

REPUBLICA DE MEXICO

PRESTAMO A NACIONAL FINANCIERA, S.A.

PROYECTO DE DESARROLLO TURISTICO CANCUN

I N D I C E

	<u>Página</u>
<u>RESUMEN</u>	1
<u>ANALISIS DEL PROYECTO</u>	10
I. <u>INTRODUCCION</u>	10
A. Antecedentes	10
B. La Solicitud	12
II. <u>EL PRESTATARIO</u>	14
A. Identidad, Origen y Objetivos	14
B. Organización y Administración	14
C. Estructura Económica y Financiera	15
D. Capacidad Administrativa y Financiera	21
E. Capacidad Legal	21
F. Reputación Crediticia	22
G. Garantía	22
III. <u>LOS ORGANISMOS EJECUTORES</u>	23
A. Coordinación de la Ejecución del Proyecto	23
B. Los Organismos Ejecutores	23
1. Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR)	24
2. Secretaría de Obras Públicas (SOP)	33
3. Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH)	39
IV. <u>EL PROGRAMA Y EL PROYECTO</u>	44
A. Antecedentes	44
B. El Programa	44

	<u>Página</u>
C. El Proyecto	45
a) Descripción de la zona	45
b) Destino de las inversiones propuestas	46
c) Descripción de las obras	47
D. Costo Total del Proyecto	53
E. Plan de Financiamiento	55
F. Categorías de Inversión	58
G. Ejecución del Proyecto	61
1. Calendario de inversiones	61
2. Ejecución de las obras	61
3. Adquisición de terrenos	66
4. Diseños de ingeniería, planos y especificaciones	66
5. Adquisiciones de bienes y servicios	68
H. Supervisión del Proyecto	70
I. Administración y Mantenimiento del Proyecto	71
J. Auditoría y Estados Financieros	74
K. Construcción de Hoteles	74
L. Construcción de Viviendas	75
M. Tarifas Aéreas	76
N. Ecología	77
O. Plusvalía	77
P. Inspección y Vigilancia	78
V. <u>JUSTIFICACION</u>	79
A. Viabilidad Técnica	79
B. Viabilidad Financiera	82
C. Viabilidad Económica	86
VI. <u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	97

APENDICES

- A - Anexo B al contrato de préstamo
- B - Organigrama de INFRATUR, SOP y SRH
- C - Información estadística requerida por el BID
- D - Mapas de localización

ANEXOS

- I - Técnico-Financiero
- II - Económico
- III - Legal

REPUBLICA DE MEXICO  
RESUMEN DE LA PROPUESTA DE PRESTAMO A  
NACIONAL FINANCIERA, S. A.  
PROYECTO DE DESARROLLO TURISTICO CANCUN

1. Prestatario: Nacional Financiera, S.A. (NAFIN)
2. Organismos Ejecutores: El proyecto sería ejecutado por las entidades siguientes: a) Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR), fideicomiso del Banco de México, S.A., constituido el 22 de mayo de 1969 que, además, actuaría como organismo supervisor de las obras y coordinador de las otras entidades participantes; b) Secretaría de Obras Públicas (SOP); y c) Secretaría de Recursos Hidráulicos.
3. Monto y Monedas: Hasta el equivalente de US\$21.500.000 de los cuales hasta un monto de US\$16.100.000 se desembolsarían en dólares y otras monedas que formen parte de los recursos ordinarios de capital del Banco (excepto pesos mexicanos), incluyendo hasta el equivalente de US\$6.440.000 que se desembolsarían en monedas de países no miembros, y hasta el equivalente de US\$5.400.000 en pesos mexicanos. 1/
4. Fuente de los fondos: De los Recursos Ordinarios de Capital del Banco.
5. Plazos, intereses, comisiones, desembolsos y monedas de pago:
  - a) Plazos: El préstamo sería amortizado en un plazo de 18 años, a partir de la fecha de la firma del contrato, mediante 30 cuotas semestrales, consecutivas y en lo posible iguales, la primera de las cuales se pagaría 3-1/2 años después de la fecha mencionada.
  - b) Interés: 8 por ciento anual pagadero semestralmente sobre los saldos deudores, haciéndose efectivo el primer pago a los seis meses después de la fecha del contrato. 2/

---

1/ Tipo de cambio: US\$1.00 = \$Mex.12.50

2/ Para el equivalente de hasta US\$6.440.000 que se entregaría en moneda de países no miembros, la comisión de compromiso sería de 2% y habría una comisión de servicio de 1/2% anual.

- c) Comisión de compromiso: 1-1/4% anual, pagadera semestralmente, sobre la parte no desembolsada del préstamo la que comenzaría a devengarse 60 días después de la fecha del contrato. 1/
- d) Período de desembolso: El desembolso del préstamo se haría en un período de 3 años.
- e) Monedas de pago: Los pagos por concepto de amortización e intereses se efectuarían proporcionalmente en las monedas desembolsadas. La comisión de compromiso se pagaría en las respectivas monedas comprometidas y en las mismas fechas que los intereses.

6. Garantía: La fianza solidaria de los Estados Unidos Mexicanos.

7. Descripción: Consistiría principalmente en la construcción de una Ciudad Turística en la costa del territorio de Quintana Roo, en la Península de Yucatán. El proyecto abarcaría la zona comprendida entre Puerto Juárez y Tulum, teniendo como eje principal la isla Cancún, en donde se llevarían a cabo la mayoría de las obras programadas, además de inversiones menores de saneamiento ambiental en Isla Mujeres. Para el cumplimiento de este objetivo, se propone realizar los siguientes subproyectos de infraestructura turística:

- a) Subproyecto de Transportes: Comprendería la construcción de: i) un aeropuerto internacional localizado a aproximadamente 17 Kms. del empedrado de las carreteras Puerto Juárez-Tulum y Puerto Juárez-Mérida; ii) de un puente de aproximadamente 80 mts. de longitud para unir la isla con la zona continental; iii) la ampliación y mejoramiento del muelle de Puerto Juárez; iv) los trabajos de dragado y relleno; y v) la adquisición de un aliscafo para el servicio de pasajeros.
- b) Subproyecto de Ingeniería Sanitaria: Incluiría 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 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.

---

1/ Para el equivalente de hasta US\$6.440.000 que se entregaría en moneda de países no miembros, la comisión de compromiso sería de 2% y habría una comisión de servicio de 1/2% anual.

- c) Subproyecto de electrificación: Comprendería la construcción de una línea de transmisión de 150 Kms. de longitud, las subestaciones y estaciones terminales en los puntos de origen y terminación de la línea de transmisión y las redes aéreas y subterráneas de distribución que permitan efectuar unas 5.000 conexiones domiciliarias y alumbrado público.
- d) Subproyecto de teléfonos: Incluiría la instalación de una central telefónica con capacidad final de 1.000 líneas, con conexiones de larga distancia.
- e) Subproyecto de abastecimiento de combustibles: Comprendería la construcción de dos estaciones de servicio para la venta y abastecimiento de combustibles.
- f) Subproyecto de urbanización: Incluiría: i) la construcción de 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; y iv) acondicionamiento de la zona comercial turística que comprendería la construcción de un centro de convenciones **y los servicios conexos.**

Asimismo, se construiría un campo de golf de 18 hoyos con su correspondiente casa-club, y se realizarían los trabajos de restauración arqueológica de las ruinas de origen maya de Tulúm y de la zona.

El proyecto comprendería la adquisición de materiales, equipos y terrenos, empleo de mano de obra, supervisión técnica y administrativa, imprevistos y promoción turística. Asimismo el proyecto incluye una suma de US\$3.679.000 que corresponde a los costos financieros durante el período de ejecución y la contribución al Fondo de Inspección y Vigilancia del Banco.

Como complemento de las inversiones de infraestructura detalladas precedentemente, se contaría con la participación del sector privado en la construcción de 750 cuartos de hotel de primera clase, con un costo promedio aproximado del equivalente de US\$15.000 por unidad. Por otra parte, el Gobierno Federal a través de los mecanismos existentes aseguraría la construcción de unas 670 viviendas para una población inicial de 4.000 habitantes, cuya principal fuente de empleo sería la zona turística. El costo de la construcción de estas viviendas se ha calculado en el equivalente de US\$3,5 millones.

8. Costo total del proyecto: El costo total del proyecto de infraestructura se estima en el equivalente de US\$47.100.000, distribuido de conformidad con el siguiente detalle:

<u>Concepto</u>	(equivalente en miles de US\$)			
	<u>Costos Externos</u>	<u>Costos Locales</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
<u>I Costos de Construcción</u>				
a) <u>Subproyecto de Transportes</u>	5.337	6.889	12.226	25,96
- Aeropuerto	3.203	6.397	9.600	20,38
- Puente	63	153	216	0,46
- Dragado y relleno	1.608	284	1.892	4,02
- Aliscafo	450	--	450	0,96
- Muelle Puerto Juárez	13	55	68	0,14
b) <u>Subproyecto Sanitario</u>	918	3.904	4.822	10,24
- Agua potable	315	2.229	2.544	5,40
- Alcantarillado	498	1.301	1.799	3,82
- Saneamiento ambiental	105	374	479	1,02
c) <u>Subproyecto de Electrificación</u>	1.405	1.914	3.319	7,05
d) <u>Subproyecto de Teléfonos</u>	480	640	1.120	2,38
e) <u>Subproyecto de abastecimiento de combustibles</u>	81	47	128	0,27
f) <u>Subproyecto de Urbanización</u>	944	3.631	4.575	9,71
g) <u>Otros 2/</u>	--	910	910	1,93
Subtotal costos de construcción	9.165	17.935	27.100	57,54
<u>II Ingeniería y Administración</u>	54	2.758	2.812	5,97
<u>III Escalamiento de Precios</u>	1.133	2.178	3.311	7,03
<u>IV Imprevistos</u>	1.524	3.014	4.538	9,63
<u>V Adquisición de Terrenos</u>	--	960	960	2,04
<u>VI Publicidad y Promoción</u>	--	2.000	2.000	4,25
<u>VII Gastos administrativos del Proyecto</u>	--	2.700	2.700	5,73
<u>VIII Inspección y Vigilancia BID</u>	215	--	215	0,46
<u>IX Costos financieros</u>	1.722	1.742	3.464	7,35
TOTAL (del I al IX)	13.813	33.287	47.100	100,00
Porcentaje	29,33	70,67	100,0	

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

2/ Incluye un campo de golf con su correspondiente casa-club y los trabajos de restauración arqueológica.

9. Fuentes de financiamiento: El proyecto sería financiado de la manera siguiente:

(equivalente en miles de US\$)

	<u>Monedas de Origen</u>		<u>Monedas de Uso</u>		<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>		
a) <u>BID-OC</u>	16.100 <u>1/</u>	5.400	11.238 <u>2/</u>	10.262 <u>1/</u>	21.500	45,65
b) <u>Aporte Local</u>	--	<u>25.600</u>	<u>2.575</u>	<u>23.025</u>	<u>25.600</u>	<u>54,35</u>
i) <u>Gobierno Federal</u>						
Directamente a través de la Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Recursos Hidráulicos, y Comisión Federal de Electricidad						
	--	10.385	2.446 <u>3/</u>	7.939	10.385	22,05
ii) <u>Gobierno Federal</u>						
Por medio de INFRATUR						
	--	<u>15.215</u>	<u>129</u> <u>4/</u>	<u>15.086</u>	<u>15.215</u>	<u>32,30</u>
Total (a + b)	<u>16.100</u>	<u>31.000</u>	<u>13.813</u>	<u>33.287</u>	<u>47.100</u>	<u>100,00</u>
Porcentajes	<u>34,18</u>	<u>65,82</u>	<u>29,33</u>	<u>70,67</u>	<u>100,00</u>	

1/ El monto en divisas para financiar costos locales (US\$4.862.000), representa un 30,2% del préstamo en divisas.

2/ Incluye US\$7.839.244, estimados como costos indirectos en divisas.

3/ Incluye US\$1.722.000 que corresponde a costos financieros en divisas durante el período de ejecución y US\$724.000 que corresponde al componente importado para la construcción de la línea de transmisión de energía eléctrica de Tizimín a Puerto Juárez.

4/ Corresponde a gastos directos en divisas de INFRATUR durante el período de ejecución.

10. Justificación: El proyecto se ajusta a los objetivos del "Plan Integral de Desarrollo Turístico" que fue preparado en 1968 y que constituye la política adoptada por el Gobierno Federal para, entre otros aspectos, mejorar y diversificar los actuales centros de atracción turística del país, crear nuevos centros que permitan atraer hacia México al mayor número posible de turistas y fomentar el turismo interno, con el consiguiente beneficio para la economía 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 del proyecto.

Cada uno de los subproyectos, ha sido elaborado en base a prácticas modernas de ingeniería y arquitectura y cuenta con los estudios, diseños, planos, especificaciones y presupuestos que han permitido establecer su factibilidad técnica y operativa. El nivel de preparación de dichos documentos permitiría iniciar, a corto plazo, el proceso de licitación de las obras. Las soluciones técnicas adoptadas representan la alternativa de menor costo y se basan en el resultado de los estudios técnicos realizados. El costo del proyecto incluye una partida del equivalente de US\$3,3 millones para cubrir posibles escalamientos de precios durante el período de ejecución y una de \$4,5 millones para gastos imprevistos, que representan el 12,2% y el 16% respectivamente, del costo de construcción. Cabe señalar que el 63,7% del costo de construcción del proyecto corresponde a obras que serían realizadas por intermedio de dos Secretarías de Estado y la Comisión Federal de Electricidad, entidades del Gobierno Federal que gozan de reconocida competencia en sus campos de actividades. 1/ La ejecución del proyecto ha sido programada siguiendo etapas razonables de construcción que permitirían cumplir con el calendario de inversiones.

El proyecto sería ejecutado por: a) el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR), creado en 1969 para promover y realizar las obras de infraestructura turística complementaria de otras inversiones del Gobierno Federal; b) la Secretaría de Obras Públicas; y c) la Secretaría de Recursos Hidráulicos. Se considera satisfactorio el sistema de coordinación previsto para la ejecución de las obras que, a nivel gubernamental, estaría a cargo de la Secretaría de la Presidencia, con participación de la Subcomisión de Inversión y Financiamiento, a través de las asignaciones de fondos que autoricen para dichas entidades y que a nivel operativo estaría a cargo de INFRATUR.

---

1/ La Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Recursos Hidráulicos han ejecutado satisfactoriamente varios programas financiados por el BID (Ver Capítulo III). La Comisión Federal de Electricidad ha realizado proyectos financiados por el BIRF por un monto total de US\$542,8 millones.



No se prevén dificultades para la oportuna disponibilidad de los recursos de contrapartida local, que serían proporcionados en su totalidad por el Gobierno Federal a través de las entidades participantes en la ejecución del proyecto. El flujo consolidado de fondos anuales del proyecto, preparado sobre la base de una proyección de trece años que incluye el período de construcción, registra un superávit progresivo que al décimo tercer año sería del equivalente de US\$15.130.000, o sea un promedio de casi US\$1,2 millones por año. El flujo de fondos de INFRATUR entidad ejecutiva principal y posterior administradora del nuevo centro turístico, registra durante el período mencionado, un superávit acumulado del equivalente de US\$7.558.000.

Asimismo, durante el período de ejecución del proyecto, se iniciaría la construcción de 750 cuartos de hotel con un costo promedio aproximado del equivalente de US\$15.000 por unidad, que serían construídos posiblemente con financiamiento del sector privado (principalmente grandes empresas hoteleras) y la construcción de unas 670 viviendas para una población inicial de 4.000 habitantes (personal de servicio de los hoteles y sus familias) que estaría a cargo del Gobierno Federal, a través de los mecanismos existentes y con recursos distintos de los del proyecto, y que tendría un costo estimado en el equivalente de US\$3,5 millones. (Ver Proyecto de Resolución).

El turismo en México ha tenido, desde hace varios años, una relevante importancia en el desarrollo económico del país, en razón de que a más de ser un generador neto de divisas, cuyo impacto directo se refleja sobre la balanza de pagos y el producto nacional bruto, ha significado una importante fuente de empleo. En 1970 México estuvo situado entre los primeros cinco países en el mundo que tuvieron el mayor número de turistas. En dicho año los ingresos por concepto de turismo al interior del país y las transacciones fronterizas produjeron un ingreso bruto del equivalente de US\$1.454 millones, es decir, superior a las exportaciones mercantiles que fueron del equivalente de US\$1.368 millones.

La posición privilegiada de México con respecto al turismo mundial ha contribuído favorablemente a aliviar la situación deficitaria que desde 1955 ha registrado la balanza de pagos del país en cuenta corriente. En 1970 el saldo negativo casi alcanzó el equivalente de US\$850 millones, o sea casi un 30% de los ingresos totales en cuenta corriente. El turismo ha compensado en parte esta situación al considerar que en el período 1960-1970, representó un ingreso neto acumulado de divisas de más de US\$3.335 millones. Por otra parte, la importancia del turismo sobre el producto nacional bruto responde directamente al factor multiplicador que generan los gastos que los turistas realizan en el país, ya que recientes estudios estimaron que dicho factor posiblemente sería del orden de 4; igualmente, los gastos de los turistas generan inversiones adicionales en los sectores productores del país.

Asimismo, el turismo constituye una importante fuente de empleo, en vista de que como resultado de una encuesta realizada por el Banco de México, S.A., se pudo determinar que en 1970 más de 190.000 personas estaban empleadas en actividades relacionadas con el sector turismo, es decir, cada 10 turistas que visitaron el interior del país deben haber producido un empleo. Por otra parte, el estudio del factor multiplicador estima que por cada millón de pesos de incremento en los gastos de los turistas en el interior del país se crean un promedio de 45,6 ocupaciones directas y 160 indirectas.

En razón de la importancia que tiene el turismo para el país y en cumplimiento de los objetivos establecidos en el "Plan Integral del Desarrollo Turístico", que incluye la creación de nuevos centros turísticos para ampliar la corriente turística hacia México, el Gobierno Federal se propone financiar las obras de infraestructura, que a su vez, servirían de agente catalítico para movilizar al sector privado a realizar las inversiones complementarias que se requieren para la construcción de hoteles y otras instalaciones.

El proyecto propuesto ha sido preparado en función de estos dos aspectos y diseñado con el objetivo de atraer principalmente aquellos turistas que buscan un cambio de clima, es decir, clima cálido y soleado, combinado con playas, hoteles de lujo, facilidades de transporte y posibilidades para la práctica de deportes acuáticos. Las obras se llevarían a cabo en la isla Cancún situada en la Península de Yucatán que por su belleza natural, cercanía a los principales mercados de turismo y atractivos históricos y culturales de origen Maya, reúne las condiciones necesarias para el éxito del proyecto.

Se ha estimado que aproximadamente 117.000 turistas visitarán la isla Cancún en el primer año de operación plena y al octavo año (1980) el número sería alrededor de 252.000 personas. En base a dichas estimaciones, la ejecución del proyecto tendría los siguientes beneficios:

- a) un impacto favorable sobre la balanza de pagos, ya que permitiría un ingreso neto de aproximadamente US\$14,0 millones el primer año de operación plena y que ascendería al equivalente de US\$25,8 millones en 1980;
- b) crearía una sustancial fuente de empleo. Se estima que la construcción de hoteles representaría unas 1.245 posiciones el primer año de operación y hasta 2.700 empleos en 1980. Un 55% de estas posiciones serían ocupadas por personas de la zona que no tengan particular especialización (camareros, mozos y otros) y el 45% por personas con especialización en el sector de servicios;

- c) tendría un impacto favorable sobre el desarrollo económico de la Península de Yucatán, que siendo una de las zonas económicamente deprimidas del país y que adolece de un fuerte desempleo, se beneficiaría con la demanda de productos agrícolas que generaría el nuevo centro turístico. Si se aplicara el mismo índice utilizado en el estudio del Banco de México, S.A. a que se hace referencia precedentemente, por cada millón de pesos de gastos de turistas se crearían 45,6 nuevos empleos directos y 160 indirectos, la ejecución del proyecto crearía directamente unas 12.300 ocupaciones en 1975, que a través de incrementos anuales llegaría a 17.350 en 1980.

Con respecto a los empleos indirectos se estima que sobrepasarían los 54.000. Es razonable esperar que, aunque estas cifras resulten optimistas, las oportunidades de empleo en la Península de Yucatán, derivadas de la demanda de productos agrícolas y de servicios que requiera el centro turístico Cancún, habrán de registrar un sustancial incremento;

- d) se estima que gran parte de los turistas que visiten Cancún, viajen probablemente a las ruinas de origen Maya localizadas en la Península de Yucatán, 1/ lo cual incrementaría y distribuiría el gasto de los turistas en toda la región. Se ha calculado que la ejecución del proyecto podría elevar el producto bruto de toda esa región en el equivalente de US\$10,0 millones en 1975 y posiblemente US\$20,0 millones en 1980, lo cual significaría un incremento de 300% y 600% respectivamente, sobre el producto bruto registrado en 1963.

Finalmente, debe destacarse que la tasa interna de retorno fué calculada utilizando 48 combinaciones y variantes diferentes. Asimismo los resultados individuales fueron sometidos a un análisis de sensibilidad, llegando a la conclusión de que el proyecto tendría una satisfactoria rentabilidad, en razón de que dicha tasa interna de retorno arroja un índice mínimo de 16% y un posible de 24%, estimándose que el probable sería de alrededor del 20%.

11. Recomendaciones: El Departamento de Operaciones, en base a las conclusiones del Comité de Proyecto en el sentido de que el proyecto está justificado desde el punto de vista técnico, económico y financiero, eleva a la consideración del Presidente del Banco el documento de préstamo respectivo a fin de que, si lo tiene a bien, someta el correspondiente proyecto de resolución a la aprobación del Directorio Ejecutivo.

---

1/ Tulúm, Cobá, Chichen Itzá y Uxmal.

## ANALISIS DEL PROYECTO

NACIONAL FINANCIERA, S. A.

MEXICO

PROYECTO DE DESARROLLO TURISTICO DE CANCUN

### I. INTRODUCCION

#### A. Antecedentes

- 1.01 Los atractivos que ofrece México en el orden natural e histórico han propiciado los flujos masivos de turismo que lo han situado, especialmente en los últimos 10 años, entre los principales países en desarrollo que fueron visitados por el turismo mundial. El impacto del turismo puede ser medido cuantitativamente por su efecto sobre la balanza de pagos y el producto nacional bruto y presta beneficios adicionales de singular importancia.
- 1.02 El desarrollo del sector turismo en México ha requerido hasta hace pocos años únicamente de la participación de los gobiernos estatales y municipales, en lo que respecta a la construcción de infraestructura para atender adecuadamente las necesidades básicas de las actividades turísticas. Sin embargo, considerando la fuerte demanda que experimentan los principales centros de turismo de México, el Gobierno Federal preparó en 1968 un "Programa Integral de Infraestructura Turística" con el objeto de: i) ampliar y mejorar la infraestructura de los centros turísticos existentes 1/; y ii) promover y realizar obras de infraestructura en nuevos centros turísticos, con el propósito, entre otros, de obtener un mayor ingreso de divisas al país, que permita mejorar a corto y mediano plazo la situación de la balanza de pagos.
- 1.03 El Gobierno Federal encargó al Banco de México, S.A., que como banco central es la institución reguladora de la emisión y circulación de la moneda, de los cambios sobre el exterior y del manejo de las reservas monetarias del país, que analizara las diversas alternativas tendientes a cumplir con los objetivos a que se refiere el párrafo anterior. Como resultado de dicho análisis, el Banco de México S.A., propuso la creación de un mecanismo financiero, con las facultades necesarias para llevar a cabo un programa consistente en el desarrollo de nuevos centros de atracción turística. En 1969, se constituyó el Fondo de Infraestructura Turística (INFRAATUR), cuyos objetivos y estructura institucional se resumen en el Capítulo III de este documento.

1/ En 1970 se terminaron los trabajos de extensión del aeropuerto internacional de la ciudad de Acapulco y en abril de 1971 entraron en servicio las obras de ampliación y mejoramiento de los sistemas de agua potable y de alcantarillado.

1.04 Cabe destacar que la creación de este nuevo Fondo, complementa los esfuerzos que ha realizado el Gobierno Federal a través del establecimiento en los últimos 30 años de varios organismos que se encargan de otras funciones relacionadas con el turismo y que son:

- Departamento del Turismo: Este Departamento se encarga principalmente de aplicar la Ley Federal de Turismo y sus Reglamentos; de establecer, a nivel nacional y/o en el exterior las oficinas de turismo que considere necesarias, de coordinar las medidas de fomento y protección del turismo con las Secretarías de Estado, otros Departamentos y autoridades estatales y municipales para que en el campo de las atribuciones de cada una de ellas se atiendan los intereses fundamentales del turismo; de establecer las tarifas de los servicios destinados a los turistas; y de controlar la aplicación de los precios y de las tarifas que rijan para los servicios turísticos. De hecho, este Departamento opera fundamentalmente con carácter interno, para estimular el turismo dentro de México. Funciona conforme a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, actualmente vigente en México, promulgada el 24 de diciembre de 1958.
- Consejo Nacional de Turismo: Creado en 1939, con el propósito de promover en el ámbito internacional el turismo hacia México. Sus funciones las desempeña a través de las oficinas ubicadas en los EE.UU., París, Roma, Zurich, Madrid y recientemente en Managua, Nicaragua.
- Fondo de Garantía y Fomento del Turismo: Fue creado en 1956 como fideicomiso de Nacional Financiera, S.A., con el propósito de otorgar ayuda financiera a la hotelería privada nacional para el fomento de nuevos centros turísticos y para el desarrollo de los ya existentes. Este fondo ha otorgado financiamiento, a empresas hoteleras y de servicios turísticos, por un monto equivalente de US\$35,3 millones.

1.05 Durante la Asamblea de Gobernadores del BID, en abril de 1968, el Secretario de Hacienda y Crédito Público de México planteó al Presidente del Banco la posibilidad de participar en el financiamiento de un programa de obras de infraestructura que coadyuve al desarrollo del turismo del país. Posteriormente, durante la permanencia de las misiones del Banco en México, en noviembre de 1968 y febrero de 1969, prosiguieron las conversaciones con las autoridades del Gobierno Federal acerca de la posible presentación de un programa turístico.

1.06 En agosto de 1969, el Gobierno Federal, por intermedio del Banco de México, S. A., expresó oficialmente la intención de someter a la consideración del BID la propuesta de financiamiento de un proyecto de desarrollo turístico en la costa del territorio de Quintana Roo, y específicamente en la isla Cancún.

- 1.07 Posteriormente, de conformidad con los procedimientos establecidos, la Administración del Banco elevó a la consideración del Directorio Ejecutivo los antecedentes y la propuesta preliminar del Gobierno Mexicano para el financiamiento parcial del proyecto mencionado en el párrafo 1.06 anterior 1/. El Directorio Ejecutivo, en sesión de 11 de diciembre de 1969, autorizó a la Administración a proseguir las conversaciones con las autoridades mexicanas tendientes al estudio y análisis de una eventual operación de préstamo.

