manglares que supuestamente aparecían superficiales o con poca profundidad, requirieron de mayores volúmenes

nes de relleno. Además, el tipo de material que constituye el lecho de la laguna se encuentra muy fino y por tanto se requirió la conformación de bordos de confinamiento para garantizar la sedimentación de los sólidos en las áreas definidas. Estos bordos no estaban considerados originalmente y el material para su construcción hubo necesidad de acarrearlo de distancias hasta de 20 kms.

El Subproyecto de Ingeniería Sanitaria fue, en general, realizado conforme a sus lineamientos originales. El único aspecto en que ocurrieron cambios de alguna importancia - fue en el de las plantas de tratamiento de aguas servidas. Originalmente se había previsto construir dos de ellas en la Zona Turística y una en la Ciudad de Servicio. Por razones económicas se decidió construir una planta en la Zona Turística, acorde con las necesidades a corto plazo, - previéndose la construcción de plantas adicionales conforme la utilización de la Zona lo requiera.

Las modificaciones más importantes en los planos y especificaciones del subproyecto de electrificación se refieren a la eliminación de las líneas de transmisión al aeropuerto y la zona de pozos de agua potable puesto que se utilizaron líneas existentes. Se modificó también el sistema de transmisión a la zona turística, ya que se adicionó una subestación en la boca de la laguna Nichupté, a la cual se llega - con cables aéreos a 34,5 Kv. desde la subestación principal. Toda la transmisión de zona turística se hizo subterránea. Asimismo, se cerró un anillo desde la subestación Nichupté hasta la zona urbana con cable subterráneo energizado a 13,2 Kv. En resumen, se adicionaron la construcción de una subestación 34,5/13,2 en la zona turística; la ampliación del sistema subterráneo de transmisión a 13,8 Kv.; la construcción de la línea aérea y subterránea a 34,5 Kv.; la construcción de un ducto subterráneo para alojar los servicios de - energía eléctrica, agua potable, alcantarillado y teléfonos en la zona turística.

Las causas de las modificaciones aditivas fueron principalmente la presión de una demanda de servicios superior a la prevista tanto en la zona urbana como en la zona turística y los cambios de especificaciones especialmente en el subproyecto de energía eléctrica.

También tuvo influencia definitiva el hecho de que el programa original consideraba la zona urbana tan sólo como un área donde vivirían los empleados de la zona hotelera y no se previeron todos los servicios institucionales y sociales que demanda una ciudad con la configuración socioeconómica

actual de Cancún, lo que motivó la ampliación de las zonas urbanizadas de Cd. Cancún y la construcción de edificios para centros comerciales y teléfonos en la zona turística y para mercados y servicios institucionales y comerciales en la zona urbana.

El esquema planteado anteriormente significó el cambio de prioridades en la ejecución de las obras para dar atención a todo lo relacionado con los servicios públicos y de urbanización, en detrimento de obras como el campo de golf y la restauración arqueológica. Esta situación determinó la solicitud y subsecuente aprobación de tres prórrogas en el plazo final de desembolsos, la primera por un año, la segunda por nueve meses y la última por 3 meses.

Aunque no ha habido modificaciones sustanciales en la concepción general del proyecto del campo de golf, se han presentado dificultades para la obtención de algunos materiales, especialmente la tierra vegetal para las zonas verdes.

Como es evidente, el resultado neto de todas las modificaciones fue un incremento en los costos del proyecto que se estima en un 23% independientemente de los incrementos que se presentaron por la inflación.

4. Costos

Los costos generales del proyecto han tenido un incremento total que representó un 90% de los costos originales y que esta constituido aproximadamente por un 67% de inflación y un 23% por mayores obras y cambios de especificaciones. 1/

En este incremento, que se detalla en el Cuadro No. 2, se ha considerado la incidencia de los mayores costos de la Ingeniería y Administración y los Gastos Financieros durante la ejecución del proyecto.

A continuación se describen brevemente aquellos aspectos de los subproyectos donde se ha apreciado un mayor incremento de costos con respecto a los presupuestos originales.

Subproyecto Transporte

Los dragados y rellenos han tenido un costo total de US\$ 8.007.000, con un incremento sobre el presupuesto original de US\$6.118.000 que se ha debido a la necesidad de prácticamente duplicar el volumen extraído, el área habilitada y la ampliación de canales construidos. Por otra parte, los

1/ No incluye costos financieros.

COSTOS COMPARATIVOS DEL PROYECTO
(En miles de US\$)

<u>Categorías de Inversión</u>	<u>Costo Original</u>	<u>Costo Actualizado</u>	<u>Incremento %</u>
I. COSTOS DE CONSTRUCCION			
a) Subproyecto de Transportes	12.226	17.871	46
-Aeropuerto	9.600	9.598	0
-Puente	216	266	23
-Dragado y relleno	1.892	8.007	323
-Aliscafo (1)	450	0	-
-Muelle Puerto Juárez (1)	68	0	-
b) Subproyecto Sanitario	4.822	13.347	177
c) Subproyecto de Electrificación	3.319	6.551	97
d) Subproyecto de Teléfonos	1.120	1.295	16
e) Subproyecto de Combustibles	128	320	150
f) Subproyecto de Urbanización	4.605	20.493	345
-Calles, avenidas y trabajos previos (2)	1.977	2.591	31
-Urbanización Ciudad Cancún (3)	1.167	4.650	298
-Acondicionamiento Zona Turística (4)	408	378	(7)
-Zonas comerciales y cívicas (5)	1.053	12.874	1.123
g) Otros	880	4.984	456
-Campo de golf y casa club	720	4.474	521
-Restauración Arqueológica	160	125	(22)
-Aeropista y varios.	-	295	-
Subtotal Construcción:	27.100	64.771	139
II. INGENIERIA Y ADMINISTRACION	2.812	10.588	177
III. ESCALAMIENTO DE PRECIOS	3.311	0	-
IV. IMPREVISTOS	4.538	0	-
V. ADQUISICION DE TERRENOS	960	1.317	37
VI. PUBLICIDAD Y PROMOCION	2.000	4.740	137
VII. GASTOS ADMINISTRATIVOS DEL PROYECTO	2.700	5.386	99
VIII. INSPECCION Y VIGILANCIA BID	215	215	0
IX. COSTOS FINANCIEROS	3.464	5.142	48
GRAN TOTAL:	47.100	92.159	96
	=====	=====	=====

(1) Eliminados del Programa.

(3) Incluye Urbanización zona urbana.

(5) Incluye zonas cívicas y comerciales de zona turística y zona urbana.

(2) Incluye Urbanización zona turística.

(4) Incluye acondicionamiento de playas.

costos unitarios considerados originalmente resultaron ser en la práctica tan sólo de una sexta parte de los costos reales. El bordo perimetral no considerado originalmente también significó un costo adicional.

Subproyecto de Ingeniería Sanitaria.

El Apéndice 1 adjunto muestra los resultados obtenidos durante la ejecución del proyecto, en relación con las estimaciones realizadas en 1971.

Sobre el particular pueden hacerse las siguientes observaciones:

- (a) Al iniciarse el proyecto no se contaba con planos de construcción para todas las obras a ser realizadas; por lo que las estimaciones se basaron en diseños preliminares en muchos casos. Se asignó un 29% del costo directo de las obras en concepto de imprevistos y escala miento, lo que resultó insuficiente.
- (b) Las obras de agua potable realizadas por la SRH merecen los siguientes comentarios:
 - i) Los costos unitarios correspondientes a producción sufrieron un incremento de 56% atribuible en parte a que un 15% de los pozos perforados resultaron - improductivos.
 - ii) El costo unitario del sistema de transmisión resultó 10% menor que lo previsto.
 - iii) El costo unitario de la planta de tratamiento tuvo un aumento del 30% sobre lo estimado, debido en parte a que muchas de sus instalaciones tienen capacidad subutilizada. Su capacidad puede duplicar se ampliando sólo las unidades de sedimentación y filtración.
- (c) Los más notorios aumentos de costos ocurrieron en las obras de agua potable y alcantarillado ejecutadas por FONATUR, pudiéndose identificar las siguientes causas:
 - i) Conocimiento incompleto de las dificultades que se encontrarían en la ejecución, dado lo remoto de - Cancún, donde se carecía de materiales, mano de - obra calificada y otros elementos necesarios.

- ii) Insuficiente investigación de suelos, lo que elevó considerablemente el costo de las excavaciones y produjo algunas fallas en las instalaciones.
- iii) Modificaciones importantes en los diseños que, en su versión final, proveyeron capacidades mayores que las previstas originalmente, triplicándolas - en algunos casos.

Subproyecto de Electrificación

En este subproyecto las sumas realmente invertidas fueron de US\$6.551.000, mientras que el estimado era de --- US\$3.319.000, la diferencia se debe a la construcción de mayores obras y al cambio de diseños que obligaron a la - construcción de una subestación adicional y a una mayor - longitud de línea subterránea con mayor voltaje. El costo de la iluminación se incrementó a casi el doble debido a que se utilizaron sistemas que superaron especificaciones y se ampliaron las metas físicas.

En este subproyecto es donde se ha identificado una mayor incidencia de la inflación debido a que las obras requirieron un gran volumen de adquisiciones cuyos costos estuvieron sujetos a condiciones de mercado desfavorables.

Subproyecto de Teléfonos

El costo de este subproyecto fue de US\$1.295.000 que comparado con el costo original de US\$1.120.000 significa un - 16% de aumento debido principalmente a la construcción del edificio y la torre de microondas y la conducción subterránea de los cables.

Sin embargo, esta cifra no refleja los costos totales, ya que parte del costo del equipo de conmutación adquirido fue aportado por Teléfonos de México, lo mismo que los cables para la zona turística y la red para la zona urbana.

Subproyecto de Combustibles

El costo estimado real de las subestaciones de combustibles consideradas es de US\$320.000. El costo originalmente considerado de US\$128.000 contemplaba tan sólo dos estaciones de gasolina y la adquisición de quipos de transporte.

Subproyecto de Urbanización

Este subproyecto ha sufrido uno de los mayores incrementos

de costo, ya que del proyecto original que establece un costo de US\$4.605.000, se ha pasado a un costo real de - US\$20.493.000.

Esta diferencia se ha identificado principalmente en los costos de urbanización de Cd. Cancún que han sido más de 4 veces los originalmente presupuestados. Si bien es cierto que el área urbanizada se incrementó en un 66%, los primeros factores de incremento de costo fueron la subestimación de costos iniciales, la dificultad del terreno por la frecuente presencia de roca y la necesidad de ejecutar obras de jardinería y ornato cuyos costos no se habían tomado en cuenta.

También merece especial mención el hecho de que hubo necesidad de construir edificaciones para el hotel Parador, la residencia de FONATUR, la casa de visitas, el palacio municipal, los mercados de la zona urbana y otros edificios de interés social.

El centro de convenciones también tuvo costos muy superiores a los previstos, puesto que hubo que dotarlo y amueblarlo completamente, para atender la presión de la demanda.

Subproyecto Campo de Golf

El campo de golf tenía un presupuesto original de US\$720.000 pero los costos reales significaron aproximadamente US\$4.474.000.

Los items más costosos han sido la formación de montículos que participan aproximadamente en un 50% del costo total y la explotación, transporte y acondicionamiento de tierra vegetal para el pasto, que no se consiguió en las zonas cercanas al campo.

