

## **El aeropuerto de Puerto Vallarta, Jalisco: “un destino en dos paraísos”\***

Erika Patricia Cárdenas Gómez\*\*

### **1. El transporte aéreo y el turismo**

No cabe duda que hoy en día los transportes juegan un papel importante tanto en ciudades industriales como en las turísticas. Las primeras los requieren para movilizar los insumos y los productos que demandan sus procesos productivos, mientras que las segundas los requieren para atraer visitantes, los cuales con su estancia generan una derrama económica importante. Sobre esta idea a continuación se ahondará al respecto. Varios estudiosos del turismo han reconocido la estrecha relación que guarda el desarrollo del transporte aéreo con el incremento de la actividad turística de masas acontecido a mediados del siglo XX. Por ejemplo, Mathieson y Wall (1990: 28) han identificado los cuatro elementos de la transportación y comunicación que han contribuido con el incremento de la actividad turística: 1) el desarrollo y acrecentamiento del uso de intermediarios de viaje, particularmente agencias de viajes y operadores turísticos; 2) el crecimiento de viajes aéreos fletados; 3) el desarrollo de nuevos instrumentos para vender productos turísticos; y

---

\* Esta frase es un slogan publicitario que promueve el empresario ítalo canadiense Alfonso Rizzuto, para promover a Puerto Vallarta y Bahía de Banderas en conjunto.

\*\* Doctora en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad por la Universidad de Guadalajara. Profesora-investigadora en El Colegio de Jalisco. Correos electrónicos [erika.cardenas@coljal.edu.mx](mailto:erika.cardenas@coljal.edu.mx) y [cardenasepg@yahoo.com.mx](mailto:cardenasepg@yahoo.com.mx)

4) una mejor organización dentro de la industria turística. Como se verá en párrafos posteriores estos factores han estado presentes en el desarrollo turístico de Puerto Vallarta.

Por su parte el investigador Tomás Mazón (2001, 98) considera que las causas del turismo de masas han sido las mejoras y avances en los transportes, las vacaciones pagadas y el aumento del nivel de vida. Específicamente sobre el factor de los transportes Douglas Pearce (1988, 20-21) puntualiza que los avances en la tecnología aeronáutica han hecho posible los viajes internacionales, transatlánticos e insulares. Dichas mejoras en la aviación han alterado el comportamiento de los flujos turísticos, los cuales modifican las actividades económicas de los lugares anfitriones. Como se puede observar, a través de lo anteriormente expuesto, la transportación aérea ha sido crucial en el desarrollo del turismo de masas.

Respecto a la historia reciente de la aviación, ésta se remonta a los primeros viajes aéreos sin propósitos beligerantes que realizaron los militares norteamericanos movilizados en Europa para aprovechar sus periodos de permiso. Luego se vio la necesidad de extender el servicio a los familiares de los oficiales y después al resto de los soldados hasta que a finales de los años cuarenta del siglo XX el uso de este medio de transporte se extendió (Gilabert 2011, 47). Así pues, el desarrollo a gran escala del transporte aéreo de pasajeros en materia comercial se dio con mayor ímpetu después de la Segunda Guerra Mundial cuando comenzaron a operar aviones reactores de cabina ancha (Lickorish y Jenkins, 1997: 39).

Otro de los avances significativos en materia de aviación comercial se dio en 1960 cuando se incorporó el *jet* (avión) el cual alcanza velocidades supersónicas y permitió que en poco tiempo se convirtiera en un transporte masivo de personas. Asimismo, aparecieron los vuelos *charters*. En setenta años el avión no sólo se ha convertido en un medio de transporte económico y rápido sino que hoy en día representa un mercado en expansión, lo cual refleja que las sociedades están globalmente integradas (Mazón 2001, 100). Lo anterior se debe a que con el transporte aéreo las personas pueden viajar a sitios lejanos o a lugares que eran difíciles de arribar por otros medios. Además, con el paso del tiempo las líneas aéreas han establecido específicamente itinerarios y destinos, por lo que el servicio aéreo se ha establecido de forma regular (Mathieson y Wall 1990, 30).