B. La Solicitud

- 1.08 Con fecha 18 de marzo de 1970, Nacional Financiera, S.A., a nombre del Gobierno Federal, sometió a consideración del Banco, una solicitud de préstamo por el equivalente de US\$17,0 millones (US\$12,8 millones de los recursos ordinarios de capital y US\$4,2 millones del Fondo para Operaciones Especiales), para financiar parcialmente el Proyecto de Desarrollo Turístico Cancún.
- 1.09 En julio de 1970 y en vista de la solicitud de préstamo presentada al Banco, se envió una misión operativa a México para que evaluara en el terreno la información recibida y analizara el alcance del proyecto que el Gobierno Federal se proponía llevar a cabo. Dicha misión, en cumplimiento de sus objetivos, discutió con las autoridades mexicanas el alcance del proyecto propuesto y avanzó considerablemente en su evaluación solicitando, el envío de información adicional para completar el análisis de una eventual operación de préstamo.
- 1.10 Delegaciones mexicanas visitaron la sede del Banco en noviembre de 1970 y nuevamente en enero y febrero de 1971, con objeto de suministrar la información faltante. Asimismo, comunicaron al Banco que, debido a ajustes realizados en el costo del proyecto, se ampliaría la solicitud de préstamo hasta un monto equivalente de US\$23,8 millones (US\$17,8 millones de los recursos ordinarios de capital y US\$6,0 millones del Fondo para Operaciones Especiales). La Administración del Banco comunicó a las delegaciones aludidas que, después de un análisis del financiamiento del proyecto y de otros factores pertinentes, se había llegado a la conclusión de que el eventual préstamo debería ser considerado en su totalidad, con cargo a los recursos ordinarios de capital. Mediante nota del 17 de abril de 1971, Nacional Financiera, S. A., formalizó la ampliación de la solicitud de crédito, hasta el equivalente de US\$25.000.000, de los recursos ordinarios de capital del Banco. La cifra propuesta en el presente documento resulta del análisis de la operación y fue comunicada oportunamente a Nacional Financiera, S.A.
- 1.11 Finalmente, cabe señalar que el Gobierno Federal otorga la más alta prioridad a los proyectos de desarrollo turístico, y en varias ocasiones, durante el proceso del análisis de la operación propuesta, las autoridades mexicanas han confirmado el nivel de importancia que la ejecución

---

1/ Documento PR-400, de 25 de noviembre de 1969.

del proyecto mencionado tiene dentro del programa de inversiones públicas. Durante la reciente visita del Gerente de Operaciones a México (abril de 1971) se destacó, tanto por la Secretaría de Hacienda como por el Banco de México, S.A., la prelación del proyecto y su importancia para la economía mexicana.

- 1.12 Con respecto al proyecto bajo estudio, no se ha otorgado asistencia técnica de recuperación contingente.

## II. EL PRESTATARIO

### A. Identidad, Origen y Objetivos

- 2.01 El préstamo se otorgaría a Nacional Financiera, S.A. (NAFIN), persona jurídica de administración autónoma y carácter mixto, con patrimonio propio y con domicilio en la ciudad de México, D.F., a cuyo cargo se encuentra la negociación y contratación de la generalidad de los créditos externos para entidades públicas que cuenten con garantía de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.02 NAFIN fué constituida por decreto de 27 de diciembre de 1933 y por escritura pública de 30 de junio de 1934, con el objeto de que sirviera de mecanismo para movilizar y reintegrar a la economía privada los bienes inmuebles que el Estado debía adjudicarse y aquellos que, en virtud de leyes especiales, no podrían continuar formando parte del patrimonio de los bancos de depósito, así como de que sirviera de institución auxiliar de crédito para estimular y encauzar la inversión de capitales hacia el sector privado, con el fin de crear un mercado nacional de valores.
- 2.03 Por ley de 31 de diciembre de 1947 y por acuerdo presidencial de noviembre de 1959, se confirmó a NAFIN la función de obtener y manejar los créditos externos de fomento, en su calidad de agente financiero del Gobierno Federal y con la garantía de éste. Por lo tanto, los organismos públicos federales utilizan generalmente los servicios de la entidad cuando sus proyectos van a ser financiados con recursos del exterior, pudiendo dichos organismos participar conjuntamente con NAFIN en las respectivas negociaciones. 1/
- 2.04 En consecuencia, toda petición de reembolso o desembolso, informe de progreso de obra y gastos, etc., que tenga relación con la utilización de recursos contratados en el exterior en los términos antes referidos, debe canalizarse exclusivamente a través del mecanismo establecido en Nacional Financiera S.A.

### B. Organización y Administración

- 2.05 NAFIN, cuya naturaleza en el orden jurídico, patrimonial y financiero ha sido estudiada y analizada por el BID, para la tramitación de 46 préstamos que ha recibido hasta la fecha, está dirigida por un Consejo de Administración formado por siete miembros elegidos por la Asamblea General de Accionistas, de los cuales tres son elegidos por los votos que ejerce el Gobierno y cuatro por los votos que corresponden al sector privado (instituciones de crédito, seguros y financieras). El Secretario de Hacienda y Crédito Público es el Presidente del Consejo de Administración.

---

1/ Para mayores antecedentes en cuanto a capacidad y atribuciones, ver documento DED/61/74, Apéndice II Res. de 12 de abril de 1961 (Préstamo No. 19/OC-ME).



- 2.06 El Consejo tiene la facultad de designar y remover al Director General de NAFIN, quien es el funcionario ejecutivo de más alta jerarquía a cargo de la administración y de las operaciones de la entidad. Para el ejercicio de sus funciones, el Director General cuenta con la inmediata asistencia de tres Directores Adjuntos (Vicepresidentes Ejecutivos) que tienen a su cargo:
- i) las dependencias que formulan proyectos para financiamiento internacional y contratan y operan financiamientos externos como agente del Gobierno Federal y/o por cuenta propia; ii) las dependencias que analizan e inician proyectos de financiamiento y promoción industriales, realizan y operan las emisiones de valores en el mercado nacional, efectúan inversiones en valores industriales y públicos y realizan inversiones de compra-venta en el mercado nacional; y iii) las dependencias que realizan funciones de contabilidad y contraloría y operan los créditos otorgados a empresas industriales y entidades públicas. Además, bajo la dependencia directa del Director General se han establecido la Gerencia Jurídica, la Gerencia de Fideicomisos y la Gerencia Administrativa, cada una con funciones inherentes a su campo de actividades.
- 2.07 NAFIN cuenta con una oficina de auditores internos que depende de la Contraloría General de la misma y que está integrada con 14 funcionarios profesionales encargados de llevar a cabo la auditoría interna permanente de la entidad.

#### C. Estructura Económica y Financiera

- 2.08 Dentro del sistema bancario mexicano, NAFIN es la institución que maneja el mayor volumen de recursos financieros después del Banco de México. Los activos totales de NAFIN, que al 30 de junio de 1970 ascendían aproximadamente al equivalente de US\$2.430 millones, la sitúan entre las entidades financieras más importantes de América Latina.

##### 1. Situación de Capital y reservas

- 2.09 El capital autorizado de NAFIN ascendía inicialmente a Mex.\$20,0 millones y fué integrado con un aporte efectivo de Mex.\$3,0 millones y el saldo con bienes inmuebles.
- 2.10 Consolidada plenamente su posición financiera y su función de institución de fomento dentro de la economía de México, en febrero de 1961 se elevó el capital social de NAFIN a Mex.\$1,300 millones (US\$104 millones), ofreciéndose a suscripción pública las acciones de la Serie "B" que representaban el 49% del capital social. El Gobierno retuvo las acciones de la Serie "A" que representaban el 51% restante. Al 30 de junio de 1964, el capital autorizado quedó totalmente pagado.

- 2.11 La situación del capital neto de NAFIN, al 30 de junio de 1970, y su evolución durante los tres últimos años ha sido como sigue:

(equivalente en miles de US\$)

	<u>30/6/68</u>	<u>30/6/69</u>	<u>30/6/70</u>
Capital pagado <u>1/</u>	104.000	104.000	104.000
<u>Más:</u>			
Reserva legal y otras reservas	20.414 <u>2/</u>	22.804 <u>2/</u>	25.697 <u>2/</u>
Superávit por evaluación de inmuebles	841	841	841
Utilidades por aplicar	<u>208</u>	<u>208</u>	<u>208</u>
Capital neto	<u><u>125.463</u></u>	<u><u>127.853</u></u>	<u><u>130.746</u></u>

- 2.12 El capital autorizado que, tal como se indica en el párrafo 2.11 anterior, está totalmente pagado, no sufrió alteración durante el ejercicio financiero que terminó el 30 de junio de 1970. Las reservas se incrementaron en un 12,7% y el capital neto aumentó en el equivalente de US\$3,1 millones, es decir un 2,2%.

## 2. Situación financiera

- 2.13 En el cuadro siguiente se resumen los estados financieros de la institución al cierre de los ejercicios financieros terminados el 30 de junio de 1968, 1969 y 1970:

### 1/ Distribuido en:

6.630.000 Acciones Serie "A", equivalente de US\$8.00 c/u.	53.040.000
6.370.000 Acciones Serie "B", equivalente de US\$8.00 c/u.	50.960.000
Total	<u><u>104.000.000</u></u>

- 2/ Incluye la transferencia de las utilidades netas del período a reservas después del pago de dividendos y otras asignaciones.

Resumen de Balances Generales  
Consolidado y Comparativo

(equivalente en millones de US\$)

Rubros	1/	Al 30/6/68		Al 30/6/69		Al 30/6/70	
		Monto	%	Monto	%	Monto	%
<u>ACTIVO</u>							
Disponibilidades (Caja- Bancos)		14	0,7	11	0,5	10	0,4
Valores y Acciones (neto)		520	26,9	301	14,5	328	13,2
Cartera (total)		1,348	69,8	1,719	82,5	2,073	83,7
Deudores varios y Otros		32	1,7	37	1,8	48	1,9
Mobiliario y Equipo (neto)		1	-	1	-	1	-
Inmuebles y Acciones de Soc.							
Inmobiliaria (neto)		4	0,2	5	0,2	5	0,2
Cargos diferidos		12	0,7	11	0,5	15	0,6
Total del Activo		1.931	100,0	2,085	100,0	2.480	100,0
<u>PASIVO</u>							
Títulos financieros y obligaciones		525	27,2	636	30,5	767	30,9
Depósitos y otras obli- gaciones a la vista		61	3,2	47	2,3	53	2,1
Préstamos de Banco y otras obligaciones a plazo		1.152	59,7	1.185	56,9	1.451	58,6
Cuentas varias		55	2,8	76	3,6	65	2,6
Patrimonio		126	6,4	128	6,1	131	5,3
Utilidad		12	0,7	13	0,6	13	0,5
Total del Pasivo y Patrimonio		1.931	100,0	2.085	100,0	2.480	100,0

1/ El año fiscal de la institución empieza el 1o. de julio y termina el 30 de junio del año siguiente.

- 2.14 Sobre la base de las cifras correspondientes a los estados financieros al 30 de junio de 1970, se ha determinado que la relación del pasivo total a capital neto es de 16,2 a 1,00 lo cual se considera aceptable en atención a la naturaleza de las actividades de NAFIN. Este índice ha registrado incrementos en comparación con los ejercicios anteriores (12,9 a 1,00 en 1968 y 13,7 a 1,00 en 1969), como resultado de que el total de préstamos de bancos y otras obligaciones a plazo aumentó en un 22,4%. Dichos rubros, que ascienden a un total del equivalente de US\$1.451 millones, representan el 62,1% del pasivo total de NAFIN y su relación con el capital neto aumentó de 8,41:1 al 30 de junio de 1969, a 10,08:1 en la misma fecha en 1970. Estos índices se consideran aceptables tomando en cuenta el carácter de organismo de fomento de NAFIN, que actúa como agente financiero del Gobierno Federal, con la garantía solidaria y/o subsidiaria del mismo.
- 2.15 Seguidamente se incluye un resumen de resultados al 30 de junio de 1968, 1969 y 1970:

Resumen de Estados de Resultados  
Consolidado y Comparativo

	(equivalente en millones de US\$)		
	30/6/68 <sup>1/</sup>	30/6/69 <sup>1/</sup>	30/6/70 <sup>1/</sup>
<u>Ingresos</u>			
Intereses cobrados	90,4	106,1	124,4
Intereses y comisiones devengados no cobrados	28,5	33,5	43,9
Dividendos (cobrados)	12,0	10,3	13,2
Otros	7,5	6,7	7,5
Total de Ingresos	138,4	156,6	189,0
<u>Gastos</u>			
Gastos generales	12,6	14,7	13,8
Intereses pagados <sup>2/</sup>	108,3	127,2	161,0
Otros	5,1	1,6	0,9
Total de gastos	126,0	143,5	175,7
Utilidad neta <sup>3/</sup>	12,4	13,1	13,3

<sup>1/</sup> lo. de julio del año anterior al 30 de junio del año correspondiente.

<sup>2/</sup> Incluye los intereses devengados y no pagados.

<sup>3/</sup> De las utilidades anuales se ha distribuido, en estos tres años, un dividendo equivalente al 9% sobre el valor nominal de las acciones en circulación; destinándose el saldo a reserva y distribución de utilidades al personal.

2.16 De la lectura del cuadro anterior se pueden deducir las siguientes conclusiones:

- i) En el ejercicio que terminó el 30 de junio de 1970, las utilidades fueron del equivalente de US\$13,3 millones aproximadamente. Cabe destacar que desde el segundo semestre de 1934 en que inició sus operaciones, NAFIN ha obtenido utilidades anuales sin interrupción.
- ii) Durante los últimos años se ha registrado un constante incremento en los intereses y comisiones devengados sobre los préstamos concedidos por NAFIN. Igualmente, se puede notar una menor participación de los gastos generales sobre los ingresos totales, como consecuencia, en parte, del aumento registrado en el volumen de préstamos y al carácter fijo de muchos gastos.

### 3. Liquidez

2.17 La información presentada no ha permitido determinar con precisión el índice de liquidez de NAFIN al cierre del ejercicio financiero del 30 de junio de 1970. Al igual que en préstamos anteriores y sobre las mismas bases de ajuste de las partidas de activo y pasivo corrientes del balance general, se ha estimado que el índice corriente registra una relación de 1,47 a 1,00 lo que se considera aceptable en razón de la naturaleza de las actividades de la institución. Esta relación supera el índice corriente del ejercicio anterior (30 de junio de 1969), que fué calculado estimativamente en 1,32 a 1 pero es inferior al registrado al finalizar el ejercicio inmediatamente anterior (1,57:1,00 al 30 de junio de 1968). Los activos corrientes, al 30 de junio de 1970, excedieron a los pasivos corrientes en el equivalente de US\$253,0 millones, mientras que para el año anterior dicha suma fué del equivalente de US\$134,0 millones.

### 4. Cartera

2.18 La cartera total de crédito aumentó de aproximadamente el equivalente de US\$1.719 millones en 1969 a unos US\$2.073 millones al 30 de junio de 1970, lo que significó un incremento de 20,5% sobre el ejercicio anterior. Un análisis de la información no auditada presentada sobre la cartera de préstamos en mora, al cierre del ejercicio terminado el 30 de junio de 1969, indica que ésta representa un 1,0% de la totalidad de la cartera a dicha fecha. No se ha recibido la información complementaria solicitada para actualizar la situación de la cartera y otros aspectos financieros.

## 5. Fuente y utilización de recursos

2.19 A continuación, se presenta un resumen de las fuentes globales de fondos y su uso para los años fiscales terminados el 30 de junio de 1969 y 1970:

(equivalente en millones de US\$)

	Junio 30 1969 (1)		Junio 30 1970 (2)		Aumento (Disminución) (2) - (1)
		%		%	
<u>Origen Global de Fondos</u>					
Recursos Propios	140,9	4,7	144,0	4,2	3,1
Comisiones	712,8	24,0	845,3	24,8	132,5
Créditos Externos	987,6	33,2	1.298,4	38,1	310,8
Garantías y Endosos	761,6	25,6	766,8	22,5	5,2
Fideicomisos	81,9	2,8	123,7	3,6	41,8
Otros	286,9	9,7	233,0	6,8	(53,9)
Total Percibido	<u>2.971,7</u>	<u>100,0</u>	<u>3.411,2</u>	<u>100,0</u>	<u>439,5</u>
<u>Aplicación Global de Fondos</u>					
Infraestructura	2.139,6	72,0	2.474,9	72,5	335,3
Industrias Básicas	222,7	7,5	236,5	7,0	13,8
Otras Industrias	498,9	16,8	574,4	16,8	75,5
Otros	110,5	3,7	125,4	3,7	14,9
Total Aplicado	<u>2.971,7</u>	<u>100,0</u>	<u>3.411,2</u>	<u>100,0</u>	<u>439,5</u>

2.20 El cuadro anterior demuestra que la movilización total de los recursos de NAFIN tuvo un incremento de 14,8% al cierre del ejercicio financiero de 1970 con respecto a 1969. Dichos recursos fueron aplicados en la siguiente forma:

- i) De los fondos canalizados al financiamiento de proyectos de infraestructura, el 41,6% se destinó a energía eléctrica, el 16,2% a transportes, el 6,5% a irrigación y el 5,7% a la construcción de caminos y puentes. El 30,0% restante corresponde a inversiones en los sectores agrícola, comunicaciones, vivienda y otros proyectos de inversión pública;
- ii) de los recursos destinados al financiamiento de proyectos de industrias básicas, un 67,2% correspondió a proyectos siderúrgicos (hierro y acero) un 15,1% a proyectos petroquímicos y de carbón, y el 17,7% restante a proyectos de construcción, cemento y mineros no ferruginosos; y

iii) de los fondos canalizados hacia el resto del sector industrial, un 29,0% se destinó a la industria de equipos de transporte, un 21,6% a la industria química, un 17,2% a los productos alimenticios y el 32,2% restante a otras industrias incluyendo textiles, y de papel.

#### 6. Movilización de recursos externos

- 2.21 NAFIN ha desempeñado sin dificultades su función de agente financiero para la movilización de recursos externos destinados al financiamiento del desarrollo económico y social del país.
- 2.22 Los préstamos otorgados por el BID a esa institución ascendían al 31 de enero de 1971 al equivalente de US\$512,8 millones. NAFIN ha sido hasta ahora el conducto a través del cual se han negociado y contratado casi todos los préstamos otorgados por el BID para el financiamiento del sector público en el país. 1/

#### 7. Auditoría Externa

- 2.23 Los estados financieros son auditados por una firma de contadores públicos independientes, aceptables al Banco, que NAFIN contrata para tal efecto.

#### D. Capacidad Administrativa y Financiera

- 2.24 La experiencia que ha tenido el Banco en sus relaciones con NAFIN como prestatario ha sido hasta el presente satisfactoria, lo cual se ha debido a la excelente administración institucional que ha establecido. NAFIN cuenta con un personal calificado que le permite cumplir satisfactoriamente sus funciones y objetivos. La capacidad financiera de la institución es asimismo, satisfactoria y los sistemas contables aplicados en la administración de los recursos son adecuados.

#### E. Capacidad Legal

- 2.25 De acuerdo con la reforma a la Ley Orgánica de Nacional Financiera S.A., del 20 de diciembre de 1947, a dicha institución se le ha confiado la facultad de encargarse de todo lo relativo a la negociación, contratación y manejo de créditos a mediano y largo plazo de instituciones extranjeras privadas, gubernamentales e intergubernamentales cuando, como requisito para el otorgamiento de dichos

---

1/ La distribución de los préstamos del BID otorgados a NAFIN es como sigue:

	(equivalente en miles de US\$)	
Capital Ordinario	254.394	49,6 %
Fondo para Operaciones Especiales	223.331	43,6 %
Fondo Fiduciario de Progreso Soc.	34.596	6,7 %
Fondo Canadiense	500	0,1 %
Total	<u>512.821</u>	<u>100,0 %</u>

créditos, se exija que los garantice el Gobierno Federal. Se exceptúan de esta regla los créditos al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos.

- 2.26 Consecuentemente, NAFIN tiene capacidad legal para contraer el préstamo propuesto y para asumir las obligaciones correspondientes.

F. Reputación Crediticia

- 2.27 Hasta la fecha, NAFIN ha cumplido con sus obligaciones contractuales internas y externas en forma satisfactoria.
- 2.28 La solidez financiera de la institución y las circunstancias mencionadas anteriormente le han valido a NAFIN gozar del buen prestigio que tiene en círculos financieros nacionales e internacionales.

G. Garantía

- 2.29 El préstamo bajo estudio contaría, como en ocasiones anteriores, con la fianza solidaria de los Estados Unidos Mexicanos. Además, conforme al Artículo 11 de la Ley Orgánica de NAFIN, la Nación Mexicana responderá en todo tiempo de las obligaciones que la entidad contraiga con instituciones extranjeras privadas, gubernamentales o intergubernamentales.



### III. LOS ORGANISMOS EJECUTORES

#### A. Coordinación de la Ejecución del Proyecto

- 3.01 La ejecución del proyecto estaría directamente a cargo de tres entidades públicas del Gobierno de México, que serían: a) el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR); b) la Secretaría de Obras Públicas (SOP); y c) la Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH). En vista de que el buen éxito del proyecto requerirá de una acción coordinada de las entidades participantes, se han establecido los niveles de coordinación que se detallan seguidamente:

##### - Coordinación Gubernamental

- 3.02 Estaría a cargo de la Secretaría de la Presidencia, a través de la Subcomisión de Inversión y Financiamiento. Corresponde a dicha Subcomisión controlar los proyectos de inversión pública del Gobierno Federal, a través de las asignaciones presupuestarias que autoriza para la ejecución de los mismos. En el caso del proyecto propuesto, la Subcomisión mantendría un control general sobre las diversas etapas de su ejecución, mediante las asignaciones de recursos para cada una de las entidades participantes, de conformidad con las necesidades del proyecto.

##### - Coordinación a nivel operativo de obra

- 3.03 Estaría a cargo de INFRATUR como entidad ejecutora principal y coordinadora de las actividades de las otras dependencias públicas que se mencionan en el párrafo 3.01 anterior. INFRATUR ejercería una supervisión directa de la construcción de las obras a su cargo y actuaría como organismo coordinador de las demás comprendidas en el proyecto, para asegurar el cumplimiento del plan de inversiones del proyecto y del cronograma de construcciones.

##### - Coordinación de los recursos del préstamo

- 3.04 Por otra parte, NAFIN como entidad prestataria, además de atender el servicio de la deuda, tramitaría los desembolsos del préstamo y canalizaría los recursos a los organismos ejecutores.

#### B. Los Organismos Ejecutores

- 3.05 A continuación se presenta un resumen de los principales aspectos institucionales de los organismos que participarían en la ejecución

del proyecto. 1/

1. Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR)

a) Identidad y Origen

- 3.06 La Secretaría de Hacienda, mediante oficio del 9 de mayo de 1969, comunicó al Banco de México, S. A., la decisión del Gobierno Federal de crear un Fondo destinado a la promoción y ejecución de obras de infraestructura turística a nivel nacional. En razón de que el Gobierno de México otorga la más alta prioridad a este importante sector de la economía del país, el 22 de mayo de 1969, se constituyó el Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR), con patrimonio propio, por intermedio de un contrato de fideicomiso celebrado entre la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Banco de México S. A., designando a éste último Fiduciario de dicho fondo.

De conformidad con la cláusula décima segunda del contrato a que se hace referencia en el párrafo anterior, la duración de INFRATUR será indefinida y no mayor de 30 años, pero el Gobierno Federal como fideicomitente, se reserva el derecho de revocarlo cuando lo estime conveniente, "en tal caso, dejará en poder del Fiduciario las provisiones necesarias para que éste pueda cumplir las obligaciones que hubiere contraído". 2/

b) Objetivos

- 3.07 Los objetivos principales de INFRATUR, según el contrato de fideicomiso, se resumen a continuación:
- la promoción y realización de obras de infraestructura turística, complementarias de otras inversiones del Gobierno Federal.
  - el fomento de la inversión privada como complemento de las inversiones de infraestructura de turismo.
  - la adquisición, urbanización, fraccionamiento, venta y arrendamiento de bienes inmuebles.

1/ Cada una de esas entidades llevaría a cabo uno o más subproyectos, según corresponda, de acuerdo con lo que se indica en el Capítulo IV de este documento.

2/ Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (a).

- la colaboración con dependencias del Gobierno Federal, de los Gobiernos de los Estados y Municipios para el fomento de la industria turística en general.

c) Organización y Administración 1/

- 3.08 INFRATUR se rige por las disposiciones establecidas en el contrato de fideicomiso. Las normas operativas y el manual administrativo se encuentran en etapa de preparación y serían sometidos a la consideración del Banco antes de los seis meses de la firma del contrato de préstamo que se propone (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8,(h)(iv)). Se presenta a continuación un resumen de la organización básica.

- Comité técnico

- 3.09 Es el órgano directivo máximo y le corresponde formular la política general, reglamentar y dirigir a INFRATUR. El Comité está integrado por tres miembros, cada uno de ellos representando a la Secretaría de Hacienda, al Banco de México S.A. y a Nacional Financiera S.A., respectivamente. Por cada representante en propiedad, se designa un suplente que reemplaza al titular en su ausencia. El delegado de la Secretaría de Hacienda desempeña las funciones de Presidente del Comité Técnico y tiene derecho a voto. Además, el Comité designa un Prosecretario.
- 3.10 Cabe destacar que el Comité Técnico, según el contrato de fideicomiso, tiene la facultad de solicitar el asesoramiento del Departamento de Turismo, del Consejo Nacional de Turismo y del Fondo de Garantía y Fomento del Turismo, en las materias de competencia de cada una de las entidades mencionadas, con el propósito de dar cumplimiento a sus objetivos y obligaciones contractuales.

- Dirección

- 3.11 Ejerce la Dirección de INFRATUR el Director General del Banco de México S.A., quien a su vez delega todas las actividades operativas en un Delegado Fiduciario Especial y Administrador del Fondo. Corresponde a este último: i) conducir los negocios ordinarios de INFRATUR; ii) formular sus planes de organización interna y recomendar al Comité Técnico las políticas y normas de operación del Fondo; y iii) programar, recomendar y administrar las inversiones que realice en obras de infraestructura turística.

---

1/ Ver Apéndice B-1 "Estructura Orgánica de INFRATUR"

Departamentos

- 3.12 La administración de INFRATUR comprende cuatro dependencias que están adscritas a la oficina del Delegado Fiduciario Especial y Administrador, cuyas funciones se resumen seguidamente:

- Subdirección técnica

- 3.13 Se encarga de los estudios básicos, de los diseños preliminares y finales de las obras, de los planes topográficos y de los de localización de las instalaciones. Igualmente, se responsabiliza por el control de la ejecución de las obras por administración y de la supervisión de contratos tanto de estudios como de construcción y prepara y aprueba documentos de licitación. Para el cumplimiento de sus funciones cuenta con dos oficinas, una de Planificación y Obras de Ingeniería y otra de Arquitectura. 1/

- Departamento de economía

- 3.14 Corresponde a este Departamento realizar estudios de factibilidad económica de los programas y/o proyectos de infraestructura turística que se propone llevar a cabo INFRATUR. Prepara estudios y análisis estadísticos de las grandes regiones turísticas del mundo y de las zonas mexicanas potencialmente aptas para el desarrollo del turismo, principalmente en relación con la demanda turística, datos estadísticos económicos, el clima, atractivos naturales, transportes, facilidades, instalaciones, mano de obra, y otros.

- Departamento de contabilidad

- 3.15 Se encarga de las actividades contables de INFRATUR, incluyendo el control, registro y supervisión de sus operaciones financieras. Asimismo, es responsable por la ejecución financiera de los presupuestos anuales de gastos. (Ver párrafos 3.31 y 3.32).

- Departamento Legal

- 3.16 Se encarga de todos los aspectos de carácter jurídico de INFRATUR, incluyendo la elaboración de contratos. Realiza estudios sobre el régimen jurídico de la tenencia de la tierra en las zonas de desarrollo turístico y determina las bases legales para la adquisición de los terrenos que sean necesarios para los proyectos que INFRATUR se propone llevar a cabo.

---

1/ La Oficina de Arquitectura recibe el asesoramiento técnico de la firma mexicana de "Arquitectos Landa Asociados", que fue contratada en calidad de consultora para la preparación del proyecto objeto del préstamo que se propone.