En el presupuesto total del campo de golf están incluidos la casa-club, el sistema de irrigación, los puentes, el edificio de mantenimiento, la maquinaria y equipos de mantenimiento, el sistema automático de irrigación y otras obras menores.

5. Calidad de las Obras y Sistemas de Ejecución.

La calidad de todas las obras construidas hasta la fecha ha sido satisfactoria, puesto que se ha llevado un control, tanto en la elaboración de las especificaciones como durante el proceso de construcción.

Todas las obras principales de los subproyectos se construyeron mediante contrato adjudicado a través de licitación pública, lo mismo que la adquisición de equipos y - elementos requeridos por el proyecto.

De cerca de 45 empresas constructoras y proveedoras que participaron, únicamente hubo necesidad de rescindir 3 contratos de obra por incumplimiento. En estos casos, las causas de dicho incumplimiento fueron, principalmente, - problemas financieros de las empresas.

Las obras ejecutadas por administración directa se refirieron sólo a subproyectos a cargo de FONATUR, en una parte del campo de golf y en la jardinería general. La capacidad de FONATUR y su eficiencia para efectuar este tipo de obras ha sido adecuada, ya que cuenta en el terreno con un equipo de profesionales suficientes y con el necesario apoyo requerido.

6. Problemas Técnicos.

Los problemas técnicos que se presentaron no afectaron los objetivos del proyecto, pero incidieron notablemente en - los costos. Los principales fueron: la modificación de especificaciones en el subproyecto de energía eléctrica; la dificultad del terreno en las obras de urbanización; el suministro de servicios en la etapa inicial e intermedia del proyecto; la adecuación de los terrenos del campo de golf para garantizar el crecimiento del pasto y las facilidades de alojamiento para el personal de construcción y supervisión.

El insuficiente conocimiento que se tenía de las condiciones geológicas locales, produjo dificultades en la ejecución de excavaciones y en el funcionamiento de algunas tuberías de alcantarillado.

El problema de las excavaciones hubo de resolverse mediante uso de explosivos en mayores cantidades que las previstas, lo que condujo a elevación de costos.

Algunas tuberías de alcantarillado, que fallaron por las - condiciones del subsuelo, hubieron de sustituirse, también con efecto desfavorable en los costos.

Aunque no es propiamente un problema técnico, también se presentó una seria dificultad, desde el punto de vista - institucional, por la carencia inicial de una organización política del área, ya que apenas a comienzos de 1975, se

creó el Municipio de Benito Juárez con sede en Cancún. Hasta esa fecha, toda la responsabilidad de organización, vigilancia y seguridad del área del proyecto estuvo a cargo de funcionarios de FONATUR, que no tenían la autoridad legal para el ejercicio de estas funciones.

En cada uno de los casos mencionados, de adoptaron las soluciones más convenientes y en forma oportuna.

7. Supervisión

La supervisión de las obras fue hecha directamente por personal de la Secretaría de Obras Públicas en cuanto se refiere al aeropuerto y sus obras conexas, por la Secretaría de Recursos Hidráulicos en la captación, conducción y tratamiento de agua potable y por FONATUR en los demás programas. Cuando así se requirió, se tuvo la asistencia técnica de organismos públicos especializados como la Comisión Federal de Electricidad, Teléfonos de México y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. La organización, tanto de las Secretarías de Obras Públicas y de Recursos Hidráulicos como de FONATUR en el terreno, fue adecuada y contó con el suficiente personal, equipo y elementos para desempeñar en forma eficiente sus funciones.

Se utilizaron consultores externos tan sólo para la supervisión del campo de golf.

El costo de supervisión se estima a la fecha en US\$ --- 10.588.000 que incluye los diseños y la supervisión directa de FONATUR. Esta suma significa un 14% del costo total de las obras de construcción a cargo de FONATUR, proporción que se considera razonable aunque un poco alta.

En la suma de ingeniería y supervisión no están incluidos los costos imputables al aeropuerto, pero sí los correspondientes a las obras de ingeniería sanitaria. Sin embargo, al hacer los ajustes por estos conceptos, la proporción no se altera significativamente.

8. Obras Terminadas y en Operación. Tarifas.

A la fecha están terminadas todas las obras del proyecto y se encuentran en operación a cargo de los organismos correspondientes.

El aeropuerto internacional está siendo operado por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), entidad que legal-

mente se encarga de estas labores en México. El manteni
miento está a cargo de la Secretaría de Obras Públicas pa
ra lo referente a pista, plataforma y obras exteriores y
a cargo de ASA para los edificios e instalaciones.

Para la operación de los sistemas de agua potable y alcan
tarillado, se ha constituido una Junta Local, en la que -
tiene participación FONATUR, la SRH y el Municipio.

La SRH preparó un estudio tarifario que, de acuerdo con
la Ley, fue aprobado por la legislatura del Estado de -
Quintana Roo. Su aplicación está a cargo de la referida
Junta Local.

En el subproyecto de electrificación las obras han sido
entregadas a la Comisión Federal de Electricidad, quien
las opera y mantiene.

La contratación de los servicios eléctricos se hace direc
tamente entre los usuarios y la CFE.

Las obras de teléfonos ya han sido entregadas a Teléfonos
de México, S. A. quien se encuentra operándolas. El con
venio entre FONATUR y Teléfonos de México establece que
las ampliaciones de la red estarán a cargo de esta última
entidad.

Las obras de urbanización, tanto en la zona turística co
mo en la zona urbana, están administradas y mantenidas por
FONATUR, pero algunas de ellas se están traspasando al mu
nicipio.

Las edificaciones construídas dentro del subproyecto de -
urbanización están siendo operadas y mantenidas por las -
entidades de gobierno correspondientes: Secretaría de Sa
lubridad y Asistencia; Conasupo; Secretaría de Educación
Pública; Municipio de Benito Juárez; Policía Federal de
Camino y por FONATUR.

El Hotel Parador fue transferido en venta a particulares
quienes lo operan.

El campo de golf y la casa-club están en operación a tra
vés de una concesión otorgada a particulares.

La restauración arqueológica está terminada en su primera
etapa y su mantenimiento está previsto por el Instituto -
Nacional de Antropología e Historia y por FONATUR.

Las tarifas de electricidad y teléfonos que se aplican - en el área del proyecto, son las determinadas a nivel nacional y por tanto no se requirió de análisis específico para su aplicación en Cancún.

9. Obras no Ejecutadas

A la fecha de la evaluación, las obras previstas están - ejecutadas totalmente.

Se ha definido un programa de obras complementarias identificadas como una segunda etapa, en cuyo financiamiento participa el Banco a través del Préstamo 310/OC-ME.

10. Cumplimiento de Condiciones Técnicas

A continuación se describe cada una de las condiciones técnicas establecidas en el contrato de préstamo.

Contratación de Personal. FONATUR oportunamente contrató el personal necesario para supervisar la ejecución de las obras a su cargo y coordinar las demás.

Estudio Ecológico. FONATUR mediante contrato con la Universidad Nacional Autónoma de México, preparó el estudio ecológico de la isla, la laguna y los terrenos de FONATUR. Se han tomado las medidas adecuadas para proteger la flora y fauna terrestre y acuática.

Adiestramiento de Personal. FONATUR ha preparado un plan de adiestramiento para el personal, que operará las plantas de tratamiento y un plan para la administración de la limpieza de calles, recolección de desechos sólidos y operación de sistemas de control y muestreo de aguas.

Compromisos de Construcción Hotelera. FONATUR presentó oportunamente la evidencia de los compromisos para construcción de aproximadamente 750 cuartos de hotel y a la fecha ya están contruidos y en operación 1.935 cuartos y en proceso de construcción 391 más.

Construcción de viviendas. FONATUR ha construido 996 viviendas de interés social en ciudad Cancún, asimismo, tiene programado construir 400 más, y el INFONAVIT tiene dentro de sus planes construir 850 casas adicionales.

Además se han construido todos los servicios comunales necesarios para ciudad Cancún.

Adquisición de Terrenos. A la fecha se han adquirido, - con cargo al aporte local, todos los terrenos necesarios para el desarrollo del proyecto y para las futuras ampliaciones.

Oficina en Cancún. FONATUR estableció oficinas adecuadas en el área del proyecto y a la fecha está construída una edificación permanente, donde funcionan las dependencias encargadas de la supervisión, operación, administración y mantenimiento de las obras a cargo de FONATUR.

Tarifas y Servicios. Las tarifas de energía eléctrica se están aplicando a nivel nacional de acuerdo a las normas establecidas por la Comisión Federal de Electricidad para este servicio. Las tarifas para el agua potable y alcantarillado se están aplicando en concordancia con el estudio elaborado por la Junta Federal de Agua Potable y Alcantarillado de Cancún.

Convenios. FONATUR ha enviado los convenios suscritos con los organismos encargados de la administración y operación de los servicios y sistemas construidos.

11. Informes de Progreso

Los informes de progreso han sido presentados separadamente por FONATUR, SOP y SRH para cubrir la parte del proyecto que cada una de estas entidades ha ejecutado. Estos informes han sido elaborados en concordancia con los instructivos entregados oportunamente al prestatario y a los ejecutores por el Banco.

En algunos casos han sido presentados con retraso, pero en general su calidad ha sido adecuada, a pesar de que en ciertos casos presentan algunas deficiencias, aunque siempre se acompañaron de comentarios adicionales de la Representación, que permitieron apreciar el desarrollo de las obras.

12. Efectos económicos del proyecto

Ante la dificultad de cuantificar todos los beneficios económicos generados por el proyecto y el hecho de que tan solo lleva cerca de dos años de operación, se harán algunos comentarios generales y se tomarán como indicadores básicos de comparación, la llegada de turistas, la disponibilidad de cuartos de hotel y su porcentaje de ocupación, así como los empleos directos generados.

Aunque originalmente se previó la iniciación de las operaciones del proyecto en 1973, este evento sólo se presentó en 1975 y, por tanto, las cifras de comparación establecidas en el documento de préstamo se han defasado estos 2 años.

1. INDICADORES DE RESULTADOS ESPERADOS Y LOGROS
DE OPERACION DEL PROYECTO

	<u>Esperado -</u> <u>1er. Año</u>	<u>1975</u>	<u>Esperado -</u> <u>2do. Año</u>	<u>1976</u>
Llegada de Turistas	17.200	99.537	168.800	161.985 (1)
% Turistas Nacionales	20	72.6	20	63.3
Permanencia Promedio	3 a 4 días	2 a 3 días	3 a 4 días	4.2 (2)
Cuartos de Hotel disponibles	750	1.322	1.080	1.976 (3)
% Ocupación	70-80	51.2	70-80	60.7
Empleos Permanentes	1.254	2.195	1.790	3.280

(1) Hasta nov. 30/76. Se estima que llegará a 184.000 en 31 dic. 1976.

(2) En junio, julio y agosto.

(3) A noviembre 30, 1976.

