

## EL AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA: FACTOR DE IMPULSO DEL TURISMO NACIONAL E INTERNACIONAL

*Erika Patricia Cárdenas Gómez*

Colegio de Jalisco. México

### RESUMEN

El presente artículo tiene como objetivo analizar el papel del aeropuerto de Puerto Vallarta como detonante del impulso y despegue turístico de este municipio costero y su zona metropolitana. Para cumplir con el cometido el texto se divide en tres apartados. En el primero se menciona la importancia del transporte aéreo para el desarrollo del turismo. El segundo explica la historia del transporte aéreo en Puerto Vallarta. Finalmente, se ilustra y resalta el papel central de este aeropuerto internacional con la actividad turística del municipio y su zona metropolitana.

**Palabras clave:** aeropuerto de Puerto Vallarta, turismo, pasajeros

**Puerto Vallarta airport: factor of national and international tourism boost**

### ABSTRACT

The present article has like objective to analyze the role of the Puerto Vallarta airport as a trigger for impulse and tourism take-off this coastal municipality and its metropolitan zone. To fulfill the task is divides into three sections. The first refers to the importance or air transport for the development of tourism. The second explains the history of air transport in Puerto Vallarta. Finally, illustrated and highlights the central role of this international airport with the tourist activity of the municipality and it's metropolitan zone.

**Key words:** Puerto Vallarta airport, tourism, passengers.

Recibido: 29 de mayo de 2013

Devuelto para su revisión: 30 de octubre de 2013

Aceptado: 16 diciembre de 2013

Colegio de Jalisco. Calle 5 de mayo, n° 321, Centro. C.P. 45100. ZAPOPAN. Jalisco (México). E-mail: erika.cardenas@coljal.edu.mx

\* Agradezco a los dictaminadores de la revista *Cuadernos del Turismo* por sus comentarios y observaciones. Así como a Alberto Arellano por su lectura.

## INTRODUCCIÓN

Antes de iniciar con lo que este artículo desea analizar se debe señalar que las ciencias sociales han reflexionado poco sobre el tema del transporte aéreo.<sup>1</sup> Algunos trabajos inscritos en las disciplinas de la geografía, la historia, la economía y el urbanismo lo han abordado como un factor instrumental o de infraestructura. No obstante, falta mucho por indagar y llegar a preciar su importancia como la globalización lo ha manifestado más que ningún otro proceso económico (Cárdenas, 2011: 14). Sobre el punto anterior, y aplicado para el caso de México la bibliografía que analiza el transporte aéreo es poca y se puede clasificar en tres grupos: la primera aborda las redes comerciales y las rutas aéreas; la segunda hace una revisión del transporte aéreo circunscrito en una historia panorámica del transporte en el país. Y la tercera, estudia tanto las operaciones de los principales aeropuertos como la de los grupos aeroportuarios que los administran (Cárdenas, 2010: 80).

Bajo las circunstancias anteriores el presente documento propone analizar el papel que ha tenido la terminal aérea de Puerto Vallarta en el impulso de la actividad turística en dicho municipio costero así como en su zona metropolitana.<sup>2</sup> Para lograr este cometido es necesario hacer una revisión bibliográfica previa de los autores que han estudiado al turismo y el territorio de Puerto Vallarta. También fue preciso recurrir a la revisión de material estadístico con el objeto de conocer la evolución de los pasajeros que han utilizado el aeropuerto en estudio en los últimos 20 años.

### 1. TRANSPORTE AÉREO Y TURISMO

En el proceso de globalización que actualmente se vive los distintos medios de transporte tienen un papel importante debido a que éstos facilitan o restringen el alcance y la intensidad de los flujos de personas y mercancías (Held, 1997: LIV). Esto es así porque la economía mundial requiere de un mayor número de desplazamiento de individuos y bienes, es por ello que los transportes son necesarios al tender puentes de unión entre varias regiones. Y de entre ellas las aglomeraciones urbanas con vocación económica industrial se han visto en la necesidad de contar con medios de comunicación eficientes tanto para hacerse llegar de los insumos que requieren como para posicionar sus productos en el mercado, en el menor tiempo y al costo más bajo. En este proceso económico, sin duda alguna, las ciudades turísticas han florecido debido a la intensificación de la transportación aérea desde mediados del siglo XX. De este modo, las ciudades

---

1 Según Juan José Enríquez de Dios el transporte se puede clasificar en: a) según su naturaleza la cual pueden ser pública o privada; b) según su cumplimiento de la normativa: legal o clandestina; c) su objeto: de viajeros, de mercancías o mixto; d) su ámbito geográfico: urbanos, interiores: desarrollados en el interior de un país e internacionales; e) el medio utilizado: marítimo, por carretera, por ferrocarril, aéreo o varios; y f) la utilización de vehículos: sucesivos, superpuestos, combinado y multimodal. Véase Enríquez de Dios, 1994: 22-24. Por su parte Genaro de Jesús Portales menciona que el tipo de transporte se clasifica en el que se puede realizar: acuático, terrestre, aéreo etc., y de acuerdo a los medios o las unidades físicas con las que se lleva a cabo la movilización. Cfr. Portales, 2001: 14.