- Actividades de promoción

- 3.17 Las actividades de publicidad y promoción están a cargo del Delegado Fiduciario Especial y Administrador, para lo cual cuenta con un Representante en los Estados Unidos de América, quien es responsable por las tareas de divulgación tendientes a obtener la participación de inversionistas privados en la construcción de hoteles, condominios o zonas residenciales para las áreas de desarrollo turístico que se encuentren bajo la administración de INFRATUR.
- 3.18 Para cada proyecto de desarrollo turístico, INFRATUR constituye un Comité de Proyecto, a cargo de un Oficial de Zona. Este Comité está integrado por ingenieros, economistas, abogados y el personal especializado necesario, cuyas principales funciones son: i) la preparación de estudios específicos en relación con el proyecto bajo consideración; ii) el análisis de proyectos de construcción de obras; iii) la preparación de diseños preliminares y finales y los dictámenes de factibilidad técnico-económica; iv) la coordinación con las dependencias del Gobierno Federal y/o del sector privado que participan en la ejecución del proyecto; v) la negociación de su financiamiento y de los contratos de estudio y de construcción; y vi) la supervisión de la ejecución del proyecto.
- 3.19 El Comité de Proyecto para el proyecto objeto de este documento de préstamo, fue constituido por INFRATUR a fines de 1969. Dicho Comité se encargaría también, de las labores de supervisión de los contratos de construcción de las obras comprendidas en el proyecto y de la coordinación de las actividades a cargo de los organismos del Gobierno Federal, que participen en la ejecución del proyecto. (Ver Capítulo IV, párrafos 4.23 al 4.35).

d) Recursos Humanos

- 3.20 INFRATUR al 31 de enero de 1971, contaba con los servicios a tiempo completo de 25 funcionarios profesionales, 7 empleados de nivel administrativo y secretarial y 5 de servicios. Además, el Banco de México, S. A. ha destacado personal de su plantel profesional para que preste funciones a INFRATUR indefinidamente, y asimismo coopera con INFRATUR facilitándole distintos servicios administrativos y técnicos.
- 3.21 Debe señalarse que el plantel de INFRATUR ha sido adecuado, tanto cuantitativamente como cualitativamente, durante la etapa de ~~pre-~~

preparación de proyectos específicos <sup>1/</sup>. Sin embargo, en vista de la magnitud del proyecto propuesto, este planteel sería insuficiente para atender las actividades de supervisión de la construcción de las obras comprendidas en dicho proyecto, razón por la que INFRATUR está contratando personal profesional y técnico adicional que le permita realizar una efectiva supervisión. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8, (h) (i) ).

e) Situación Económica y Financiera de INFRATUR

- 3.22 Las fuentes de recursos de INFRATUR, de conformidad con el contrato de fideicomiso a que se refiere el párrafo 3.06 anterior, son principalmente las siguientes: i) los fondos que, como aportes patrimoniales, reciba del Gobierno Federal; ii) los recursos procedentes de organismos nacionales e internacionales que la Secretaría de Hacienda autorice canalizar para los propósitos del fideicomiso; iii) los ingresos que perciba resultantes de sus operaciones y de las inversiones de sus recursos; iv) el producto de la venta de los terrenos que estén comprendidos en las zonas de los proyectos; y v) con otras aportaciones oficiales que se realicen.
- 3.23 De acuerdo con el contrato de fideicomiso, los fondos no invertidos de INFRATUR son empleados por el Banco de México S.A., en la compra de valores públicos, cuyos ingresos pasarían a formar parte del patrimonio de INFRATUR.

- Capital neto

- 3.24 De conformidad con el contrato de fideicomiso, INFRATUR recibió un aporte inicial del Gobierno Federal el 2 de junio de 1969, por un monto del equivalente de US\$2.400.000. La situación del capital neto al 31 de diciembre de los años 1969 y 1970 se presenta a continuación:

---

<sup>1/</sup> Hasta el 31 de diciembre de 1970, INFRATUR había preparado dos proyectos específicos de desarrollo turístico. El de CANCUN, objeto del préstamo que se propone y el de Zihuatanejo, cuyo financiamiento ha sido solicitado al BIRF. Asimismo, INFRATUR se encuentra estudiando preliminarmente 4 proyectos de desarrollo turístico, localizados en los Estados de Oaxaca (Santa Cruz Huatulco), de Colima (Manzanillo), de Jalisco (Puerto Vallarta) y el último en el Territorio de Baja California (San José del Cabo). El proyecto propuesto sería el primero que ejecutaría INFRATUR.

(equivalente en miles de US\$)

	<u>31-12-69</u>	<u>31-12-70</u>
- Aporte inicial del Gobierno Federal	2.400	2.400
- Más		
Aporte adicional del Gobierno Federal	-	1.680
Total de aportes	<u>2.400</u>	<u>4.080</u>
- Más		
Resultados netos anuales acumulados	94	106
Capital neto	<u>2.494</u>	<u>4.186</u>

- 3.25 Como se indica en el cuadro anterior, el capital neto de INFRATUR tuvo un incremento de aproximadamente 60%, lo cual se debió principalmente al aporte adicional efectuado en 1970 por el Gobierno Federal. A continuación, se presenta un detalle del movimiento del fideicomiso durante los últimos 7 meses de 1969 y el ejercicio correspondiente a 1970:

(equivalente en miles de US\$)

	<u>31-12-69</u>	<u>31-12-70</u>
Saldo inicial	2.400	1.985
Aporte adicional del Gobierno Federal	-	1.680
Disponibile	<u>2.400</u>	<u>3.665</u>
Más:		
Ingresos del período	108	138
Acreedores varios	-	3
Disponibile	<u>2.508</u>	<u>3.806</u>
Menos:		
Transferencia a cuenta corriente	180	(167) <u>1/</u>
Egresos del período	14	126
Gastos y cargos diferidos	329	1.262
Adquisición de terrenos	-	1.559
Deudores diversos	-	2
Saldo disponible en el Banco de México al 31/12/70	<u>1.985</u>	<u>1.024</u>

1/ El saldo actual en cuenta bancaria es de US\$13.000, habiendo sido utilizados los US\$167.000 por INFRATUR. Ver cuadro del párrafo 3.27.

- 3.26 Cabe destacar que del monto destinado por INFRATUR para la adquisición de terrenos (equivalente de US\$1.559.000) en zonas turísticas, un 42,9%, es decir, el equivalente de US\$669.000 ha sido destinado a la compra de terrenos para el proyecto objeto del préstamo que se propone. Dichas adquisiciones fueron realizadas en base a tasaciones efectuadas por la Comisión Nacional Bancaria. 1/

- Situación Financiera

- 3.27 En el cuadro siguiente, se resumen los estados financieros de INFRATUR al cierre de los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 1969 y 1970. Dichos estados han sido auditados por el Banco de México S.A.:

Balance General Consolidado

(equivalente en miles de US\$)

<u>Activo</u>	<u>31-12-69</u>	<u>31-12-70</u>
Depósitos en el Banco de México S.A.	1.985	1.024
Depósitos en cuenta corriente	180	13
Terrenos en zonas turísticas	-	1.559
Deudores diversos	-	2
Gastos y cargos diferidos	329	1.591
Total Activo	<u>2.494</u>	<u>4.189</u>
<u>Pasivo y Capital</u>		
<u>Pasivo</u>		
Acreedores diversos	-	3
<u>Capital</u>		
Patrimonio	2.400	4.174
Utilidades	94	12
Total capital neto	<u>2.494</u>	<u>4.189</u>
Total pasivo y capital neto	<u>2.494</u>	<u>4.189</u>

- 3.28 En razón de que se trata de un organismo que inició sus operaciones a mediados de 1969 y que su patrimonio está principalmente formado por aportes del Gobierno Federal, los índices financieros corrientes

1/ Ver Capítulo IV, párrafo 4.36.



no tendrían mayor significación por cuanto no es posible analizar su evolución histórica durante un adecuado período de operaciones. Cabe destacar que como el Gobierno Federal ha designado a INFRATUR ejecutor y coordinador del Programa Integral de Infraestructura Turística y por ende del proyecto propuesto (Ver párrafo 3.03), sus perspectivas de mantener un ritmo constante de crecimiento son excelentes ya que también sería el organismo encargado de la ejecución de otros proyectos cuya viabilidad técnico-económica se encuentra bajo estudio. 1/

- 3.29 Seguidamente se resumen las cifras de resultados para los años 1969 y 1970:

Estado Comparativo de Resultados

(equivalente en miles de US\$)

	<u>12-31-69</u>	<u>31-12-70</u>
<u>Ingresos</u>		
De intereses cobrados	108	137
De zonas de operación	-	1
Total ingresos	<u>108</u>	<u>138</u>
<u>Egresos</u>		
Gastos generales	14	101
Gastos en zonas de operación	-	25
Total de egresos	<u>14</u>	<u>126</u>
Utilidad neta del período	<u>94</u>	<u>12</u>

- 3.30 De la lectura del cuadro anterior, se pueden adelantar los siguientes comentarios:

- Durante 1970, el primer ejercicio financiero completo, se registró un aumento de aproximadamente 27% en el rubro de intereses ganados sobre las inversiones realizadas en valores públicos con los recursos temporalmente no utilizados. Sin embargo, como los gastos totales aumentaron sustancialmente, la utilidad neta fue de sólo del equivalente de US\$12.000 en comparación con la utilidad registrada en 1969, que fue del orden del equivalente de US\$94.000.
- Los gastos totales de INFRATUR representan principalmente los egresos por concepto de sueldos al personal, suministros y gastos generales de oficina, lo que se considera adecuado, en razón de que

1/ Ver párrafo 4.04.

INFRATUR ha venido consolidando su estructura administrativa y ha requerido reclutar el personal adicional que demanda el ritmo de sus operaciones. Tal como se indica en los párrafos 3.21 y 4.41 a 4.44, la ejecución del proyecto propuesto hará necesaria la contratación de personal adicional, razón por la que se estima que este rubro registrará un incremento constante en los próximos años. El 80% de este rubro corresponde a gastos propios de INFRATUR y el 20% restante se atribuye a gastos realizados en la zona turística del proyecto propuesto. 1/

f) Administración Financiera

- 3.31 Los estimados de gastos y de inversiones son preparados por INFRATUR y sometidos a la consideración del Comité Técnico. Una vez aprobados por el Comité se elevan a la Subcomisión de Inversión y Financiamiento, dependiente de la Secretaría de la Presidencia (ver párrafo 3.02) para su aprobación final. El sistema de contabilidad de INFRATUR ha sido de tipo patrimonial hasta el presente, limitado al registro de la recepción y la utilización de recursos. Los registros contables se llevan al día y se preparan estados financieros mensuales. Se cuenta con un catálogo de cuentas y un manual de contabilidad. Los recursos de INFRATUR están depositados en el Banco de México, S. A. y todo movimiento de los mismos es tramitado y supervisado por el Departamento de Contaduría General del Banco de México, S. A., conforme a los sistemas y políticas establecidas por dicho Banco.
- 3.32 No obstante lo indicado precedentemente y en razón del incremento de operaciones que significará la ejecución del proyecto propuesto, se estima conveniente que INFRATUR establezca un sistema contable presupuestario que le permita mantener una adecuada programación, control y coordinación de sus actividades. 2/

g) Auditoría

- 3.33 La auditoría interna de INFRATUR es realizada por el Banco de México, S. A. y comprende, en términos generales, la revisión de los saldos de las cuentas del fideicomiso, y la aplicación de los recursos. Por otra parte, las operaciones, registros contables y estados financieros del Banco de México, S. A., incluyendo INFRATUR, son auditados y certificados por firmas independientes de contadores públicos.

---

1/ Los sueldos del personal del Banco de México, S. A. que ha sido destacado para que preste funciones en INFRATUR (ver párrafo 3.20) son pagados por este último.

2/ Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (h) (iii).

h) Capacidad Administrativa y Financiera de INFRATUR

- 3.34 INFRATUR ha coordinado eficientemente las actividades de las entidades públicas y privadas que han participado en la etapa de selección de zonas turísticas, preparación de los estudios básicos pertinentes y la formulación de proyectos específicos. Por tratarse de una organización nueva, aún no ha tenido la oportunidad de ejercer la supervisión directa de la ejecución de proyectos, pero cuenta con funcionarios calificados y se encuentra en proceso de selección y contratación de personal adicional que le permita atender adecuadamente las tareas de supervisión de dichos proyectos. Igualmente, cabe destacar que el Fondo cuenta con el apoyo financiero técnico e institucional del Gobierno Federal y del Banco de México, S. A., para cumplir con la realización de sus objetivos y que continuará consolidando su organización interna. Por estas razones, se considera que INFRATUR está capacitado para asumir las actividades de supervisión del proyecto que se propone.

i) Capacidad Jurídica

- 3.35 No existen impedimentos jurídicos para que INFRATUR, en su calidad de fideicomiso del Banco de México, S. A., pueda ejecutar el proyecto propuesto, para coordinar las actividades de los otros organismos que participen en dicha ejecución y, de conformidad con el contrato de fideicomiso, para administrar los fondos obtenidos para tal propósito.

2. Secretaría de Obras Públicas (SOP)

- 3.36 Asumiría la responsabilidad de la construcción del Aeropuerto Internacional que forma parte integral del proyecto propuesto. 1/

a) Identidad y Origen

- 3.37 La SOP funciona conforme a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, promulgada el 24 de diciembre de 1958. De acuerdo con el Artículo 11 de la mencionada Ley, corresponde a la SOP, entre otras funciones, construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos estatales y las autoridades municipales en la construcción y conservación de obras de este género.

b) Organización y Administración

- 3.38 La organización institucional de SOP ha sido estudiada y analizada por el Banco, como resultado de 6 préstamos otorgados a Nacional Financiera S. A., que están siendo ejecutados por dicha Secretaría.

---

1/ El costo de la construcción del aeropuerto asciende al equivalente de US\$9,6 millones y representa un 20,4% del costo total del proyecto propuesto.

La estructura y funcionamiento de la SOP se rigen por su Reglamento Interno que fue puesto en vigor por Decreto Presidencial de fecha 21 de octubre de 1964. 1/

- 3.39 Los asuntos que competen a la SOP están bajo la responsabilidad del Secretario de Obras Públicas, quien ejerce sus funciones por designación del Presidente de la República. El Secretario de Obras Públicas cuenta con la inmediata asistencia de dos funcionarios de alta jerarquía: el Subsecretario y el Oficial Mayor.
- 3.40 Para el cumplimiento de sus propósitos, la SOP cuenta con 20 Direcciones Generales (10 Direcciones Generales para Asuntos Técnicos y 10 para Asuntos de Servicios), la Oficina Central de Administración Foránea y el Servicio Aéreo.
- 3.41 La Dirección General Técnica de Aeropuertos es la responsable a nivel nacional, de la ejecución de proyectos de construcción y mejoramiento de aeropuertos. 2/ A continuación, se describe esta dependencia, así como también la Dirección de Contabilidad por ser ésta la que más se relaciona con el proyecto bajo estudio.

c) Dirección General de Aeropuertos

- 3.42 Corresponde a esta Dirección General el proyectar, construir, reconstruir y mejorar las aeropistas, instalaciones y obras anexas correspondientes a los aeropuertos federales. Para el cumplimiento de sus objetivos, coordina sus actividades con las otras Direcciones Generales de la SOP, principalmente con la Dirección General de Edificios para efectos de la construcción de edificios terminales y las otras dependencias del Gobierno Federal, cuando fuere del caso.
- 3.43 Cabe destacar, que durante el período 1965-1970, esta dependencia fue responsable por la ejecución de 24 proyectos de aeropuertos, que incluyeron la construcción o ampliación de pistas que permiten el aterrizaje y despegue de aviones de reacción, calles de rodaje, plataformas para aviones comerciales y aviación en general, torres de control, instalaciones para almacenamiento y distribución de combustibles, instalación de ayudas visuales e iluminación de pistas, rodajes y plataformas. Las inversiones realizadas durante el período

---

1/ Ver Apéndice B-2 "Estructura Orgánica de la Secretaría de Obras Públicas y para mayor información el Documento de Préstamo (PR-404 del 8 de diciembre de 1969) Programa de Carreteras Federales y Caminos Rurales de Acceso. (Ver Capítulo III, El Organismo Ejecutor).

2/ Para lo cual cuenta con el asesoramiento de las otras dependencias de la SOP.

mentado, alcanzan \$1,535,000 millones de pesos (equivalente de US\$122,4 millones). Entre los proyectos llevados a cabo se pueden mencionar los correspondientes a los aeropuertos internacionales de la ciudad de México, Acapulco, Monterrey, Guadalajara y Tampico.

- 3.44 Hasta el 31 de marzo de 1971, el personal de esta Dirección General ascendía a un total de 611 personas, distribuidas de la siguiente manera: 96 profesionales, 304 empleados administrativos y 211 obreros de campo. 1/

d) La Dirección General de Contabilidad

- 3.45 Esta Dirección General se encuentra bajo la responsabilidad del Oficial Mayor y corresponde a esta dependencia:

- i) llevar a cabo la revisión, el análisis y el registro de cuentas de las operaciones que afecten al presupuesto de la Secretaría, a los bienes de la Nación al servicio de la misma, o a cualesquiera otros recursos que maneje;
- ii) formular los balances, los informes y los estados de cuentas;
- iii) preparar mensualmente el resumen del movimiento presupuestal de la Secretaría; y
- iv) elaborar los informes que se le soliciten.

- 3.46 La citada dependencia lleva un sistema contable adecuado a las necesidades de la Secretaría. Para cada una de las obras que ejecuta la SOP se lleva una cuenta separada y, en el caso de los proyectos financiados con recursos externos, se identifica perfectamente el uso de los recursos del préstamo. Por otra parte, la Dirección prepara balances generales sobre el estado de construcción en las obras, con indicación detallada de cada uno de los proyectos en ejecución.

- 3.47 La Dirección consigna el activo fijo de la SOP en un cuadro de cuentas elaborado según un modelo de la Contaduría de la Nación, que rige a todas las Secretarías. El registro de los activos fijos se lleva a cabo por el valor nominal de compra y no se contabiliza la depreciación. Cuando un activo merece ser dado de baja, se elimina de los registros contables, previa autorización de la Secretaría del Patrimonio Nacional.

---

1/ La Dirección General de Edificios contaba al 31 de marzo de 1971, con un total de 372 empleados: 156 profesionales, 126 administrativos y 90 obreros de campo.

- 3.48 El sistema contable fue reestructurado recientemente y se han introducido mejoras en los procedimientos, que han dado como resultado una reducción de aproximadamente el 20% del personal y una mayor eficiencia operativa. Asimismo, en 1970 la Dirección inició un sistema de procesamiento electrónico de todas sus operaciones financieras presupuestales, usando el centro de computación de la SOP, esperando de esta manera estar en condiciones de tramitar todas las operaciones contables por medios electrónicos en 1972.

e) Presupuestos Anuales

- 3.49 La participación que la Secretaría de Obras Públicas tiene en el proceso de desarrollo económico y social del país, puede apreciarse en el siguiente cuadro que demuestra para los últimos años sus crecientes asignaciones presupuestales y el lugar de importancia que ocupa dentro del presupuesto nacional. 1/

(equivalente en millones de US\$)				
Año	Presupuesto Nacional	Presupuesto SOP	%	Lugar de importancia
1967	1.769	126	7,1	5o.
1968	1.938	142	7,4	5o.
1969	2.121	179	8,4	4o.
1970	2.251	144	6,4	5o.

Fuente: Nacional Financiera, S. A. "El Mercado de Valores", Semanario.

- 3.50 De los presupuestos originales formulados por la SOP para los años 1967/70, aproximadamente el 94%, en promedio, estuvo destinado a gastos de capital y el resto a gastos corrientes:

(equivalente en millones de US\$)								
Presupuesto original SOP	1967	%	1968	%	1969	%	1970	%
Gastos de capital y mantenimiento	119	94	132	93	170	95	134	93
Gastos corrientes	7	6	10	7	9	5	10	7
	<u>126</u>	<u>100</u>	<u>142</u>	<u>100</u>	<u>179</u>	<u>100</u>	<u>144</u>	<u>100</u>

- 3.51 Las inversiones reales en las obras llevadas a cabo por la SOP excedieron los presupuestos fiscales originales mencionados en el párrafo

1/ Presupuesto original de gastos del Gobierno Federal, no incluye presupuestos extraordinarios.

precedente, en magnitudes que fluctúan entre un 42% y un 96% según se observa a continuación, al comparar los mismos con los presupuestos de capital ejecutados.

(equivalente en millones de US\$)

<u>Año</u>	<u>Presupuesto Original</u>	<u>Presupuesto ampliado</u>	<u>% de incremento</u>
1967	119	240	96,0
1968	132	240	82,0
1969	170	241	42,0
1970	134	252	87,0
TOTALES	<u>555</u>	<u>973</u>	<u>75,3</u>

- 3.52 Las diferencias anotadas dieron lugar a la aprobación de presupuestos extraordinarios. Los presupuestos originales no incluyen los gastos financiados con recursos del crédito interno y externo, los que son aprobados posteriormente mediante ampliaciones del presupuesto.

Las cifras de presupuestos de capital ejecutados que se mencionan en los párrafos siguientes comprenden, los presupuestos originalmente aprobados más las ampliaciones extraordinarias y las inversiones efectivamente utilizadas de los montos indicados en el cuadro del párrafo 3.51 anterior.

f) El Programa de Trabajo de la SOP 1967-1970

- 3.53 A continuación, se presenta un detalle de las inversiones y gastos en obras llevadas a cabo por la SOP durante el período 1967-1970:

(equivalente en millones de US\$)

<u>Ejecución Presupuesto de Capital</u> <u>Concepto</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1/</u>	<u>Total del período</u>	<u>%</u>
Carreteras	141	150	166	188		645	68,4
Vías Férreas	20	16	16	14		66	7,0
Aeropuertos	26	28	28	29		111	11,8
Edificios	23	19	7	3		52	5,5
Gastos indirectos y de capital	19	17	16	17		69	7,3
Totales	<u>229</u>	<u>230</u>	<u>233</u>	<u>251</u>		<u>943</u>	<u>100,0</u>

1/ Estimado para el año 1970.

- 3.54 De conformidad con lo indicado en el cuadro anterior, el segundo rubro en importancia cuantitativa durante el período analizado, constituye la construcción y mejoramiento de aeropuertos que alcanza a un total del equivalente de US\$111,0 millones, representando el 11,8% del total de las inversiones y gastos en obras de la SOP.
- 3.55 El grado de ejecución de las inversiones de la SOP durante el período indicado alcanza a un 96,9% del total de los presupuestos ampliados que se señalan en el cuadro 3.51. Cabe destacar que el rubro correspondiente a la construcción y mejoramiento de aeropuertos alcanzó un total del equivalente de US\$111,0 millones, monto que sobrepasó la inversión presupuestada que para el mismo período fue del equivalente de US\$109,0 millones.
- 3.56 Durante los años 1967 y 1970, la inversión de la SOP aumentó en un 21% en proyectos de carreteras y un 20,9% en aeropuertos, mientras que la correspondiente a vías férreas tuvo una disminución de aproximadamente el 31,6%. Asimismo, se registró un notable incremento (91,0%) en la construcción de edificios, lo que se debe principalmente a las inversiones realizadas durante los años 1967 y 1968 en los preparativos de los Juegos Olímpicos celebrados en la ciudad capital.
- 3.57 Las inversiones y gastos de la SOP en el período 1967-1970 fueron financiadas de la siguiente manera:

(equivalente en millones de US\$)

<u>Origen de los fondos</u>	<u>1967</u>	<u>1968</u>	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>1/</u>	<u>Total del período</u>	<u>%</u>
Recursos fiscales	74	73	81	83		311	33,0
Rec. de cooperaciones	21	28	34	39		122	13,0
Rec. de peaje	23	21	10	9		63	7,0
Crédito interno	88	93	89	99		369	39,0
Subtotales	206	215	214	230		865	92,0
Crédito Externo	23	15	19	21		78	8,0
	<u>229</u>	<u>230</u>	<u>233</u>	<u>251</u>		<u>943</u>	<u>100,0</u>

- 3.58 Se observa en el cuadro anterior que el crédito externo llega al 8% del total, lo que significa que el esfuerzo financiero en este aspecto ha sido realizado principalmente con recursos internos. Del total de recursos internos originalmente presupuestados, se utilizó un 99,7% (equivalente de US\$865 millones reales versus US\$867 millones presupuestados).

1/ Estimado para el año 1970.



g) Capacidad Administrativa y Reputación de la SOP

- 3.59 La SOP disfruta de amplia reputación en México y en el exterior, tanto por la magnitud y calidad de los trabajos que ejecuta como por la probada seriedad de propósitos que ha manifestado a través de sus años de existencia. La SOP cuenta con personal profesional altamente calificado y tiene capacidad institucional, administrativa y técnica para elaborar los estudios y diseños y para la construcción del subproyecto del aeropuerto. En diversas oportunidades, la SOP ha facilitado personal profesional para que preste servicios de asesoría en otros países de América Latina y difunda su experiencia mediante cursos y seminarios de adiestramiento que han beneficiado tanto a profesionales mexicanos como a especialistas de otras nacionalidades.
- 3.60 La capacidad técnica y administrativa de la SOP son factores de confianza que han permitido al Banco otorgar, hasta el 31 de diciembre de 1970, el equivalente de US\$134.500.000, en préstamos a NAFIN, para financiar proyectos cuya ejecución corresponde a la SOP.

h) Capacidad Jurídica

- 3.61 De conformidad con la Ley de Secretarías y Departamentos a que se hace referencia en el párrafo 3.37 anterior, la SOP tiene la capacidad jurídica necesaria para llevar a cabo la construcción del aeropuerto propuesto.

3. Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH)

- 3.62 La Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH) se encargaría de la construcción de los sistemas de agua potable y de alcantarillado que forman parte integral del proyecto propuesto. 1/

Identidad y Origen

- 3.63 La SRH fue creada en 1946 con el propósito de promover, fomentar y encauzar la planeación, construcción y operación de diversas obras de riego, de saneamiento ambiental y de control de inundaciones, así como también promover la colonización de las tierras que se fueran incorporando a los cultivos, en función del aprovechamiento de los recursos hidráulicos disponibles. La SRH funciona conforme a la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, de 24 de diciembre de 1958. De

---

1/ Los sistemas de agua potable y alcantarillado que forman parte del proyecto tienen un costo de construcción equivalente de US\$4.343.000, monto que representa un 9,22% del costo total del proyecto propuesto.

acuerdo con el artículo 12 de la mencionada Ley, corresponde a la SRH, entre otras funciones, intervenir en todo lo relacionado con la dotación de los servicios de agua potable y drenaje a las poblaciones.

a) Organización y Administración

- 3.64 La organización institucional de la SRH ha sido estudiada y analizada por el Banco, como resultado de 23 préstamos otorgados a Nacional Financiera y que han sido, o están siendo ejecutadas por dicha Secretaría.
- 3.65 La autoridad superior de la SRH descansa en el Secretario de Recursos Hidráulicos quien es designado por el Presidente de la República. Dependen del Secretario los respectivos organismos consultivos técnicos, las Direcciones de Planeación y Estadísticas y la Revista de Ingeniería Hidráulica; asimismo, las Oficinas de Prensa y las Comisiones Descentralizadas. 1/
- 3.66 Siguen en jerarquía las dos Subsecretarías "A" y "B", esta última creada el 3 de diciembre de 1965. Cada una está a cargo de un Subsecretario y sus funciones y actividades son coordinadas entre sí y las de éstos, con el Secretario, por medio de un Oficial Mayor quien también coordina las labores de la Contraloría General, la Dirección de Asuntos Jurídicos y la Dirección Administrativa. Cada una de las dos Subsecretarías cuenta con auxiliares técnicos y administrativos.
- 3.67 La Subsecretaría "A" está encargada fundamentalmente de la promoción, planeación y construcción de diversas obras relacionadas con aprovechamiento hidráulico y sistemas de alcantarillado y agua potable, para los cuales cuenta, respectivamente, con 2 Jefaturas de Departamento (Irrigación y Control de Ríos y Agua y Alcantarillado), de las cuales dependen 12 direcciones con las dependencias técnicas administrativas y de estudios necesarios, con sus extensiones en todos los estados de la federación. Esta Subsecretaría tiene a su vez, la responsabilidad directa por la ejecución de las obras que se financien con recursos externos.

- Jefatura de agua potable y alcantarillado

- 3.68 La ejecución de este proyecto estaría a cargo de la jefatura de agua potable y de alcantarillado. Corresponde a esta jefatura el programar, ejecutar y controlar las labores de la SRH que se realicen con los planes nacionales de abastecimiento de agua potable

1/ Ver Apéndice B-3 "Estructura Orgánica de la Secretaría de Recursos Hidráulicos" y para mayor información el Documento de Préstamo (PR-204/OC-ME y 278/SF-ME).

y alcantarillado, principalmente en las capitales urbanas del país; incluyendo promoción, ejecución, estudios, proyectos, financiamiento y ejecución de las obras correspondientes.