De acuerdo a FONATUR, el proyecto turístico de Cancún - inició su despegue a partir de enero de 1975, a pesar - de que el Aeropuerto Internacional se inauguró oficialmente el 30 de marzo del mismo año. Desde luego, los resultados esperados durante el primer año de funcionamiento pudieran haber sido diferentes si se hubiera considerado 1975 como el primer año de operación. No obstante, las siguientes conclusiones parecen ser válidas. Las llegadas de turistas concuerdan con las cifras esperadas, y se dispone de un número de habitaciones mayor. Las expectativas de construcción de habitaciones han sido superadas. El porcentaje de ocupación y la estadía promedio están por debajo de lo esperado. Esto se puede explicar por la poca participación hasta la fecha del turista internacional. Sin lugar a dudas, las llegadas -

de turistas extranjeros durante el año 1975 no fueron muy representativas de las llegadas a esperarse en el futuro, como se deduce del hecho de que en 1976 se incrementó la proporción de turistas extranjeros. Cancún todavía no está conocido al igual que lugares competitivos del Caribe. Además, las líneas de aviación - norteamericanas no han comenzado a operar todavía. Con todo, es indiscutible que el turista nacional ha estado visitando Cancún ante la oferta de alojamiento a costos competitivos, fuera de temporada, con los de los Centros Turísticos del Pacífico. En parte, la llegada importante de turistas nacionales en Cancún se debió a la campaña promocional de algunos hoteles ofreciendo atractivas oportunidades.

2. Empleo e Ingresos

Empleo en la Zona del Proyecto;
Municipio Benito Juárez

	<u>Sept. 74</u>	<u>Enero 75</u>	<u>Sept. 75</u>
Industria de la cons <u>trucción</u>	5.756	4.514	2.049
Otras Actividades	1.802	3.220	2.110
TOTAL	7.558	7.734	4.159

La industria de la construcción todavía constituye una fuente muy importante de empleo en la región, aunque - últimamente el nivel de actividades ha bajado sustan--cialmente. No es posible identificar exactamente el - número de empleos generados directamente en el sector hotelero. Sin embargo, ya que no existen otras fuentes importantes de empleo en la región, es razonable supo--ner que la mayoría de los empleos clasificados bajo - otros pertenecen al sector hotelero.

En general, los salarios recibidos tienden a ser rela--tivamente altos en comparación con el salario mínimo - rural.

<u>Ingresos Mensuales en pesos recibidos en región del Proyecto</u>	<u>Número Empleados</u>	<u>Porcentaje del Total</u>
Hasta 600	86	3,7
601 - 1.500	621	26,5
1.501 - 2.500	883	37,7
2.501 - 3.500	372	15,9
3.501 - 5.000	165	7,0
5.001 - 7.000	73	3,1
7.001 - 10.000	61	2,6
10.000 - ó más	34	1,4
Sin Información	49	2,1

Fuente: FONATUR censo de enero de 1975.

1/ Incluye Ciudad Cancún, Colonia Puerto Juárez y zona turística.

Sin embargo, es probable que los salarios reales sean - más bajos que las cifras anteriores. Aunque no se dispone de datos confiables sobre el costo de vida en Cancún, se infiere de las varias conversaciones con empleados de FONATUR trabajando en Cancún, que éste es relativamente alto.

3. Población

El proyecto turístico de Cancún está ubicado en el Municipio Benito Juárez del Estado Quintana Roo. Según el censo llevado a cabo entre el 26 de agosto y el 5 de septiembre de 1975, la población del municipio se distribuye como sigue:

<u>Nombre del Poblado</u>	<u>Población Total</u>	<u>Porcentaje</u>
Ciudad Cancún	2.185	22
Zona Turística	434	4
Colonia Puerto Juárez	3.103	31
Puerto Juárez	678	7
Campamentos	2.229	22
Leona Vicario y Vallarta	534	5
Ejido Bonfil	581	6
Puerto Morelos	307	3
Total	10.051	100

El aumento de población debido al proyecto es sustancial, ya que FONATUR estima que en 1970 había un total de 117 personas en la región del proyecto. El 53% de los habitantes de la ciudad de Cancún provienen del estado de Yucatán, el segundo más pobre de México en términos de ingresos per cápita. FONATUR prevé un aumento adicional sustancial en la población de la región para el año 1976, llegando a un total de 21.000 habitantes.

4. Desarrollo Urbano

Existe una diferencia sustancial entre los desarrollos urbanos de la ciudad Cancún y Colonia Puerto Juárez. - La Colonia ha crecido en forma espontánea y cuenta con viviendas de muy bajo costo con pocas facilidades que proveen un primer alojamiento al grupo de muy bajos ingresos. Por el contrario, la ciudad Cancún está siendo planificada de tal manera que su crecimiento cumple con requisitos como tamaño de lote, tipo de construcción, altura del edificio. Además, se han asignado lugares para la ubicación de comercios, áreas públicas y áreas verdes.

Según el censo de enero de 1975, la mayoría de la población carecía de varias comodidades mínimas como vivienda adecuada, servicios eléctricos y sanitarios. Las siguientes cifras describen la situación en enero de 1975 para los poblados de la ciudad de Cancún, la Colonia - Puerto Juárez y la zona turística.

	Número	Porcentaje del Total
Familias con:		
Casa Propia	476	41,7
Casa Rentada	662	58,0
Sin Información	3	0,3
Casas con luz	567	49,7
Agua del sistema municipal	376	32,9
Agua de mala calidad	703	61,6
Sin Agua	59	5,2
Drenaje Municipal	75	6,6
Otros sistemas sanitarios	548	48,0
Sin Drenaje Sanitario	518	45,4

FONATUR efectuó los trabajos de urbanización y regularización de la Colonia Puerto Juárez, con lo cual se dotó de servicios de agua potable, electricidad, drenaje y pavimentación de calles a la mayor parte de la población que carecía de éstos.

Estas obras las ha realizado dentro del programa de la segunda etapa del proyecto Cancún.

Para efectos ilustrativos, se incluyen como anexos los cuadros de ocupación y hospedaje hotelero en 1975 y 1976. Asimismo, las gráficas correspondientes al hospedaje y a la oferta hotelera y los pasajeros llegados por vía aérea. También se incluyen las fotocopias de los boletines bimensuales preparados por FONATUR sobre la operación del proyecto.

OCUPACION Y HOSPEDAJE EN HOTELES 1975

Mes	Número de Cuartos	Cuartos-Día Disponibles	Cuartos-Día Ocupados	Ocupación %	Personas		Hospedadas		Total
					Nacionales		Extranjeros		
					Número	%	Número	%	
Enero	303	9 300 *	3 240	34.8	1 359	48.9	1 419	51.1	2 778
Febrero	303	8 484	3 304	38.9	2 394	79.1	632	20.9	3 026
Marzo	403	11 089 *	5 536	49.9	3 979	71.8	1 559	28.2	5 538
Abril	403	12 090	3 912	32.4	1 845	72.5	699	27.5	2 544
Mayo	523	16 213	7 717	47.6	5 644	87.7	791	12.3	6 435
Junio	745	22 350	6 338	28.4	4 201	84.6	766	15.4	4 967
Julio	1 191	32 959 *	16 244	49.3	10 226	85.6	1 727	14.4	11 953
Agosto	1 197	37 107	22 610	60.9	14 076	83.0	2 890	17.0	16 966
Septiembre	1 206	36 180	14 066	38.9	6 675	80.9	1 572	19.1	8 247
Octubre	1 206	37 386	18 649	49.9	6 037	64.6	3 301	35.4	9 338
Noviembre	1 276	38 280	24 211	63.2	7 513	59.1	5 197	40.9	12 710
Diciembre	1 322	40 982	29 128	71.1	8 302	55.2	6 733	44.8	15 035
Total	-	302 420	154 955	51.2	72 251	72.6	27 286	27.4	99 537

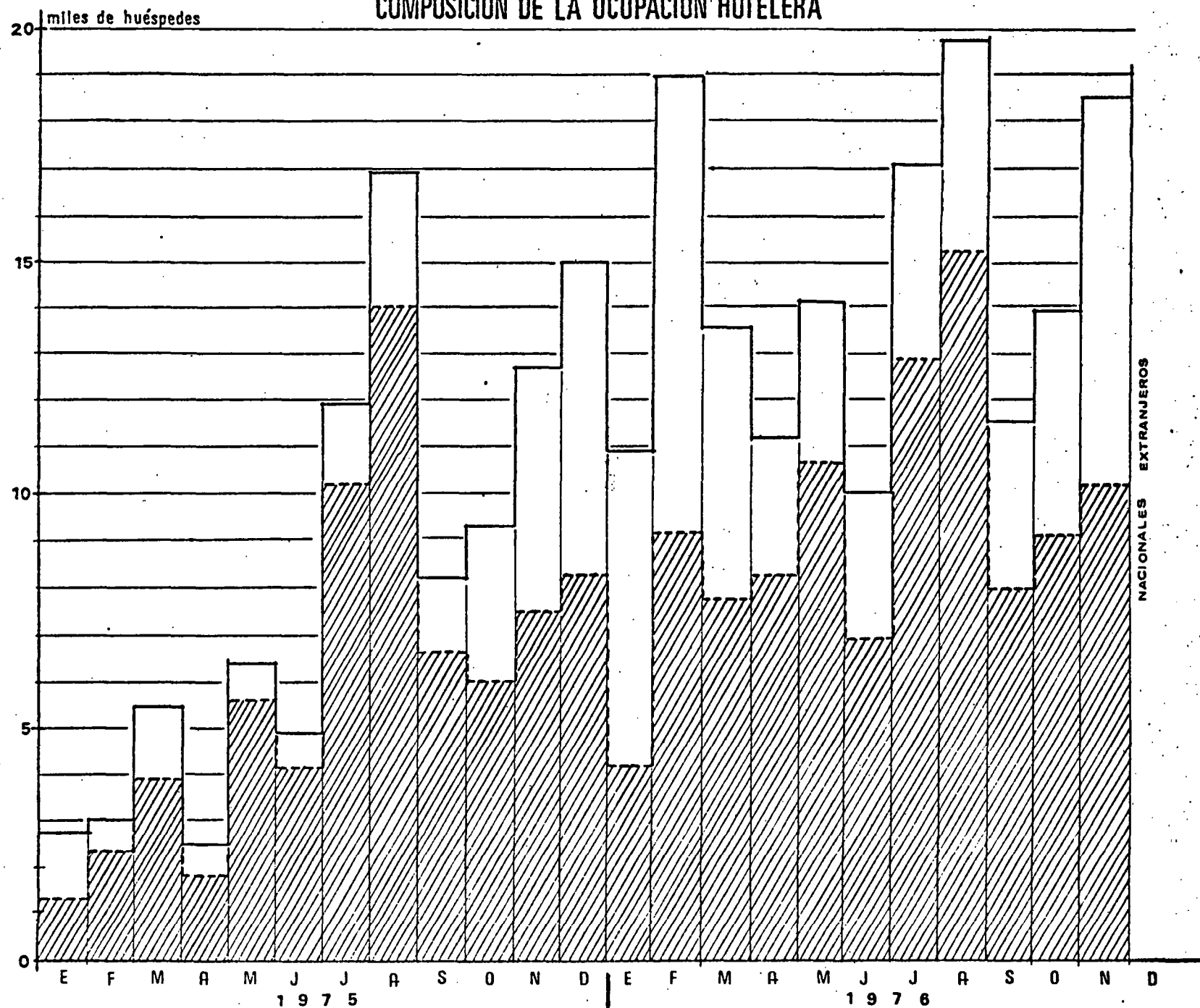
* Algunas habitaciones iniciaron operaciones en el transcurso del mes.