Es importante puntualizar que a la par que se instituía el transporte aéreo se fueron construyendo aeropuertos; al principio fueron sencillos y modestos hasta llegar a ser las complejas ciudades en que se han convertido (Ortega 1989, 9). Vale la pena precisar que el primer aeropuerto en operación fue el *Kitty Hawk* situado en Carolina del Norte, Estados Unidos. Desde entonces el aeropuerto se convirtió en una terminal para la operación y prestación de servicio para las aeronaves en plataforma, trasladar pasajeros entre el edificio y el avión, movilizarlos dentro del edificio, agilizar la circulación de automóviles en acceso y estacionamiento, y realizar actividades junto a las aerolíneas y concesionarios (Ortega 1989, 187).<sup>1</sup> Este proceso económico y tecnológico hizo del aeropuerto un espacio

---

<sup>1</sup> Actualmente se considera que los aeropuertos más importantes son: *Chek Kap Kok* y *Kansai Kokusai Kuko*. El primero se ubica en la isla artificial de Lantau en Hong Kong. El segundo se ubica en la bahía de Osaka, Japón (Blasco, 2001: 189-191).

claramente definido y encaminado a prestar un servicio al ser identificado como un punto de partida y llegada de pasajeros y mercancías en un mundo interconectado.<sup>2</sup>

La importancia de un aeropuerto no sólo es económica para la región sino política cuando en muchos países los gobiernos junto con la iniciativa privada convergen en la necesidad de hacer cuantiosas inversiones en su edificación y/o remodelación. De este modo, estos primeros párrafos lo que han hecho es resaltar la importancia aérea para una ciudad y su región, de allí que en estas grandes directrices la terminal vallartense no esté ajena.

## **2. El aeropuerto internacional de Puerto Vallarta “Licenciado Gustavo Díaz Ordaz”**

El actual aeropuerto de Puerto Vallarta se empezó a construir en 1966 cuando el entonces presidente de la República ordenó su edificación con una inversión de 45 millones de pesos y se inauguró el 20 de agosto de 1970. A la terminal área le fue otorgado el nombre de Gustavo Díaz Ordaz por ser este mandatario su impulsor (Medina 1966, 23). Cabe enfatizar que donde se asienta el aeropuerto vallartense eran tierras ejidales que se

---

<sup>2</sup> Los aeropuertos se pueden tipificar en regionales, internacionales, industriales y turísticos. Cada uno de ellos responde a determinadas exigencias. Un aeropuerto consta de tres zonas claramente diferenciadas: 1) la terminal de pasajeros, 2) la terminal de carga y 3) las áreas comunes (pistas de aterrizaje y despegue, zonas de aparcamiento de aviones, hangares, etc.) véase García y Valdez, 1986.

expropiaron para crear espacios para el turismo con la finalidad de mejorar la accesibilidad de del balneario turístico (Gilabert 2011, 114).<sup>3</sup>

La edificación del aeropuerto permitió el incremento de los vuelos de las compañías existentes, así como la entrada de aerolíneas extranjeras. De tal manera que Puerto Vallarta quedó comunicado con las principales ciudades del país, de Estados Unidos, Canadá y aún de Europa, pues durante un tiempo se operó un vuelo a París (Munguía 1997, 200 y 201).<sup>4</sup>

En 1998 el aeropuerto de Puerto Vallarta, juntó con otras terminales áreas del país, se privatizó. Entre los aeropuertos privatizados y correspondía a la región centro-occidente y del Pacífico estaban la de Aguascalientes, el Bajío, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Morelia, Mexicali, San José del Cabo, Tijuana y Manzanillo quienes conformaron el Grupo del Pacífico (GAP), además de ser operadas por el Grupo Dragados Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Inversión del Noroeste, Holdinmex y Aeropuerto del Pacífico.<sup>5</sup>

Cabe decir que actualmente en el aeropuerto vallartense operan 19 aerolíneas comerciales. Las principales son: Alaska, Airlines, United Airlines, Grupo Aeroméxico, Interjet y Westjet. En conjunto llegan a 40 destinos, entre ellas lo más importantes son la ciudad de México, Los Ángeles, San Francisco y Phoenix (GAP 2012, 85). En cuanto a sus especificaciones técnicas, el aeropuerto también tiene 20 puertas: seis nacionales y catorce

---

<sup>3</sup> El aeropuerto internacional licenciado Gustavo Díaz Ordaz se ubica a 7.5 kilómetros de la ciudad de Puerto Vallarta, Jalisco, y a 10 kilómetros del destino de Nuevo Vallarta, Bahía de Banderas, Nayarit.