- 3.69 Cabe destacar que esta Subsecretaría ha ejecutado unos 440 proyectos de agua potable en beneficio de una población estimada en 4 millones de habitantes; 315 de estas obras corresponden a pequeñas localidades que en conjunto agrupan a una población de 775.000 personas y 125 proyectos en ciudades grandes con una población de casi 3 millones de habitantes en total. Durante el período 1968-1970 únicamente, fueron terminadas 174 obras beneficiando a unos 1.200.000 usuarios (incluyendo 35 obras para poblaciones grandes y 139 para poblaciones pequeñas).
- 3.70 Hasta el 31 de marzo de 1971, el personal de esta jefatura ascendía a un total de 1.921 personas distribuidas de la siguiente manera: 363 profesionales (ingenieros titulados y técnicos ingenieros de nivel promedio), 394 empleados administrativos y 1.164 personas de nivel no clasificado. El 75% de este personal trabaja fuera del Distrito Federal.
- 3.71 La Subsecretaría "B" se encarga de todos los asuntos relacionados con la operación de las obras hidráulicas, para lo cual cuenta con 3 direcciones generales: para distritos de riego, para operación de pequeña irrigación y para los sistemas de agua potable y alcantarillado.

- Dirección general de sistemas de agua potable y alcantarillado

- 3.72 A esta Dirección le corresponde organizar, intervenir y vigilar la operación administrativa de las obras de agua potable y alcantarillado, con el propósito de garantizar un servicio eficiente, y la recuperación de la inversión federal. Para el cumplimiento de sus objetivos, asesora a las autoridades locales y organismos administradores de los sistemas de agua potable y alcantarillado en los aspectos sociales, jurídicos, técnicos, administrativos y financieros relacionados con cada sistema. 1/ Cabe destacar que la SRH,

1/ Las autoridades locales o los organismos administrativos de los sistemas de agua potable y alcantarillado, son las Juntas Federales de Agua Potable que se establecen, con la cooperación y asesoramiento de la SRH, para administrar y mantener los sistemas una vez que entren en funcionamiento. (Ver Capítulo IV, párrafo 4.48 relacionado con la creación de la Junta Federal de Agua, para el programa propuesto).

a través de esta dirección general interviene en la administración de 1.086 sistemas de agua potable, que proporcionan servicio a 1.285 centros de población con un total agregado de 12 millones de habitantes.

b) Presupuesto de Inversiones de la SRH 1965-1970

- 3.73 A continuación se presenta un detalle de los presupuestos de inversiones y origen de los fondos para las obras llevadas a cabo por la SRH durante el período 1965-1970.

(equivalente en millones de US\$)

Año	Monto del presupuesto inversiones	Porcentaje de aumento sobre el año anterior %	Recursos		Crédito		Cooperación
			Fiscales	Propios	Interno	Externo	
1965	98,3	-	52,7	9,4	18,7	17,5	-
1966	135,0	37,3	53,3	17,3	34,9	29,5	-
1967	182,4	35,1	66,0	16,0	64,0	36,4	-
1968	208,0	14,0	68,0	12,8	72,0	43,2	12,0
1969	240,0	15,4	80,0	14,0	91,6	45,2	9,2
1970	250,4	4,3	97,3	13,6	76,8	50,7	12,0
Total	1.114,1		417,3	83,1	358,0	222,5	33,2
Porcentaje	100,0		37,5	7,5	32,1	20,0	2,9

FUENTE: "Inversión Pública Federal". Publicación de la Dirección de Inversiones Públicas, Secretaría de la Presidencia.

- 3.74 De la lectura del cuadro anterior se pueden adelantar los siguientes comentarios:

- El presupuesto de inversiones de la SRH ha registrado, durante el período 1965-1970, un incremento de 154,7%. El aumento de las actividades de la SRH se ha debido principalmente a la excelente capacidad administrativa y técnica de la Secretaría, que le ha permitido mantener un ritmo constante de crecimiento en el volumen de ejecución de obras.
- Durante el año 1970, el presupuesto de inversiones de la SRH tuvo un incremento de solamente 4,3% sobre el año anterior, debido probablemente a la imposición de ciertas medidas de control de la deuda interna. Sin embargo, dicho año registra el mayor volumen de utilización de los recursos fiscales (aumentaron en el equivalente de US\$17,3 millones) durante todo el período. A partir de 1968 se puede notar la utilización de otras fuentes de recursos en el

financiamiento parcial de proyectos, (un total del equivalente de US\$33,2 millones para la realización conjunta de proyectos, en los que participan a más de la SRH, otras Secretarías, Gobiernos Estatales, Municipios, Cooperativas y otras instituciones). Como demuestra el cuadro del párrafo 3.73, el esfuerzo financiero ha sido realizado en gran parte con recursos internos.

Según informaciones obtenidas, la SRH ha ejecutado más del 90% de los presupuestos de inversiones para el período mencionado. Dichos presupuestos representan asimismo un 42,0% de las inversiones públicas en el sector de bienestar social y un 10% del total de las inversiones públicas.

c) Capacidad Administrativa y Reputación de la SRH

- 3.75 En los 44 años de operación, primero como Comisión Nacional de Irrigación y después como Secretaría de Recursos Hidráulicos, la entidad ha tenido una participación creciente en el proceso de desarrollo económico y social de México. Al mismo tiempo, ha logrado adquirir una gran experiencia en el diseño y ejecución de obras, lo cual le ha permitido formar un cuadro de funcionarios técnicos calificados, algunos de los cuales prestan servicios desde su fundación. La SRH tiene la capacidad institucional, administrativa y técnica para llevar a cabo la construcción de los sistemas de agua potable y de alcantarillado comprendidos en el proyecto que se propone.
- 3.76 La capacidad técnica y responsabilidad ejecutiva son factores de confianza que han permitido al Banco otorgar, hasta el 31 de diciembre de 1970, el equivalente de cerca de US\$273,3 millones en préstamos, a NAFIN para financiar diversos proyectos cuya ejecución corresponde a la SRH. Estos recursos representan más del 50% del total de los préstamos que el Banco ha concedido a México.

d) Capacidad Jurídica

- 3.77 De conformidad con la Ley de Secretarías y Departamentos a que se hace referencia en el párrafo 3.63 anterior, la SRH tiene la capacidad jurídica necesaria para ejecutar el subproyecto de agua potable y alcantarillado.

#### IV. EL PROGRAMA Y EL PROYECTO

##### A. Antecedentes

4.01 El turismo ha tenido históricamente, un impacto favorable en la economía mexicana por su incidencia directa sobre la balanza de pagos, el producto nacional bruto y el nivel de empleo, razón por la que el Gobierno Federal, con el propósito de dar un impulso a esta importante actividad económica, formuló en 1968 el "Plan Integral de Desarrollo Turístico", cuyos objetivos principales son los siguientes:

- a) fomentar nuevas fuentes de trabajo, principalmente en zonas que tienen un alto potencial turístico y que cuentan con una importante población rural o semi-rural de bajos ingresos, con pocas o ninguna alternativa viables para el desarrollo de otras actividades económicas proveedoras de empleo;
- b) impulsar, a través de centros turísticos integrales, el desarrollo regional para estimular nuevas actividades agrícolas, industriales y artesanales;
- c) mejorar y diversificar los centros de atractivo turístico que tiene el país, para ampliar la corriente turística del exterior hacia México; y
- d) incrementar a corto y mediano plazo los ingresos en cuenta corriente de la balanza de pagos por este concepto, considerando que el turismo generaría mayores ingresos a corto plazo que otras actividades.

4.02 Para llevar a cabo dicho "Plan Integral de Desarrollo Turístico", el Gobierno Federal se propone destinar los recursos necesarios dentro de sus presupuestos anuales de inversiones públicas. El proyecto Cancún sería el primer desarrollo integral de un nuevo centro turístico que se llevaría a cabo dentro de los lineamientos del Plan, y representaría una inversión directa del Gobierno del equivalente de US\$47,1 millones, que incluye los US\$21,5 millones correspondientes al préstamo del Banco que se propone.

##### B. El programa

4.03 En 1969 INFRATUR inició los estudios tendientes a identificar las zonas más propicias para la ejecución de proyectos de infraestructura turística, de conformidad con los objetivos establecidos en el Plan a que se hace referencia en el párrafo 4.01 anterior. Para lograr dichos objetivos, se consideró que los proyectos serían escogidos en cumplimiento de los siguientes criterios: i) las inversiones deberán concentrarse en áreas situadas en las costas del

Pacífico y del Atlántico, en razón de que la gran mayoría del turismo tradicionalmente visita zonas de playas; ii) el número de nuevos centros turísticos deberá ser reducido; iii) los nuevos centros turísticos deberán tener la mayor variedad de atracciones; y iv) cada nuevo centro turístico deberá ser desarrollado dentro de un plan integral.

- 4.04 Como resultado de los estudios e investigaciones realizadas por INFRATUR, se identificaron seis distintos proyectos que se ajustan a las características señaladas precedentemente y se establecieron las prioridades para su ejecución. Los dos primeros son: i) el proyecto desarrollo turístico de Cancún, situado en la costa del Territorio de Quintana Roo, objeto del préstamo que se propone; y ii) el proyecto de Zihuatanejo en el Estado de Guerrero, cuyo financiamiento ha sido solicitado al BIRF. Los otros cuatro proyectos son: i) Santa Cruz de Huatulco en el Estado de Oaxaca; ii) Manzanillo en el Estado de Colima; iii) Puerto Vallarta en el Estado de Jalisco; y iv) San José del Cabo en el Estado de Baja California. INFRATUR se encuentra preparando los estudios preliminares de viabilidad técnico-económica de estos últimos cuatro proyectos, con el objeto de determinar su prioridad de ejecución.

#### C. El Proyecto

- 4.05 Consiste principalmente en el desarrollo integral de infraestructura turística en la costa del Territorio de Quintana Roo, en la Península de Yucatán.

##### a) Descripción de la zona 1/

- 4.06 El proyecto abarcaría la zona costera comprendida entre Puerto Juárez y Tulum, teniendo como eje principal la isla de Cancún en donde se llevarían a cabo la mayoría de las obras programadas.
- 4.07 Las autoridades mexicanas, con el propósito de cumplir con los objetivos del "Plan Integral de Desarrollo Turístico" que se describen en el párrafo 4.01 anterior, seleccionaron la costa del Territorio de Quintana Roo por los atractivos que ofrece en vista de sus bellezas naturales, la posición geográfica que guarda con las islas del Caribe, la cercanía que tiene a los principales centros de

---

1/ Ver Apéndice D-1 y D-2.

oferta turística de los Estados Unidos de América 1/. Además de representar una de las regiones turísticas más dinámicas y de mayor importancia en esa Península, la ejecución del proyecto propuesto contribuiría al desarrollo de toda una región, cuyas condiciones económicas son precarias y que adolece de un fuerte desempleo.

- 4.08 Gran parte de las inversiones programadas se llevarían a cabo en la isla Cancún que cuenta con recursos naturales muy favorables, principalmente sus playas externas que consisten de 18 kilómetros de arena blanca y fina, bañadas por aguas muy claras que, al mismo tiempo, presentan diversas tonalidades de color turquesa. La isla rodea la laguna de Nichutpé 2/ de agua marina que, por sus características, reúne condiciones excelentes para los deportes acuáticos. La isla mantiene todo el año una brisa fresca y su temperatura anual registra un máximo de 85 grados F. y un mínimo de 75 grados, la humedad relativa promedio es de 86% y la precipitación anual es de 1.024 mm. La isla Cancún carece actualmente de población y los centros más cercanos son Isla Mujeres con 2.000 habitantes y Cozumel con cerca de 6.000 personas. Además de las excelentes condiciones ambientales, está favorecida por su cercanía a una serie de ruinas arqueológicas de origen Maya, que sería un atractivo único en su clase en la zona del Caribe. 3/

b) Destino de las inversiones propuestas

- 4.09 El total de las inversiones programadas dentro del proyecto se estima en el equivalente de US\$47.100.000, que comprendería básicamente la construcción de las facilidades de infraestructura y los servicios

1/ Distancias aéreas (en millas) de las ciudades que se indican a diversos centros del Caribe. Isla Mujeres se encuentra a 3,5 millas de Cancún.

	Nueva				Nueva	
	York	Miami	Chicago	Dallas	Orleans	Los Angeles
Isla Mujeres	1.539	517	1.432	879	557	2.112
Miami, Fla.	1.091	-	1.198	963	586	2.030
Nassau, Bahamas	1.098	184	1.312	1.118	742	2.460
Kingston, Jamaica	1.562	588	1.785	1.404	1.032	2.786
San Juan, Pto. Rico	1.601	1.044	1.968	1.869	1.493	3.378
St. Thomas-I. Virg.	1.629	1.106	2.116	1.922	1.546	3.342
Pto. España-Trinidad	1.921	1.411	2.344	2.369	1.991	3.412
Bridgetown-Barbados	2.092	1.611	2.624	2.362	1.985	3.941

- 2/ La Laguna de Nichutpé está situada entre la Península de Yucatán y la isla Cancún y tiene una superficie de aproximadamente 44 Kms. cuadrados.
- 3/ Principalmente Chichen Itza a 200 Kms. de distancia, Cobá a 140 Kms. y Tulúm a 100 Kms. Estas últimas ruinas se hallan situadas frente a la costa.



necesarios para el proyecto, que serían: 1/

- 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 de servicios. 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 kilómetros de la isla Cancún 2/, tendría una población inicial estimada de 4.000 habitantes.
  - iii) Aeropuerto internacional. Se construiría un aeropuerto internacional situado en el área continental a 17 kilómetros de la punta Cancún.
- c) Descripción de las obras

4.10 Para cumplir con los propósitos indicados en el párrafo 4.09 anterior, se llevarían a cabo los siguientes subproyectos:

1. Subproyecto de transportes. Este subproyecto comprende las obras de infraestructura que se resumen seguidamente. El costo de construcción de estas obras sería del equivalente de US\$12.226.000.
  - i) Aeropuerto. Consistiría en la construcción de un aeropuerto internacional localizado a unos 17 Kms. del empalme de las carreteras Puerto Juárez-Tulum y Puerto Juárez-Mérida, con las facilidades necesarias para atender el servicio diurno y nocturno de aviones de reacción con una capacidad de 138 pasajeros, incluyendo: i) una pista asfaltada de aterrizaje con una longitud de 2.700 metros, 45 metros de ancho y con una zona lateral de seguridad de 100 metros a cada lado; ii)

- 
- 1/ Además de las inversiones de infraestructura, se contempla la participación del sector privado en el financiamiento de la construcción de unos 750 cuartos de hotel, de primera clase adecuadas al turismo, tanto nacional como internacional, con un costo total estimado en el equivalente de US\$11,2 millones. (Ver párrafos 4.50 al 4.54) y la construcción de viviendas con un costo estimado del equivalente de US\$3.5 millones (Ver párrafos 4.55 y 4.56).
  - 2/ Se construirían aproximadamente unas 670 viviendas para la población inicial. Las inversiones necesarias para la construcción de las viviendas y otras obras comunales serían distintas a las del proyecto. El Gobierno Federal, aseguraría dicha construcción a través de los mecanismos que existen en México para este efecto. (Ver párrafos 4.55 y 4.56)

una avenida de acceso para aviones, paralela a la pista, de 1.700 metros de longitud, de 23 metros de anchura, y 20 metros de hombros; iii) áreas de estacionamiento para aviones; iv) una carretera de acceso al aeropuerto de dos kilómetros de longitud y de dos vías pavimentadas; v) un edificio terminal de 2 pisos con capacidad para atender 250 pasajeros internacionales y 100 pasajeros locales en un período de 15 minutos y que incluiría facilidades modernas para el pasajero, tales como salones de espera, terraza de observación y abordadores telescópicos; vi) servicios de agua potable, electricidad y facilidades para el almacenamiento de combustibles; y vii) alumbramiento de la pista de aterrizaje y equipo electrónico para la torre de control para guiar la navegación. El aeropuerto ha sido diseñado con miras a facilitar futuras ampliaciones que den cabida a aviones de tipo 747 y supersónicos. Su ubicación permitiría extender la pista de aterrizaje fácilmente hasta 4.200 metros.

- ii) Puente. Comprendería la construcción de un puente de cemento de 83 metros de longitud sobre la boca de la Laguna de Nichutpé, que conectaría la zona continental con la isla Cancún. El puente que representaría el principal acceso a la isla sería construido 4 metros sobre el nivel del agua, con una calzada pavimentada de 8 metros de ancho y aceras para el tránsito de peatones.
- iii) Dragado y Rellenos. Los trabajos de dragado consistirían en la extracción de aproximadamente 1.600.000 m<sup>3</sup> de material arenoso del fondo de la laguna de Nichutpé para ser empleadas de la siguiente manera: a) 750.000 m<sup>3</sup> para rellenar unas 81 hectáreas adicionales de superficie en la isla Cancún, en donde se construirían parte de los hoteles y zonas residenciales; y b) 850.000 m<sup>3</sup> para rellenar una isleta localizada dentro de la propia laguna, creando así una superficie adicional de 97.6 hectáreas sobre la que se construiría el campo de golf. Estos rellenos estarían reforzados por diques formados con acumulación de piedras de entre 20 y 30 Kgs. cada una. Asimismo, se dragarían unos 372.000 m<sup>3</sup>, usando dragas de succión, para formar unos 4.650 metros de canales en la Laguna, que permitirían la entrada y la navegación de botes de mediano tamaño en la propia Laguna.
- iv) Muelle. Consistiría en la ampliación del muelle existente en Puerto Juárez (8 kilómetros al norte de la isla Cancún) para permitir el atraque de embarcaciones de mediano tamaño y del aliscafo, (se describe más adelante). Dicha ampliación consistiría en extender en unos 23 metros la longitud del muelle de concreto. Igualmente, se haría un dragado de ambos lados del muelle con una longitud de 58 metros y un mínimo de 2,4 metros de profundidad.

- v) Aliscafo. Dentro de este subproyecto de transportes se contempla la adquisición de un aliscafo que se utilizaría al servicio de pasajeros entre Puerto Juárez-Islas Mujeres-Cozumel-Tulum y Playa del Carmen (distancia del circuito es aproximadamente 270 Kms.). El aliscafo tendría una capacidad de aproximadamente 70 pasajeros, un radio de acción de 600 kilómetros y una velocidad de crucero de 60 Km/hora.

2. Subproyecto de ingeniería sanitaria. Comprendería la construcción de los sistemas de agua potable y de alcantarillado y las actividades relacionadas con el saneamiento ambiental. El costo directo de las inversiones comprendidas en este subproyecto sería del equivalente de US\$4.822.000 distribuido entre los siguientes rubros:

- i) Sistema de agua potable. Consistiría en la construcción de un sistema completo de agua potable para la isla Cancún 1/ mediante: a) la perforación de 12 pozos profundos con una capacidad de bombeo que varía entre 7 y 20 litros por segundo (lps) por pozo y la instalación de los respectivos equipos de bombeo y líneas colectoras de 6" 2/; b) la instalación de una línea de conducción hasta la planta de tratamiento con una longitud de 22 Kms., usando tubería de asbesto-cemento 3/ con diámetros de entre 12" y 14"; c) la construcción de una planta de tratamiento con una capacidad de 120 lps; d) la construcción de un tanque de almacenamiento con una capacidad de 1.500 m<sup>3</sup>; e) la instalación de la red de distribución con una longitud de 19.242 metros que incluye una tubería de asbesto-cemento 3/ con diámetros de entre 3" y 14". La red de distribución tendría una estación intermedia de bombeo para mantener la presión adecuada en la tubería y un tanque elevado de almacenamiento con una capacidad de 1.000 m<sup>3</sup>, para proporcionar un flujo adecuado durante las horas críticas de demanda; y f) conexiones domiciliarias y comerciales utilizando tubería de 1/2" y más. Este sistema atendería las necesidades de agua potable de una población de 30.000 habitantes con una dotación diaria de 300 litros por persona para la ciudad de servicios y zonas residenciales y de 600 litros por cuarto, para

- 1/ Puerto Juárez, Isla Mujeres y Cozumel cuentan con servicio de agua potable.  
2/ La Secretaría de Recursos Hidráulicos realizó los estudios necesarios para determinar la existencia y calidad de las fuentes de agua, habiéndose comprobado que dichas fuentes están situadas en un área localizada a 30 Kms. de la costa y que proporcionarían agua sin contaminación salina.  
3/ Se considera conveniente la utilización de este tipo de tubería, no solamente por su menor costo, sino también porque tiene mayor resistencia a corrosión causada por agua de mar.

un total de 4.000 habitaciones, en la Zona Turística (hoteles y condominios). Igualmente, el sistema ha sido diseñado para facilitar las ampliaciones futuras.

- ii) Sistema de alcantarillado. Comprendería las obras de construcción de un sistema completo de alcantarillado sanitario 1/, incluyendo: a) la construcción de colectores principales y laterales para la zona turística, con una longitud de 3.800 metros de tubería de entre 10" y 16" y con una capacidad para 6.000 personas. Una planta de tratamiento completo, tanto físico como biológico; b) la construcción de colectores principales y laterales para las zonas residenciales, con una longitud de 3.185 metros de tubería de 12 pulgadas para servir a aproximadamente 1.500 habitantes. Se construiría además una planta de tratamiento completo; y c) la construcción de una red de colectores para la ciudad de servicios con una longitud de 6.250 metros y una planta de tratamiento completo incluyendo una estación de bombeo y las conexiones domiciliarias con tubería de concreto de 8", por un total de 12.135 metros. Cabe destacar que el caudal de aguas servidas que se obtenga de la operación de las plantas de tratamiento sería utilizado para regar el campo de golf y las áreas verdes. El sistema propuesto atendería las necesidades de una población estimada en 40.000 habitantes.
- iii) Saneariamiento ambiental. Incluiría: a) la erradicación y control de la flora y fauna nocivas y plagas de insectos en Cancún e Isla Mujeres para lo cual se contempla la adquisición de insecticidas y equipo especial y el adiestramiento del personal necesario; b) la disposición de desechos sólidos mediante un sistema de entierro de las basuras y la adquisición de equipo para tal propósito que consistiría principalmente de dos camiones-compactadores y un tractor; y c) la limpieza y mantenimiento diario de las calles y avenidas y la adquisición de una barredora mecánica.

- 3. Subproyecto de electrificación. Consistiría en el abastecimiento de energía eléctrica para la zona turística y la ciudad de servicios, representando una inversión del equivalente de US\$3.319.000 de costo directo de construcción. La energía eléctrica sería proporcionada por la Planta Termoeléctrica localizada en la ciudad de Mérida vía la subestación de Tizimín

1/ Puerto Juárez, Isla Mujeres y Cozumel cuentan con servicio de pozos sépticos para la recolección y tratamiento de las aguas servidas.

de propiedad de la Comisión Federal de Electricidad. Dichas inversiones incluirían: a) la construcción de una línea de transmisión de un circuito, con una capacidad de 115 Kv. y con una longitud de 150 Kms., desde Tizimín a Puerto Juárez; b) la construcción de subestaciones y estaciones terminales en los puntos de origen y terminación de la línea de transmisión; y c) unos 60 Kms. de línea, con un voltaje de 13,2 Kv. para la red de distribución, aérea y subterránea, para realizar unas 5.000 conexiones y aproximadamente 1.020 postes para alumbrado. La línea de transmisión se ha diseñado para atender la demanda de energía eléctrica por 10 años. La red de distribución atendería las necesidades de servicio hasta aproximadamente 1975 y está diseñada para facilitar ampliaciones futuras de conformidad con la demanda.

4. Subproyecto de teléfonos. Incluiría la instalación de una central telefónica con una capacidad final de 1.000 líneas, las conexiones al sistema de larga distancia y las conexiones necesarias entre las zonas turísticas y residenciales. Se estima que el costo directo de la construcción e instalaciones sería del equivalente de US\$1.120.000.
5. Subproyecto de abastecimiento de combustibles. Consistiría en la construcción de dos estaciones de servicio para la venta de combustibles y lubricantes, incluyendo la adquisición de equipo de bombeo, medidores, equipos hidráulicos y dos camiones tanques con una capacidad de 25.000 litros cada uno. El costo directo de este subproyecto se ha calculado en el equivalente de US\$128.000.
6. Subproyecto de urbanización. Comprendería todas las obras de infraestructura urbana en la zona turística y la ciudad de servicios. El costo directo de construcción de estas obras se ha calculado en el equivalente de US\$4.575.000, distribuido entre los siguientes rubros:
  - i) Calles, avenidas y trabajos previos. 1/ Comprendería los trabajos iniciales de construcción de: a) un camino de acceso y un puente provisional de madera que permita la entrada a la isla Cancún; b) un campamento provisional para trabajadores incluyendo servicio de agua potable; c) desmonte y despalme de calles incluyendo movimiento de tierra; y d) la construcción de aproximadamente 10,6 kilómetros de carretera desde el empalme con la carretera Puerto Juárez-Tulum, hasta la zona turística, incluyendo la punta Nizuc

---

1/ Ver párrafos 4.18 al 4.20.

situada al sur de la isla. Esta carretera sería la avenida central (boulevard) de la isla y sería construída con dos vías pavimentadas, con una calzada de 7,50 metros y 1,50 metros de hombros, excepto que en la zona turística sería de 2 Kms. de 4 vías con 12 metros de ancho y 2 de hombros para servir a los hoteles, playas y áreas residenciales; y e) la pavimentación de calles.

- ii) Urbanización de la ciudad de servicios. Comprendería las obras de construcción de: a) calles pavimentadas perimetrales e interiores, sardineles y andenes de concreto; y b) pavimentación de calles secundarias.
  - iii) Acondicionamiento de la Zona Turística. Incluiría obras tales como: a) vías de distribución a lo largo de la isla; b) calles interiores y de acceso; c) pavimentación de calles y construcción de sardineles, andenes, y plataformas de estacionamiento; d) acondicionamiento de las playas, jardines y parques; y e) nomenclatura (numeración de casas y avenidas, denominación y zonificación).
  - iv) Acondicionamiento de la zona comercial. Comprendería las obras de construcción de: a) un centro de convenciones con una capacidad estimada entre 500 personas; y b) plazas, calles de acceso y plataformas de estacionamiento.
7. Otras facilidades turísticas. El proyecto incluye también la construcción de las facilidades turísticas que se señalan a continuación y que se llevarían a cabo con cargo al aporte local con un costo total estimado en el equivalente de US\$880.000.
- i) Campo de golf. Contaría con 18 hoyos y se construiría en una isleta artificial que sería formada con los trabajos de dragado y relleno descritos anteriormente y estaría conectado a la isla por una calle de acceso que permita el tránsito de carritos de golf y de peatones. Asimismo, contaría con una casa-club que incluiría los correspondientes vestidores, servicios sanitarios y oficinas.
  - ii) Restauración arqueológica. Comprendería la restauración de las ruinas de origen maya que se encuentran localizadas en Tulúm a 100 Kms. de Cancún y en la áreas circunvecinas de la Isla Cancún.

4.11 Para fines de las obras descritas precedentemente, el proyecto comprendería: i) la adquisición de materiales, equipos y terrenos; ii) empleo de mano de obra; iii) contratación de servicios y iv) actividades de promoción.