OCUPACION Y HOSPEDAJE EN HOTELES 1976

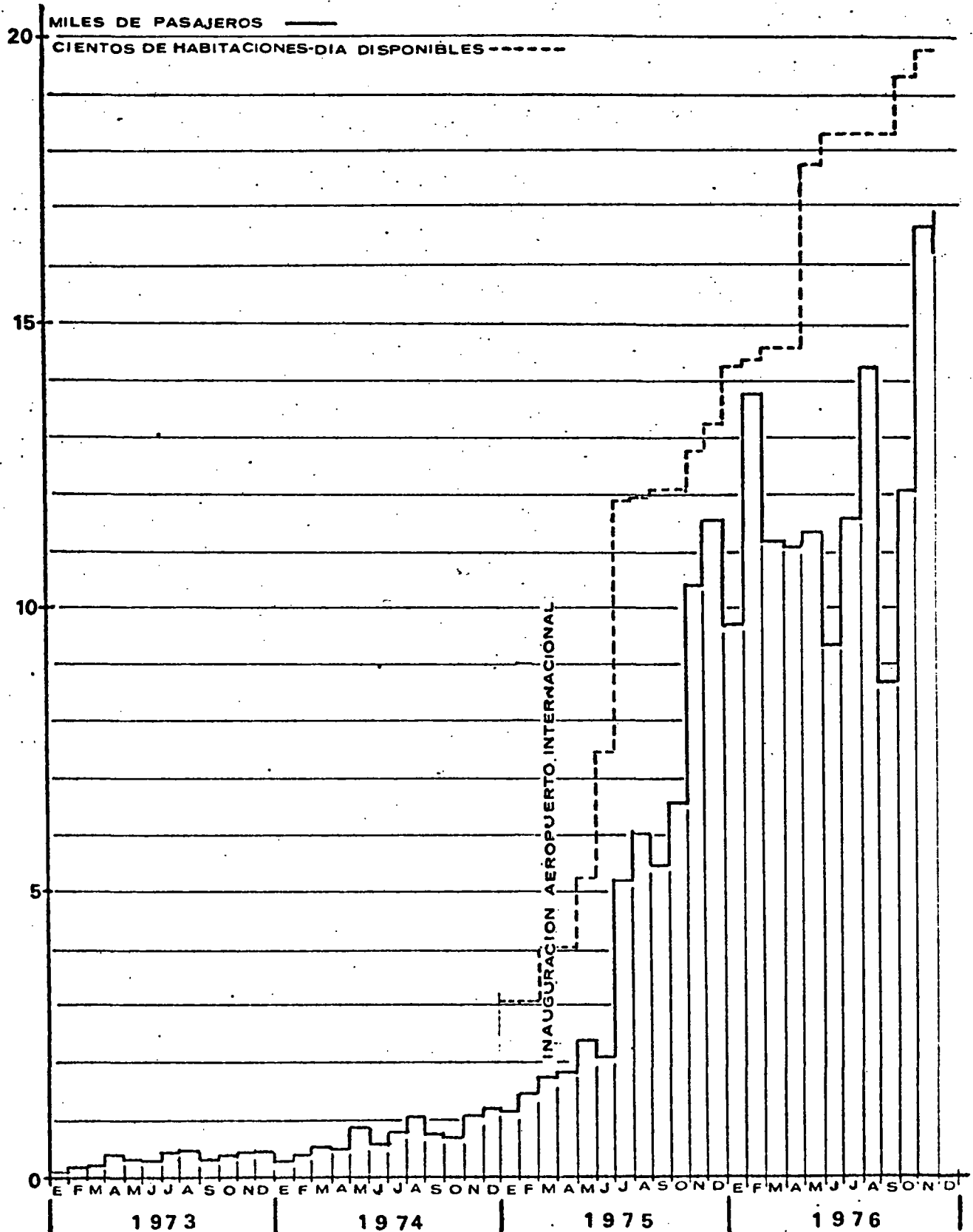
Mes	Número de Cuartos	Cuartos-Día Disponibles (*)	Cuartos-Día Ocupados (*)	Ocupación %	Personas Hospedadas				Total
					Nacionales		Extranjeros		
					Número	%	Número	%	
Enero	1 426	44 206	29 574	66.9	4 220	38.5	6 736	61.5	10 956
Febrero	1 435	40 180	33 992	84.6	9 170	48.2	9 838	51.8	19 008
Marzo	1 459	45 229	33 831	74.8	7 806	57.4	5 797	42.6	13 603
Abril	1 459	43 770	27 356	62.5	8 289	74.0	2 907	26.0	11 196
Mayo	1 769	54 839	36 742	67.0	10 670	74.8	3 592	25.2	14 262
Junio	1 826	54 780	22 022	40.2	6 940	69.4	3 055	30.6	9 995
Julio	1 826	56 606	30 171	53.3	12 980	75.9	4 121	24.1	17 101
Agosto	1 826	56 606	36 398	64.3	15 225	77.3	4 480	22.7	19 705
Septiembre	1 826	54 780	22 624	41.3	7 974	68.8	3 611	31.2	11 585
Octubre	1 935	59 985	31 252	52.1	9 116	65.5	4 805	34.5	13 921
Noviembre	1 976	59 280	40 133	67.7	10 198	55.1	8 323	44.9	18 521
					102 588	63.3	59 397	36.7	161 985

(*) Cifras deducidas.

COMPOSICION DE LA OCUPACION HOTELERA



OFERTA HOTELERA Y ARRIBO DE PASAJEROS POR VIA AEREA





CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

Cancún, es una isla que se encuentra en la costa del Caribe Mexicano, en el Territorio de Quintana Roo. Ahí, FONATUR está creando un Centro Turístico que próximamente se convertirá en un paraíso vacacional integralmente planeado. Este lugar está proyectado para recibir un millón de turistas al año, los cuales podrán disfrutar de maravillosas playas, de un espléndido clima y de posibilidades ideales para deportes en un ambiente ecológico cuidadosamente mantenido con gran variedad de flora y de fauna.

La isla está situada en una zona importante de la antigua y grandiosa civilización Maya. En Cancún pronto se inaugurarán hoteles que podrán albergar al turista más exigente.

La inversión pública total del proyecto asciende aproximadamente en su primera etapa, a 600 millones de pesos, de los cuales el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), participa con un crédito de 270 millones de pesos.

Cancún es el resultado de estudios y proyectos realizados por un grupo de técnicos y asesores especializados que formularon un Plan Maestro. Este plan crea por primera vez el desarrollo integral de una zona turística con varios aspectos fundamentales.

ZONA TURISTICA

La isla ha sido cuidadosamente zonificada para dar cabida a áreas específicamente planeadas para residencias, hoteles y zonas comerciales y de diversiones.

En la zona turística se ha promovido la realización de 18 hoteles que representan 1,800 cuartos de hotel, de los cuales 15 están en construcción. Actualmente están operando dos hoteles y un conjunto de villas. A fines de este año se contará con más de 350 habitaciones que se aproximarán a 1,500 para el invierno 1975-1976. La inversión que representan estos establecimientos es de 500 millones de pesos.

El aeropuerto internacional recibe seis vuelos semanales desde la Ciudad de México; pueden aterrizar en su modernísima pista todo tipo de jets, hasta los nuevos jumbos. El tiempo de vuelo de la Ciudad de México es de sólo 1½ horas; de Miami 1.20 horas, de Houston 2.00 horas, de Nueva York 3 horas; de Los Angeles 4 y de Montreal 3.30.

CENTRO DE CONVENCIONES

La primera etapa del Centro de Convenciones tendrá un auditorio para 550 personas. Habrá tres salas de reunión con cabina de proyección, cabina de traducción simultánea, cabinas de mecanografía, salas de Prensa, salas de descanso, enfermería, vestíbulo, bar, servicio de buffet, etc. El Centro de Convenciones en su segunda etapa tendrá cupo para 2,500 personas con todos sus servicios.

ACTIVIDADES RECREATIVAS

La riqueza de elementos naturales que existe en Cancún, aunada a la planeación integral y cuidadosa de este nuevo centro turístico, está dando como resultado una gran variedad de posibilidades para el vacacionista.

Club de Golf. Se está construyendo un campo de golf de 18 hoyos que incluye casa club y tienda profesional.

Deportes acuáticos. Las aguas del Caribe Mexicano son ideales para la pesca, el buceo con tanques y con snorkel, el ski acuático y la navegación.

Vida nocturna. Los hoteles y clubes nocturnos ofrecerán una selección de diversiones, desde guitarras románticas hasta funciones de gran escala.

Viajes a lugares cercanos. Saliendo de Cancún los visitantes pueden hacer viajes, a cualquiera de las antiguas ciudades y zonas arqueológicas que unen el pasado con el presente. Tulúm, Kobá, Chichén-Itzá y Uxmal son muestras maravillosas de la grandiosa civilización Maya.

CIUDAD CANCUN Y DESARROLLO DE LA COMUNIDAD

FONATUR considera el aspecto económico y social de la región como un punto primordialmente importante. Siguiendo el Plan Maestro del desarrollo Cancún, se proyectó una ciudad para la población permanente de esta nueva zona turística. Ciudad Cancún está planeada con todo detalle para poder ofrecer las condiciones más adecuadas, desde un punto de vista, tanto educacional como ambiental, a los pobladores de esta zona. En pocos meses, ha adquirido la categoría de población y hoy cuenta con una gran demanda para acelerar las obras de urbanización. En 1970 había en este lugar 117 habitantes que se han convertido en la actualidad en 15,000, como consecuencia de los 7,000 empleos generados por las obras de desarrollo.



POBLACION Y EMPLEO

La zona de Cancún estaba completamente deshabitada en 1970, antes de que FONATUR iniciara el proyecto turístico. Sin embargo, la industria de la construcción, las actividades comerciales y de servicios y ahora la hotelería han generado un gran volumen de empleos y con ello un flujo masivo de nuevos pobladores. En 1970 se registraron 117 habitantes en zonas aledañas y para septiembre de 1974 se estimó en 15,100 habitantes a la población permanente. Adicionalmente, existen 5,400 familiares de trabajadores, quienes viven en otros lugares del país, pero que forman parte de la población que se sostiene por el empleo generado en Cancún.

POBLACION EN CANCUN, Q. R.

	CIUDAD CANCUN	PUERTO JUAREZ	COL. PTO. JUAREZ	TOTAL
1970	—	95	22	117
1971 (jul.)	—	135	710	845
1973 (abr.)	1,135	219	1,426	2,780
1973 (ago.)	1,512	246	3,244	5,002
1973 (dic.)	2,820	285	5,200	8,305
1974 (sep.)	9,004	307	5,811	15,122

FUENTE: Investigación directa de FONATUR.

El gran número de inversiones realizadas, tanto por FONATUR en infraestructura, como por inversionistas privados en hoteles, condominios, residencias, comercios y otros genera un gran número de empleos, los que ascendieron a 7,550, entre los cuales predomina la industria de la construcción con 29 empresas que absorben el 76.1% del total; siguiendo el comercio y servicios con el 23.5% y el 0.4% restante, corresponde a la industria de la transformación.

EMPLEO EN CANCUN, Q. R. SEPTIEMBRE 1974

	NUMERO DE EMPLEADOS Y TRABAJADORES	%
Industria de la construcción	5,756	76.1
Industria de la transformación	28	0.4
Comercio y servicios	1,774	23.5
TOTAL	7,558	100.0

FUENTE: Investigación directa de FONATUR.