<sup>4</sup> El entonces presidente Gustavo Díaz Ordaz resolvió dar la concesión a la línea Air France para realizar un vuelo París-Montreal-Guadalajara-Puerto Vallarta (Medina, 1997: 89).

<sup>5</sup> Para un mejor análisis del proceso de privatización véase Cárdenas, 2011.

internacionales. Cuenta con una terminal FBO (*fixed-based-operation*), la cual presta servicios especializados como el reabastecimiento de combustible, limpieza, entre otros. Además, en el mismo se ofrecen servicios aduanales y de migración, así como establecimientos de renta de autos, zona comercial, alimentos y taxis, entre otros (Chavoya, *et al.*, 2010: 79).

### **3. Los dos paraísos que une la terminal área: Puerto Vallarta y Bahía de Bandera**

Algunos autores como Enrique Pérez (2010: 147) han señalado de manera enfática que lo que impulsó la actividad turística en Puerto Vallarta se debió a la creación y operación del aeropuerto internacional Gustavo Díaz Ordaz. Esto fue en razón de que la terminal área se ubica entre el océano Pacífico y la Sierra Madre Occidental que topográficamente hacen difícil el acceso a este destino turístico aún con las modernas y transitadas carreteras. De ahí que su construcción contribuyó de manera contundente a la internacionalización del destino turístico al arribar visitantes extranjeros, la mayoría procedente de los Estados Unidos de América y Canadá.

Esta función central en la conexión de Puerto Vallarta con el mundo se comprendió de manera clara cuando el destino turístico se colocó como un centro internacional muy importante, pues a dicho lugar anualmente arriban millones de visitantes anuales. En el siguiente cuadro se puede ilustrar la evolución del número de visitantes.

<b>1. Afluencia de visitantes a Puerto Vallarta</b>	
Año	Visitantes
1950	1 000
1960	30 000
1970	200 000
1980	300 000
1998	1 100 000
2000	1 700 000
2005	4 700 000
2010	3 000 000

Fuente: Salvador Gómez Nieves, 2003: 199; y Cesar Gilabert, 2009: 33.

Cabe resaltar que la importancia del aeropuerto vallartense no queda en el municipio de Puerto Vallarta sino que se ha extendido a los municipios de Bahía de Banderas, Compostela y otros del sur de Nayarit. En cuanto al impacto directo en la actividad turística, esto se debe a que las reservas territoriales en el municipio jalisciense se han agotado y las que quedan tienen precios elevados. De ahí que los inversionistas han puesto sus ojos en varios lugares de Bahía de Banderas, por las siguientes razones: a) existe la reserva para hacerlo, b) posee bellos espacios, c) existe certeza en la regularización del suelo con la creación del Fideicomiso Bahía de Banderas, d) el gobierno federal impulsa el desarrollo de la zona, con la construcción del Centro Integralmente Planeado, con los desarrollos turísticos de Litibú y Capomo, e) se puede aprovechar la infraestructura urbana de Puerto Vallarta, como la carretera federal 200 y el aeropuerto internacional, entre otras. Por lo anterior se han construido importantes desarrollos turísticos en Nuevo Vallarta y Punta de Mita. En el siguiente cuadro se puede observar la inversión privada programada para el municipio Bahía de Banderas.