D. Costo Total del Proyecto

4.12

El costo total del proyecto de obras de infraestructura turística se ha estimado en el equivalente de US\$47.100.000. Este costo se basa en cálculos razonables, presupuestos satisfactoriamente fundamentados y responde a la experiencia del Gobierno de México en obras similares realizadas en los últimos años. Cabe destacar que en cada una de las obras se ha calculado un porcentaje promedio razonable (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 de 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 estima que US\$13.813.000 corresponde a costos en divisas y el equivalente de US\$33.287.000 a costos en moneda local, de conformidad con el siguiente detalle:

(equivalente en miles de US\$)

Concepto	Costos externos	Costos 1/locales	Total	%
<b>I Costos de construcción</b>				
a) <u>Subproyecto de Transportes</u>	5.337	6.889	12.226	25,96
- Aeropuerto	3.203	6.397	9.600	20,38
- Puente	63	153	216	0,46
- Dragado y relleno	1.608	284	1.892	4,02
- Aliscafo	450	--	450	0,96
- Muelle Puerto Juárez	13	55	68	0,14
b) <u>Subproyecto Sanitario</u>	918	3.904	4.822	10,24
- Agua Potable	315	2.229	2.544	5,40
- Alcantarillado	498	1.301	1.799	3,82
- Saneamiento ambiental	105	374	479	1,02
c) <u>Subproyecto de Electrificación</u>	1.405	1.914	3.319	7,05
d) <u>Subproyecto de Teléfonos</u>	480	640	1.120	2,38
e) <u>Subproyecto de combustibles</u>	81	47	128	0,27
f) <u>Subproyecto de Urbanización</u>	944	3.661	4.605	9,71
- Calles, avenidas y trabajos previos	392	1.585	1.977	4,20
- Urbanización ciudad de servicio	269	898	1.167	2,48
- Acondicionamiento Zona Turística	94	314	408	0,80
- Zonas Comerciales y Cívicas	189	864	1.053	2,23
g) <u>Otros</u>	--	880	880	1,93
- Campo de golf	--	720	720	1,53
- Casa-club de golf	--	30	30	0,06
- Restauración Arqueológica	--	160	160	0,34
Subtotal costo de construcción	9.165	17.935	27.100	57,54
II <u>Ingeniería y Administración</u>	54	2.758	2.812	5,97
III <u>Escalonamiento de Precios</u>	1.133	2.178	3.311	7,03
IV <u>Imprevistos</u>	1.524	3.014	4.538	9,63
V <u>Adquisición de Terrenos</u>	--	960	960	2,04
VI <u>Publicidad y Promoción</u>	--	2.000	2.000	4,25
VII <u>Gastos administrativos del proyecto</u>	--	2.700	2.700	5,73
VIII <u>Inspección y Vigilancia BID</u>	215	--	215	0,46
IX <u>Costos financieros</u>	1.722	1.742	3.464	7,35
TOTAL (del I al IX)	13.813	33.287	47.100	100,00
Porcentaje	29,33	70,67	100,0	

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



E. Plan de Financiamiento

- 4.13 El proyecto se financiaría de acuerdo con el detalle de fuentes de financiamiento, el origen de las monedas y los costos a financiarse que se indican a continuación:

(equivalente en miles de US\$)

	<u>Monedas de Origen</u>		<u>Monedas de Uso</u>		<u>Total</u>	<u>%</u>
	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>	<u>Divisas</u>	<u>Local</u>		
a) <u>BID-OC</u>	<u>16.100</u> 1/	<u>5.400</u>	<u>11.238</u> 2/	<u>10.262</u> 1/	<u>21.500</u>	<u>45,65</u>
b) <u>Aporte Local</u>	<u>-</u>	<u>25.600</u>	<u>2.575</u>	<u>23.025</u>	<u>25.600</u>	<u>54,35</u>
i) <u>Gobierno Federal</u>						
<u>Directamente</u>						
a través de						
la Secretaría						
de Obras Públi-						
cas, Secreta-						
ría de Recur-						
sos Hidráulí-						
cos, y Comi-						
sión Federal						
de Electrí-						
cidad.	<u>-</u>	<u>10.385</u>	<u>2.446</u> 3/	<u>7.939</u>	<u>10.385</u>	<u>22,05</u>
ii) <u>Gobierno Federal</u>						
<u>Por medio de</u>						
<u>INFRATUR</u>	<u>-</u>	<u>15.215</u>	<u>129</u> 4/	<u>15.086</u>	<u>15.215</u>	<u>32,30</u>
<u>Total (a+b)</u>	<u>16.100</u>	<u>31.100</u>	<u>13.813</u>	<u>33.287</u>	<u>47.100</u>	<u>100,0</u>
<u>Porcentajes</u>	<u>34,18</u>	<u>65,82</u>	<u>29,33</u>	<u>70,67</u>	<u>100,0</u>	

- 1/ El monto en divisas para financiar costos locales (US\$4.862.000), representa un 30,2% del préstamo en divisas.
- 2/ Incluye US\$7.839.244, estimados como costos indirectos en divisas.
- 3/ Incluye US\$1.722.000 que corresponde a costos financieros en divisas durante el período de ejecución y US\$724.000 que corresponde al componente importado para la construcción de la línea de transmisión de energía eléctrica de Tizimín a Puerto Juárez.
- 4/ Corresponde a gastos directos en divisas de INFRATUR durante el período de ejecución.

- 4.14 El préstamo del Banco ascendería al equivalente de US\$21.500.000, del cual hasta el equivalente de US\$5.400.000 sería desembolsado en pesos mexicanos. Con los recursos del préstamo se podrían adquirir bienes y servicios en los Estados Unidos Mexicanos, en los demás países miembros del Banco, en los países de desarrollo relativo que son miembros del Fondo Monetario Internacional y Suiza y en los países desarrollados que hayan sido declarados elegibles por el Banco.
- 4.15 Con los recursos del préstamo que se desembolsarían en divisas, se financiarían los costos correspondientes a adquisiciones de bienes y servicios que se realicen mediante licitación pública internacional (excepto los servicios de ingeniería que no están sujetos a licitación), con la aplicación de los márgenes de preferencia aceptables al Banco, cuando sea del caso. Dichos recursos cubrirían costos en moneda extranjera 1/, tanto directos como indirectos, así como adquisiciones de bienes y servicios que se estiman serían de origen local, por un monto equivalente de US\$4.862.000. Por otra parte, con los recursos que se desembolsarían con pesos mexicanos, se financiaría una parte de los costos en moneda local de contratos de construcción adjudicados por el sistema de licitación pública internacional antes mencionado, así como también bienes y servicios de origen nacional que podrían adquirirse mediante licitaciones públicas restringidas al ámbito nacional. La parte del préstamo que se destinaría al financiamiento de costos locales ascendería al equivalente de US\$10.262.000, lo cual representa un 21,8% del costo total del proyecto y un 30,8% del costo en moneda local.
- 4.16 La contribución local al programa, equivalente de US\$25,6 millones, sería proporcionada en su totalidad por el Gobierno Federal mediante partidas específicas que para tal efecto se incluirían anualmente en los presupuestos nacionales de inversiones públicas. De conformidad con los procedimientos vigentes en la República de México, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, previa autorización de la Subcomisión de Inversión y Financiamiento de la Secretaría de la Presidencia, asignaría los recursos necesarios de contrapartida local para la oportuna ejecución del proyecto. Dichas asignaciones representarían:
- 1/ Excepto los costos financieros y las adquisiciones con cargo al aporte local correspondientes a los materiales y equipo para la línea de transmisión de energía eléctrica de Tizimín a Puerto Juárez, cuya adquisición se realizaría de conformidad con los reglamentos que para tal efecto tiene establecidos la Comisión Federal de Electricidad. Asimismo, incluye el equipo de distribución de combustible que comprende dos camiones-tanque con una capacidad de 25.000 litros cada uno.

- i) el incremento de los presupuestos anuales de inversión pública de la Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Recursos Hidráulicos, mediante la asignación de los recursos suficientes para atender las inversiones programadas que correspondan a los subproyectos cuya ejecución esté encargada a dichas dependencias;
- ii) la entrega al Banco de México S. A., como Fiduciario del Gobierno Federal, de los fondos que se requieran anualmente para la ejecución de los subproyectos que estén a cargo de INFRATUR; y
- iii) la asignación necesaria de los fondos (equivalente de US\$1.074.000) a la Comisión Federal de Electricidad para la construcción de la línea de transmisión de Tizimín a Puerto Juárez (Ver párrafos 4.30 y 4.31)

4.17 Los fondos del aporte local se destinarían al financiamiento del costo de: i) terrenos; ii) los materiales nacionales; iii) la construcción de obras por contrato; iv) ingeniería y administración; v) los costos de supervisión y administrativos de proyectos; y vi) los costos financieros del préstamo del BID. Igualmente, dichos recursos cubrirían la adquisición en el exterior del equipo e instalaciones de distribución de los combustibles y los materiales y equipo necesarios para la construcción de la línea de transmisión de energía eléctrica entre Tizimín y Puerto Juárez.

## 2. Gastos efectuados

4.18 INFRATUR inició el 18 de marzo de 1970 la construcción de varias obras preliminares que permitieron el acceso a la isla Cancún, con objeto de terminar los estudios de detalle de los diversos componentes del proyecto propuesto e iniciar la realización de los trabajos preparatorios para la ejecución de las obras programadas. Estos trabajos se están realizando mediante el proceso de adjudicación directa (sin licitación), a través de un contrato celebrado entre INFRATUR y el "Consorcio Caribe" que es una sociedad de firmas constructoras mexicanas de experiencia y competencia. El costo de las obras es del equivalente de US\$1.418.172, distribuido de conformidad con el siguiente detalle:

- Camino de acceso desde Puerto Juárez a Cancún	US\$ 17.741
- Terracerías, protección y puente provisional	1.186.475
- Movimiento de tierra	39.315
- Desmonte y despalme de calles	6.336
- Campamento provisional para trabajadores	131.345
- Introducción de agua potable	36.960
Total	<u>US\$ 1.418.172</u>

- 4.19 Las obras realizadas incluyeron principalmente: i) el acondicionamiento de una pista temporal en Puerto Juárez para el servicio de aviones de pistón (DC-3 y DC-6), permitiendo de esta manera establecer comunicación aérea con la isla; ii) camino de acceso y puente provisional que dan el paso a la isla Cancún de vehículos, equipo y maquinaria pesada de construcción; iii) movimiento de tierra para la construcción de terracerías, trabajos de relleno y desmonte y despalme de calles; y iv) construcción de un campamento provisional para los ingenieros y obreros, incluyendo 15 casas y servicio preliminar de agua potable, en razón de que no existe una población cercana a la zona del proyecto. Este campamento servirá asimismo para el alojamiento de obreros y operadores de maquinaria de construcción durante el período de ejecución del proyecto.
- 4.20 El costo de los trabajos previos antes de la fecha del eventual contrato de préstamo, pero con posterioridad al 18 de marzo de 1970, sería reconocido como gastos efectuados con cargo al aporte local. Por otra parte, INFRATUR con el propósito de acelerar la construcción del aeropuerto, está realizando por medio del sistema de adjudicación directa, los trabajos de desmonte y limpieza del área en donde se construirá el aeropuerto. Se propone, asimismo, sustituir el puente provisional por uno definitivo y otras obras adicionales para facilitar la iniciación de trabajos; incluyendo las preliminares relacionadas con el abastecimiento de energía eléctrica y servicio telefónico para la futura zona hotelera. Los contratos se adjudicarán mediante el procedimiento de concurso de precios. El costo de estas obras ascendería al equivalente de US\$1.600.000, monto que también sería reconocido con cargo al aporte local del proyecto. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (r) ).

#### F. Categorías de Inversión

- 4.21 Las obras comprendidas en el programa serían financiadas de conformidad con el detalle del costo del proyecto y el resumen de las categorías de inversión que se presentan en los cuadros "A" y "B", seguidamente:

COSTOS DE LOS SUBPROYECTOS

(equivalente en miles de US\$)

A P O R T E L O C A L

C o n c e p t o	Participación BID			Gobierno Federal			INFRAE			Total (1+2+3)
	Costos en Divisas 1/	Costos en Moneda Local	Total (1)	Costos en Divisas	Costos en Moneda Local	Total (2)	Costos en Divisas	Costos en Moneda Local	Total (3)	
<u>de Construcción</u>										
proyecto de Transportes	5.337	3.379	8.716	-	3.200	3.200	-	310	310	12.226
Aeropuerto	3.203	3.197	6.400	-	3.200	3.200	-	-	-	9.600
Puente	63	67	130	-	-	-	-	86	86	216
Dragado y Relleno	1.608	95	1.703	-	-	-	-	189	189	1.892
Muelle Puerto Juárez	13	20	33	-	-	-	-	35	35	68
Aliscafo	450	-	450	-	-	-	-	-	-	450
proyecto de Ingeniería Sanitaria	918	1.999	2.917	-	631	631	-	1.274	1.274	4.822
Agua Potable	315	1.290	1.605	-	631	631	-	308	308	2.544
Alcantarillado	498	602	1.100	-	-	-	-	699	699	1.799
Saneamiento Ambiental	105	107	212	-	-	-	-	267	267	479
proyecto de Electrificación	681	801	1.482	724	350	1.074	-	763	763	3.319
proyecto de Teléfonos	480	61	541	-	-	-	-	579	579	1.120
proyecto de Abastecimiento de Combustibles	-	-	-	-	-	-	81	47	128	128
proyecto de Urbanización	944	1.025	1.969	-	-	-	-	2.606	2.606	4.575
Calles, Avdas. y Trabajos Previos	392	-	392	-	-	-	-	1.585	1.585	1.977
Urbanización Ciudad de Serv.	269	431	700	-	-	-	-	467	467	1.167
Acondicionamiento Zona Turística	94	151	245	-	-	-	-	133	133	378
Zonas Comerciales y Cívicas	189	443	632	-	-	-	-	421	421	1.053
Costos	-	-	-	-	-	-	-	910	910	910
Campo de Golf	-	-	-	-	-	-	-	720	720	720
Casa - Club de Golf	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30
Restauración Arqueológica	-	-	-	-	-	-	-	160	160	160
Total Costo de Construcción (a+b+c+d+e+f+g)	8.360	7.265	15.625	724	4.181	4.905	81	6.489	6.570	27.100
Infraestructura y Administración	54	1.013	1.067	-	949	949	-	796	796	2.812
Control de Precios	1.104	949	2.053	-	534	534	29	695	724	3.311
Costos	1.505	1.035	2.540	-	533	533	19	1.446	1.465	4.538
Adquisición de Terrenos	-	-	-	-	-	-	-	960	960	960
Publicidad y Promoción	-	-	-	-	-	-	-	2.000	2.000	2.000
Administración del Proyecto	-	-	-	-	-	-	-	2.700	2.700	2.700
Seguros y Vigilancia	215	-	215	-	-	-	-	-	-	215
Financieros del Préstamo BID	-	-	-	1.722	1.742	3.464	-	-	-	3.464
TOTAL GENERAL (del I al IX)	11.238	10.262	21.500	2.446	7.939	10.385	129	15.086	15.215	47.100
Porcentaje	23,86	27,79	45,65	5,19	16,93	22,12	0,27	31,96	32,23	100,0

\$7.839.244 estimados como costos indirectos en divisas.

CUADRO 3: CATEGORIAS DE INVERSION

(equivalente en millones de US\$)

[illegible]

1/ Incluye las obras de construcción de: i) calles, avenidas y trabajos previos; ii) urbanización de la Ciudad de Servicios; iii) acondicionamiento de la Zona Turística; y iv) Zona Comercial y Cívica.

2/ Incluye las obras de construcción de: i) Sistema de agua potable; ii) Sistema de alcantarillado; y iii) los trabajos de saneamiento ambiental.

3/ Incluye las obras de construcción de: i) Acropuerto; ii) Puente; iii) Muelle; iv) trabajos de dragado y relleno; y v) adquisición del Aliscafo.

4/ Incluye las obras de construcción del campo de golf, los trabajos de restauración arqueológica; las actividades de promoción y publicidad; y la casa club de golf.

G. Ejecución del Proyecto

1. Calendario de Inversiones

- 4.22 El proyecto se ejecutaría en un plazo de 3 años a partir de la fecha de la firma del contrato, de acuerdo con el calendario tentativo de inversiones que se detalla a continuación:

(equivalente en miles de US\$)

	<u>1er año</u>	<u>2do.año</u>	<u>3er.año</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
a) <u>BID</u>	<u>7.753</u>	<u>8.137</u>	<u>5.610</u>	<u>21.500</u>	<u>45,65</u>
b) <u>Aporte Local</u>	<u>8.857</u>	<u>8.953</u>	<u>7.790</u>	<u>25.600</u>	<u>54,35</u>
i) <u>Gobierno Federal</u> a través de las Se- cretarías de Estado (SOP, y SRH) y la CFE.	2.502	4.496	3.387	10.385	22,05
ii) <u>Gobierno Federal</u> por medio de INFRATUR	<u>6.355</u>	<u>4.457</u>	<u>4.403</u>	<u>15.215</u>	<u>32,30</u>
Total (a+b)	<u>16.610</u>	<u>17.090</u>	<u>13.400</u>	<u>47.100</u>	<u>100,0</u>
Porcentaje	<u>35,3</u>	<u>36,3</u>	<u>28,4</u>	<u>100,0</u>	

2. Ejecución de las obras

- 4.23 Como la ejecución del proyecto requerirá de la acción coordinada de los distintos organismos que participen en su realización, INFRATUR, SOP y SRH prepararían anualmente los presupuestos de obras que serían sometidos a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la Subcomisión de Inversión y Financiamiento de la Secretaría de la Presidencia, para que se autoricen las partidas necesarias en los presupuestos de inversiones de dichos organismos. Se describen a continuación las diversas obras comprendidas en el proyecto, con indicación de la metodología de trabajo para su ejecución.

a) Aeropuerto

- 4.24 La construcción del Aeropuerto Internacional de Cancún, sería de responsabilidad de la Secretaría de Obras Públicas, 1/ cuya descripción y análisis de su capacidad técnica se resumen en el Capítulo III de este documento. La ubicación del aeropuerto fue determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes 2/ y los diseños, planos, presupuestos y especificaciones fueron preparados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), 3/ de conformidad con principios modernos de ingeniería y atienden adecuadamente las necesidades de la obra.

---

1/ Ver párrafo 4.40.

2/ La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la entidad federal que se encarga, entre otros aspectos, del otorgamiento de concesiones y permisos para establecer y operar líneas aéreas y comerciales en México y líneas aéreas internacionales.

3/ Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) que fue creada en 1965 como un organismo autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, es responsable por la operación de los aeropuertos federales. El artículo 2do. del Decreto Presidencial que autoriza su creación, asigna a ASA, entre otras, las responsabilidades de administrar, operar y conservar los aeropuertos, pistas y servicios complementarios, tanto en aquellos aeropuertos que forman parte de su patrimonio inicial, como de los que se requiera para la operación de nuevas rutas y los que les sean entregados mediante la celebración de convenios o por disposición legal. ASA, está dirigida por un Consejo de Administración y una Dirección General, la cual está dividida en 4 dependencias que son: i) la Gerencia de Planeación y Construcciones; ii) la Gerencia de Operación, Conservación y Mantenimiento; iii) la Gerencia Administrativa; y iv) la Gerencia de Promoción. ASA está encargada de la administración de varios aeropuertos internacionales en el territorio nacional, entre los que cabe mencionar, el de Ciudad de México, Acapulco, Guadalajara, Puerto Vallarta, Monterrey, Tampico, Torreon y San Luis de Potosí. Cuenta con el personal profesional y administrativo necesarios y goza de un excelente prestigio por su capacidad técnica. Entre los años 1968 y 1970, sus activos totales tuvieron un incremento del equivalente de US\$58,3 millones, debido a la incorporación a sus activos de varios aeropuertos federales, dichos activos alcanzan a aproximadamente el equivalente de US\$121,1 millones. El patrimonio de ASA al 31 de julio de 1970 era del equivalente de US\$120,9 millones. Los índices de liquidez de ASA registran una relación satisfactoria: 35,71:1 en 1968; 15,67:1 en 1969; y 34,99:1 en 1970. La liquidez inmediata para los mismos años, registraron una relación de: 32,8:1; 12,6:1 y 32,2:1 respectivamente. Se puede asegurar que la situación financiera de la entidad es sólida.



- 4.25 Una vez terminadas las obras de construcción, la administración, mantenimiento y operación del Aeropuerto estará a cargo de Aeropuertos y Servicios Auxiliares. 1/

b) Sistema de agua potable y alcantarillado

- 4.26 La Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH), se responsabilizaría por la construcción 2/ de los sistemas de agua potable y de alcantarillado, en lo que respecta a las obras que se realizarían fuera de la zona turística, es decir, las obras de captación, conducción, almacenamiento, y tratamiento del agua potable y las de tratamiento y desecho de las aguas servidas. 3/ Las obras en la Zona Turística, que comprenderían principalmente las redes de distribución y conexiones domiciliarias serían llevadas a cabo por INFRATUR. Por otra parte, durante la ejecución de estas obras INFRATUR contaría con el asesoramiento técnico de la SRH.
- 4.27 Una vez construídas las obras, la SRH se encargaría de la operación y mantenimiento de los servicios cuya construcción haya realizado. Los servicios de distribución de agua potable, cobro de tarifas y operación y mantenimiento de los sistemas, tanto de agua potable como de alcantarillado estarían a cargo de INFRATUR, a través de una Junta de Aguas que se crearía para tal efecto (Ver párrafo 4.48).

c) Otras obras de responsabilidad directa de INFRATUR

- 4.28 Las obras que se detallan seguidamente, serían efectuadas por INFRATUR. 4/ Los contratos de obra y los convenios o acuerdos que suscriba INFRATUR con otras dependencias del Gobierno Federal para la ejecución de cualesquiera obras relacionadas con el programa, serían sometidos a la aprobación previa del Banco. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8, (g).)

1/ Ver nota del párrafo 4.24.

2/ Ver párrafo 4.40.

3/ Cabe destacar que la SRH llevó a cabo los estudios hidrológicos y geológicos necesarios para asegurar la existencia de fuentes de agua con el caudal suficiente para el proyecto. Asimismo, se perforaron pozos profundos para constatar la cantidad y calidad de dichas fuentes, encontrándolas satisfactorias.

4/ Ver párrafo 4.40.

i) Muelle de Puerto Juárez

- 4.29 Los planos, presupuestos y especificaciones para las obras de ampliación y mejoramiento del muelle de Puerto Juárez fueron preparados por la Secretaría de Marina. INFRATUR se encargaría de la supervisión de la construcción de las obras y de su posterior mantenimiento.

ii) Energía Eléctrica

- 4.30 Los planos, presupuestos y especificaciones para la construcción de las obras de transmisión de energía eléctrica para la isla Cancún, serían preparados por la Comisión Federal de Electricidad (CFE). 1/ Asimismo, la CFE se encargaría mediante contrato con INFRATUR, de la construcción y operación de la línea de transmisión de Tizimín a Puerto Juárez. Por otra parte, INFRATUR contrataría las obras de construcción de las redes aéreas y subterráneas de distribución en la isla Cancún.
- 4.31 Una vez terminadas las obras, la CFE se encargaría de la operación, establecimiento y cobro de las tarifas que determine la ley y el mantenimiento de todas las instalaciones, de conformidad con un convenio o acuerdo que para tal efecto celebre con INFRATUR (Ver Conclusiones y Recomendaciones, Sección 6.03).

---

1/ La CFE es una entidad autónoma, descentralizada, con personalidad jurídica y patrimonio propio, que fue creada el 14 de agosto de 1937. La CFE se encarga entre otras funciones de: i) ejecutar, a nivel nacional, las obras relacionadas con la generación, transformación y distribución de energía eléctrica; ii) intervenir en las actividades de electrificación que emprendan instituciones oficiales y semi-oficiales; y iii) efectuar las operaciones y realizar todos los actos y contratos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Para el cumplimiento de sus objetivos la CFE cuenta con una estructura interna satisfactoria y un personal de reconocida competencia, lo cual le permite gozar de un excelente prestigio, tanto localmente como en el exterior. (La CFE ha recibido varios préstamos del BIRF por un monto total de US\$542,8 millones).

La situación financiera de la CFE es satisfactoria. Durante el período 1965-1969 el activo total tuvo un incremento del equivalente de US\$919,4 millones, siendo el activo fijo el rubro que representó un 72,3% de dicho aumento. El activo fijo es de un monto total del equivalente de US\$1,799,4 millones. El rubro más importante del pasivo total representa el endeudamiento a largo plazo que es del equivalente de US\$1,163,4 y que incluye préstamos otorgados por NAFIN y el BIRF. Asimismo, varias emisiones de bonos colocados en Europa. La CFE ha tenido utilidades netas, en el mismo período, del equivalente de US\$149,4 millones.

iii) Servicio Telefónico

- 4.32 La construcción del servicio telefónico y su posterior operación y mantenimiento estarían a cargo de la Teléfonos de México S.A. (TM)<sup>1/</sup>. Los trabajos se llevarían a cabo mediante un contrato que se celebraría entre INFRATUR y dicha entidad, el cual sería sometido a la aprobación previa del Banco. (Ver Conclusiones y Recomendaciones Sección 6.03.)

iv) Otros rubros

- 4.33 Comprenderían la construcción de: i) las calles, avenidas y puentes; ii) el acondicionamiento y urbanización de la zona turística, la ciudad de servicios y la zona comercial y cívica; iii) los trabajos de dragado y relleno; y iv) los trabajos relacionados con el abastecimiento de combustibles para el cual contaría con el asesoramiento de Petróleos Mexicanos S.A.. El campo de golf y la restauración arqueológica de las ruinas Mayas de Tulum, Cancún y Cobá, serían financiadas en totalidad con los recursos del aporte local. Los trabajos de restauración serían realizados en coordinación con el

---

<sup>1/</sup> Teléfonos de México S.A. es una entidad mixta que construye, opera y mantiene el servicio telefónico en varias ciudades de México. La compañía opera al amparo de dos concesiones renovables otorgadas por el Gobierno Federal, una de las cuales (servicio local - excepto en la Ciudad de México - y larga distancia) expira en junio de 1976 y la otra (servicio local en la Ciudad de México) expira en junio de 1978. En los términos de las concesiones, el Gobierno está autorizado, previa notificación con 3 años de anticipación al vencimiento de las concesiones, a comprar a un precio actual equitativo cuyo pago se haría en oro o su equivalente en moneda de curso legal, las instalaciones telefónicas y sus accesorios. Por otra parte, si las concesiones expiran sin ser renovadas, la Compañía se vería obligada a discontinuar el servicio telefónico.

TM ha registrado utilidad neta de operación en todos los años durante el período 1966-1969, habiendo obtenido un total acumulado del equivalente de US\$50,3 millones. El total del capital de TM, incluyendo acciones comunes y acciones preferentes del Gobierno Federal y utilidades del año, ascendió en 1969, al equivalente de US\$226,5 millones. El pasivo a largo plazo, que representa el rubro más importante del pasivo total, fue en el mismo año del orden del equivalente de US\$202,0 millones. Por otra parte, el rubro de Planta, Propiedades y Equipo del activo total fue del equivalente de US\$441,3 millones.

TM cuenta con una estructura administrativa adecuada, personal calificado y amplia experiencia, que permiten asegurar su competencia para la ejecución de las obras propuestas.

Instituto Nacional de Antropología e Historia, entidad que cuenta con amplia experiencia en estas actividades.

- 4.34 Asimismo, el proyecto contempla la adquisición de un aliscafo para servicio de pasajeros entre Puerto Juárez-Isla Mujeres-Cozumel-Tulum y Playa del Carmen.
- 4.35 Dentro del costo total del proyecto se contempla una partida del equivalente de US\$2,0 millones, que se destinaría a las actividades de divulgación y promoción durante el período de ejecución. Este monto se considera razonable y adecuado para dicho propósito.

### 3. Adquisición de terrenos

- 4.36 INFRATUR ha informado que tiene el control del 100% de los terrenos de la isla Cancún, en donde se ejecutarán las obras contempladas en el proyecto. Dichos terrenos fueron adquiridos o están siendo adquiridos sobre la base de tasaciones realizadas para la Comisión Nacional Bancaria por peritos evaluadores. Dichas tasaciones ascendieron al equivalente de US\$960.000. Por otra parte, debe señalarse que INFRATUR se encuentra negociando la compra de terrenos adicionales en la zona continental y gestionando el traspaso de los terrenos que son de propiedad del Gobierno Federal, que se consideren necesarios para el desarrollo integral del centro turístico. A tal efecto, INFRATUR deberá presentar, antes del primer desembolso del préstamo propuesto, evidencia al Banco de que cuenta con el dominio y posesión de todos los terrenos relacionados con el proyecto. (Ver Proyecto de Resolución, párrafos 8, (d) y 8, (k).) 1/

### 4. Diseños de ingeniería, planos y especificaciones

- 4.37 El estado de preparación de los diseños de ingeniería, planos, especificaciones y costos de las principales obras comprendidas en el programa, se resume a continuación:

#### a) Aeropuerto

Los planos detallados de ingeniería, especificaciones y cálculos de costos sobre la base de precios unitarios de construcción fueron preparados por Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), con la cooperación de consultores contratados para tal efecto. Se cuenta con planos detallados de la pista de aterrizaje, el edificio terminal y las facilidades. El estado de preparación de dichos documentos permitiría convocar a licitaciones, en un período de 3 meses a partir de la fecha del contrato.

---

1/ Ver párrafo 4.59.

b) Sistemas de acueductos y alcantarillados

- Agua potable

Existen diseños y planos preliminares para las líneas secundarias y para la línea de conducción, el tanque de almacenamiento, la estación de bombeo y otras obras; se cuenta además con diseños en detalle de las redes de distribución y presupuestos completos. Estos diseños y planos podrían ser preparados en forma final en un período de 4 meses contados a partir de la fecha del eventual contrato de préstamo. Los diseños y planos finales de la línea de transmisión y la planta de tratamiento están en etapa de preparación.