La composición de la población está comprendida principalmente por gente joven y por solteros, así como por trabajadores cuyas familias residen en otras partes del país. Sin embargo, la demanda permanente de empleos y las perspectivas de Cancún siguen atrayendo familias con deseos de asentamiento permanente, lo cual se ha reflejado en el gran número de viviendas que han sido adquiridas por empleados y trabajadores.

BOLETIN INFORMATIVO No. 2

ENERO - FEBRERO 1975



CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

CENSO DE POBLACION

El crecimiento de Ciudad Cancún representa, dentro de las metas y objetivos del desarrollo integral del Proyecto Turístico de Cancún, un aspecto primordial. Es por ello, que se ha planteado la necesidad de mantener en estudio dicho crecimiento, mediante investigaciones periódicas. De la última de ellas, efectuada en enero del presente año, se derivan varios puntos importantes, acerca de la estructura y composición de la población por edades, el nivel de educación, el origen de los actuales pobladores y la distribución del ingreso.

La población permanente que se encuentra asentada en ciudad Cancún es joven y está integrada por personas deseosas de un futuro promisorio, que buscan nuevas oportunidades fuera del lugar de origen. Esto se muestra con que el 49% de las personas están en edades de 15 a 40 años y el 40% son menores de 15 años, mientras que el 11% restante es mayor de 40 años de edad. Correlacionado con este fenómeno, se observa que el 69% son alfabetos, el 24% son niños en edad preescolar y solamente el 7% restante son analfabetos. A su vez, las nuevas oportunidades hacen que exista una mayoría de habitantes del sexo masculino, con el 57% del total, correspondiendo el 43% restante al sexo femenino.

Los datos acerca de la distribución del ingreso muestran que el 30% de la población recibe hasta \$1,500 mensuales, el 54% tiene ingresos entre \$1,501 y \$3,500 y el 16% restante ingresos superiores a \$3,500 mensuales. Considerados como unidad familiar, en donde trabaja más de un miembro de la familia, estos ingresos aumentan sustancialmente, pues 21% tiene percepciones hasta de \$1,500 mensuales, el 47% entre \$1,501 y \$3,500 y el 32% más de \$3,500 de ingreso mensual.

INGRESOS				UNIDADES FAMILIARES		PERSONAS	
				Número	%	Número	%
Hasta		600		38	2.5	86	3.7
de 601	a	1,500		284	18.6	621	26.7
de 1,501	a	2,500		471	30.8	883	37.7
de 2,501	a	3,500		254	16.6	372	15.9
de 3,501	a	5,000		204	13.3	165	7.0
de 5,001	a	7,000		97	6.3	73	3.1
de 7,001	a	10,000		94	6.1	61	2.6
10,001	ó	más		49	3.2	34	1.4
N.D.				40	2.6	49	2.1
Total				1,531	100.0	2,344	100.0

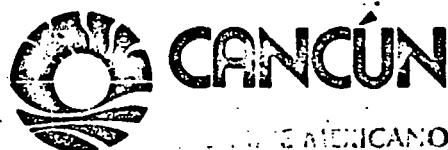
Finalmente, es conveniente señalar el origen de los actuales pobladores de Ciudad Cancún, ya que en cierta forma puede indicar el grado de absorción de la población de zonas menos favorecidas y de las oportunidades de trabajo para la población de la región. El censo indica que el Estado de Yucatán es el que ha proporcionado el mayor número, pues el 53% de los habitantes de Cancún son originarios de ese Estado; aunados a los Estados de Campeche y Quintana Roo, se muestra que el 74% de los pobladores provienen de la Península de Yucatán. El 14% tiene como origen la ciudad de México y los Estados de Veracruz y Tabasco, correspondiendo el restante 12% a 26 Estados del resto del país.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN

1975	CUARTOS OCUPADOS/MES	OCUPACION %	PERSONAS REGISTRADAS EN HOTELES			LLEGADAS DE PASAJEROS AL AEROPUERTO
			Nacionales	Extranjeros	Total	
Ene-Abr	15,992	40.2	9,577	4,309	13,886	6,190

BOLETIN INFORMATIVO No. 4

M A Y O - J U N I O 1 9 7 5



EVOLUCION Y PRONOSTICO DE LA ACTIVIDAD TURISTICA EN 1975.

Se puede afirmar que el desarrollo turístico de Cancún ha iniciado su despegue a partir del presente año. Los datos referentes al primer semestre de 1975, indican que han arribado 25,000 turistas que se han hospedado en los 744 cuartos de hotel disponibles hasta el mes de junio, generado una ocupación cercana al 40o/o de la capacidad instalada. Esta evolución puede considerarse dentro de los márgenes esperados y de acuerdo con los pronósticos para este nuevo destino turístico. La afluencia turística se ha compuesto de un 60o/o de turismo nacional y un 40o/o de turismo extranjero, situación que se explica por el mayor número de rutas y facilidades aéreas que unen Cancún con ciudades del país. Por otra parte, solamente el 40o/o del volumen total de turistas se transportó por vía aérea al aeropuerto de Cancún. Un volumen importante de pasajeros ha llegado por tierra, habiendo utilizado los servicios aéreos a Cozumel y Mérida; y la parte restante ha sido visitantes que utilizaron el automóvil y el autobús como único medio de transporte.

TRANSPORTACION AEREA	Procedencia	Equipo	frecuencia semanal
Aeroméxico	México	DC 9	3
	Mérida	DC 9	3
Mexicana	México	727	7
	Miami	727	3

TRANSPORTACION TERRESTRE	Procedencia	frecuencia semanal
Autobuses de Oriente (ADO)	México - vía Chetumal	7
Autobuses del Caribe	Mérida	28

Las expectativas para el segundo semestre señalan una mejoría substancial en cuanto al número de turistas esperados, debido a los factores siguientes: la apertura de nuevos hoteles, la ampliación de las frecuencias aéreas procedentes de la Ciudad de México, la iniciación de vuelos a Miami y Houston y la entrada de autobuses de pasajeros procedentes del Distrito Federal, Mérida y Chetumal. Para lograr una optimización de operación de la actividad turística, será necesario adicionar un número importante de asientos en la transportación aérea. Se puede llegar a dicha afirmación al observar que, a pesar de los fuertes incrementos en el número de vuelos a Cancún, la ocupación de los aviones es muy elevada, dejando sin servicio a un número importante de pasajeros.

Un pronóstico conservador señala que de acuerdo con los 1,210 cuartos de hotel operando al mes de julio y los 1,400 cuartos de hotel que se encontrarán operando para el mes de diciembre del presente año, la afluencia turística que podría esperarse en Cancún sería del orden de 100 mil turistas para los doce meses en conjunto, para lo cual sería necesario contar con un aumento importante en los vuelos, a aproximadamente cuatro frecuencias diarias.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN

	Núm. de Cuartos	Cuartos ocupados por mes	Ocupación o/o	Personas registradas en hoteles	Llegadas de pasajeros al aeropuerto
1975				Nacionales Extranjeros Total	
Ene-Jun	744	30,047	38.4	19,422 5,866 25,288	10,507



CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

CENTRO DE CONVENCIONES

La corriente de convencionistas es uno de los segmentos turísticos de importancia que se estima formará parte de la afluencia turística anual hacia Cancún, tanto de nacionales como de extranjeros. El mercado de convencionistas puede significar en el corto plazo un volumen de magnitud considerable y un medio para conocer este nuevo destino turístico. Es por ello, que tanto FONATUR como los diferentes hoteles existentes, se han preocupado por tener las instalaciones adecuadas para satisfacer la demanda de servicios.

El centro de Convenciones de Cancún fue inaugurado en el mes de septiembre del año en curso. Creado y administrado por FONATUR, cuenta con un auditorio de uso múltiple, tres salas de trabajo, salón de recepción, sala de prensa, oficinas, cafetería, bar y cocina. El auditorio, con una dimensión de 230 m², tiene una capacidad para 550 personas en conferencias o presentaciones y para 380 personas en banquetes. Las salas de trabajo tienen capacidad para 100 personas para conferencias y pueden ser subdivididas en dos salas más pequeñas. Además, dispone de un área exterior en la cual se pueden llevar a cabo recepciones, exhibiciones, banquetes y otros eventos, con una capacidad para 1,000 personas.

Entre las instalaciones del Centro, se cuenta con equipo de traducción simultánea en los salones y auditorios; asimismo, está capacitado para suministrar los servicios complementarios que sean necesarios.

Como apoyo al Centro de Convenciones, se cuenta en la zona turística con 8 hoteles, con 1032 cuartos, los que pueden proporcionar el alojamiento y servicios que requiere el turistas y sus familiares.

CENTRO COMERCIAL

Se inauguró recientemente el Centro Comercial de la zona turística, el cual se encuentra adyacente al Centro de Convenciones. Dispone de cinco módulos con un área rentable total de 1,800 m², los que serán asignados a las actividades siguientes: restaurant-bar, cafetería, boutique, farmacia, artesanías, agencia de viajes, banco, líneas aéreas, arrendadora de automóviles, platería, artículos fotográficos, deportes y otros.

Se pretende lograr que sea un lugar de atractivo y concentración del turismo, en donde se puedan encontrar los productos que demandan con más frecuencia y que les permita disfrutar su tiempo en forma agradable.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN

1975	No. DE CUARTOS	CUARTOS OCUPADOS	OCUPACION o/o	PERSONAS REGISTRADAS EN HOTELES			LLEGADAS DE PASAJEROS AL AEROPUERTO
				Nacionales	Extranjeros	Total	
Ene-Sept.	1,186	82,968	45,3	50,399	12,407	62,806	32,132

BOLETIN INFORMATIVO No. 6
SEPTIEMBRE-OCTUBRE 1975



CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

BAROMETRO TURISTICO EN 1975

Para Cancún, 1975 representó el primer año de vida turística, dado que durante ese lapso se conjugaron todos los elementos necesarios para promover la atracción de turistas nacionales y extranjeros. La creación de la infraestructura adecuada para contar con un centro turístico de categoría internacional, se vió apoyada con la construcción y puesta en marcha de los hoteles y servicios turísticos conexos con los que cuenta actualmente Cancún en su primera etapa.

La evolución hotelera en Cancún mostró un rapidísimo crecimiento durante el año, ya que la oferta inicial de unidades en enero fue de 303 cuartos, ascendiendo a 1,322 en el mes de diciembre, lo cual significa un incremento de más de cuatro veces en el número de cuartos. Aunque el crecimiento fue paulatino a través del año, debe mencionarse que el incremento más fuerte se registró en el mes de julio al añadirse a la oferta 446 habitaciones.

La afluencia turística totalizó con 99,400 visitantes que se hospedaron en hoteles de Cancún, durante los doce meses de 1975, cifra muy cercana al pronóstico de 104,000 turistas esperados e inferior en solamente 4.4 %. Desde luego que dicha afluencia se comportó normalmente en función de la existente, tanto del número de cuartos como del número de asientos en la transportación aérea. Asimismo, la corriente de viajeros mensual se vió incrementada a partir del mes de julio, registrándose en agosto el mayor número de turistas, al sumar cerca de 17 mil personas, muchas de las cuales llegaron por vía terrestre.