<b>2. Proyectos de los principales Grupos Inversionistas</b>			
Proyecto	Descripción	Tipo	Inversión total de millones de USD
Rancho Banderas	300 unidades de tiempo compartido	Inmobiliario	42.0
Hotel Pueblo Bonito	600 cuartos hoteleros para tiempo compartido	Hotel	80.0
Condominios Villa Vera Beach Club	300 condominios	Inmobiliario	51.5
Hotel Villa Vera	80 suites Gran Turismo	Hotel Boutique	14.0
Punta de Mita	3 campos de golf 5 lotes hoteleros 80 unidades residenciales	Mega desarrollo	870.0
Country Club	Campo de golf 18 hoyos 1 200 unidades residenciales	Inmobiliario	182.0
Grand Marina Villas	80 villas 160 suites 60 espacios para atraque	Inmobiliario	37.0
Playa Royal Resort	450 suites	Inmobiliario	34.0
Hotel Riu Flamings	450 cuartos	Hotel	40.0
Mayan Palace Nuevo Vallarta	2 hoteles con 1 200 suites Campo de golf con 18 hoyos Centro de convenciones Centro de diversiones Parque acuático Centro comercial	Desarrollo turístico	53.0
Hotel Mayan Island Nuevo Vallarta	20 residencias 448 condominios	Inmobiliario	64.0



	200 lotes residenciales		
Sea garden Nuevo Vallarta	160 suites	Hotel	19.0
Total			1 486.5

**Fuente:** Plan municipal de desarrollo urbano de Bahía de Banderas, Estado de Nayarit, s/f: 146.

De tal modo que la conjugación de varios elementos en este territorio han conformado urbana y formalmente una zona metropolitana con vocación turística y de carácter interestatal. Los municipios integrantes son Puerto Vallarta y Bahía de Banderas (SEDESOL, CONAPO e INEGI, 2007). Por la ubicación de la terminal vallertense en la parte media de la zona metropolitana de Puerto Vallarta muchos de los pasajeros se dirigen a los nuevos desarrollos turísticos que se han venido construyendo en los últimos veinte años. En el siguiente cuadro se puede ilustrar el número de turistas tanto nacionales e internacionales que han arribado al municipio Bahía de Banderas. En un principio era mayor el número de visitantes nacionales. Sin embargo, dicha tendencia cambio en el año de 1997 cuando junto con 1998 se ha incrementado el número de turistas extranjeros.

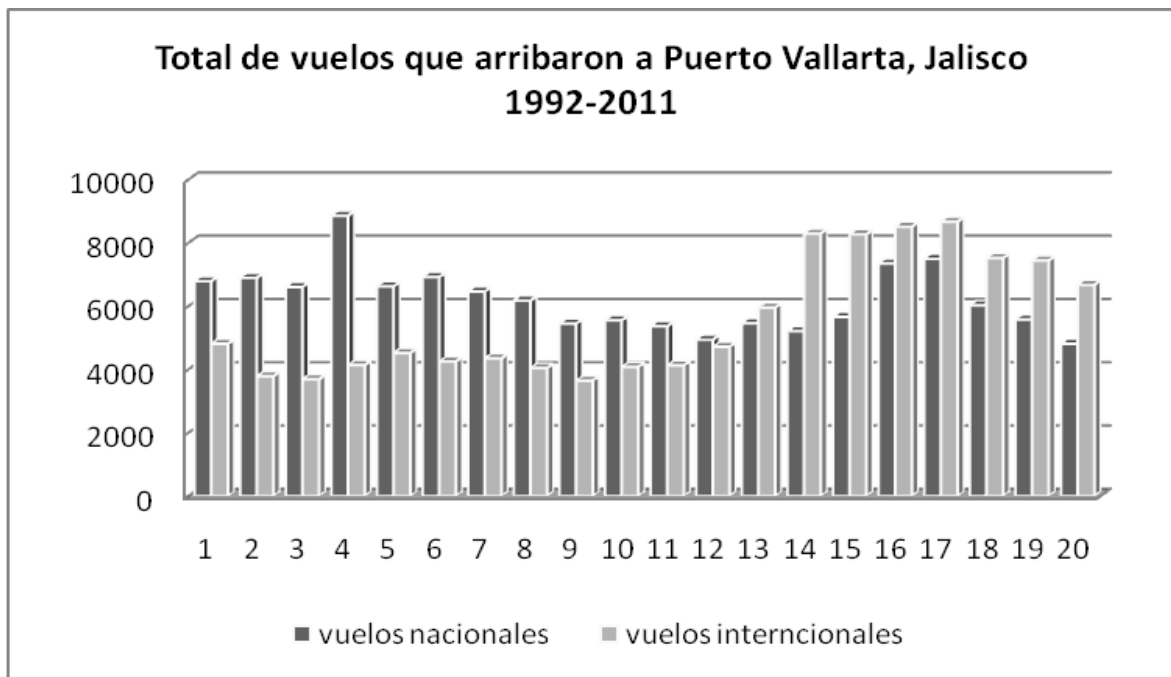
<b>3. Afluencia de turistas a Bahía de Banderas, 1992-1998</b>			
Año	Total turistas	Turistas nacionales	Turistas extranjeros
1992	166 238	110 681	55 557
1993	180 201	119 978	60 222
1994	187 048	124 537	62 511
1995	334 568	143 854	190 714
1996	642 844	514 275	125 569
1997	456 318	202 273	254 045
1998	623 854	234 071	389 783