- Alcantarillado

Asimismo, se cuenta con los diseños y planos finales para la recolección y distribución de las aguas servidas y las especificaciones detalladas se encuentran en proceso de preparación. Los planos finales para las plantas de tratamiento y el desecho de las aguas negras están siendo preparados, esperando contar con las especificaciones en detalle antes de agosto de 1971.

c) Muelle de Puerto Juárez

Los estudios, diseños, planos y especificaciones preliminares fueron preparados por la Secretaría de Marina y los presupuestos fueron calculados sobre precios unitarios de construcción. El estado de preparación de este subproyecto permitiría iniciar el procedimiento de licitaciones dentro de un período de 3 meses contados a partir de la fecha de la firma del eventual contrato de préstamo.

d) Subproyectos de energía eléctrica

La CFE prepararía los diseños, planos y especificaciones para la línea de transmisión (entre Tizimín y Puerto Juárez). Los estudios de mercado y demanda hasta 1990 fueron preparados por TECHNIMEX, firma consultora contratada por INFRATUR mediante el proceso de adjudicación directa (sin licitación), los cuales son técnicamente satisfactorios. Los correspondientes a la red de distribución de energía eléctrica están asimismo siendo preparados por TECHNIMEX. Cabe destacar que dichos planos y los respectivos documentos de licitación, se preparan de conformidad con los requerimientos de CFE. Se estima que este proyecto estaría terminado en un plazo de 18 meses.

e) Subproyecto de teléfonos

Tal como se indica en el párrafo 4.32, Teléfonos de México, S. A. se encargaría de la preparación y construcción de las instalaciones y las conexiones telefónicas en la isla Cancún, una vez que éstas sean diseñadas por los consultores que INFRATUR contrate para tal efecto.

f) Calles, avenidas, obras de urbanización y otros trabajos

Se cuenta con planos y diseños para las obras relacionadas con la construcción del camino de acceso, calles y avenidas, 1/ acondicionamiento y urbanización de la zona turística, ciudad de servicios y zona comercial y cívica. Se han efectuado los estudios de asentamiento de tierra, de los distintos materiales para los trabajos de relleno y se han preparado los planos y diseños para los trabajos de dragado y relleno. Existen los diseños, planos y especificaciones para el campo de golf.

- 4.38 El nivel de preparación de los diseños, planos, memorias y especificaciones, permitiría iniciar los procedimientos de licitación en un período de entre 3 y 6 meses a partir de la firma del contrato de préstamo, por lo que se considera adecuado y razonable el período de tres años para la ejecución del proyecto señalado en el párrafo 4.22. Cabe destacar, que los documentos técnicos mencionados precedentemente han sido realizados por firmas consultoras y con la participación de 10 entidades especializadas del Gobierno de México. 2/

5. Adquisición de bienes y servicios

- 4.39 Toda adquisición de equipos y maquinaria y contratación de obras para el proyecto, cuyo valor unitario o global exceda del equivalente de US\$40.000 sería sometida a licitación pública. Aquellas adquisiciones que se financien total o parcialmente con recursos del préstamo en divisas serían licitadas internacionalmente. Las que se financien con la moneda local del préstamo o de los recursos de contrapartida local podrían quedar restringidas al ámbito nacional. De conformidad con el párrafo 4.15, se aplicará la política del Banco sobre márgenes de preferencia, en las licitaciones del proyecto.

a) Licitación para la ejecución de obras

- 4.40 Las licitaciones públicas para la ejecución de obras que formen parte del proyecto se llevarían a cabo de conformidad con el párrafo 4.15 anterior y las siguientes normas:

1/ Parte de estos trabajos han sido iniciados (Ver párrafo 4.18).

2/ Los organismos públicos que participaron en la preparación del proyecto fueron: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Secretaría de Recursos Hidráulicos, Secretaría de Salubridad y Asistencia, Secretaría de Marina, Comisión Federal de Electricidad, Secretaría de Obras Públicas, Secretaría del Patrimonio Nacional, Departamento de Asuntos Agrarios y Colonización y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

i) Convocatoria

Para el caso de licitaciones internacionales se publicará una convocatoria previamente aprobada por escrito por el Banco, que permita la participación de las empresas de los países miembros del Banco, de los países de desarrollo relativo que sean miembros del Fondo Monetario Internacional y de los países desarrollados que a la fecha de convocatoria a licitación hayan sido declarados elegibles por el Banco. Dicha publicación se efectuará por lo menos tres veces en 3 de los diarios de mayor circulación de la ciudad de México, entregando simultáneamente una publicación circular a las embajadas o consulados de cada uno de los países indicados que estén acreditados en México.

Cuando se trate de licitaciones nacionales la convocatoria podrá quedar restringida a las empresas del país.

ii) Registro

Las empresas interesadas en participar en la licitación deberán presentar las respectivas solicitudes de inscripción en un plazo no inferior a 45 días si se trata de licitación internacional y de 30 si es nacional, contándose el plazo desde la fecha de la primera publicación de la convocatoria.

Las personas físicas o jurídicas, mexicanas o extranjeras que hayan presentado dentro de los plazos señalados los datos requeridos, a satisfacción de la entidad ejecutora, quedarán oficialmente "registradas" como empresas interesadas en participar en los concursos correspondientes.

iii) Selección previa

Las entidades ejecutoras, sobre la base del historial de cada uno de los interesados, determinarán como "elegibles" a los que considere capacitados, técnica, financiera, legal y administrativamente para efectuar las obras. Los análisis hechos por el ejecutor sobre los interesados seleccionados y la lista de bienes correspondientes se presentarán a consideración del Banco. Las entidades ejecutoras proporcionarán también al Banco los criterios generales que norman la selección de los contratistas, y, en cada caso particular, la lista de los interesados que se han determinado como "elegibles".

iv) Invitación a concurso

Cumplido el procedimiento que se menciona en el numeral iii) la entidad ejecutora invitará, para cada concurso de ejecución de obras, a un mínimo de 6 firmas mexicanas y 6 extranjeras, si las hubiere, que hayan sido calificadas como "elegibles". La entidad ejecutora realizará la selección de dichas firmas sobre la base del estudio de los antecedentes de cada una de ellas, teniendo en

cuenta los factores mencionados en el numeral anterior. En caso de que se aumente o reduzca el número de firmas mexicanas, se mantendrá la proporción respecto de las extranjeras, siempre que haya suficiente número de éstas últimas.

El ejecutor presentará a consideración del Banco la documentación correspondiente a la invitación, así como la lista de las firmas invitadas, para que el Banco se pronuncie al respecto.

Las entidades ejecutoras proporcionarían oportunamente a las empresas invitadas la correspondiente documentación, incluyendo la descripción del proyecto, características de las obras, maquinarias, equipos y materiales, el conjunto de planos y diseños correspondientes y datos complementarios que fueren necesarios.

v) Estudio de la propuesta

Las entidades ejecutoras procederán al estudio de las propuestas a fin de determinar la adjudicación. Para ello, se tendrían en consideración un análisis de los precios unitarios, las características técnicas de la maquinaria, equipo y materiales, y programas de mantenimiento de equipos. En el estudio de las propuestas, las entidades ejecutoras podrán reconocer a la maquinaria, equipos y materiales de origen local, un margen de preferencia del 15%, de conformidad con las políticas del Banco sobre la materia.

vi) Adjudicación

Las entidades ejecutoras enviarán al Banco una copia de los cuadros comparativos que se hayan preparado para juzgar las propuestas, acompañando copias de los informes en los cuales se analicen los resultados de dichas propuestas. El Banco se pronunciaría por escrito sobre dichos documentos en un plazo de 20 días contados a partir de la fecha de recibo de los mismos.

b) Licitación para la adquisición de equipos, maquinarias y otros bienes

La entidad ejecutora convocará al concurso de acuerdo con lo expresado en el literal a) anterior, al cual podrán presentar propuestas todos los proveedores de bienes nacionales y de países elegibles que se encuentran debidamente registrados, según lo indicado en el literal (a) numeral (ii). Todos los proveedores mexicanos o extranjeros registrados según lo explicado en el literal a (ii) se considerarán elegibles para ser invitados a los concursos correspondientes. Por lo demás, se aplicaría el procedimiento referido en el literal (a).

H. Supervisión del proyecto

- 4.41 Conforme a lo indicado en el párrafo 3.21 anterior, INFRATUR cuenta con el personal adecuado para atender eficientemente las actividades relacionadas con la preparación de proyectos específicos de desarrollo turístico. Sin embargo, en razón de la magnitud de las obras a



realizarse en Cancún, INFRATUR se propone contratar el personal técnico y administrativo necesario, que le permita atender adecuadamente las funciones de supervisión de las obras y de coordinación de los subproyectos cuya ejecución está a cargo de las otras dependencias del Gobierno Federal.

4.42 Para cumplir con este propósito, INFRATUR ha iniciado el proceso de contratación de dicho personal, cuyo número y composición serían:

i) Personal profesional y técnico

- Ingeniero Residente	1
- Arquitecto Supervisor de Construcciones Privadas	1
- Ingenieros Supervisores de Obras	11
- Ingenieros y Arquitectos	13
- Jefes de Servicio, de Campamento y de Almacén	3
- Jefes de Oficina (contador)	1
- Topógrafos, calculistas y dibujantes	12
- Encargado de la aeropista y radio-operador	2
- Otro personal técnico	9
Subtotal	<u>53</u>

ii) Personal Administrativo	12
iii) Personal de Servicio	31
iv) Personal Médico (médico y enfermera)	2
Total	<u><u>96</u></u>

4.43 Aunque el personal señalado en el párrafo anterior tendría su sede de trabajo en Cancún, estaría jerárquicamente adscrito a la Subdirección Técnica de INFRATUR, dependencia que se encargaría de la supervisión de la ejecución del proyecto. Dicha Subdirección contaría con el asesoramiento de las distintas dependencias del Gobierno Federal que participen en la ejecución de las obras (SOP, SRH) y las que cooperen en la administración ulterior de algunos de los servicios. Asimismo, el Comité de Proyecto de INFRATUR que se encargó de la preparación del proyecto propuesto, colaboraría con la Subdirección Técnica en todos los aspectos relacionados con dichas obras. 1/

4.44 Con lo anteriormente indicado, se podría concluir que INFRATUR contará con el plantel profesional y técnico necesarios para realizar una efectiva supervisión de las obras. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8, (h) (i)).

I. Administración y Mantenimiento del Proyecto

4.45 Una vez ejecutadas las obras comprendidas en el proyecto, INFRATUR

---

1/ Ver párrafo 3.18.

se encargaría de las actividades de administración, mantenimiento y control del Centro Turístico Cancún. Para tal efecto, se tomarían las siguientes medidas:

Administración

- 4.46 INFRATUR establecería, dentro de un período de 18 meses contados a partir de la fecha del eventual contrato de préstamo, una oficina central de administración del Centro cuya función principal sería la de ejercer un control directo sobre los servicios y facilidades de infraestructura. 1/ Su organización permitiría:
- a) Establecer las medidas necesarias para el mantenimiento de las calles, avenidas, plazas, plataformas de estacionamiento, áreas verdes y limpieza de las playas y zonas turísticas.
  - b) Establecer una unidad que se encargue del mantenimiento y operación del campo de golf, centro de convenciones y club de golf, incluyendo la recaudación de los ingresos que produzcan.
  - c) Establecer una unidad de servicios que coordine las actividades relacionadas con el abastecimiento de energía eléctrica (incluyendo el alumbrado público y privado), el servicio telefónico, el abastecimiento de combustible y la operación y mantenimiento del aliscafo (incluyendo la recaudación de ingresos por concepto de servicio de pasajeros).
  - d) Establecer una unidad que se encargue de todos los aspectos urbanísticos, incluyendo la numeración y denominación de calles y que coordine las facilidades relacionadas con los servicios de vigilancia, bomberos y primeros auxilios.
  - e) Establecer una unidad que se encargue de todos los aspectos relacionados con obtener datos estadísticos del flujo de turistas que llegue a Cancún y del análisis y proyecciones pertinentes.
- 4.47 Los aspectos de saneamiento ambiental serían asimismo de responsabilidad de la Oficina Central. Para el cumplimiento de estas funciones, INFRATUR instalaría los siguientes servicios:
- a) Recolección de Basuras
- Se instalaría un servicio diario de recolección de basuras y desechos sólidos en la isla Cancún y la ciudad de servicios. Se estima que se colectarían unas 17,5 toneladas diarias. Los desechos serían compactados, y enterrados a pocos kilómetros adentro, en la zona continental. El proyecto incluye los recursos

1/ Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (1).

suficientes para la compra del equipo (dos camiones compactadores y un tractor) necesario y el adiestramiento del personal que operaría el sistema. 1/

b) Limpieza de calles

Las calles y avenidas serían objeto de limpieza diaria para lo cual se utilizaría principalmente barredoras mecánicas, cuya adquisición se contempla en el proyecto. 1/

c) Control de insectos

La erradicación de plagas de insectos y de la flora y la fauna nocivas se llevaría a cabo mediante la utilización continua de insecticidas 2/ en las playas, las áreas verdes, las lagunas, la zona continental que rodea la laguna de Nichutpé y las áreas que demuestren propensión para la incubación de insectos. 1/

d) Control de aguas

En razón de la importancia que tiene el mantener un control efectivo del agua potable y de las aguas servidas tratadas que se utilizarían para regar el campo de golf y las áreas verdes, se establecería un laboratorio biológico completo que permita realizar los análisis, químicos, físicos y bacteriológico del agua potable, de los caudales que provengan de las plantas de tratamiento (alcantarillado), de las playas y de las lagunas. Igualmente, se construirían varias estaciones permanentes de muestreo de aguas para servir al laboratorio. 1/

El laboratorio sería construido bajo la supervisión de la Secretaría de Salubridad y Asistencia Social, dependencia del Gobierno Federal. Dicha Secretaría mantendría un control directo sobre los trabajos del laboratorio, encargándose asimismo de adiestrar al personal que desempeñaría dichas funciones.

- 4.48 Tal como se indica en el párrafo 4.27 la SRH se encargaría de la administración, mantenimiento y operación de la parte de los sistemas de agua potable y alcantarillado cuya ejecución está a su cargo. La porción correspondiente a la zona turística de estos sistemas, correspondería principalmente a la distribución

---

1/ Ver Conclusiones y Recomendaciones, Sección 6.02 (b).

2/ Los insecticidas que se utilizarían serían principalmente de tipo órgano fosforado (Malathion, Diazinon y Abate), cuyo índice de toxicidad para mamíferos es muy bajo. Dichos insecticidas serían utilizados en polvo o diluidos en aceite diesel. Este último se utilizaría como larviciida.

de agua potable y colección de las aguas servidas. Con el propósito de garantizar un servicio eficiente y la recuperación de la inversión se crearía, de conformidad con la Ley Federal de Ingeniería Sanitaria y con el asesoramiento de la Dirección General de Sistemas de Agua Potable y Alcantarillado de la SRH, una Junta Federal de Agua Potable en Cancún, cuya responsabilidad sería la de administrar, operar y mantener los servicios.

La Junta Federal de Agua Potable establecería los mecanismos para la fijación y cobro de tarifas por concepto de agua potable y alcantarillado, que cubran adecuadamente los costos y gastos de administración, operación, mantenimiento y depreciación; sin embargo, como los sistemas han sido diseñados para abastecer a un alto número de habitantes y turistas, se ha considerado que durante los primeros cinco años de operación plena del centro turístico (después del período de ejecución) las tarifas que se cobren serían insuficientes para cubrir adecuadamente dichos costos. Por esta razón, se contempla que el Gobierno Federal cubra cualquier déficit que pudiera existir como resultado de la operación de los sistemas. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (m) ). 1/

#### J. Auditoría y Estados Financieros

- 4.49 INFRATUR llevaría registros separados para todas las operaciones relacionadas con el proyecto las cuales estarían sujetas a la auditoría del Banco de México, S. A., como Fiduciario del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística. Por la misma razón, los contadores públicos independientes que contrate el Banco de México, S. A., para realizar su auditoría externa, podrían encargarse también de la realización de la auditoría externa del proyecto, siempre que sean aceptables al Banco. En caso contrario, INFRATUR deberá contratar directamente contadores públicos independientes para la auditoría externa del proyecto que sean aceptables al Banco.

#### K. Construcción de Hoteles

- 4.50 Tal como se indica en el párrafo 4.09 anterior, las obras de infraestructura comprendidas en el proyecto que se propone, serían complementadas con una inversión adicional estimada del equivalente de US\$11,2 millones, que se destinaría a la construcción de hoteles. La fuente de estos recursos provendría principalmente del sector privado, razón por la que INFRATUR ha sostenido varias negociaciones preliminares con

---

1/ Se ha estimado preliminarmente que la tarifa mensual de agua potable sería de aproximadamente US\$0,65 para un consumo de 1.000 galones, y la de alcantarillado sería, para instalación original, de aproximadamente US\$3.20 por metro cuadrado de construcción.

representantes de importantes empresas hoteleras, tanto nacionales como extranjeras.

- 4.51 Las autoridades mexicanas, sobre la base de las negociaciones con las empresas hoteleras, tienen la confianza de que contarán con la participación del sector privado en la construcción de los hoteles. Varias compañías de renombre internacional 1/ han indicado su interés en principio de construir y operar hoteles de primera clase en la isla Cancún. Sin embargo, es necesario iniciar la construcción de la infraestructura básica de la zona turística, lo que a su vez, serviría de agente catalítico para movilizar al sector privado a realizar las inversiones complementarias del proyecto propuesto.
- 4.52 Debido al interés demostrado por las empresas hoteleras, se estima que la inversión inicial mínima sería suficiente para construir unas 750 habitaciones de primera clase con un costo promedio no menor de aproximadamente US\$15.000 por unidad, lo que sería adecuado para atender la demanda inicial de las actividades turísticas. En base a los estudios realizados sobre el mercado y la demanda del turismo en el Caribe se ha estimado que habrá la necesidad de construir aproximadamente 4.000 cuartos de hotel hasta 1980.
- 4.53 No obstante lo anotado anteriormente, se estima conveniente incluir en el contrato de préstamo la obligación del deudor y del garante, de demostrar al Banco, en un período no mayor a 12 meses contados a partir de la fecha del eventual contrato de préstamo, que cuenta con evidencia sobre la contribución del sector privado o, en su defecto, de las medidas que se proponen tomar para asegurar la oportuna construcción de los hoteles. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (i).)
- 4.54 Finalmente, cabe destacar que la construcción de los hoteles deberá iniciarse con la antelación suficiente, para que la totalidad de las habitaciones entren en operación simultáneamente con la terminación de los trabajos comprendidos en el proyecto, o a más tardar a los 4 1/2 años de la firma del eventual contrato de préstamo.

L. Construcción de Viviendas

- 4.55 De conformidad con lo indicado en el párrafo 4.09 anterior, el Gobierno Federal a través de los mecanismos existentes aseguraría la construcción de viviendas y servicios comunales para la ciudad de servicios, con recursos distintos de los del proyecto. Se estima que se construirían unas 670 unidades para una población inicial

---

1/ Western International Hotels de México S.A., Holliday Inn, Braniff International y T. V. Post Company, entre otras.

que se ha calculado en 4.000 habitantes, cuya fuente de empleo principal serían los hoteles en la zona turística y las actividades de mantenimiento y conservación de las obras de infraestructura de Cancún.

No se prevén dificultades en llevar a cabo este programa, en razón de que el Gobierno Federal cuenta con instituciones públicas con la experiencia necesaria en la ejecución de programas de esta naturaleza. La construcción de dichas viviendas se iniciaría de inmediato, es decir, una vez aprobado el eventual préstamo del BID para el financiamiento del proyecto de infraestructura. Se ha calculado que la construcción de las 670 viviendas tendría un costo total del equivalente de US\$3,5 millones y que se llevaría a cabo en un plazo máximo de 3 años.

- 4.56 El financiamiento para la construcción de las viviendas sería efectuado principalmente a través de los recursos que tiene el Fondo de Operación y Descuento Bancario a la Vivienda (FOVI), con la participación de la banca privada y/o otras fuentes de financiamiento. Por otra parte, cabe destacar que según la Ley Federal de Trabajo de México, las empresas situadas fuera de las poblaciones están obligadas a proporcionar habitación a sus trabajadores, por tanto es de esperar que las propias empresas hoteleras contribuyan a proporcionar un número adecuado de viviendas para sus empleados. Por considerar que este aspecto es de importancia para el proyecto, se recomienda que el contrato de préstamo incluya una cláusula que asegure la ejecución oportuna de estas obras. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (j) ).

#### M. Tarifas aéreas

- 4.57 INFRATUR ha iniciado conversaciones con diferentes líneas de servicio aéreo de los EE.UU. y ha obtenido seguridades de la Compañía Eastern Airlines y Braniff International, de que iniciaría el servicio de Estados Unidos de América a Cancún en cuanto se termine la construcción del Aeropuerto Internacional 1/. Las tarifas previstas serían competitivas con las vigentes entre ciudades localizadas en el Sur y Sureste de los EE. UU. y otros centros turísticos del Caribe. Cuando los viajes se originen en las ciudades del noreste de los Estados Unidos de América, las tarifas serían un tanto más altas, pero esa diferencia se compensaría ampliamente con las tarifas

---

1/ El establecimiento de las nuevas rutas aéreas requiere de aprobación del "Civil Aeronautics Board" y un permiso especial del Presidente de los EE. UU. Sin embargo, sobre la base de las relaciones existentes entre los dos países en cuestión de tráfico aéreo, no se prevén dificultades en obtener dichos permisos. Asimismo, la demanda turística sería atendida por las compañías nacionales (Aeronautes de México y Mexicana de Aviación) que tienen establecidos vuelos diarios a Isla Mujeres y Cozumel.

que se espera tener en los hoteles en Cancún que posiblemente serían entre un 20% y un 25% más bajas que las vigentes en otros centros turísticos del Caribe.

#### N. Ecología

- 4.58 El desarrollo de los centros turísticos en México y otras partes del mundo ha significado, en la mayoría de los casos, una cierta deterioración ecológica de la zona respectiva, debido a que generalmente no se toman las medidas apropiadas con la antelación posible para prevenir dicho deterioro. Por esta razón, es fundamental que INFRATUR inicie un estudio de la zona del proyecto con el fin de identificar los posibles problemas y formular las recomendaciones adecuadas que aseguren la preservación de la flora y la fauna típicas de la región. A tal efecto, el contrato de préstamo contendría una condición según la cual INFRATUR en un período de seis meses contados a partir de la firma del contrato, inicie un estudio que determine las medidas que se deberían tomar para proteger la flora y la fauna tanto terrestre como marina de Cancún. Los resultados de dicho estudio deberán ser presentados al Banco en un plazo de 24 meses contados a partir de la firma del eventual contrato de préstamo, conjuntamente con indicar las medidas que se propongan adoptar en función de las recomendaciones de dicho estudio. Una vez que el Banco analice los resultados de dicho estudio, se realizarían consultas con las autoridades mexicanas tendientes a determinar la necesidad de llevar a cabo un estudio más amplio de la zona comprendida entre Puerto Juárez y Tulum. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (h) (ii) ).

#### O. Plusvalía

- 4.59 En el sistema jurídico mexicano no hay mecanismos específicos que permitan al Gobierno Federal captar una parte o el total de la plusvalía de las tierras que se produce como consecuencia de la construcción de obras públicas. Sin embargo, existen dos impuestos que indirectamente tienen un efecto similar a un impuesto sobre la plusvalía:
- (a) Impuesto Federal sobre la Renta: El Gobierno Federal puede obtener a través del impuesto a las ganancias del capital incluido dentro de la Ley General de Impuesto a la Renta, una parte de la plusvalía de la tierra cuando ésta es vendida. La parte afectada por el impuesto varía de acuerdo al tiempo que la tierra permanece en manos del vendedor: asciende a un 100% del aumento del valor de la propiedad que se vende en el caso de las corporaciones y a un 80% en el caso de las personas naturales cuando estas ventas se realizan antes de dos años contados desde la compra de los terrenos pertinentes. El impuesto desciende gradualmente hasta llegar a cero cuando la propiedad ha permanecido en las manos de un mismo dueño por más de 10 años.

- (b) Impuestos Estatales a los bienes raíces: Los ingresos por concepto de estos impuestos se elevan cuando la plusvalía se refleja en una nueva tasación hecha al respectivo bien raíz

4.60 Los dos mecanismos tributarios señalados en el párrafo anterior permiten al sector público recuperar una parte de la inversión en obras de infraestructura que contempla la ejecución del proyecto propuesto. Sin embargo, estos ingresos no son cuantificables anticipadamente, puesto que dependen de tasas estatales diferentes para los impuestos sobre los bienes raíces y de los contratos de venta que celebran los particulares.

P. Inspección y Vigilancia

4.61 En virtud de la magnitud e importancia del proyecto, se consideran necesarios los servicios de un Especialista de Proyecto. Dicho Especialista deberá ser un ingeniero civil con experiencia en ingeniería de transportes, cuyos términos de referencia serían los normalmente utilizados por el Banco para la supervisión de este tipo de obras. Se contrataría además, los servicios de dos ingenieros asistentes especializados en ingeniería sanitaria e ingeniería eléctrica. Por otra parte, los Especialistas de Proyecto que se encuentren adscritos a la Representación del Banco en México, prestarían el asesoramiento necesario en sus respectivos campos de especialización de conformidad con los requerimientos del proyecto. Para cubrir adecuadamente sus funciones, el Especialista tendría su domicilio al principio en la ciudad de México para la supervisión de la preparación de los planos y especificaciones de las obras y de los documentos de licitación. Asimismo, se estima que el Especialista tendrá que dedicar la mayor parte de su tiempo, después del inicio de las obras, a la supervisión directa de las mismas en la zona del proyecto.



## V. JUSTIFICACION

### A) Viabilidad Técnica

- 5.01 El "Plan Integral de Desarrollo Turístico" fue preparado en 1968 por el Departamento de Turismo y posteriormente adoptado oficialmente por el Gobierno Federal, como la principal política para impulsar el desarrollo de los programas tendientes a fomentar el turismo a nivel nacional. El proyecto propuesto se ajusta a los objetivos del plan mencionado y comprende la construcción de las obras de infraestructura necesarias que permitirían la creación de un nuevo centro de atracción de turistas hacia México. El análisis técnico del proyecto determina que la operación propuesta es técnica y operativamente factible de conformidad con las consideraciones que se resumen en los párrafos siguientes.
- 5.02 El proyecto fue elaborado en base a prácticas modernas de ingeniería y arquitectura, con la participación de firmas consultoras privadas y doce entidades del Gobierno especializadas en la programación y preparación de diseños, planos, memorias, especificaciones y costos para cada uno de los subproyectos cuya ejecución se contempla 1/. El nivel de preparación de dichos documentos, permitiría iniciar a corto plazo, los procedimientos de licitación de las obras a efectuarse.
- 5.03 Las soluciones técnicas adoptadas para los trabajos a ejecutar, representan las alternativas de menor costo y se basan en el resultado de los estudios realizados (hidrológicos, geológicos, topográficos, meteorológicos, de mareas, y otros).
- 5.04 Las obras a construirse son técnicamente factibles y la prestación de servicios ha sido programada satisfactoriamente. Se tomarán las medidas apropiadas para asegurar el oportuno y adecuado mantenimiento de las instalaciones.