2 Debido al dinamismo económico de la ciudad central de Puerto Vallarta ésta ha conformado una zona metropolitana con el municipio colindante de Bahía de Banderas, Nayarit. INEGI-SEDESOL-CONAPO, 2007.

turísticas demandan diversos medios de transporte y vías de comunicación, entre ellos el aéreo, para atraer visitantes quienes con su estancia en el lugar generan una derrama económica importante.

Sobre el punto anterior varios autores han puntualizado la relación que existe entre el desarrollo del transporte aéreo con el incremento de la actividad turística de masas. Por ejemplo, Mathieson y Wall (1990: 28) identifican cuatro elementos para el incremento de la actividad turística: 1) el desarrollo e incremento 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 4) una mejor organización dentro de la industria turística. Como se verá en párrafos posteriores estos factores han estado presentes en el desarrollo de Puerto Vallarta como un destino turístico. 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. Respecto al factor de los transportes Douglas Pearce (1988: 20 y 21) puntualiza que los avances en la tecnología aeronáutica han llevado al auge de los viajes internacionales, transatlánticos e insulares. Esta relación ha alterado el comportamiento de los flujos turísticos y éstos a su vez modifican los modelos de desarrollo de algunas economías regionales. Así pues, para estos autores la transportación aérea ha sido crucial en el desarrollo del turismo de masas. Y éste punto se desea resultar como el argumento fundamental y que se articula en este texto.

Ahora bien, debe recordarse que los primeros viajes aéreos sin propósitos beligerantes fueron fletados por 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 cuarenta el alcance del uso de este medio de transporte se extendió (Gilbert, 2011: 47).<sup>3</sup> 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 lo que llevó a una reducción sensible en el tiempo de viaje, así como una disminución continua del precio (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, y entre

---

3 El antecedente del primer transporte aéreo data de 1782 cuando los hermanos Montgolfier inventaron el globo aerostático. En 1783, Jean Francois Pilatre de Dossier y el Marqués Francois Laurent d'Arlandes fabricaron el primer globo con canastilla para viajeros. Pero el primer vuelo «internacional» se suscitó en 1785 cuando J.P. Blanchard junto con John Jeffries cruzaron el Canal de la Mancha. En 1903 los hermanos Wright realizaron el primer vuelo en avión; mientras que en el año de 1919 se estableció el transporte internacional de carga entre dos naciones mediante un servicio regular entre París y Londres. En mayo del mismo año, Charles A. Lindbergh logró realizar un vuelo sin escalas entre Nueva York y París a través del monoplano Ryan conocido como «El Espíritu de San Luis». En el Continente Americano, se iniciaron los primeros vuelos para transportar correo aéreo a principios de 1918, bajo el patrocinio de la oficina postal de Estados Unidos, este hecho significativo se consideró como el precursor de los servicios de transporte de carga aérea. La masificación del uso del transporte aéreo se concretizó en 1927, cuando los Estados Unidos establecieron un vuelo entre Nueva York y Chicago. Se inauguraba con ello, comunicación y transportación rápida en el interior de un país, con grandes extensiones territoriales. Por su parte, Lufthansa en 1938 efectuó el primer vuelo sin escalas entre Berlín y Nueva York (Cárdenas, 2011: 16).

ellos sobre sale la aparición de los vuelos *charters*, desde entonces viajar en avión no sólo es más económico y rápido sino un mercado en expansión y reflejo de las sociedades altamente globalmente integradas (Mazón, 2001: 100).

Así pues, con los avances en el transporte aéreo la gente pudo 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 instituyó 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 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>4</sup> Este proceso económico y tecnológico hizo del aeropuerto un espacio 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>5</sup>

Y al igual como sucede en otros ámbitos económicos y sociales, las jerarquías se ven reflejadas en los tipos de aeropuerto y las características que tienen en su infraestructura y los modos en que están interconectados. Incluso se pueden observar las desigualdades y las formas de integración económica entre las regiones del mundo a partir de las terminales aéreas; por ejemplo existen los aeropuertos «hub» que se trata de terminales aéreas donde opera una casa matriz de alguna línea aérea, por lo que existe una concentración de sus vuelos para después redireccionarlos a los destinos finales, lo cual hace de la ciudad y el territorio donde se asienta la terminal área importante en el sistema aéreo mundial. Se debe recalcar que debido la construcción y modernización de los aviones, los aeropuertos se encuentran también en constante remodelación y se ven en la necesidad de ampliar periódicamente sus instalaciones. La importancia de un aeropuerto no sólo 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, en estas grandes directrices la terminal vallartense no ha estado ajena.

---

4 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).

5 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: una terminal de pasajeros, una terminal de carga y áreas comunes (pistas de aterrizaje y despegue, zonas de aparcamiento de aviones, hangares, etc.). Véase García Falcón y Valdez Becerra, 1986.

## 2. LOS PRIMEROS VUELOS EN PUERTO VALLARTA

La historia del transporte aéreo en Puerto Vallarta se remonta al año de 1931 cuando su cielo fue surcado por un avión. Se trataba de un aparato destaralado con el fuselaje amarrado con alambres y era piloteado por Charles Bogham. Dicho aparato tenía capacidad para cinco pasajeros (Montes de Oca, 2001: 118). No cabe duda que este hecho fue importante pues, para llegar a este poblado solo se hacía por barcos, que periódicamente arribaban o por caminos de herradura y en tiempos de sequía.<sup>6</sup> De este modo, el transporte aéreo unió a Puerto Vallarta, principalmente, con la ciudad de México, Guadalajara y Mascota. Aunque, cabe señalar, que es hasta el año de 1934 cuando quedó establecida una ruta aérea gracias a la labor de los hermanos Fierro.<sup>7</sup> Ellos acondicionaron una pista en los terrenos selváticos del municipio costero (Montes de Oca, 2001: 117 y 119).