El número de turistas nacionales representó el 74 % de la afluencia total, al sumar 72,250 visitantes, registrándose la mayor proporción en los meses de julio y agosto. El 26 % restante, 27,200 turistas, fueron extranjeros, principalmente norteamericanos. El mayor número de visitantes del extranjero a Cancún se registró en los dos últimos meses del año, debido principalmente a la mejor conexión aérea con ciudades de los Estados Unidos. Es necesario señalar que esta relación fue variable durante el año, ya que en el primer trimestre el 68 % correspondió a turistas nacionales y el 32 a turistas extranjeros, mientras que en los dos últimos meses la participación de nacionales fue del 57 % y la de los turistas procedentes del exterior del 43 %.

La estadía de los visitantes, tanto nacionales como extranjeros, fue de 2.8 días en promedio anual. Desde luego el comportamiento de esta variable fue diferente a lo largo del período, ya que en la medida que se fueron añadiendo atractivos para el turismo, la permanencia fue incrementándose paulatinamente. Durante el primer trimestre, la cifra relativa de este índice fue de 2.0 días, mientras que en el mes de diciembre se registró una estadía de 3.5 días, en promedio.

El coeficiente de ocupación hotelera registrado durante 1975, fue muy variable, dependiendo del hotel, de los 15 existentes, siendo en promedio del 47.1 %, cifra ligeramente superior a la estimada en el pronóstico de operación del proyecto en su primer año. Los meses que registraron un mejor coeficiente de ocupación fueron diciembre, noviembre y agosto con 72.1 %, 64.8 % y 60.9 % respectivamente. Se hace notar que estos coeficientes están siendo castigados concientemente, por ser con base en la oferta construida, que bajo ciertas eventualidades es superior al número de cuartos realmente disponibles para el turismo.

Del total de turistas, el 56 % arribó a Cancún por vía aérea y el 44 % lo hizo por vía terrestre, aunque en muchos casos estos últimos usaron parcialmente el avión durante su viaje a la Península. El número total de vuelos a Cancún se fue incrementando durante el transcurso del año, iniciándose con cinco vuelos semanales durante el primer trimestre, que unían a Cancún con la Ciudad de México, contándose en la actualidad con 24 vuelos semanales que unen Cancún con las ciudades de México, Mérida, Miami y Houston.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN

1975	Num. de Cuartos	Cuartos Ocupados/ Mes	Ocupación (%)	Personas Registradas en Hoteles			Llegada de Pasajeros al Aeropuerto
				Nales.	Extr.	Total	
Ene-Dic	1,322	155,309	51.4	72,251	27,286	99,537	55,540



CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

PERSPECTIVAS PARA 1976

Para el segundo año de operación del desarrollo turístico de Cancún, se estima, de acuerdo a los estudios de mercado realizados en 1974, una afluencia de 225,500 visitantes. Hasta el momento, parece bastante realista y aun conservadora la estimación realizada, pues el número de viajeros que arribó a Cancún y se hospedó en hoteles durante los dos primeros meses del año, rebasa los 29,000 turistas. De estos 225,500 turistas, se espera que aproximadamente el 70% proceda del exterior, en función del conocimiento que se tiene del proyecto a nivel mundial, en base a las conexiones aéreas de Cancún con el exterior y a la cercanía geográfica con los Estados Unidos.

Asimismo, se prevee que para el final del año, se encuentren en operación alrededor de 2,100 cuartos de calidad turística; lo que representa un incremento de 59% sobre la oferta de 1975. Por otro lado, hay que mencionar que se espera se incremente en una noche la permanencia que el turista tenga en Cancún, ya que se ha diversificado sustancialmente la oferta de servicios turísticos conexos, lo cual hace más atractiva la zona y favorece la retención del visitante.

OFERTA DE ALOJAMIENTO EN HOTELES Y CONDOMINIOS

EN OPERACION	NUM. DE CUARTOS	EN CONSTRUCCION	NUM. DE CUARTOS
Camino Real	256	Villa Nizuc	300
Aristos Cancún	222	Kin Ha	188
Cancún Caribe	205	Playasol	192
El Presidente	197	Carrusel	111
Plaza Caribe	112	Dos Playas	132
Bahía de Mujeres	80	Albergue de la Juventud	96
Tacul	74	Verano Beat	77
Playa Blanca	70	Soberanis	8
Garza Blanca	60		
Bojórquez	48		
Dos Playas	64		
Maya Caribe	34		
Parador	34		
La Roca	14		
Carrillos	10		
Coty	10		
Rivemar	9		

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN enero-febrero

	NUMERO DE CUARTOS	CUARTOS OCUPADOS	OCUPACION %	PERSONAS REGISTRADAS EN HOTELES	LLEGADAS DE PASAJEROS AL AEROPUERTO
				Nates. Extr.	Total
1975	606	6,544	36.8	3,753	2,051
1976	1,435	85,761	75.5	13,390	16,574
Incremento (%)	136.8	1,210.5	—	256.8	708.1

BOLETIN INFORMATIVO No. 9
MARZO - ABRIL 1976



EMPLOYMENT AND INCOME

In the General Population Census of 1970, the State of Quintana Roo had an economically active population of 52,050 persons, of which 47.3 % were employed (24,614 persons). The percentage of unemployed of the State's population over 12 years of age was 1.2 %.

By the end of 1975, the touristic project in Cancun had generated 2,181 jobs in activities directly related to tourism. The dependent population of the City of Cancun stood at 7,786 persons. At the same time, it is estimated that 2,000 additional direct jobs outside of the city of Cancun were generated. Thus, a total of 4,181 jobs were created, from which approximately 15,000 persons depended.

The most important economic activities generating jobs in Cancun consisted of the hotel industry, with 1,266 jobs, and the construction industry, with 1,857 jobs. In addition, there are indirect jobs in all those activities that generate final products and services that are consumed by tourists such as farm products, textiles, beverages and others. In the city of Cancun and surroundings, 47.4 % of the economically active population of 14 years of age and older have jobs. In 1970, jobs generated by tourism in the area helped to alleviate up to 56 % of the unemployed in the State. Moreover, 2,000 heads of families that emmigrated to Cancun from all parts of the Republic were provided with jobs.

Of the total of the economically active population with jobs, 19.5 % work in the hotel industry, 28.9 % in the construction industry, 8.9 % in commercial activities, 8.3 % in public services, 6.7 % as civil service workers and, 6.5 % are employed in farm activities, domestic service and arts and crafts.

The average level of income of the population employed during September of the past year was 3,306 pesos monthly, with the hotel and construction industries registering the highest levels -3,734 pesos monthly for the former and 3,269 monthly for the latter.

The distribution of income in the City of Cancun is estimated to be, as follows: 56.2 % of the population with the highest income levels (5,000 pesos and up, monthly) have a 66.7 % share in the total income generated, while 43.8 per cent of the population with a lower level of income (under 5,000 pesos) have a 33.1 % share of the total income generated by tourism and directly related activities. This means that, compared to distribution-of-income patterns existing in other cities of the country, Cancun represents a pole of development where income distribution is equitable.

CANCUN-MONTHLY INCOME

RANGE OF INCOME (Mexican pesos)	FAMILY UNITS		PERSONS	
	No.	%	No.	%
Up to \$600	29	1.4	147	1.9
from 601 to 1,200	171	8.6	855	10.9
1,201 to 2,000	555	28.2	2,053	26.4
2,001 to 4,000	744	37.8	2,976	38.2
4,001 to 6,000	235	11.9	799	10.3
6,001 to 8,000	95	4.8	313	4.0
8,001 to 10,000	62	3.1	330	4.2
10,001 to 15,000	49	2.5	201	2.6
15,001 or more	29	1.5	107	1.4
TOTAL	1,969	100.0	7,786	100.0

SOURCE: Direct Survey by FONATUR.

CANCUN'S TOURIST BAROMETER January-May

	NUMBER OF ROOMS	ROOMS OCCUPIED	OCCUPANCY (%)	PERSONS REGISTERED AT HOTELS		PASSENGER ARRIVALS AT AIRPORT
				Mexican	Foreign	
1975	523	23,709	41.5	15,221	5,100	20,321
1976	1,769	157,721	68.7	40,331	28,870	69,201
Increase (%)	238.2	565.2		165.0	466.1	240.5



CREDITO DEL BID

Cancún es un destino turístico establecido por contar en la actualidad con una gran variedad de hoteles, servicio nacional e internacional aéreo, instalaciones turísticas y una ciudad que cubre las necesidades de la vida moderna. Recientemente el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un segundo crédito para Cancún, como complemento del primero otorgado en 1970, para la ampliación y consolidación de Cancún en su segunda etapa. Este crédito es por un monto de \$250 millones, que representa el financiamiento parcial de un programa de inversiones de \$500 millones. El destino de las mencionadas inversiones sería el de ampliar la zona turística para disponer de terrenos urbanizados para hoteles y condominios, urbanizar iracciones de terrenos destinadas a residencias y condominios, urbanizar terrenos de la ciudad destinados a la población de ingresos bajos, iniciar la construcción del proyecto "Cancún Náutico" que en su primera fase contempla la creación de una marina con las instalaciones necesarias para su operación y, finalmente la ampliación de los servicios de abastecimiento de agua potable y electricidad. Estas inversiones aseguran el crecimiento equilibrado de Cancún, en su aspecto turístico, de instalaciones y en las necesidades de la población permanente.

INAUGURACION DE HOTELES

Se inauguró el Club Mediterráneo de Cancún, el cual cuenta con 300 cuartos o 600 camas. Las instalaciones del Club son amplias y de gran calidad, pues cuenta con alberca, canchas de tennis, playa, restaurant, bar, centro de reuniones, centro nocturno y facilidades para buceo, pesca, veleo, paseos en lancha y otros variados eventos.

Se inauguró el condominio Kin-Ha con 180 cuartos, el cual puede operar como condominio residencial para sus propietarios y como condhotel operado por el Hotel El Presidente Cancún, en las unidades que los adquirientes celebren contrato con dicha compañía. Las instalaciones son de gran calidad por su construcción y por su ubicación frente a la playa de Bahía de Mujeres.

ACTIVIDADES

Cancún cuenta con una gran variedad de atractivos y actividades que pueden mantener al turista por un tiempo prolongado, así como para quienes demandan actividades diversas. Estas actividades se pueden resumir en las siguientes: visita a las zonas arqueológicas de Tulúm, Cobá y Chichén-Itzá; paseos en lancha en la laguna y al parque nacional de Isla Contoy, esquí acuático, veleo, pesca; deportes como tennis, golf y natación, actividades nocturnas, restaurantes, paseos en automóvil, moto o bicicleta y eventos especiales en el Centro Cultural y de Convenciones, visita a Ciudad Cancún y compras en los centros comerciales.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN

enero-junio

	No. de CUARTOS	CUARTOS OCUPADOS	OCUPACION %	PERSONAS REGISTRA- DAS EN HOTELES			LLEGADAS DE PASAJEROS AL AEROPUERTO
				NALES.	EXTR.	TOTAL	
1975	745	30,047	37.8	19,422	5,866	25,288	10,507
1976	1,839	179,867	51.9	47,095	31,925	79,020	66,388
Incremento (%)	146.8	498.6		142.5	444.2	212.5	531.8



CANCÚN

EL CARIBE MEXICANO

GASTO TURISTA

En los meses de junio, julio y agosto se realizó una encuesta mediante el método de muestreo simple aleatorio para el turismo que viaja por avión a Cancún, con el objeto de determinar sus principales características. El tamaño de la muestra fue de 200 entrevistas mensuales, con lo que se cubrió el 6% del número total de turistas.