---

1/ Los organismos públicos que participaron en la preparación del proyecto fueron: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Aeropuertos y Servicios Auxiliares, Secretaría de Recursos Hidráulicos, Secretaría de Salubridad y Asistencia Social, Secretaría de Marina, Secretaría de Obras Públicas, Secretaría del Patrimonio Nacional, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Banco de México, S.A., Comisión Federal de Electricidad, Departamento de Asuntos Agrarios y de Colonización y el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

- 5.05 Los costos de materiales, equipos, maquinaria, mano de obra y servicios se consideran razonables, habiendo sido estimados sobre la base de precios vigentes en México para obras similares. Asimismo, para hacer frente a los posibles aumentos de precios unitarios durante el período de ejecución, los cálculos de costos incluyen una partida del equivalente de US\$3,3 millones (12,2% del costo de construcción). Además, el costo del proyecto incluye un monto equivalente de US\$4,5 millones para gastos imprevistos, es decir 16,6% del costo de construcción. Estas partidas fueron establecidas sobre la base de un estudio individual de los subproyectos y se consideran razonables y adecuadas para cubrir las necesidades que demande la ejecución de las obras. 1/
- 5.06 Cabe destacar que el 63,7% del costo de construcción del proyecto, corresponde a obras que serían realizadas por intermedio de entidades del Gobierno Federal que gozan de reconocida competencia en sus campos de actividades (Secretaría de Obras Públicas, Secretaría de Recursos Hidráulicos, y Comisión Federal de Electricidad). 2/
- 5.07 No se prevén dificultades en el abastecimiento de materiales de construcción y en la adquisición y provisión de bienes y servicios de origen nacional o extranjero. Existe en México la mano de obra disponible, especializada y no especializada y además se prepararían los programas de entrenamiento que permitan contar con el personal idóneo en las distintas actividades requeridas para la ejecución del proyecto. Por otra parte, la industria de la construcción está muy bien organizada y cuenta con equipo moderno, que la califica entre las mejores de Latinoamérica. Existen más de 2.000 compañías constructoras registradas en la Secretaría del Patrimonio Nacional.
- 5.08 La ejecución del proyecto ha sido planificada siguiendo etapas razonables de construcción, de tal forma que el calendario de inversiones a que se hace referencia en el párrafo 4.22, se considera factible y adecuado para las necesidades del mismo.
- 5.09 Las fuentes de agua han sido localizadas en un área situada en la zona continental, a unos 30 Kms. de la costa. Se han perforado 2 pozos para constatar el volumen y calidad de las aguas, que se consideran satisfactorias para el proyecto y que permitirán abastecer a una población de 30.000 habitantes y 4.000 cuartos de hotel. La energía eléctrica

- 1/ En el análisis individual de los subproyectos se consideraron porcentajes de escalamiento de precios unitarios de entre 7,5% y 15,4%, dependiendo del tipo de obra y con respecto al rubro de imprevistos se estimaron porcentajes que varían entre el 7,5% y el 21,5%, de conformidad con la naturaleza del subproyecto.
- 2/ La Secretaría de Obras Públicas y la Secretaría de Recursos Hidráulicos han ejecutado satisfactoriamente varios programas financiados parcialmente con recursos del Banco. La Comisión Federal de Electricidad ha ejecutado proyectos financiados por el BIRF.

proveniría de la planta termoeléctrica localizada en la ciudad de Mérida. No se prevén dificultades para el abastecimiento a mediano plazo de productos agrícolas, que satisfaga la demanda del nuevo centro turístico. La Península de Yucatán, en la zona de Santa Rosa, produce frutas y vegetales de alta calidad que actualmente se exportan a los mercados de los Estados Unidos de América. 1/

- 5.10 Se prepararían programas de adiestramiento del personal que se encargaría de la operación y mantenimiento de los servicios de alcantarillado, saneamiento ambiental, laboratorio de control de la calidad del agua, control de la flora y fauna nocivas y de plagas de insectos, colección de basuras y desechos sólidos, limpieza de calles, mantenimiento y acondicionamiento de las instalaciones, plazas, áreas verdes, etc.), con el propósito de proporcionar una atención efectiva y eficiente a la demanda del turismo que visite Cancún.
- 5.11 Se juzga adecuado el sistema de coordinación previsto para la ejecución de las distintas obras que integran el proyecto. La coordinación a nivel Gubernamental estaría a cargo de la Subcomisión de Inversión y Financiamiento, integrada en la Secretaría de la Presidencia, que mantendría un control general sobre las diversas etapas de la ejecución del proyecto, a través de las asignaciones de fondos que autorice para cada una de las entidades participantes. Por otra parte, INFRATUR sería la entidad encargada de la coordinación operativa entre las dependencias del Gobierno Federal que participen en los trabajos de construcción. 2/ Para el desempeño de estas actividades y

---

1/ La Península de Yucatán, cuenta con suelos relativamente aptos para el cultivo de productos alimenticios en escala comercial, pero la falta de mercados cercanos con un alto nivel de demanda ha restringido la producción agrícola. Por otra parte, el Gobierno Federal, consciente del potencial agrícola de la región, desde hace varios años viene haciendo esfuerzos especiales tendientes a incrementar las actividades de este sector. Como ejemplo se puede citar el proyecto de riego que forma parte del Plan Chac, a cuya ejecución contribuyó el Banco mediante el otorgamiento del préstamo 32/TF-ME, que ha dado resultados satisfactorios ya que los productos de la zona se exportan a los EEUU. El desarrollo del nuevo centro turístico crearía un incentivo adicional que se traduciría en un aumento en el nivel de la producción agrícola de la Península de Yucatán, puesto que sería un mercado efectivo para dichos productos, con la singular importancia de tener una alta capacidad de pago.

2/ Secretaría de Obras Públicas en la construcción del aeropuerto; Secretaría de Recursos Hidráulicos en agua potable y alcantarillado; Comisión Federal de Electricidad en la línea de transmisión y subestaciones; el Instituto de Antropología e Historia en los trabajos de la restauración arqueológica. Además coordinaría los trabajos a cargo de Teléfonos de México, S.A. en el sistema telefónico de Cancún.

para el control de las obras que se realicen por contrato, INFRATUR contrataría el personal adicional que le permita ejercer una efectiva coordinación. Para este efecto, se ha contemplado el reclutamiento de aproximadamente 96 personas, de las cuales, 53, o sea 55%, serían profesionales y técnicos. 1/

B. Viabilidad Financiera

- 5.12 El flujo consolidado de fondos anuales del proyecto fue preparado sobre la base de una proyección de 13 años, que incluye el período de ejecución de las obras y los primeros diez años de las instalaciones turísticas a construirse. Dicho flujo de fondos registra un superávit progresivo durante todo el período que, al décimo tercer año, asciende al equivalente de casi US\$10,0 millones. Si a este total se le suma la depreciación, el saldo ajustado, disponible en efectivo, sería del equivalente de US\$15.130.000, es decir un promedio de casi US\$1,2 millones por año.
- 5.13 Durante el período de construcción de las instalaciones, (primeros tres años del flujo de fondos) se contaría con una disponibilidad de recursos de aproximadamente el equivalente de US\$48,6 millones, cuyas fuentes serían: i) el préstamo del Banco por US\$21,5 millones; ii) las contribuciones del Gobierno Federal que se realizarían directamente a través de las dependencias que participan en la ejecución del proyecto por el equivalente de US\$10.385.000 y las que ejecutaría por medio de INFRATUR por el equivalente de US\$15.215.000; y iii) el producto de la venta de terrenos que durante el mismo período serían del orden del equivalente de US\$1.498.000. Esta disponibilidad de recursos cubriría ampliamente el costo de las obras.
- 5.14 El flujo de fondos del proyecto fue preparado sobre la base de un análisis individual de cada uno de los subproyectos que integran la operación propuesta y que por su naturaleza generarían utilidad o pérdida de operación. Seguidamente, se resumen los resultados financieros de esos subproyectos:
- a) Aeropuerto: considerando su capacidad de operación y el número estimado de turistas, se calcula que los ingresos del aeropuerto, por servicio de aterrizaje, venta de combustibles y servicios auxiliares ascenderán durante los primeros diez años de operación al equivalente de US\$4.732.000. Sin embargo, durante el mismo período, los costos de operación, mantenimiento y depreciación serían del orden del equivalente de US\$7.702.000, lo que representa un déficit de casi US\$3,0 millones en dicho período. Cabe indicar que tomando en cuenta los recursos procedentes de la depreciación (US\$4,5 millones) se obtendría una disponibilidad de caja del equivalente de US\$1,5 millones.

---

1/ INFRATUR contaría también con el asesoramiento de la firma mexicana "Arquitectos Landa Asociados", que fue contratada en calidad de consultora para la preparación del proyecto objeto del préstamo que se propone.

- b) Aliscafo: sobre la base de las proyecciones de turistas y los estimados de los viajes de pasajeros, se ha calculado que el aliscafo produciría ingresos netos de operación de aproximadamente el equivalente de US\$114.000 anuales lo cual permitiría recuperar el costo de la nave en unos cuatro años de operación. Para llegar a los cálculos de los ingresos por concepto de cobro de tarifas y los correspondientes a los de operación, mantenimiento y tripulación, se tomaron en cuenta las experiencias registradas en la operación de aliscafos en Japón, Puerto Rico-St.Thomas, Argentina, Australia, Noruega y otros.
- c) Campo de Golf: se ha estimado que el campo de golf produciría ingresos acumulados de aproximadamente US\$4.428.000 en los primeros diez años de operación, y egresos por concepto de administración, operación y mantenimiento de US\$3.389.000 en el mismo período, es decir un ingreso neto de US\$1.039.000.
- d) Zonas comerciales y turísticas: dentro de este subproyecto se han considerado los ingresos, suponiendo un porcentaje conservador de ocupación por concepto de arrendamiento del centro de convenciones, restaurante y bar, y los egresos por concepto de administración, operación y mantenimiento, cuyo resultado arroja un déficit acumulado del equivalente de US\$181.947 en los primeros diez años. Sin embargo, el equivalente de US\$160.000, es decir, el 87,9% correspondería a la depreciación. Esta pérdida se considera razonable en vista de la naturaleza de las instalaciones, que en ciertos años podrían tener un movimiento extraordinario que compense ampliamente la pérdida que refleja el pronóstico de resultados financieros. Por otra parte, se debe tener en cuenta que la construcción de estas instalaciones es un atractivo especial de un centro turístico completo, en razón de que su objetivo principal es proveer servicios básicos a los concurrentes a la zona del proyecto y por ende atraer y retener el mayor número posible de turistas.
- e) Mantenimiento de las instalaciones: para el efecto del flujo de fondos se han considerado los costos de mantenimiento de todas las instalaciones de infraestructura, incluyendo los costos anuales de saneamiento ambiental y las de administración y operación de los servicios. Para el período de los diez primeros años de operación se ha estimado que estos costos acumulados, basados en un análisis individual de cada subproyecto, serían de alrededor del equivalente de US\$12,7 millones, es decir, un promedio anual de US\$1,0 millones. 1/
- f) Venta de terrenos: tal como se indica en el párrafo 4.36 INFRATUR ha adquirido el 100% de los terrenos de la isla Cancún. Del total de los terrenos adquiridos (3,2 millones de metros cuadrados), unos 2,0 millones de M2 se destinarían a la venta a particulares, o arrendamiento a largo plazo u otro tipo de arreglos aceptables, de conformidad con las leyes mexicanas y el resto se destinaría a los trabajos de urbanización y áreas verdes. El precio de venta de

los terrenos se ha fijado entre el equivalente de entre US\$4,00 y US\$12,00 por M2, dependiendo de la localización. Por otra parte, se ha estimado que durante el período de ejecución se venderían unos 187.200 M2 a un promedio del equivalente de US\$8,0 por M2. Para los años posteriores y considerando la plusvalía de los terrenos, estos se ofrecerían a la venta a razón del equivalente de entre US\$9,00 y US\$10,00. Se ha calculado que en el curso de los primeros 13 años se venderían aproximadamente unos 1.456.000 M2, que producirían un ingreso neto a INFRATUR del orden de los US\$13.873.600 y el resto se utilizaría posiblemente en arrendamientos a largo plazo de terrenos para la construcción de hoteles por parte de compañías extranjeras. Los ingresos mencionados precedentemente se utilizarían para cubrir los gastos de operación y mantenimiento del centro turístico y el saldo se utilizaría para las ampliaciones de la infraestructura que requiera la demanda turística. Para tal efecto, se incluiría en el eventual contrato de préstamo una condición que refleje la obligación del deudor y del garante de que los recursos que perciba INFRATUR como consecuencia de la venta y/o alquiler de dichos terrenos se mantengan dentro del patrimonio del fideicomiso, con objeto de dedicarlos a actividades relacionadas con el turismo. 1/

- 5.15 Dentro del flujo de fondos a que se refiere el párrafo 5.14 anterior, no se han considerado los proyectos de agua potable y alcantarillado como generadores de ingresos. De conformidad con la ley de ingeniería sanitaria de los Estados Unidos Mexicanos, los ingresos para estos servicios deberán cubrir los costos de operación, mantenimiento, administración, depreciación, ampliaciones, reparaciones menores y la recuperación de la inversión. Los excedentes de caja revierten al erario nacional. Sin embargo, de conformidad con lo indicado en el párrafo 4.48 las tarifas no cubrirían dichos costos sino hasta el quinto año de operación plena del centro turístico, por lo cual se prevé que el Gobierno Federal subsidiaría las tarifas para hacerlas mas atractivas a los inversionistas privados. Igual tratamiento se ha dado a las tarifas por concepto de energía eléctrica que serían administradas por la Comisión Federal de Electricidad (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (m)).
- 5.16 Por lo indicado precedentemente, se puede indicar que el flujo de fondos preparado para el proyecto, refleja razonablemente los resultados financieros estimados de la operación en los primeros trece años y demuestra su viabilidad financiera.

---

1/ Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (p).

- 5.17 En razón de la importancia que el Gobierno de México ha otorgado a la ejecución de proyectos tendientes a fomentar el desarrollo del turismo, no se prevén dificultades en la disponibilidad de los recursos para la contribución local de no menos del equivalente de US\$25,6 millones durante el período de desembolso de tres años. Dichos recursos, serían canalizados a las instituciones que participen en la ejecución del proyecto a través de incrementos anuales de sus respectivos presupuestos, de conformidad con el calendario de inversiones. El prestatario deberá demostrar antes del primer desembolso y al inicio de cada año calendario, que se han tomado las medidas necesarias para hacer efectiva dicha contribución del Gobierno por medio de los diversos organismos ejecutivos directos del proyecto. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8(e) y Conclusiones y Recomendaciones, Sección 6.02 (c)).
- 5.18 No obstante lo indicado anteriormente, los contratos de préstamo y garantía que se suscribirían por el BID con NAFIN y el Gobierno de México, contendrían las disposiciones pertinentes que se proporcionarían oportunamente la totalidad de los recursos nacionales necesarios para la ejecución del proyecto (ver Proyecto de Resolución) <sup>1/</sup>. Asimismo, debe señalarse que el servicio del eventual préstamo del Banco estaría a cargo de NAFIN como entidad prestataria y en calidad de agente financiero del Gobierno Federal.
- 5.19 El flujo de fondos del proyecto que se describe en los párrafos anteriores, no comprende las inversiones correspondientes a los hoteles y viviendas en razón de que no se consideran dentro del proyecto de infraestructura. Las mismas están sujetas a medidas que en su caso deberán tomar, tanto el prestatario como el garante, para asegurar su ejecución. (Ver Proyecto de Resolución, párrafo 8 (i) y 8 (j)).

---

<sup>1/</sup> Cabe anotar que en el caso de todos los préstamos otorgados por el Banco, cuya contrapartida proviene del Gobierno Federal, las contribuciones necesarias se han realizado oportunamente.

- 5.20 Finalmente, se ha preparado un flujo consolidado de fondos anuales de INFRATUR, con proyecciones de 13 años que incluye el período de ejecución de las obras. Para efecto de dicho flujo de fondos, se tomaron en cuenta los resultados operativos de aquellas instalaciones y servicios que serían de responsabilidad de INFRATUR, incluyendo la venta de terrenos como parte de los ingresos y el costo de promoción y publicidad como egreso de dicha entidad. El flujo de fondos refleja un superávit acumulado del equivalente de US\$7.558.000, que se podría destinar al financiamiento de futuras inversiones de infraestructura en el proyecto, creando de esta manera un mayor número de facilidades que, a su vez, aumentarían el flujo de turistas a Cancún. El contrato de préstamo incluirá una cláusula por la cual el prestatario y el garante se comprometerán a tomar las medidas adecuadas, para que los gastos de promoción del centro turístico Cancún después del período de ejecución, se realicen por cuenta del Gobierno Federal a través de INFRATUR y/o la entidad que designe para tal efecto. (Ver proyecto de Resolución, párrafo 8 (p) ).

C. Viabilidad Económica

a) Efecto del turismo en la economía del país

- 5.21 El turismo en México ha registrado un extraordinario crecimiento en los últimos años y se ha convertido en un sector de relevante importancia en el proceso del desarrollo económico del país, en razón de que a más de ser un generador neto de divisas cuyo impacto directo se refleja sobre la balanza de pagos y el producto nacional bruto, ha significado una importante fuente de empleo. En 1970, México estuvo situado entre los primeros cinco países que registraron el mayor número de turistas. En dicho año más de dos millones de turistas que visitaron el interior del país, gastaron cerca del equivalente de US\$575,0 millones, 1/ que significó un incremento de 400% sobre los gastos que por el mismo concepto se registraron en 1960.

---

1/ El turismo hacia México se divide en dos categorías: 1) "transacciones fronterizas", que incluye aquellos turistas que ingresan al país en goce de permisos de entrada de 72 horas; y 2) turismo al interior del país que incluye todos los otros turistas.



- 5.22 La importancia cuantitativa del turismo ha alcanzado un nivel superior al valor de las exportaciones mercantiles. En 1970, los ingresos por concepto de turismo transacciones fronterizas al interior del país, produjeron un ingreso bruto del equivalente de US\$1.454 millones, es decir, mayor que las exportaciones mercantiles, que en ese año fueron del orden de US\$1.368 millones.
- 5.23 La balanza de pagos en cuenta corriente ha registrado saldos negativos desde 1955, alcanzando en 1970 un déficit del equivalente de casi US\$850,0 millones, o sea, casi un 30% de los ingresos totales en cuenta corriente. Esta situación se debe principalmente a la importación de bienes de capital y materias primas que requiere el proceso de desarrollo del país. Si bien es cierto que las exportaciones mercantiles no han producido los ingresos suficientes para cubrir el total de las importaciones indicadas, el turismo ha contribuido favorablemente a compensar esta situación, considerando que entre 1960 y 1970, representó un ingreso neto acumulado de divisas de más de US\$3,335 millones.
- 5.24 El turismo ha generado indirectamente un aumento sobre el producto nacional bruto, cuyo efecto puede ser estimado dentro del sector de "servicios de preparación de alimentos y bebidas y alojamiento temporal". En 1967, 1/ los gastos de los turistas alcanzaron el equivalente de US\$363,0 millones, es decir, poco menos que el 50% de la cifra correspondiente a la producción bruta de dicho sector. Por otra parte, la importancia del turismo sobre el producto nacional bruto responde directamente al efecto multiplicador que producen los gastos de los turistas. En 1969, el Banco de México, S. A. completó un estudio preliminar del efecto multiplicador que generan los gastos de los turistas en el país, estimando este en 4,0, lo que se podría considerar indicativo de su orden de magnitud. 2/

---

1/ Ultimo año para el cual se cuenta con datos detallados.

2/ Cabe destacar que el factor multiplicador de los gastos de turistas ha sido objeto de varios estudios en diferentes países. La firma Checchi & Co. realizó un estudio sobre el futuro del turismo en 17 países del Pacífico Sur y Orientales llegando a la conclusión de que el factor multiplicador es de 3,2 en los países menos desarrollados, hasta 5,5 en los más desarrollados. En 1969 se realizó un estudio del factor multiplicador en Guatemala, que arrojó un índice de 3,56. (Dicho estudio fue financiado parcialmente por el Banco a través de una asistencia técnica ATN/983-64, otorgado al Gobierno de Guatemala). Estudios similares que incluyen el Caribe y países europeos demuestran que el factor multiplicador varía entre 2,3 ó 8,0.

5.25 Una encuesta realizada por el Banco de México, S.A., en 1969, señala que el turismo constituye una importante fuente de empleo. Más de 190.000 personas en el país estaban dedicadas a actividades relacionadas con el sector turismo, es decir, considerando que 1,9 millones de turistas visitaron el país en 1969, las actividades del sector turismo deben haber producido un empleo por cada 10 turistas. Los datos de las cuentas nacionales indican que el 39% del valor agregado del sector "servicios de preparación de alimentos y bebidas y alojamiento temporal", se origina en remuneraciones, proporción que es superior al de la industria textil (26%) o del promedio nacional (27%). Asimismo, el estudio del factor multiplicador estima que por cada millón de pesos de incremento en los gastos de los turistas en el interior del país, se crean un promedio de 45,6 ocupaciones directas y 160 indirectas.

b) Aspectos generales del proyecto

- 5.26 Tal como se ha expresado en los párrafos anteriores, el turismo representa una importante actividad en el desarrollo económico del país, razón por la cual el Gobierno Federal ha otorgado la más alta prioridad al fomento de las actividades turísticas y por consiguiente está tomando las medidas adecuadas para dar cumplimiento a los objetivos señalados en el "Plan Integral de Desarrollo Turístico" formulado en 1968 (ver párrafos 4.01 al 4.04 y 5.01). La realización de dicho plan permitiría, entre otros aspectos, obtener a corto y mediano plazo un ingreso substancial de divisas que contribuya a aliviar la situación deficitaria de la balanza de pagos en cuenta corriente y elevar al mismo tiempo el nivel de empleo.
- 5.27 Cabe agregar que el Subcomité del CIAP sobre México, durante las reuniones de abril de 1970, planteó entre sus principales recomendaciones, la conveniencia de: i) mejorar la distribución de los ingresos; ii) incrementar el nivel de empleo de la clase laboral; iii) reducir el déficit en cuenta corriente, mediante un aumento en la exportación de bienes y servicios, particularmente turismo; y iv) controlar el nivel de endeudamiento externo.
- 5.28 El "Plan Integral de Desarrollo Turístico" contempla la creación de nuevos centros de atracción para ampliar considerablemente la corriente turística hacia México. Para este efecto el Gobierno Federal se propone financiar las obras de infraestructura básica, que a su vez servirían de agente catalítico para movilizar el sector privado a realizar las inversiones complementarias que se requieren para la construcción de hoteles y otros atractivos turísticos. El proyecto objeto de este documento de préstamo ha sido preparado en función de estos dos aspectos y diseñado desde un punto de vista integral, de conformidad con lo que se indica seguidamente.

- 5.29 El primer proyecto de creación de un nuevo centro de atracción turística sería el de Cancún que, por su belleza natural, distancia a los principales mercados de turismo, posición geográfica que guarda con las islas del Caribe 1/ y clima favorable permite pensar que su desarrollo crearía un centro de atracción turística de primera importancia en el Caribe. El proyecto ha sido diseñado para atraer principalmente aquellos turistas que buscan un clima cálido y soleado, combinado con playas, hoteles de primera clase, facilidades de transporte aéreo y posibilidades de practicar deportes acuáticos. 2/ Además, la perspectiva de visitar las ruinas Mayas de Chichén Itza, Tulum y Cobá podría atraer el tipo de turista interesado en los aspectos naturales y culturales, lo cual a su vez, podría convertir a Cancún en el punto de partida para aquellos turistas interesados en visitar las ruinas Mayas que se extiende desde la Península de Yucatán hasta la República de Honduras. 3/ Este atractivo que sería único en el Caribe, podría asimismo ser un factor importante para ampliar el tiempo de estancia de aquellos turistas que visiten Cancún por su clima en un ambiente de esparcimiento.
- 5.30 La ejecución del proyecto propuesto tendría un impacto favorable sobre toda la región. La Península de Yucatán es una de las zonas económicamente deprimidas de México, ya que el mercado para el principal producto regional, henequén, ha sufrido cambios substanciales durante los últimos 20 años.

- 
- 1/ Los EE.UU. generan un 80% del total de turistas que viajan al Caribe La costa Este y principalmente los Estados de Massachusetts, Connecticut, New York, New Jersey, Maryland, Virginia, Florida y el Distrito de Columbia han sido históricamente los mercados de turistas al Caribe.
- 2/ Según estudios realizados, más de 66% de los turistas procedentes de los EE.UU que prefieren un cambio de clima tienen un ingreso anual superior a US\$16.000 y sus vacaciones duran entre 7 y 14 días.
- 3/ Chichén Itza, Tulum, Cobá e Ixmal en Yucatán, las ruinas de Tikal en Guatemala y las de Copán en Honduras.

Según el censo de 1960, la población conjunta (incluyendo la del Estado de Yucatán y el Territorio de Quintana Roo) era de 664.000 habitantes, de los cuales unas 50.000 personas correspondieron al Territorio de Quintana Roo. Dicho censo demostró que la población económicamente activa de esa región era de 213.400 personas y que de éste total, un 60% se dedicaba a actividades de tipo primario, un 15% a industriales y el 25% restante a los renglones de servicio. La gran mayoría de la población económicamente activa estuvo dedicada al cultivo, extracción, procesamiento y mercadeo del henequén, producto que debido a la competencia de fibra sintética ha sufrido una considerable pérdida de su mercado, además de sufrir una baja de precio. Se produjo un fuerte desempleo y las actividades remanentes del henequén están siendo desde hace varios años subsidiadas por el Gobierno Federal.

- 5.31 El estado de Yucatán 1/ donde se concentraba casi la totalidad de la zona henequenera, ha sufrido directamente las consecuencias del cambio de precio de mercado. Por otra parte, el Territorio de Quintana Roo, en los últimos 10 años aumentó su población de 50.000 a 90.000 habitantes y el turismo se convirtió en una actividad de singular importancia. Dentro del perímetro del Territorio se encuentran los centros turísticos de Cozumel, e Isla Mujeres y el centro comercial de Chetumal, (recientemente declarado puerto libre). Las actividades comerciales derivadas del turismo han situado últimamente al Territorio entre las zonas que registran uno de los más altos ingresos per cápita del país, debido a que el 75% de su población se concentra en éstos tres centros turísticos.
- 5.32 La ejecución del proyecto propuesto afectaría favorablemente la economía de la Península de Yucatán. Si se considera que el Territorio de Quintana Roo tiene relativamente poca superficie preparada para cultivo, es de esperar que la población tradicionalmente henequenera del

---

1/ El BID ha contribuido, mediante préstamos otorgados a NAFIN a mejorar la situación económica y social de la Península de Yucatán. A tal efecto, los recursos del Banco han financiado obras de saneamiento ambiental que incluye la ejecución de proyectos de agua potable y alcantarillado en varias ciudades de la Península de Yucatán en las cuales se concentra el 44% de la población. Asimismo, el BID ha colaborado en el financiamiento de programas de pequeña irrigación y mejoramiento del uso de la tierra en toda la región. Por otra parte, se han financiado proyectos de construcción de carreteras. Mediante los préstamos 208/OC-ME y 282/SF-ME se contempla la construcción de nuevos caminos alimentadores que van desde la ciudad de Alvaro Obregón a La Unión y de Valle Hermoso a Tampak y el mejoramiento de los tramos de carretera a Puerto Tulúm y de Playas del Carmen a Tulúm.

Estado de Yucatán recibirá el mayor beneficio derivado del incremento de la producción agrícola inducida por Cancún. A tal efecto INFRATUR, conjuntamente con el Banco Agropecuario y el Fondo de Fomento y Garantía de la Agricultura, Ganadería y Avicultura, preparará un estudio tendiente a determinar la futura demanda de productos agrícolas y las medidas que deberán tomarse para facilitar la incorporación a este sector de la población empleada anteriormente en el cultivo del henequén.

- 5.33 Sobre la base de las proyecciones turísticas (ver párrafo 5.37) se ha estimado que la ejecución del proyecto propuesto crearía una sustancial fuente de empleo. De conformidad con las investigaciones realizadas de otros centros turísticos en el Caribe y México, se calcula que se necesitarían aproximadamente 1,66 empleados por cada cuarto de hotel, lo que representaría en Cancún unas 1.245 posiciones el primer año de operación, hasta 2.710 empleos en 1980. <sup>1/</sup> Se estima que el 55% de estas posiciones serían ocupadas por personas de la zona que notengan ninguna especialización (camareros, mozos, y otros) y el 45% restante por personas con alguna especialización en el sector de servicios. Por otra parte, la demanda de productos agrícolas, crearía una importante fuente de ocupación. Si se aplicara el mismo índice utilizado con el estudio del Banco de Mexico S. A. (ver párrafo 5.26) por cada millón de pesos gastado por los turistas se crean directamente unos 45,6 nuevos empleos directos y 160 ocupaciones indirectas, de esta forma la ejecución del proyecto crearía directamente unas 12.300 ocupaciones en 1975, que a través de incrementos anuales ascendería a 17.350 en 1980. Con respecto a los empleos indirectos, se lograría unos 54.000 y 76.000 respectivamente. Aunque estos índices son probablemente optimistas, es razonable esperar que las oportunidades de empleo en la Península de Yucatán, como resultado de los flujos masivos de turistas, registren un sustancial aceleramiento.
- 5.34 Se estima que gran parte de los turistas que visiten Cancún, viajen probablemente a otros lugares de la Península de Yucatán, tales como Mérida, Tulum, Cobá, Chichen Itzá y Uxmal, lo cual incrementaría y distribuiría el gasto turístico en beneficio de toda la región. Se ha calculado que la ejecución del proyecto podría elevar el producto bruto de toda la región en el equivalente de US\$10,0 millones en 1975 y posiblemente US\$20,0 millones en 1980, lo cual significaría un incremento de 300% y 600% respectivamente, sobre el producto bruto combinado de 1963 del Estado de Yucatán y del Territorio de Quintana Roo.