Esta breve historia aérea de Puerto Vallarta tuvo momentos trágicos. El 7 de julio de 1941 en un accidente aéreo perdió la vida Arturo Fierro, uno de los impulsores de la actividad aeronáutica en el municipio, como ya se mencionó, y con este lamentable suceso se detuvieron los vuelos por un año. Así que los moradores del lugar que podían contratar alguna avioneta para hacer viajes de emergencia (Montes de Oca, 2001: 120).<sup>8</sup> Un año después, el 2 de septiembre de 1942, se reanudaron los viajes aéreos y para ello fue necesaria la construcción de una nueva pista de aterrizaje. Raúl Fierro contribuyó económicamente para su construcción mientras que los soldados de Ameca lo hicieron con mano de obra. El señor Fierro se convirtió en el dueño de esta obra y pasó su concesión a Carlos Dávalos, en 1945 y el cual nombró a su empresa «Transportes Aéreos de Jalisco» (Montes de Oca, 2001: 122 y 123).

Las dinámicas económicas obligaron que la transportación aérea en Puerto Vallarta fuera crucial debido a que los traslados eran más rápidos. La importancia de avión era importante y quizá el único medio, aunque caro, más eficiente ya que los caminos y carreteras eran inexistentes. Esto se debió a que el municipio bordeado por la Sierra Madre lo hacía un lugar inaccesible en tiempos de lluvia. Así que el avión agilizó la transportación y las comunicaciones. Sin duda, ante la utilización del transporte aéreo resultó apremiante contar con al menos una pista. El incipiente aeropuerto utilizó el territorio de la vena de Santa María y el equipo de aviones que operaban eran el DC-3. Dichos aviones fueron comprados como sobrantes de la Segunda Guerra Mundial y eran ideales para la operación en Puerto Vallarta por su versatilidad. Su configuración les permitía planear fácilmente, aterrizar y despegar aún en pistas improvisadas, y su interior podía condicionarse para el transporte de carga o de pasajeros. Tiempo después los aviones fueron cambiados por aparatos DC-4 y DC-6 (Munguía, 1997: 183).

---

6 Hasta 1955 el único camino transitable que tenía Puerto Vallarta poseía una extensión de 125 kilómetros y sólo en época de estiaje y éste partía de Tepic hacia Compostela, Las Varas, Valle de Banderas y San José para penetrar en el territorio de Jalisco por Ixtapa (Núñez y Scartascini, 2010: 76).

7 Los hermanos Fierro anunciaron en 1942 en la revista *Modern México* a Puerto Vallarta como un lugar primitivo donde se podía cazar y pescar (Bahía de Banderas a futuro, 2001: 165).

8 La ruta estaba comprendida por Guadalajara-Talpa-Mascota-Puerto Vallarta (Montes de Oca, 2001: 124).

Para 1950 la empresa «Transportes Aéreos de Jalisco» pasó a ser propiedad de Aéreo Transportes S.A. y duró en operación dos años. Después en 1952 en Puerto Vallarta solamente se hacían vuelos esporádicos en aviones que contrataban las personas que requerían trasladarse (Montes de Oca, 2001: 124). Un hecho trascendental en la actividad aérea de Puerto Vallarta sucedió el 30 de noviembre de 1954 cuando la empresa Mexicana de Aviación empezó sus actividades aéreas en el municipio costero. Dicha compañía unió a Puerto Vallarta con cinco destinos nacionales: México, Guadalajara, San Luis Potosí, Querétaro y Mexicali (Gilabert, 2011: 214).

De este modo es posible argumentar que la entrada de Mexicana de Aviación en Puerto Vallarta fue importante porque se establecieron rutas e itinerarios. En palabras de Catalina Montes de Oca este hecho fue el:

...paso trascendental que abrió para Puerto Vallarta un nuevo mundo de expansión y de horizontes ilimitados y que queda impreso en los anales de la historia del pueblo. Lo que vino después es bien conocido: Vallarta creció tanto en su población como en su afluencia turística; aumentaron sus vuelos y mejoraron notablemente los servicios (Montes de Oca, 2001: 125 y 126).

Cuatro años después de la entrada en operación de Mexicana de Aviación se promovían los viajes todo pagado; por 24 dólares, el pasajero obtenía un boleto de viaje redondo entre Guadalajara y Puerto Vallarta, taxis, seis comidas y tres días con dos noches en uno de los mejores hoteles del puerto (Munguía, 1997: 184). Para 1960 Mexicana de Aviación inauguró el vuelo Los Ángeles-Mazatlán-Puerto Vallarta debido a la alianza que estableció con *Pan American Airlines* (Bahía de Banderas a Futuro, 2001: 165). Ante la intensa actividad aérea fue necesaria la construcción de un nuevo aeropuerto. Al respecto Calos Munguía menciona:

Los terrenos que se escogieron para la nueva terminal aérea se encontraban más allá del estero El Salado, los cuales estaban completamente aislados. Para llegar a ellos se tenía que tomar el camino a Ixtapa, hasta la Mojonera, allí cruzar la vena del Samoral y continuar hasta encontrar la vieja vía del ferrocarril de la *Montgomery*, seguirla hasta la Boca Negra, dejar, ahí el *jeep* y continuar a pie entre manglares, zancudos y charcas (Munguía, 1997: 183).