**Fuente:** Plan municipal de desarrollo urbano de Bahía de Banderas, Estado de Nayarit, s/f: 148.

Asimismo, en los últimos años Puerto Vallarta se ha caracterizado como un centro turístico donde es fácil acceder a una casa de segunda residencia. Esta oportunidad la han sabido aprovechar varios visitantes nacionales y extranjeros. Así pues, una peculiaridad de los pasajeros de la terminal aérea es que su presencia es recurrente.

A continuación se presentan dos graficas. En la primera se muestra el número de vuelos tanto nacionales como internacionales que arribaron a la terminal aérea de Puerto Vallarta en el periodo de 1992-2011. Se observa que hay variaciones. En un principio eran más los vuelos nacionales y para el año de 1995 se registra la mayor cifra con 8 855 vuelos de este tipo. Después siguió una tendencia a la baja. Respecto a los vuelos internacionales se empezó a registrar una tendencia a la alza a partir del 2005, pero para el 2008 hay una disminución. Sobre estas variaciones queda más que señalar que el turismo es una actividad sensible a los factores nacionales e internacionales.

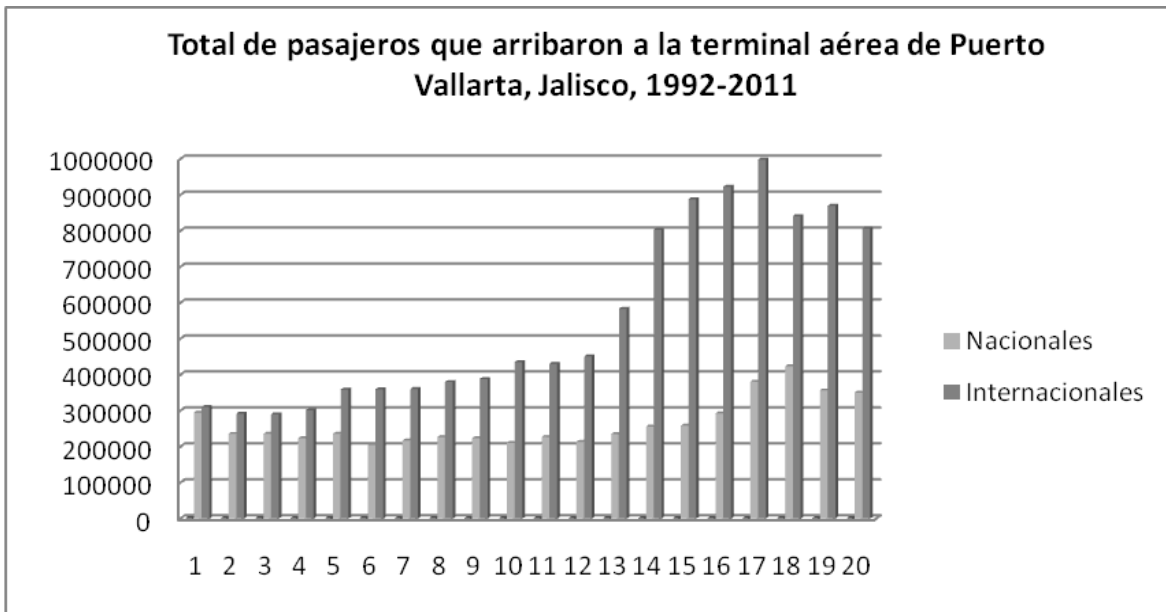
### **Gráfico 1**



Fuente: Elaboración propia. Con base a los datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estadísticas mensual operativa por origen y destino, <http://www.sct.gob.mx/transportaation/aeronautico-civil/estadística/estadística-histórica1992-2011/estadística-mensual-operativa/>.