---

<sup>1/</sup> Ver párrafo 5.40

c) Evaluación económica del proyecto

- 5.35 El aspecto más importante del análisis económico del proyecto consiste en la demanda turística que, a su vez determinó la capacidad y características de las obras a realizar y las necesidades básicas de construcción de hoteles y viviendas. Tal como se expresa en el párrafo 5.29 el proyecto fue preparado en función de que Cancún atraería al turismo que busca principalmente un cambio de clima en un ambiente de esparcimiento. La demanda turística fue calculada esencialmente sobre el número de turistas que visitaron el Caribe en los últimos 20 años, del índice de incremento futuro de turistas de los EE.UU. a esa región, del porcentaje que de ese número sería atraído a la isla Cancún y del turismo histórico a la Península de Yucatán.
- 5.36 En base de estas premisas, se prepararon las proyecciones de la demanda turística, utilizando las siguientes hipótesis, que se consideran razonables y que reflejan adecuadamente el potencial de Cancún como un importante centro de atracción turística en el Caribe:
- i) el nuevo centro turístico podría absorber entre un 8% y un 15% del incremento anual, hasta 1980, de los turistas procedentes de los EE.UU. que visiten el Caribe;
  - ii) atraería entre el 1% y el 2% del flujo total del turismo procedente de los EE.UU. que visite el Caribe;
  - iii) Cancún recibiría un 50% del incremento anual del turismo procedente de EE.UU. a la Península de Yucatán;
  - iv) atraería un 15% del total del turismo procedente de EE.UU. a dicha Península;
  - v) un 30% de los turistas extranjeros que visitarían la Península de Yucatán serían de otros países que no sea EE.UU.; y
  - vi) el turismo mexicano representaría entre un 10% y 20% del turismo total.
- 5.37 Como resultado de la aplicación de las hipótesis señaladas precedentemente, se prepararon las proyecciones de la demanda turística que se señala a continuación:

Número de Turistas

<u>Año</u>	<u>Máximo</u>	<u>Media</u>	<u>Mínimo</u>
1972	-	-	--
1973	140.700	117.200	91.900
1974	203.000	168.800	142.700
1975	126.800	178.700	149.800
1976	232.500	190.000	157.900
1977	250.200	202.600	167.000
1978	270.500	217.200	177.400
1979	293.400	233.600	189.200
1980	319.600	252.400	207.700

5.38 Todos los componentes del proyecto han sido diseñados para atender adecuadamente la demanda turística que se indica en el párrafo anterior y no se prevén dificultades de orden técnico para el normal desarrollo de Cancún. Las obras a realizar han sido programadas teniendo presente un desarrollo integrado, de tal forma que cada uno de los subproyecto se complementan entre sí. Por otra parte y como se indica en los párrafos 5.32 al 5.33 la Península de Yucatán cuenta con la mano de obra adecuada para satisfacer las necesidades de servicios y producción agrícola que requiera la demanda turística.

5.39 Asimismo, sobre la base de dicha demanda turística, se ha estimado que sería necesario construir un mínimo de 750 cuartos de primera clase, en una etapa inicial, lo que sería suficiente para atender el flujo de turistas hasta 1973 (las inversiones complementarias para la construcción de los cuartos de hotel se explican en los párrafos 4.50 al 4.54. Dichas estimaciones suponen un período de estancia de entre 3 y 4 días por turista y un índice de ocupación de entre el 70% y 80% 1/ lo cual se considera razonable. La demanda turística requeriría la construcción anual de cuartos de hotel de conformidad con el siguiente cuadro:

---

1/ Otros centros del Caribe registran períodos de estancia más elevados como es el caso de Jamaica con 9,1 días, Bahamas 6,3 días y Puerto Rico 5,4 días. Cabe agregar que el promedio de turistas que visitan México, utilizando el transporte aéreo, es de 13 días.

<u>Año</u>	<u>No. de turistas</u> <u>(en miles) 1/</u>	<u>Cuartos de hotel</u> <u>necesarios</u>	<u>No. de empleados</u> <u>requeridos</u>
1973	117,2	750	1.245
1974	168,8	1.080	1.790
1975	178,7	1.140	1.890
1976	190,0	1.220	2.025
1977	202,6	1.300	2.160
1978	217,2	1.410	2.340
1979	233,6	1.520	2.595
1980	252,4	1.630	2.710

5.40 La ejecución del proyecto tendría un impacto favorable sobre la balanza de pagos, cuyo resultado se ha estimado tomando en consideración las necesidades de importación, las inversiones del Gobierno Federal, las inversiones del sector privado en la construcción de hoteles y los gastos de los turistas sobre la base de la proyección de la demanda turística (ver párrafo 5.37 - proyección media). Asimismo, se asume que la visita de cada turista duraría un promedio de 3,5 días y que gastaría el equivalente de US\$34,50 diarios. Sobre estas bases de cálculo la ejecución del proyecto demuestra que se percibiría un ingreso neto de US\$14,0 millones en el primer año de operación plena y que ascendería al equivalente de US\$25,8 millones en 1980, de conformidad con el siguiente detalle:

---

1/ Proyección media de turistas. Ver cuadro del párrafo 5.37



(equivalente en miles de US\$)

Efectos sobre la balanza de pagos

<u>Año</u>	<u>En cuenta corriente</u> (1)	<u>En cuenta de capital</u> (2)	<u>Resultado</u> (1+2)
1971	-6.461	9.423	2.962
1972	-9.305	10.269	964
1973	7.131	6.860	13.991
1974	17.456	- 545	16.911
1975	18.658	- 1.155	17.503
1976	20.087	- 1.238	18.849
1977	21.602	- 1.032	20.570
1978	23.447	- 1.146	22.301
1979	25.520	- 1.274	24.246
1980	28.294	- 2.518	25.776

5.41

Cabe destacar que la participación del Banco en la ejecución del proyecto propuesto, incluye US\$4.682.000 en divisas para financiar gastos locales, lo cual se considera razonable si se tiene en cuenta el favorable impacto que tendría sobre la situación deficitaria de la balanza de pagos del país, en cuenta corriente. El componente importado del proyecto es bajo en comparación con obras similares que se realizan en otros países latinoamericanos, lo cual se debe principalmente al alto nivel de desarrollo que ha logrado la industria de la construcción y la producción de materiales de construcción. Por otra parte, debe señalarse también que el factor multiplicador sobre los costos de inversión y la propensión promedio a importar que se calcula en 10%, producirán a mediano y largo plazo, un mínimo de US\$10,0 millones de importaciones para consumo, con el consiguiente efecto adverso sobre la balanza de pagos. Finalmente, debe tenerse presente que durante el período de ejecución del proyecto, el país deberá atender el servicio de la deuda que representaría una salida de divisas de US\$1.722.000. Este aspecto, en cierta medida se compensaría con las divisas del préstamo del Banco destinadas, en ese período, a cubrir costos locales y que se utilizarían por medio del sistema de licitación pública internacional.

5.42

La tasa interna de retorno del proyecto fue calculada sobre las siguientes bases:

- i) la vida útil de las instalaciones se estimó en 20 años;
- ii) se consideró el costo total de las inversiones en el proyecto;
- iii) los beneficios fueron calculados sobre la base de un gasto diario de turista de entre US\$33,00 y US\$36,00 1/ lo que puede considerarse conservador en vista de que Cancún contaría con facilidades de primera clase para una estancia de 3 a 4 días. Además se consideraron los beneficios que percibiría el país de las compañías aéreas; y un "premio sombra" a las divisas atraídas por el proyecto;
- iv) se calcularon los costos de los servicios de entre el 40% y el 70% del total de los ingresos producidos por el gasto de los turistas; y
- v) no se consideraron los efectos indirectos.

5.43

Tomando en cuenta las bases indicadas, la tasa interna de retorno fue calculada utilizando 48 combinaciones y variantes diferentes. Asimismo, los resultados individuales fueron sometidos a un análisis de sensibilidad utilizando un incremento de 5% y una disminución del 10% de los costos de inversión. Como resultado de dichos cálculos, se llega a la conclusión de que el proyecto es altamente rentable, en razón de que la tasa interna de retorno, asumiendo un costo de oportunidad de la mano de obra igual a cero, arroja un promedio de 24,0%; bajo el supuesto de que el salario mínimo legal de la zona refleja adecuadamente el valor económico de la mano de obra, la tasa interna de retorno disminuye a un promedio de 16,0%. Estos cálculos permiten pensar que la tasa probable sería alrededor de 20%.

---

1/ El estudio del Banco de México S.A. de 1969, demuestra que el gasto promedio del turista de los EE.UU. que utiliza el transporte por avión es de US\$31,00.

## VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- 6.01 En vista de los beneficios que resultarían de la ejecución del proyecto para la economía mexicana y el desarrollo económico y social de la Península de Yucatán, y en consideración a que no existen inconvenientes desde los puntos de vista técnico, institucional, financiero económico ni legal, se recomienda otorgar un préstamo, de hasta el equivalente de US\$21.500.000, con cargo a los recursos ordinarios de capital del Banco, a Nacional Financiera, S.A., a fin de cooperar al financiamiento del proyecto de Infraestructura Turística de Cancún.
- 6.02 Se recomienda, igualmente que, además de las condiciones que figuran en el proyecto de resolución, se incluyan en los contratos de préstamo y garantía, según sea el caso las siguientes que deberán cumplirse a satisfacción del Banco:
- (a) Antes de la convocatoria a licitación y/o la iniciación de cualquier obra comprendida en el proyecto, el deudor deberá presentar al Banco los correspondientes planos, presupuestos y especificaciones definitivos y bases específicas de licitación.
  - (b) Dentro de 6 meses contados a partir de la fecha del contrato de préstamo, el deudor a través del Fondo de Promoción de Infraestructura Turística (INFRATUR), deberá presentar:
    - (i) un programa para el adiestramiento del personal de INFRATUR que operará las plantas de tratamiento y de eliminación y/o utilización de aguas servidas en la zona turística de Cancún. Dicho programa deberá contar con un detalle de los presupuestos destinados a tal efecto;
    - (ii) un plan para la administración de la limpieza de calles, recolección de desechos sólidos, saneamiento ambiental y la operación de las estaciones de control y muestreo de aguas y del laboratorio de aguas para prevenir la contaminación, incluyendo los presupuestos destinados a tal efecto.
  - (c) El deudor deberá demostrar al Banco, en el curso del primer trimestre de cada año de ejecución, que INFRATUR, la Secretaría de Obras Públicas (SOP), la Secretaría de Recursos Hidráulicos (SRH), y la Comisión Federal de Electricidad (CFE), dispondrán de los recursos necesarios para la normal ejecución de las obras durante el correspondiente año.

- (d) A partir de la terminación de cada una de las obras financiadas con los recursos del proyecto y durante la vigencia del contrato de préstamo, INFRATUR, el garante y/o la entidad o entidades que éste designe, deberán mantenerlas de acuerdo con normas de ingeniería generalmente aceptadas y en concordancia con lo establecido en el Apéndice A de este documento.
  - (e) El deudor, a través de INFRATUR, deberá suministrar al Banco datos estadísticos sobre el desarrollo del centro turístico Cancún, sustancialmente de conformidad con lo establecido en el Apéndice C de este documento, que deberán ser enviados a fin de cada año calendario, durante 10 años, a partir del cuarto año de la fecha del contrato de préstamo.
- 6.03 No menos de 6 meses antes de la fecha estimada para la terminación de cada subproyecto, el deudor, a través de INFRATUR, deberá presentar al Banco, los contratos, convenios o acuerdos que deberán celebrarse con los organismos que tendrán a su cargo la administración y operación de las correspondientes instalaciones u otros instrumentos jurídicos que tengan por objeto el mismo propósito.
  - 6.04 El deudor, el garante y/o INFRATUR deberán mantener seguros que cubran adecuadamente el valor actualizado de los activos asegurables del proyecto durante la vigencia del préstamo.
  - 6.05 Los estados financieros del deudor y del proyecto deberán ser dictaminados de acuerdo con lo que se establezca al respecto en el contrato de préstamo, tomando en consideración lo indicado en el párrafo 4.49 de este documento.
  - 6.06 En el contrato de préstamo se incluirá un anexo de contenido sustancialmente similar al Apéndice A de este documento.
  - 6.07 Para el respectivo Fondo de Inspección y Vigilancia del Banco se destinará de los recursos del préstamo la suma de US\$215.000.
  - 6.08 En el préstamo se utilizará el equivalente de US\$6.440.000 en monedas de países no miembros, a las que corresponde aplicar la Resolución DE/49/62 modificada.

APENDICE AANEXO B AL CONTRATO DE PRESTAMOI. Objetivos y Descripción del 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 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 las siguientes subproyectos de infraestructura turística:

- (a) Subproyecto de Transportes: Comprende la construcción de: (i) un aeropuerto internacional localizado aproximadamente a 17 Kms. 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 Kms. 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 aéreas 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 Combustibles: Comprende la construcción de dos estaciones de servicio para la venta y abastecimiento de combustibles. Este subproyecto será ejecutado bajo supervisión de Petróleos Mexicanos, S.A., en coordinación con INFRATUR.
  - (f) Subproyecto de Urbanización: Incluye: (i) la construcción de 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, una casa-club de golf 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, y de los trabajos de restauración arqueológica de algunos centros arqueológicos de origen maya de la zona.
- II. Fuente de Financiamiento: El proyecto será financiado de la manera siguiente:

- 3 -

(equivalente en miles de US\$)

	Monedas de Origen		Gastos a financiarse		Total	%
	Divisas	Local	Divisas	Local		
(a) <u>Préstamo/OC-ME</u>	16.100	5.400	11.238 <u>1/</u>	10.262	21.500	45,65
(b) <u>Aporte Local</u>	-	25.600	2.575	23.025	25.600	54,35
(i) <u>Gobierno Federal</u> Directamente a través de la Se- cretaría de Obras Públicas, Secre- taría de Recur- sos Hidráulicos y Comisión Fede- ral de Electri- cidad	-	10.385	2.446 <u>2/</u>	7.939	10.385	22,05
(ii) <u>Gobierno Federal</u> Por medio de INFRATUR	-	15.215	129	15.086	15.215	32,30
Total. (a+b)	16.100	31.000	13.813	33.287	47.100	100,0
Porcentaje	34,18	65,82	29,33	70,67	100,0	

### III. Categorías de Inversión

Los recursos del proyecto serán invertidos aproximadamente en la siguiente manera:

1/ Incluye US\$7.839.244, estimados como costos indirectos en divisas.

2/ Incluye US\$1.722.000 que corresponde a costos financieros en divisas durante el período de ejecución y US\$724.000 que corresponde al componente importado para la construcción de la línea de transmisión de energía eléctrica de Tizimín a Puerto Juárez.

(equivalente en miles de US\$)

<u>Categorías de las Inversiones</u>	<u>Costos en Divisas</u> <u>1/</u>	<u>Costos en Moneda Local</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
1. <u>Ing. y Administración</u>	<u>54</u>	<u>2.758</u>	<u>2.812</u>	<u>5,97</u>
- <u>Costo de Obras</u>	<u>9.165</u>	<u>17.935</u>	<u>27.100</u>	<u>57,54</u>
2. <u>Gastos Concurrentes</u>	<u>-</u>	<u>5.660</u>	<u>5.660</u>	<u>12,02</u>
(Incluye la adquisición de terrenos (US\$960.000 <u>2/</u> ); publicidad (US\$2.000.000); y costos administrativos del proyecto (US\$2.700.000) ).				
3. <u>Sin Asignación Específica</u>	<u>2.657</u>	<u>5.192</u>	<u>7.849</u>	<u>16,66</u>
(Imprevistos y escalamiento de costos durante el período de ejecución)				
4. <u>Gastos Financieros</u>	<u>1.937</u>	<u>1.742</u>	<u>3.679</u>	<u>7,81</u>
(Intereses y comisión de servicio durante el período de ejecución y aporte al F.I.V. del Banco)				
TOTALES	<u>13.813</u>	<u>33.287</u>	<u>47.100</u>	<u>100,00</u>
Porcentajes	<u>29,33</u>	<u>70,67</u>	<u>100,0</u>	

#### IV. Bases de Licitaciones

Las bases de licitación pública internacional para la adquisición de bienes y contratación de servicios con los recursos del préstamo deberán permitir la libre competencia de postores originarios o provenientes de países miembros del Banco, de los países de desarrollo relativo que sean miembros del Fondo Monetario Internacional y Suiza y los países desarrollados que hayan sido declarados elegibles por el Banco y por consiguiente no podrán establecerse condiciones que impidan o restrinjan la

1/ Incluye US\$7.839.244 estimados como costos indirectos en divisas.

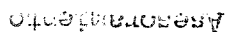
2/ Corresponde al valor de los terrenos comprendidos en el proyecto que serán aportados por el deudor con cargo a la contribución local.

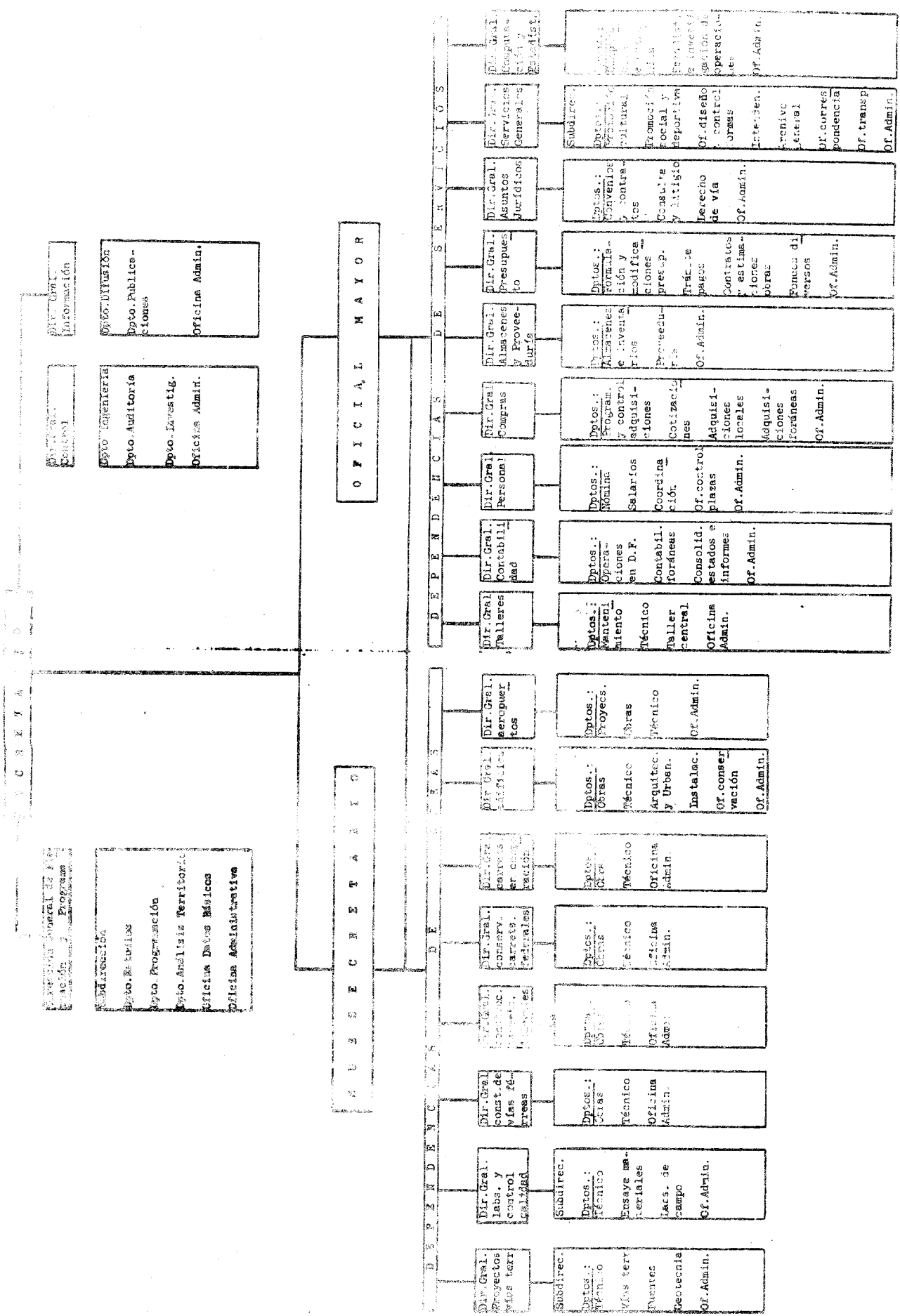


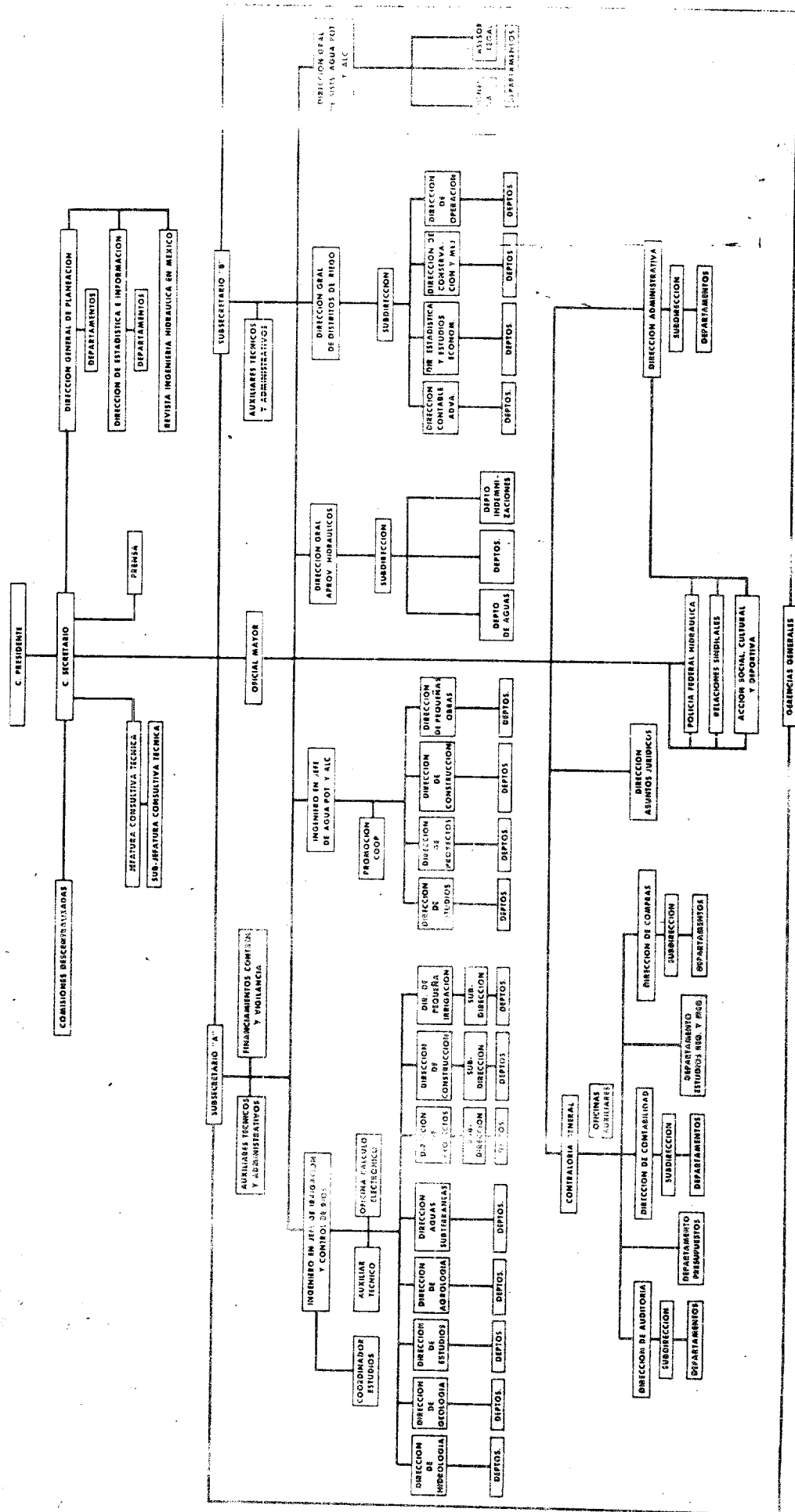
asistencia de dichos postores, tanto en los casos de adquisición de bienes como en la adjudicación de contratos para la construcción de obras.

V. Mantenimiento de las instalaciones

- (a) El propósito básico del mantenimiento será conservar durante la vigencia del contrato de préstamo las instalaciones de infraestructura, con todas sus partes componentes, razonablemente en las condiciones en que se encontraban al momento de la terminación de las obras correspondientes financiadas por el Préstamo.
- (b) Los planes anuales de mantenimiento de las instalaciones financiadas parcialmente con el Préstamo, deberán ser presentados por los organismos correspondientes, a través del deudor, a la consideración del Banco antes del 30 de noviembre precedente a cada año fiscal; incluirán como mínimo los detalles de la organización responsables de mantenimiento, el personal encargado del mantenimiento, el número, tipo y condición de los equipos destinados a mantenimiento.
- (c) Los planes de mantenimiento deberán señalar los fondos disponibles en el presupuesto de mantenimiento en ejercicio al 30 de noviembre de cada año (con exclusión de las operaciones de mejora) e incluirán la cantidad a ser asignada en el presupuesto correspondiente al año con respecto al cual los planes son sometidos.
- (d) Los planes deberán señalar también los sistemas de evaluación que demuestren un mantenimiento adecuado de las instalaciones.
- (e) El Banco tendrá el derecho de inspeccionar periódicamente las instalaciones. Si llegare a determinarse por la inspección o por los informes que reciba el Banco que el mantenimiento se efectúa por debajo de las normas convenidas, el Deudor y el Garante deberán tomar las acciones necesarias para corregir totalmente las deficiencias.







INFORMACION QUE EL DEUDOR PRESENTARA ANUALMENTE

AL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

1. La siguiente información relacionada con los turistas que visiten Cancún de conformidad con una muestra representativa.
  - (a) Detalle sobre el número total de turistas.
  - (b) Ciudadanía, lugar de origen y de destino.
  - (c) Medio de transporte.
  - (d) Tiempo de estancia en Cancún y en otros lugares de la Península de Yucatán.
  - (e) Gasto diario de los turistas y su distribución.
  - (f) Preferencia de los turistas con respecto a las facilidades que ofrece Cancún.
2. La siguiente información debe ser obtenida si fuese posible, de las compañías hoteleras de Cancún.
  - (a) Estados financieros (balance general y de ingresos y egresos).
  - (b) Detalle de la distribución de ingreso por concepto de alojamiento, servicio de restaurant y bar, tienda de regalos (gift shop) y otras categorías.
  - (c) Detalle de la distribución de costos entre sueldos, servicios, alimentos, promoción y publicidad y otras categorías.
  - (d) Tasa mensual de ocupación de los hoteles.
  - (e) Nivel de empleo incluyendo número, categorías y escalas de sueldos.
  - (f) Origen geográfico de los trabajadores.
  - (g) Costos de adiestramiento del personal.
3. Otra información
  - (a) Número de llegadas de aviones indicando el tipo de la nave y su capacidad.
  - (b) Número de llegadas de barcos, indicando el tipo de las naves y su capacidad.