El gasto medio diario, por persona fue de 680.6 pesos en el mes de junio; 606.9 pesos en julio y 518.1 pesos en agosto. Por otro lado, el gasto medio por viaje fue de 2,722.2 pesos en junio; 2,670.5 en julio y de 2,176.2 pesos en agosto. Se observa que el turismo nacional efectuó un mayor gasto, tanto por viaje como por día, siendo mayor la diferencia en agosto de lo que fue en junio. El número de viajeros por vía aérea fue de 35,106, durante los tres meses consirados. lo que arrojó un gasto de \$ 20.7 millones y una media de \$ 591 por persona-día. Se encontró que el 10.1% del turismo aéreo proviene de los Estados Unidos, el 1.5% de Europa, el 2.1% de América Latina, el 0.3% de Canadá y, el 86.0% son turistas nacionales.

GASTO DE LOS VISITANTES HOSPEDADOS EN HOTELES Y QUE VIAJARON POR AVION

	JUNIO	GASTO MEDIO JULIO	AGOSTO	JUNIO	GASTO MEDIO DIARIO JULIO	AGOSTO
Nacionales	2,677.7	2,468.1	2,213.3	686.6	617.0	632.3
Extranjeros	2,580.6	3,190.5	2,092.6	586.5	443.1	373.7
Promedio	2,722.2	2,670.5	2,176.2	680.6	606.9	518.1

Como motivo principal del viaje, el 91.1% de turistas visitan Cancún por placer; el 2.8% para atender negocios, el 5.7% por tránsito (visita de menos de 24 horas) y el 0.4% para visitar amistades.

OFERTA DE ALOJAMIENTO

HOTEL	No. DE CUARTOS	HOTEL	No. DE CUARTOS
Zona Turística		Zona Urbana	
Aristos	222	Carrillos	12
Bojórquez	69	Coty	10
Bahía de Mujeres	80	Flamboyanes	42
Camino Real	249	La Roca	14
Cancún Caribe	205	Olgui Lupi	9
Club Medite-ranée	299	Parador	34
Garza Blanca	56	Plaza Caribe	112
Dos Playas	26	Rivemar	9
Maya Caribe	36	Yaxchilán	18
Playa Blanca	68		
El Presidente	344		260
Villas Tacul	21		
	1,675	TOTAL	1,935

Transporte Aéreo

Cancún se encuentra comunicado por vía aérea con la Ciudad de México (23 vuelos semanales), con Miami (4 vuelos semanales) y Houston, vía Mérida (4 vuelos semanales), lo que hace un total de 4,100 asientos disponibles a la semana.

BAROMETRO TURISTICO DE CANCUN enero-octubre

	No. DE CUARTOS	CUARTOS OCUPADOS	OCUPA- CION %	PERSONAS REGISTRADAS EN HOTELES			LLEGADAS DE PASAJEROS AL AEROPUERTO
				NALES.	EXTR.	TOTAL	
1975	1,206	101,616	45.5	56,436	15,352	71,792	33,697
1976	1,786	303,884	60.5	92,390	48,492	141,332	113,094
Incremento (%)	48.1	199.1		63.7	215.9	96.9	235.6

B. Aspecto Financiero/Institucional

1. Costo del Proyecto

El costo total revisado del proyecto a agosto de 1976, preparado por FONATUR e incluido en su informe final, asciende a US\$92.159.000, o sea, aproximadamente, 96% mayor que el presupuesto original.

El subprograma de transporte, ingeniería sanitaria, electrificación y urbanización, presentan los mayores incrementos derivados de aumentos en las obras. Además, la categoría de ingeniería y administración incluye el costo hasta agosto de 1976, fecha en la cual se efectuó el último desembolso del préstamo BID.

Del total del presupuesto ejercido, 73% corresponde a recursos locales y 27% a recursos BID, lo que se encuentra en concordancia con lo establecido en la Sección 5.04 del contrato de préstamo.

2. Condiciones Contractuales

Con los representantes de FONATUR se hizo una minuciosa revisión de las condiciones financieras establecidas en el contrato 217/OC-ME que son aplicables al proyecto comprobando que se les ha dado cumplimiento conforme a lo establecido y a medida que se desarrolló el proyecto.

3. Tarifas y Servicios

En la Sección 5.11 del contrato de préstamo se establece que el Dedudor, de acuerdo con el Garante, deberán tomar las medidas apropiadas para que las tarifas de los servicios de agua potable y alcantarillado de los sistemas vinculados al préstamo produzcan a partir del undécimo año contado de la fecha del contrato (29 de septiembre de 1971) ingresos suficientes para cubrir por lo menos todos los gastos de explotación de los sistemas.

Al respecto se nos proporcionó un estudio de tarifas de agua potable y alcantarillado para Cancún, finalizado en junio de 1975, por la Secretaría de Recursos Hidráulicos.

Las tarifas del estudio fueron calculadas sobre la base de los gastos estimados de operación y considerando una provisión para la recuperación de la inversión.

El déficit acumulado de los ejercicios iniciales se eliminaría en el 11º. año de aplicación de las tarifas estudiadas.

4. Situación Financiera del Ejecutor

FONATUR fue establecido en enero de 1974, como un fideicomiso en la Secretaría de Hacienda, bajo la supervisión de Nacional Financiera (NAFINSA), mediante la fusión de FOGATUR (Fondo de Garantía y Fomento al Turismo) e INFRATUR (Fondo de Promoción de Infraestructura Turística).

Los últimos estados financieros auditados de FONATUR son los correspondientes al ejercicio terminado el 30 de junio de 1975. A la fecha de esta evaluación no se han presentado los estados financieros al 30 de junio de 1976, sin embargo, se dispone de estados no dictaminados hasta marzo de 1976.

Del análisis de los estados financieros se aprecia que la fusión fortaleció la situación financiera del antiguo INFRATUR. La cartera aportada por FOGATUR representó aproximadamente el 43% de los activos totales de FONATUR. Al aportar también FONATUR un saldo de circulante, la liquidez se mantuvo holgada a la vez que se incrementaron las obligaciones a corto plazo emanadas principalmente del mayor ritmo de ejecución de los proyectos de infraestructura.

En el Anexos 1 y 2 se presentan los estados financieros dictaminados al 30-6-75, comparativamente con el 30-6-74. Según dichos estados se pueden obtener las siguientes conclusiones sobre la situación financiera del Ejecutor:

- a) El índice corriente (activo circulante/pasivo corto plazo) alcanza a 2,8 en 1974 y 2,7 en 1975, lo que revela que FONATUR mantiene una holgada posición de liquidez.
- b) Las inversiones se han incrementado significativamente, lo que se refleja en el monto del activo total que ha aumentado del equivalente de US\$98 millones a US\$220 millones, entre 1974 y 1975. Las inversiones en infraestructura turística al 30-6-75 alcanzan al equivalente de US\$69,4 millones, de los cuales el 64% corresponden al proyecto Cancún.
- c) Al 30-6-75 la deuda a largo plazo de FONATUR alcanzaba al equivalente de US\$68 millones, los que corresponden a certificados de participación ordinarios y amortizables

FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO

Estados de Posición Financiera

ACTIVO	(Cifras en Miles de dólares) ^{A/}	
	30.6.74	30.6.75
Infraestructura turística	36.608	74.616
(Menos: Recuperaciones)	(3.200)	(5.232)
Neto	33.408	69.384
Inversiones en Fideicomisos	6.032	7.296
Inversiones en Empresas	7.496	16.136
Superestructura	1.664	8.536
Préstamos	33.288	94.176
Suma de las Inversiones	81.888	195.528
Caja y Bancos	8.272	10.248
Fondos en Tesorería Federal	880	976
Deudores	4.088	3.784
Otros	2.832	9.656
Suma del Circulante	16.072	24.664
Total Activo	97.960	220.192
PASIVO		
Pasivos a Corto Plazo	5.672	9.024
Pasivos a Largo Plazo	14.400	68.424
Suma de los Pasivos	20.072	77.448
Patrimonio		
Aportes del Gobierno	77.544	131.736
Resultados de Ejercicios Anteriores		6.840
Ingresos Directos	256	3.024
Utilidad del Ejercicio	88	1.144
Suma del Patrimonio	77.888	142.744
Total Pasivo	97.960	220.192

^{A/} Tipo de cambio: Mex\$12,50 por US\$1.

FONDO NACIONAL DE FOMENTO AL TURISMO

Estados de Resultados

INGRESOS	(Cifras en Miles de Dólares)1/	
	30.6.74 2/	30.6.75
Intereses sobre Operaciones de Cartera	384	4.928
Intereses sobre Inversiones en Valores	40	760
Intereses Devengados	136	464
Beneficios Diversos		248
Total de Ingresos	560	6.400
GASTOS		
Gastos Generales	200	920
Gastos Financieros	264	4.328
Depreciaciones y Amortizaciones	8	8
Total de Gastos	472	5.256
Utilidad del Ejercicio	88	1.144

1/ Tipo de cambio: Mex\$12,50 por US\$1.

2/ Este estado corresponde a 3 meses, que es el primer ejercicio contable de Fonatur.

que devengan un interés del 8% anual pagadero semestralmente. Todos los certificados han sido colocados en el Banco de México, S. A. y tienen plazos de amortización que vencen entre junio de 1976 y 1990.

- d) La relación de patrimonio/activo total ha bajado de 0,79 en 1974 a 0,64 en 1975, lo que demuestra que la estima financiera de FONATUR ha experimentado una importante variación pero se mantiene dentro de un rango satisfacto--rio.
- e) El estado de resultados muestra un significativo creci--miento operativo de FONATUR. El total de ingresos generados en el ejercicio terminado el 30-6-75 alcanzó al -equivalente de US\$ 6,4 millones; en el ejercicio 1974 -que corresponde a 3 meses, el total de ingresos alcanzó a US\$ 560.000.

5. Audidores Externos

El contrato requiere que se presenten estados financieros -dictaminados de NAFINSA, así como los datos pertinentes al programa que lleva a cabo INFRATUR (hoy FONATUR). El ejecu--tor ha presentado sus estados financieros auditados dentro de períodos razonables, y conteniendo la información comple--mentaria relativa al proyecto a excepción de los correspon--dientes a 1976.

En varias oportunidades los auditores presentaron observa--ciones con respecto a las coberturas de seguros y al sistema de control interno. Se informó que el ejecutor ha tomado -medidas para subsanar la mayor parte de las recomendaciones formuladas en relación con el control interno.

6. Control Interno

El control interno está estructurado sobre la base de la u--nidad de Auditoría Interna y de la Contraloría General.

La Contraloría General informa a la Dirección General y tie--ne supervisión sobre las Gerencias de Contabilidad, Finan--zas, Personal y Servicios Generales.

La unidad de Auditoría Interna informa directamente a la Di--rección General y cuenta con cuatro profesionales.

Sus labores se rigen por un manual de auditoría que enuncia algunos principios y normas universales de la función y que describe la estructura, actividades y métodos de trabajo de

la unidad. Sin embargo, no hay evidencias de que su diseño esté basado en un estudio profundo de las necesidades particulares de control interno de las operaciones, que caracterizan a FONATUR. Por estas razones, esta unidad es susceptible de mejoramiento.