En el siguiente gráfico se puede observar tanto los pasajeros nacionales e internacionales que han arribado a la terminal aérea vallartense en los últimos 19 años. Es más grande el número de visitantes extranjeros. 2008 es el año cuando se alcanzó la cifra más alta de pasajeros internacionales que arribaron a dicha terminal aérea con 998 826.

**Gráfico 2**



Fuente: Elaboración propia. Con base a los datos proporcionados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estadísticas mensual operativa por origen y destino, <http://www.sct.gob.mx/transportaation/aeronautico-civil/estadística/estadística-histórica1992-2011/estadística-mensual-operativa/>.

Por otro lado, se debe señalar que en los últimos cuatros años la terminal aérea de Puerto Vallarta ha recibido un promedio anual arriba de los 2.5 millones de pasajeros. En el 2009 recibió 2 645 300 pasajeros, en el 2010 2 735 000. Para el 2011 fueron 2 535 900. En el 2012 se reportaron 2 597 700 (GAP 2012, 78). Los turistas extranjeros que han arribado a Puerto Vallarta, en el periodo que abarca de 1988 al 2008, han preferido el avión como medio de transporte con el 83.5 por ciento, seguido de los yates y cruceros con el 10.1 por ciento y el automóvil con el 3.2 por ciento (Virgen *et al*, 2011, 205). Además, la importancia de este aeropuerto y de esta ciudad turística en el escenario nacional mexicano es más nítida cuando se observa que el aeropuerto de Puerto Vallarta es el cuarto más

importante del GAP en términos de tráfico de pasajeros, tercero en términos de contribución a la suma de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. En el 2012 ocupó el séptimo lugar a nivel nacional en términos de tráfico de pasajeros terminales de conformidad con Aeropuertos y Servicios Auxiliares, ASA (GAP 2012, 85).

Finalmente, como ya se mencionó el Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz tiene un carácter regional con alcance nacional e internacional. Muchos de los pasajeros que utilizan este edificio se dirigen a los complejos hoteleros de Bahía de Banderas, Nayarit. El Grupo Aeroportuario del Pacífico está consciente de que Puerto Vallarta es un destino turístico maduro, pero esperan que con la atracción de Nuevo Vallarta y Punta de Mita arriben más visitantes. Además, habría que señalar que muchos de ellos cuentan con villas o departamentos en la zona metropolitana de Puerto Vallarta por lo que sus visitas son recurrentes (GAP 2012, 85).

### **En suma**

Como se pudo observar que el Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz fue un factor importante para el despegue de la actividad turística en el municipio de Puerto Vallarta. En la actualidad la prestación de sus servicios sigue siendo fundamental. Se debe mencionar que el territorio era inaccesible por tierra en tiempos de lluvia, pero con la construcción de la actual terminal aérea, y junto con el camino que lo unió con el poblado, acaecidos a finales de la década de 1960 el arribo de turistas tanto nacionales como

extranjeros fue significativo. Se abrió paso al turismo de masas y al despegue económico de la ciudad.

Así en pocos años el poblado de pescadores y agricultores se convirtió en un destino turístico de corte internacional. La mayoría de los visitantes son extranjeros que provienen de los Estados Unidos América y utilizan como medio de transporte el avión. De ahí que el aeropuerto de Puerto Vallarta esté unido principalmente con las ciudades de Los Ángeles, San Francisco y *Phoenix*. En la actualidad Puerto Vallarta es catalogado como un destino maduro y a pesar de ello el flujo de pasajeros en la terminal aérea continúa por dos razones. La primera porque en sus inmediaciones se encuentran varios atractivos turísticos que apenas comienza a despegar como es el caso de Nuevo Vallarta. Así, los servicios del aeropuerto jalisciense se extienden al territorio nayarita. La segunda razón se debe a que muchos de los visitantes son recurrentes, pues ellos poseen un bien inmueble en la zona metropolitana de Puerto Vallarta. La importancia se ve reflejada y es categórica cuando anualmente, por esta terminal aérea transitan más de dos millones y medio de usuarios.