Bajo este escenario accidentado resultó también urgente la construcción de un camino que comunicará al aeropuerto con el poblado. La compañía encargada de realizar el proyecto edificatorio, en conjunto, fue la FICS, de la ciudad de México, y el responsable de la obra fue el ingeniero Jorge Irigoyen Foster. El financiamiento se hizo por parte del gobierno del estado, de la Secretaría de Comunicaciones y de la Compañía Mexicana de Aviación (Munguía, 1997: 184). La obra quedó concluida en 1962. En el cuarto informe de gobierno el entonces gobernador de Jalisco Agustín Yáñez señaló:

A iniciativa conjunta del Gobierno del Estado y de la Compañía Mexicana de Aviación, la Secretaría de Comunicaciones por conducto de la Junta Local de Caminos

de Jalisco, está construyendo el nuevo campo aéreo de Puerto Vallarta, cuyo costo total incluyendo la estación de pasajeros y el camino a la población, será de 10 000 000 pesos (Yáñez, 1957: 42).

Con las obras construidas los aviones pudieron aterrizar en el territorio vallartense, sobre todo areonaves como el *Jet Comet*, tal y como sucedió en 1966. Para ese mismo año, Mexicana de Aviación prestaba sus servicios junto con líneas aéreas locales como: Fierro, Aerovía Nayar, Aerolíneas Méndez y Aerovías Baja, las cuales realizaban vuelos desde Puerto Vallarta a Tepic, La Paz y algunos pueblos de la región como Talpa, Mascota, El Tuito y Tomatlán (Munguía, 1997: 1929).

En 1965 en Puerto Vallarta se instaló la compañía Aeronaves de México luego conocida como Aeroméxico (Bahía de Banderas a Futuro, 2001: 166). A finales de la década de 1960 y principios de 1970 la terminal aérea de Puerto Vallarta estableció contacto con los destinos internacionales de Los Ángeles, Las Vegas, *Phoenix*, *Tucson* y *Houston*. Mientras que los destinos nacionales eran La Paz, Tijuana, Mazatlán, Guadalajara, México y Acapulco (Requerimientos de Obras, 1971: s/p).

La interconexión ya daba sus alentadores y esperanzadores resultados cuando en 1966 acudieron a Puerto Vallarta 27 mil turistas por avión. Para 1970 se incrementó el número de visitantes (como se podrá observar en el siguiente cuadro). Mensualmente acudían al municipio costero alrededor de 17 333 visitantes a una localidad cuya población para esos años era de 25 178 moradores (Requerimientos de Obras, 1971: s/p). De este modo, las cifras muestran como Puerto Vallarta comienza a convertirse en un destino turístico y la transportación aérea es fundamental. Se debe mencionar que ante esta demanda la población económicamente activa del municipio se va a dedicar a actividades relacionadas con el turismo. Al respecto, Salvador Gómez Nieves y César Gilabert hacen no sólo un recuento de los visitantes que han arribado a dicho balneario, cuando de 1950 lo visitaron 1 000 persona a los 3 millones en 2010 (ver cuadro 1), si no en puntualizar que la mayoría de ellos lo hacía por avión (Gómez Nieves, 2003: 199; y Gilabert, 2009: 33).

**Cuadro 1**  
**AFLUENCIA DE VISITANTES A PUERTO VALLARTA**

<b>Año</b>	<b>Visitantes</b>
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.

Como se pudo observar en el anterior cuadro ha habido un incremento considerable de visitantes a Puerto Vallarta. Este poblado de pescadores se convirtió en pocos años en un destino turístico de corte internacional. Los hechos que estuvieron involucrados para que se diera este acontecimiento fueron básicamente los siguientes:

1. En 1951 la conmemoración del centenario de la fundación de Puerto Vallarta.
2. En 1963 se llevara a cabo la filmación de la película «La Noche de la Iguana».
3. En 1968 que Francisco Medina Ascencio elevara a Puerto Vallarta a rango de ciudad.
4. En 1970 el hecho de que en Puerto Vallarta se reunieran los presidentes Richard Nixon y Gustavo Díaz Ordaz; y que
5. En 1970 se creara el Fideicomiso Bahía de Banderas, con el objeto de regularizar la tierra y dar la certidumbre a los inversionistas. (Montes de Oca, 2001: 225-314).<sup>9</sup>

Dichos elementos son importantes, pero se debe recalcar la importancia que tuvo la construcción del aeropuerto para hacer accesible al destino turístico. Ahora bien, debe señalarse también que un destino turístico atraviesa por varias etapas. Así por ejemplo, Alfonso Baños identifica para Puerto Vallarta las siguientes fases:

- 1) Un modelo exclusivo comprendido entre 1940 y 1970, el cual se caracteriza por la escasa presencia de turistas, algunos de los cuales se vinieron asentando parcial o definitivamente rentando casas o construyendo viviendas.
- 2) La masificación temprana que es una etapa desarrollada entre 1970 hasta 1980 cuando comienza la masificación del destino y se adopta el modelo de sol y playa, proceso favorecido por la puesta en operación de hoteles en cadena, así como la labor concertada entre líneas aéreas, tour-operadores y otros actores.
- 3) La masificación en expansión; este periodo transcurre entre 1980 y 1990 donde se presenta el mayor crecimiento turístico urbano y poblacional en Puerto Vallarta. Destaca la urbanización de Marina Vallarta y la aparición de los primeros signos de saturación del destino.
- 4) La diversificación turística, etapa contemplada entre 1990 y 2000, y en ella se advierten signos de desgaste del modelo de sol y playa, experimentándose una desaceleración en el crecimiento del destino. Se promueven alternativas para diversificar la oferta ante la saturación turística y se advierten problemáticas propias de una ciudad en expansión; y un
- 5) Modelo de turismo residencial el cual se observa a partir del 2000 cuando se asiste a una nueva etapa de desarrollo caracterizado por la intensa edificación de conjuntos de vivienda secundaria turística (Baños, 2009: 2-3).

En este marco, la construcción de la actual terminal aérea se ubica a finales de la primera fase y principios de la segunda, según el modelo propuesto por Baños. En ese periodo se dio cabida al turismo de elite. Se atrajo de manera exclusiva a personalidades

---

<sup>9</sup> También se debe destacar la participación de algunos actores, como la del entonces gobernador de Jalisco, Francisco Medina Ascencio y del entonces presidente de la república mexicana Gustavo Díaz Ordaz para el despegue de Puerto Vallarta como destino turístico.



del *jet set* internacional y nacional. La presencia de estas figuras sirvió de palanca de apoyo para fortalecer la economía local, al tener como escenario la ciudad fundacional y la zona sur de la ciudad (Chavoya, *et al.*, 2010: 73). Con el transcurso del tiempo se masificó Puerto Vallarta como destino turístico y donde ha tenido una participación fundamental su aeropuerto. Pero debe recordarse que la premisa que guía este documento es que con la entrada en operación de la terminal aérea se detonó la actividad turística en el municipio de Puerto Vallarta, cuando anteriormente su base económica había sido la pesca y la agricultura (Campuzano, 2010: 147)<sup>10</sup>.

Sobre la importancia de la terminal área en Puerto Vallarta Núñez y Scartascini mencionan que el aeropuerto junto con el puerto y un fraccionamiento residencial detonaron el crecimiento de la actividad turística no solo en Puerto Vallarta sino en territorio del municipio nayarita de Bahía de Banderas (Núñez *et al.*, 2010: 17). Dicho municipio nace a finales de la década de 1980 para atender a los intereses de los inversionistas. Habrá que mencionar que el papel fundamental de la terminal aérea para el despegue del turismo en Puerto Vallarta no es único, pues también lo fue para el caso de Acapulco. Así pues, se puede sostener que con la entrada en funciones de dichos aeropuertos fue posible la llegada de aviones de líneas internacionales con mayor capacidad, además se introducirse los vuelos *chartes* lo que incrementó la oferta de vuelos y la disponibilidad de asientos para el mercado internacional con la venta de viajes en paquete y ofertas a crédito (Citado por Bringas, 1999: 21).

### 3. 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. Se le dio el nombre del presidente Gustavo Díaz Ordaz (Medina, 1966: 23). Se debe enfatizar que donde se asienta pertenecía a tierras ejidales que se expropiaron para crear espacios para el turismo con la finalidad de mejorar la accesibilidad de del balneario turístico (Gilabert, 2011: 114)<sup>11</sup>. Este nuevo 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>12</sup>.

10 En 1940, el 70.8 por ciento de la población económicamente activa de Puerto Vallarta laboraba en el sector primario (Winnie, 1984: 151). Para 1970 ésta únicamente ocupaba el 11.0 por ciento (Arroyo *et al.*, 1986: 127). En el año 2010 en Puerto Vallarta solamente el 1.34 por ciento trabajaba en actividades relacionadas con el sector primario mientras que el 81.25 por ciento de su población se empleaba en el sector terciario (INEGI, 2010). Dichas cifras reflejan el cambio de actividades económicas en Puerto Vallarta.

11 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.

12 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).

**Imagen 1**  
**AEROPUERTO INTERNACIONAL «LICENCIADO GUSTAVO DÍAZ ORDAZ».**  
**PUERTO VALLARTA, 1977**



Fotografía: proporcionada por Alfonso Baños.

Respecto a las obras de mejora que se han hecho al aeropuerto en 1980 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes aprobó una inversión de 98 millones de pesos para ampliar el Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz, que comprendía la construcción de una pista de tres mil metros de longitud y 45 metros de anchura, paralelamente a la ya existente, seis pistas de rodaje y el mejoramiento del drenaje, alcantarillado e iluminación (Munguía, 1997: 214). En 1998 la terminal aérea de Puerto Vallarta, junto con otras del país, se privatizó. Ella al igual que la de Aguascalientes, el Bajío, Guadalajara, Hermosillo, La Paz, Los Mochis, Morelia, Mexicali, San José del Cabo, Tijuana y Manzanillos conforman el grupo del pacífico y son operadas por Grupo Dragados Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Inversión del Noroeste, Holdinmex y Aeropuerto del Pacífico.<sup>13</sup>