En esta fecha, se está reorganizando el área de auditoría interna para reforzarla y dotarla de mayor personal.

7. Organización Financiero-Contable

La organización administrativo-financiera de FONATUR ha experimentado varias modificaciones que le han permitido adecuarse a los requerimientos de los proyectos de desarrollo de infraestructura turística y del programa de créditos turísticos que recibió del antiguo FOGATUR.

El sistema contable vigente cuenta con registros separados para los Departamentos de Desarrollo y de Operaciones y su diseño permite que las unidades ejecutoras de los proyectos de infraestructura lleven el registro de sus operaciones en forma descentralizada. Este sistema permite medir el resultado de las operaciones y provee información confiable y oportuna.

El análisis de los cuadros de organización y de dotación indica que hay una distribución proporcionada de profesionales en todas las unidades de la organización.

8. Programa de Créditos

En adición a las actividades de promoción y de desarrollo de la infraestructura para el turismo, FONATUR cumple un programa de créditos para el financiamiento de la construcción y ampliación de hoteles y otras instalaciones directamente dirigidas al turismo.

Los proyectos de infraestructura están encargados a la Dirección adjunta de Desarrollo y la Dirección adjunta de Operaciones es responsable del programa de préstamos.

El sistema de créditos involucra la participación de los bancos del país que proporcionan el 10% de los recursos de cada operación siendo el 90% aportado por FONATUR.

Con estos créditos se puede financiar como máximo el 65% del costo del subproyecto.

Este porcentaje emana de la consideración del límite de 75%

establecido en las normas bancarias de México para aplicar el valor de los terrenos, edificios e instalaciones y de la exclusión del capital de trabajo que de acuerdo a la norma de FONATUR no es financiable en este programa.

La evaluación y la selección de todos los subproyectos es realizada por el Departamento de Operaciones de FONATUR.

El procedimiento de evaluación, que no esta formalmente descrito en instrucciones escritas oficiales, incluye un breve estudio de mercado, la determinación de la rentabilidad financiera, además del estudio de los aspectos técnicos y jurídicos. El control de los desembolsos, la administración del subpréstamo y los riesgos de la cobranza son asumidos por el Banco que realiza la operación, el que es elegido por el subprestatario.

A continuación se resumen las condiciones de los créditos - más frecuentes del programa:

<u>Proyectos y Montos</u>	<u>Interés</u>	<u>Plazo (año)</u>	
		<u>Total</u>	<u>Gracia</u>
(a) Hasta Mex. \$ 2.000.000	10	10	2
(b) Hasta Mex. \$ 10.000.000	11	15	3
(c) Hasta Mex. \$100.000.000	11,5	15	3

La tasa de interés del Banco es de 3% en los préstamos de hasta Mex.\$10.000.000 y de 2% en los que exceden ese monto y se calcula sobre el total del préstamo de forma que FONATUR recibe el remanente.

El plazo de 15 años es el máximo de acuerdo a las normas - del país. sin embargo, el Ministerio de Finanzas podría permitir plazos más largos. En el Anexo A se incluye un detalle completo de las condiciones y plazos que se aplican en los créditos de este programa.

Al 30 de septiembre de 1975, FONATUR había otorgado 275 créditos por Mex.\$1.919 millones (el equivalente aproximado de US\$150 millones) para financiar la construcción o habilitación de 14.000 cuartos de hotel aproximadamente.

Esto representa una inversión total de Mex.\$2.215 millones.

En estas cifras se incluye 12 préstamos para hoteles en el área de Cancún con una inversión de Mex.\$333 millones de la

cual aproximadamente Mex.\$330 millones han sido proporcionados por FONATUR.

De acuerdo a las proyecciones del Departamento de Operaciones, el costo ponderado de los recursos de FONATUR se estimaba en 6,7% en 1975, y la productividad de la cartera de inversiones en 7,6%.

9. Demanda de Crédito Turístico

El volumen de créditos en estudio en el Departamento de Operaciones, ha permitido estimar una demanda total de Mex.\$ 750 millones para 1976.

En las reuniones con FONATUR se expresó que la demanda efectiva de crédito turístico, en los términos que eventualmente se definan, tendrá que ser demostrada por FONATUR.

C. Aspecto Operativo

1. Cumplimiento de condiciones previas al primer desembolso

No hubo demoras con relación al plazo previsto originalmente. El préstamo quedó elegible para desembolsos el 10 de febrero de 1972.

2. Categorías de Inversión. (Modificaciones más importantes - Sus causas y efectos.)

Las categorías de inversiones, en acuerdo con el Anexo B - del contrato de préstamo, son las siguientes:

Categoría 1. - Ingeniería (estudios y administración
- Costo de Obras

Categoría 2. - Gastos concurrentes

Categoría 3. - Sin asignación específica

Categoría 4. - Gastos Financieros

En la Categoría 1, los costos de construcción, según documento de préstamo corresponderían en US\$1.000:

(a) <u>Subproyecto Transportes</u>	<u>12.226</u>
-Aeropuerto	9.600

-Puente	216
-Dragados y rellenos	1.892
-Aliscafo	450
-Muelle Puerto Juárez	68
(b) <u>Subproyecto Sanitario</u>	<u>4.822</u>
-Agua Potable	2.544
-Alcantarillado	1.799
-Saneamiento ambiental	479
(c) <u>Subproyecto de Electrificación</u>	<u>3.319</u>
(d) <u>Subproyecto de Teléfonos</u>	<u>1.120</u>
(e) <u>Subproyecto de Combustibles</u>	<u>128</u>
(f) <u>Subproyecto de Urbanización</u>	<u>4.605</u>
-Calles, avenidas y trabajos pre	
-vios	1.977
-Urbanización Ciudad de Servicio	1.167
-Acondicionamiento Zona Turística	408
-Zonas Comerciales y Cívicas	1.053
(g) <u>Otros</u>	<u>880</u>
-Campo de Golf	720
-Casa Club de Golf (1)	30
-Restauración Arqueológica	160

(1) Incluida en campo de golf.

Si bien no se ha presentado variación notable de montos dentro de las categorías básicas de inversiones prevista en el Anexo B al contrato de préstamo, hubo una modificación importante dentro de la subcategoría (a), arriba indicada, Subproyecto de Transportes, con la eliminación del rubro referente a la ampliación y mejoramiento del Muelle de Puerto Juárez y del rubro para la adquisición de un aliscafo para pasajeros. Los recursos asignados a éstos fueron transferidos a otros rubros de la Categoría I, referente a costos de obra. Dicha eliminación fue aprobada por el Banco el 2 de octubre de 1974. (Resolución DE-139/74), una vez que se consideraron razonables las justificaciones presentadas por el prestatario.

3. Licitaciones

En la adjudicación de maquinaria, equipo y otros bienes relacionados con el proyecto y en la adjudicación de contratos para la ejecución de las obras, se ha utilizado el sistema de licitación pública, en concordancia con el contrato, habiendo sido presentados y aprobados por el Banco los correspondientes planos, presupuestos y especificaciones. Para la construcción de un campo de golf y labores de jardinería financiados con recursos 100% locales, se ha procedido a su ejecución mediante administración directa y contratos menores de obra, ya que las características de cuidadoso detalle, casi artesanal, de las obras por realizar lo mismo que la inexistencia de empresas especializadas así lo indicó.

Para los trabajos de restauración arqueológica, FONATUR ha realizado un convenio con el Instituto Nacional de Antropología e Historia de México, entidad que, por ley, es responsable para cualquier trabajo de esa naturaleza. Además de lo anterior, el Banco, en conformidad con la Sección 5.02(d), ha autorizado que las inversiones financiadas con el aporte local y relacionadas con los trabajos preliminares del proyecto, se prescindiera del requisito de licitación pública por un monto total equivalente a US\$4.000.000.

4. Desembolsos.

La presentación de desembolsos no sigue estrictamente los procedimientos establecidos por el Banco. Sin embargo, la documentación enviada involucra la mayor parte de los requisitos exigidos.

Se está tratando de negociar con el prestatario, para completar la información requerida, para que se incluya en las solicitudes de desembolso un estado de inversiones (BID y aporte local) y no solamente un estado de desembolsos conforme se viene practicando. La parte relativa a la aportación local es controlada por medio de los informes semestrales y Estados Financieros auditados.

Cabe aclarar que el monto total de la documentación justificativa de cada solicitud es desglosado según el porcentaje que se debe observar a la categoría referida.

5. Cumplimiento de condiciones establecidas en el contrato de préstamo (Distintas de las de carácter técnico y/o financiero)

(a) Uso de Fondos: En acuerdo al contrato de préstamo.

(b) Publicidad: Se han indicado en forma adecuada a las diversas obras relacionadas con el proyecto, que éste se financia con la cooperación del Banco.

6. Plazo para el último desembolso.

El plazo final para desembolsos del préstamo fue prorrogado por un total de 24 meses, en tres ocasiones. La primera prórroga fue acordada por 12 meses al 5 de julio de 1974, o sea, hasta el 29 de septiembre de 1974, la segunda por 9 meses el 25 de agosto de 1975, o sea, hasta el 29 de junio de 1976 y la tercera por 3 meses hasta el 29 de septiembre de 1976.

El plazo originalmente previsto, incluyendo las dos primeras prórrogas, no fue suficiente para la completa terminación de las obras, debido principalmente al hecho de que a través del desarrollo del proyecto, se presentaron dificultades de construcción no previstas. Durante el año de 1973, se produjo una significativa escasez en el suministro de materiales, que motivó que la casi totalidad de las empresas constructoras no pudiesen cumplir con los cronogramas establecidos. Como se sabe, la mayor parte de las obras de infraestructura se han debido realizar en plena selva yucateca; las muestras de suelos que se habían tomado, resultaron poco representativas por lo heterogéneo de las características físicas del terreno. Adicionalmente, en el segundo semestre del año de 1974, el ejecutor sufrió cambios institucionales que significaron algunas demoras en el proceso de construcción. Estos cambios se refirieron a la fusión de INFRATUR y FOGATUR para formar el fideicomiso FONATUR. Consideración especial merece el hecho de que la población estimada originalmente para esta fecha en la zona del proyecto, era de 5,800 habitantes, pero en la realidad ha llegado en algunas ocasiones hasta 18.000, lo cual ha obligado a FONATUR a multiplicar sus esfuerzos para la ejecución de obras adicionales no consideradas, la dotación de los servicios correspondientes y otras acciones que la situación ha demandado.

7. Inspección y Vigilancia del Banco

La responsabilidad básica en el terreno hasta el 15 de junio

de 1975 fue ejercida por el Subrepresentante, Ing. Jorge A. Garayta, con la colaboración del Asistente Local, Arq. Raúl Santín. A partir de esta fecha la inspección ha quedado a cargo del Ing. Jairo Sánchez Méndez, con la colaboración del Asistente Local, Ing. Joaquín Traslosheros.

El deudor y ejecutor siempre recibieron en forma adecuada a los Ingenieros y demás expertos que ha enviado el Banco para inspeccionar el proyecto, costo de las obras, estudios y demás detalles pertinentes. La supervisión, así como la orientación de los Ingenieros de la Representación, viene siendo ejercida con regularidad, siempre y cuando así lo requieran las condiciones de periodicidad, inicio o término de una obra.