## **Bibliografía**

Blasco, Albert. 2001. *Turismo y Transporte*. España, Editorial Síntesis.

Cárdenas Gómez, Erika Patricia. 2011. *El aeropuerto internacional de Guadalajara. Su privatización y las relaciones comerciales que media*. Alemania: EAE.

- García Falcón, Arturo y Rafael Valdez Becerra. 1986. *Transporte aéreo y transporte terrestre turístico*. México: Limusa.
- Gilabert, Cesar. 2011. *Del paraíso a las puertas del infierno. Evolución biopolítica y sociocultural de Puerto Vallarta*. Zapopan: El Colegio de Jalisco.
- Lickorish, Leonard y Carson Jenkins. 1997. *Una introducción al turismo*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Mathieson, Alister y Geoffrey Wall. 1990. *Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales*. México: Trillas.
- Mazón, Tomás. 2001. *Sociología del turismo*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.
- Medina Ascencio Francisco. 1966. *Primer Informe de Gobierno*. Jalisco: Gobierno del Estado
- Munguía Fregoso, Carlos. 1997. *Panorama histórico de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas*. Guadalajara, México: Secretaria de Cultura/ Gobierno de Jalisco.
- Ortega, Gabriel. 1989. *Carga Aérea Teoría y Práctica*. México: Trillas.
- Plan municipal de desarrollo urbano de Bahía de Banderas, Estado de Nayarit (s/f)*. Alberto González Pozo (coord.). Nayarit, Banco Interamericano de Desarrollo y el municipio de Bahía de Banderas.
- Pearce, Douglas. 1991. *Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográfica*. México: Trillas.

Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población, Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. 2007. *Delimitación de zonas metropolitanas de México 2005*. Aguascalientes: SEDESOL-CONAPO-INEGI.

### **Artículos**

Pérez Campuzano, Enrique. 2010. “Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México”, En *Región y Sociedad*. XII(49): 143-176. Hermosillo: El Colegio de Sonora.

### **Capítulos de libro**

Chavoya Gama, Jorge Ignacio, Joel García Galván y María Teresa Pérez Bourzac. 2010. “Puerto Vallarta: de ciudad turística a destino de segunda residencia”. En Daniel González Romero (Coord.). *Puerto Vallarta en el imaginario. Procesos de su desarrollo*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

Gilabert, César. 2009. “El paraíso antes y después del turismo”. En Patricia Núñez y Roberto Rodríguez (coords.). *Sociedad y Economía. Estudios sobre Puerto Vallarta y su región*. 25-45. Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.

Medina Ascencio, Francisco. 1997. “Puerto Vallarta: de un pueblo a ciudad”. Jaime Olveda (ed.), *Una aproximación a Puerto Vallarta*. Zapopan: El Colegio de Jalisco-Ayuntamiento Constitucional de Puerto Vallarta-Fundación Jalisco Cambio XXI.



Virgen Aguilar, Carlos Rogelio y Martha Cristina Bañuelos Hernández. 2011. “El RevPar como instrumento de gestión del destino para alcanzar la competitividad. El caso de Puerto Vallarta, Jalisco”. En Stella Maris Arnaiz Burne y Carlos Rogelio Virgen Aguilar (coords.). *Sociedad, naturaleza y turismo*. Puerto Vallarta: Universidad de Guadalajara.

**Tesis**

Gómez Nieves, Salvador. 2003. “El turismo y los cambios en los modos de vida de la población residente de Puerto Vallarta”. Guadalajara: Universidad de Guadalajara-CIESAS, Tesis doctoral.

**Documentos en internet**

Grupo Aeroportuario del Pacífico S.A. de C.V. 2012. Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las Emisoras de valores y a otros participantes del mercado referente al año terminado el 31 de diciembre de 2012, consultado en <http://www.Aeropuertosgap.com.mx/assets/files/reportes/reportesanuales/>

INEGI. XIII Censo General de Población y Vivienda 2010. <http://www.inegi.gob.mx/estadisticas>.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Estadísticas mensual operativa por origen y destino, <http://www.sct.gob.mx/transportaation/aeronautico-civil/estadística/estadística-histórica1992-2011/estadística>