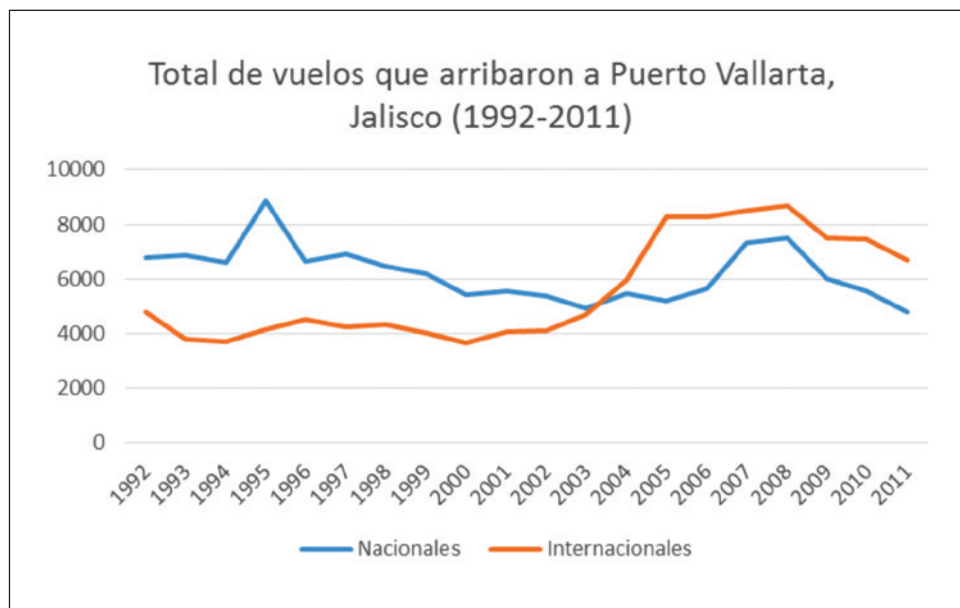
Cabe decir que actualmente en el aeropuerto vallartense operan 19 aerolíneas. Las principales son: Alaska, Airlines, United Airlines, Grupo Aeroméxico, Interjet y Westjet. Éstas, así como las demás, llegan a 40 destinos, los más populares son ciudad de México, Los Ángeles, San Francisco y Phoenix (GAP, 2012: 85). Habría que decir que estos aeropuertos son distribuidores por lo que los visitantes proceden de otras ciudades. Este aeropuerto también tiene 20 puertas: seis nacionales y catorce internacionales. Cuenta con una terminal FBO (fixed-based-operation), la cual presta servicios especializados

<sup>13</sup> Para un mejor análisis del proceso de privatización véase (Cárdenas, 2011).

como el reabastecimiento de combustible, limpieza, entre otros. Además, en dicho inmueble 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).

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. Después continuó con 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. Ello se debió principalmente a los problemas de la economía norteamericana, la percepción de inseguridad pública y sanitaria en México, el aumento de las tarifas en ciertas aerolíneas, entre otros. No cabe duda que el turismo es una actividad sensible y depender económicamente de él representa riesgos.

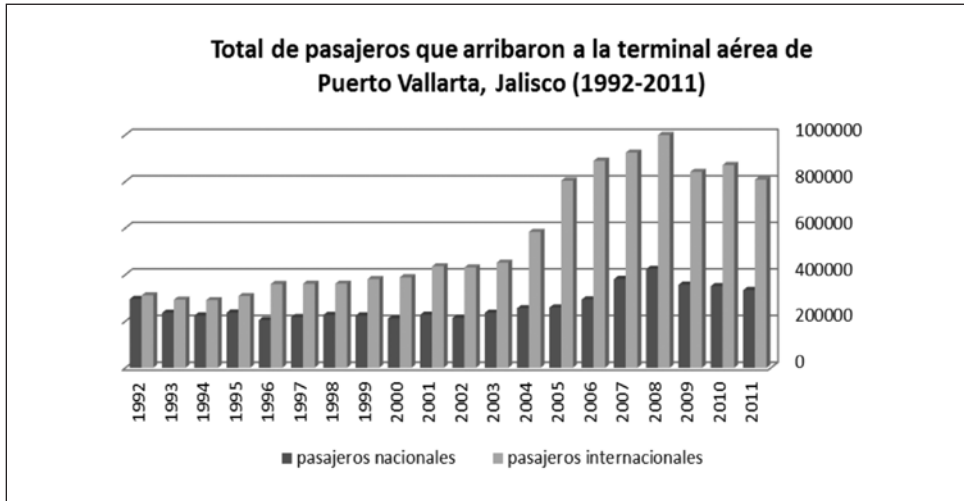
**Gráfico 1**  
**TOTAL DE VUELOS QUE ARRIBARON A PUERTO VALLARTA, JALISCO, 1992-2011**



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 que son más los pasajeros internacionales que han arribado al Aeropuerto Internacional Licenciado Gustavo Díaz Ordaz. El 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**  
**TOTAL DE PASAJEROS QUE ARRIBARON A LA TERMINAL AÉREA DE**  
**PUERTO VALLARTA, JALISCO, 1992-2011**



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/transportaacion/aeronautico-civil/estadística/estadística-histórica1992-2011/estadística-mensual-operativa/>.

Por otro lado, se debe señalar que en los últimos cuatro 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). Sobre este último año es importante destacar que el 30.49 por ciento de los vuelos fue nacional, el 48.27 por ciento provino de los Estados Unidos y el 19.59 por ciento de Canadá. Los turistas internacionales vienen a pasar en Puerto Vallarta su temporada de invierno.

Las principales ciudades origen de estos turistas aéreos fueron México, Distrito Federal; *Phoenix Arizona* y *Seattle Washington* (Vallarta opina, 21/08/2013: <http://www.vallartaopina.net>). El actual gobierno de Nayarit y empresarios han logrado establecer acuerdos con aerolíneas para incrementar el número de ciudades con que el aeropuerto establece conexión. Asimismo, en colaboración con los empresarios vallartenses y el gobierno federal han firmado convenios con importantes touroperadores como *Apple Vacation*, *Funjet* y *Transat* con lo que se espera en el corto plazo un incremento de vuelos al aeropuerto (Ortiz, 04/09/2013: <http://www.vallartaopina.net>).

Es importante mencionar que los turistas extranjeros que arribaron 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 de la compañía, Grupo Aeroportuario del Pacífico, 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 se puede mencionar que 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 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).

## CONCLUSIÓN

Como se pudo observar 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. Es cierto que la historia de la aviación en el municipio costero se remonta a la década de 1930, cuando 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 despunte económico de la ciudad. No cabe duda que la accesibilidad juega un rol importante en el empuje y desarrollo de los destinos turísticos.

Así en pocos años el poblado de pescadores y agricultores se convirtió en un destino turístico de corte internacional. Con el paso del tiempo se incrementó el número de visitantes, de 1 000 que se registraron en el año de 1950 pasaron a tres millones en 2010. Ante este panorama la mayoría de los habitantes del municipio costero se dedicaron a las actividades relacionadas con el turismo y dejaron de lado la pesca y la agricultura. Cabe hacer mención que este dinamismo económico, basado en la actividad turística, se propagó al municipio vecino, Bahía de Banderas, Nayarit.

Este texto dio cuenta de la historia de la aviación en Puerto Vallarta y como este medio de transporte era apremiante en un territorio bordeado por la Sierra Madre y el Océano Pacífico. Resultaba fundamental contar con la infraestructura necesaria para tender un puente de unión entre dicho territorio y otras regiones. Con la puesta en marcha del actual aeropuerto vallartense se abrió la posibilidad para atraer turistas procedentes de lugares apartados en un menor tiempo de traslado. En la actualidad, Puerto Vallarta y Bahía de Banderas reciben visitantes extranjeros, principalmente de los Estados Unidos y en menor medida de Canadá. Estos viajeros utilizan, sobre todo, el avión como medio de transporte. La terminal aérea reporta anualmente a dos millones y medio de pasajeros.

El año 2008 el aeropuerto de Puerto Vallarta alcanzó su registró histórico. Después de ese año disminuyó el número de vuelos y pasajeros. Han pasado cinco años y la zona

metropolitana de Puerto Vallarta no se ha podido recuperar. Depender exclusivamente del mercado emisor de turistas de Estados Unidos trae sus consecuencias. Si a ello se le aúna factores como: la crisis económica norteamericana, la percepción de falta de seguridad pública y sanitaria en el país, el alza de tarifas en algunas aerolíneas, los resultados son la baja de vuelos y pasajeros en la terminal aérea vallartense. A pesar de lo anterior, dicho aeropuerto es uno de los más importantes que administra el Grupo Aeroportuario del Pacífico, tanto por el número de pasajeros que registra como por los ingresos que aporta en términos aeronáuticos y no aeronáuticos.

El aeropuerto de Puerto Vallarta establece contacto principalmente con las ciudades de Los Ángeles, San Francisco, *Phoenix* y *Seattle*. Actualmente, los empresarios y el gobierno de Nayarit están interesados en ampliar la conexión del aeropuerto jalisciense con otras ciudades norteamericanas y canadienses. Por dicha razón han firmado algunos convenios con algunas aerolíneas. De igual manera, en colaboración con el gobierno federal, autoridades del Estado de Jalisco y empresarios han establecido varios convenios con importantes touroperadores, tales como: *Transat*, *Funjet* y *Apple Vacation*. Asimismo, se ha hecho en los Estados Unidos y Canadá una intensa campaña de promoción conjunta en donde se promueve los dos destinos, Puerto Vallarta y Nayarit. Por lo que se espera que para los años venideros crezca el número de vuelos y pasajeros en la terminal aérea de Puerto Vallarta.

Hoy en día Puerto Vallarta es catalogado como un destino maduro y a pesar de ello el flujo de pasajeros en el aeropuerto es continuo. Se debe a dos razones. La primera porque en sus inmediaciones se encuentra varios atractivos turísticos que apenas comienzan a despegar como es el caso de Nuevo Vallarta, Punta Mita, así como otros desarrollos turísticos. Por lo se aprovecha la utilización de esta infraestructura urbana. 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.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAÑOS FRANCIA, J.A. (2009): «El boom constructor al fin de la burbuja inmobiliaria. Vivienda secundaria turística e impactos socio-espaciales en Puerto Vallarta», en *Topofilia. Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. Vol. 1, núm. 3, 1 de abril de 2009. El Colegio de Sonora. Disponible en <http://www.topofilia.net/coloquio09bano.html>
- BLASCO, A. (2001): *Turismo y Transporte*. España, Editorial Síntesis.
- BRINGAS RÁBAGO, N.L. (1999): «Políticas de desarrollo turístico en dos zonas costeras del pacífico mexicano», en *Región y Sociedad*. enero-junio, año/vol. XI, número 17, Hermosillo, El Colegio de Sonora, pp. 3-51.
- BRINGAS RÁBAGO, N.L. y BADILLO, B. (2012): *Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana Interestatal de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas*. Tijuana, La Secretaría de Desarrollo Social-El Colegio de la Frontera Norte.
- CÁRDENAS GÓMEZ, E.P. (2010): «Flujos y redes comerciales del Aeropuerto Internacional de Guadalajara», en *Carta Económica Regional*, año 21, núm 104, Guadalajara, Universidad de Guadalajara, pp. 79-99.

- CÁRDENAS GÓMEZ, E.P. (2011): *El aeropuerto internacional de Guadalajara. Su privatización y las relaciones comerciales que media*. Alemania, EAE.
- CÉSAR DACHARY, A. y MARIS ARNAIZ BURNE, S. (2001): *Bahía de Banderas a Futuro, construyendo el porvenir 2000-2025*. Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- CHAVOYA GAMA, J.I, GARCÍA GALVÁN, J. y PÉREZ BOURZAC, M.T. (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.
- GARCÍA FALCON, A. y VALDEZ BECERRA, R. (1986): *Transporte aéreo y transporte terrestre turístico*. México, Limusa.
- GILABERT, C. (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*. Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara, pp. 25-45.
- GILABERT, C. (2011): *Del paraíso a las puertas del infierno. Evolución biopolítica y sociocultural de Puerto Vallarta*. Zapopan, El Colegio de Jalisco.
- GOBIERNO DE JALISCO (1971): *Puerto Vallarta. Requerimientos de Obras Públicas y lineamientos de programa de desarrollo económico*. Jalisco, Gobierno del Estado.
- GÓMEZ NIEVES, S. (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.
- 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. Disponible en <http://www.Aeropuertosgap.com.mx/assets/files/reportes/reportesanuales/>
- HELD, D. (1997): *La democracia y el orden global*. Barcelona, Paidós.
- INEGI. XIII Censo General de Población y Vivienda 2010. Aguascalientes. 15 de marzo de 2013. Disponible en <http://www.inegi.gob.mx.estadisticas>.
- LICKORISH, L. y JENKINS, C. (1997): *Una introducción al turismo*. Madrid, Editorial Síntesis.
- MATHIESON, A. y WALL, G. (1990): *Turismo. Repercusiones económicas, físicas y sociales*. México, Trillas.
- MAZÓN, T. (2001): *Sociología del turismo*. Madrid, Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.
- MEDINA ASCENCIO, F. (1966): *Primer Informe de Gobierno*. Jalisco, Gobierno del Estado
- MEDINA ASCENCIO, F. (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, pp. 87-95.
- MONTES DE OCA, C. (2001): *Puerto Vallarta en mis recuerdos*. Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- MUNGUÍA FREGOSO, C. (1997): *Panorama histórico de Puerto Vallarta y Bahía de Banderas*. Guadalajara, Secretaria de Cultura/ Gobierno de Jalisco.

- NÚÑEZ, P. y SCARTASCINI, G. (2010): «Política económica y desarrollo regional. La Costa de Jalisco a mediados del siglo XX. Patricia Núñez y Stella Maris Arnaiz (Coords.), *Impactos y dimensiones del Turismo*. Puerto Vallarta, Universidad de Guadalajara.
- ORTEGA, G. (1989): *Carga Aérea Teoría y Práctica*. México, Trillas.
- ORTIZ CARREÑO, E. (2013): «Llegarán más vuelos al aeropuerto de Vallarta», 4 de septiembre de 2013, Puerto Vallarta. Disponible en <http://www.vallartaopina.net/2013/09/04>
- PEARCE, D. (1991): *Desarrollo turístico, su planificación y ubicación geográfica*. México, Trillas.
- PÉREZ CAMPUZANO, E. (2010): «Segregación socioespacial en ciudades turísticas, el caso de Puerto Vallarta, México», en *Región y Sociedad*. Hermosillo, El Colegio de Sonora, vol. 12, núm. 49, pp. 143-176.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Estadística mensual operativa por origen y destino. 18 de julio de 2012. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Disponible en <http://www.sct.gob.mx/transportaacion/aeronautico-civil/estadística/estadística-histórica1992-2011/estadística-mensual-operativa/>.
- 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.
- VALLARTAOPINA (2013): «Se tocó fondo en el sector aéreo pero ahora observan un repunte», 21 de agosto de 2013, Puerto Vallarta. Disponible en <http://www.vallartaopina.net/2013/21/08>.
- VELÁZQUEZ GUTIÉRREZ, L.A. (1993): «Puerto Vallarta, ciudad de atracción migratoria». Jaime Olveda (Ed.), *Una aproximación a Puerto Vallarta*. Zapopan, El Colegio de Jalisco-Ayuntamiento Constitucional de Puerto Vallarta-Fundación Jalisco Cambio XXI. Económica, pp. 119-150.
- VIRGEN AGUILAR, C.R. y BAÑUELOS HERNÁNDEZ, M.C. (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, pp. 195-218.
- WALLINGRE, N. (2003): *Transporte Aéreo en turismo*. Buenos Aires, Turísticas.
- WINNIE, W. (1984): *La movilidad demográfica y su incidencia en una región de fuerte emigración*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara.
- YÁÑEZ, A. (1957): *Cuarto Informe de Gobierno del Estado*. Jalisco, Gobierno del Estado.