

## **LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TURÍSTICO: UN ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE SINALOA Y QUINTANA ROO, MÉXICO**

**Dra. María Aracely Mendivil Portillo**  
aracely.mendivil@udo.mx  
Universidad Autónoma de Occidente

**Dra. Luz Cecilia Gálvez Bon**  
luz.galvez@udo.mx  
Universidad Autónoma de Occidente

**Dr. Edgar Alfonso Sansores Guerrero**  
edsan@uqroo.edu.mx  
Universidad de Quintana Roo

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

María Aracely Mendivil Portillo, Luz Cecilia Gálvez Bon y Edgar Alfonso Sansores Guerrero (2019): "La competitividad del sector turístico: un estudio comparativo entre Sinaloa y Quintana Roo, México", Revista de Investigación Latinoamericana en Competitividad Organizacional RILCO, n. 2 (mayo 2019). En línea:  
<https://www.eumed.net/rev/rilco/02/sinaloa.html>  
<http://hdl.handle.net/20.500.11763/rilco02sinaloa>

### **RESUMEN**

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal comparar la competitividad del sector turismo en los estados de Sinaloa y Quintana Roo, México. De acuerdo a la literatura especializada en el tema, los principales autores citados son: Krugman, 1997; Krugman, Fujita y Venables, 2000; Porter, 1998; Porter, 1999; Krugman y Venables, 1995. Asimismo, se realizó una investigación de corte cuantitativo longitudinal de los principales indicadores de competitividad propuestos por Dupeyras y MacCallum (2013). Los resultados obtenidos indican que la infraestructura y el desarrollo de una marca de destino constituyen una ventaja competitiva.

**Palabras Clave:** competitividad – turismo – indicadores - geografía económica - destinos turísticos

## **ABSTRACT.**

The main objective of this research work is to compare the competitiveness of the tourism sector in the states of Sinaloa and Quintana Roo, Mexico. According to the literature specialized in the subject, the main authors cited are: Krugman, 1997; Krugman, Fujita and Venables, 2000; Porter, 1998; Porter, 1999; Krugman and Venables, 1995. Likewise, a quantitative longitudinal investigation was made of the main competitiveness indicators proposed by Dupeyras and MacCallum (2013). The results obtained indicate that the infrastructure and the development of a destination brand constitute a competitive advantage.

Key words: competitiveness – tourism – indicators - economic geography - tourist destinations.

## **INTRODUCCIÓN**

En las últimas tres décadas la actividad turística en México se ha caracterizado por una continua expansión geográfica, diversificación de destinos y un crecimiento sostenido; consolidándose como un sector estratégico. De acuerdo a cifras proporcionadas por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE, 2018), esta actividad aporta el 8.7% del Producto Interno Bruto (PIB), emplea a 2.3 millones de personas (5.9% del total nacional), genera 21,300 millones de dólares y contribuye con el 79.9% de las exportaciones de servicios; ubicándose en el octavo lugar del ranking del turismo mundial.

Asimismo, a nivel mundial, se ha incrementado el número de destinos turísticos que compiten por las preferencias de los turistas. En consecuencia, los cambios en las preferencias de los consumidores y su exigencia por la creación de nuevos segmentos, la necesidad de conservar los recursos naturales y la especialización de los diferentes agentes turísticos, vuelven imprescindible elevar la competitividad de los destinos turísticos mexicanos.

En ese sentido, resulta importante mantener el liderazgo en este sector para lograr el bienestar económico en el país. Para ello, deben de diseñarse e implementarse estrategias que permitan incrementar la competitividad de los destinos turísticos en México; creando valor agregado para tener empleos que generen riqueza, es decir, alcanzar una competitividad basada en la creación y uso de ventajas competitivas dinámicas, construidas a partir del conocimiento, de la innovación, la asociatividad y la ubicación geográfica estratégica.

Por ello, este trabajo de investigación tiene como objetivo comparar la competitividad del sector turismo en los estados de Sinaloa y Quintana Roo, México. Además, se pretende generar

conocimiento que permita aportar elementos teóricos-metodológicos para el diseño de estrategias de política industrial.

### **Aproximación teórica sobre la competitividad**

En las últimas cuatro décadas el estudio de la competitividad de los países ha sido abordado desde diferentes perspectivas (Krugman, 1997; Krugman, Fujita y Venables, 2000; Porter, 1998; Porter, 1999; Krugman y Venables, 1995), aportando elementos que permiten a una economía nacional igualar los patrones de eficiencia vigentes en el resto del mundo, en términos de la utilización de recursos y de la calidad del bien.

De acuerdo con Otero, Salim y Carbajal (2006), existen muchas y muy diversas definiciones sobre el concepto de competitividad, las cuales se pueden clasificar en:

- a) Competitividad a nivel firma-industria-nación. A nivel firma la competitividad se conceptualiza como la posibilidad de colocar su producto, debido a sus propias características y a las de su entorno a través de la participación en el mercado, o por el rendimiento de la misma, entre otros aspectos, y la competitividad nacional puede considerarse como la capacidad adicional de generar un ambiente propicio para la competitividad industrial, a través principalmente de la generación de políticas públicas (Porter, 1998).
- b) Competitividad amplia-restringida. Por un lado, el concepto restringido de competitividad es aquel que se centra únicamente en el desempeño comercial de las firmas o el balance externo de una nación. El concepto amplio considera una mejora en el nivel de vida de la población (Porter, 1999).
- c) Competitividad precio-tecnológica. La competitividad precio se basa en costos bajos que se traducen en precios bajos, cuando se trata de adelantos tecnológicos que permiten incrementar la productividad u ofrecer productos diferenciados se la llama competitividad tecnológica (Krugman, 1997).
- d) Competitividad espuria-auténtica. Se considera competitividad genuina o auténtica a aquella que representa una mayor productividad, mayor eficiencia, una mejor calidad, una diferenciación del producto, un sistema de distribución más adecuado. La competitividad espuria es la que se vale de instrumentos que no conllevan un incremento en el bienestar de largo plazo, y que se traduce únicamente, en última instancia, en una mejor posición de ciertos sectores de la población y en un incremento de la rentabilidad y la participación en el mercado de las firmas en el corto plazo (Porter, 1999).
- e) Competitividad sistémica-no sistémica. Una visión no sistémica asocia la competitividad de una industria o un país a la de algunos factores específicos, como por ejemplo las variables microeconómicas que afectan el desempeño competitivo, la competitividad sistémica se refiere a los factores de cuatro niveles (micro, meso, macro y meta) que

se combinan y potencian para aportar ventajas competitivas a una nación (Esser, Hillebrand, Messner, y Meyer-Stamer, 1994).

- f) Competitividad ex-post-ex-ante. Esta clasificación fue desarrollada por Haguenauer (1989) desde una visión ex-post, se asemeja el concepto al de desempeño, como la expansión o la participación en el mercado, y los que tienen una visión ex ante lo vinculan a la idea de productividad o eficiencia y el énfasis se coloca en la capacidad de producir determinados bienes igualando o superando los niveles de eficiencia observados en otras economías.
- g) Competitividad estática-dinámica. la primera pone el énfasis en la competencia de precios, basada en las dotaciones factoriales y sus costos relativos, mientras que la segunda lo ubica en la innovación (Mathis, Mazier y Rivaud-Danset, 1988).

Por otra parte, la búsqueda de la competitividad ha trascendido del comercio hacia otros aspectos de la economía como el desarrollo regional y en la actualidad también se relaciona con la competitividad de las regiones, competitividad de los Estados y competitividad urbana. De acuerdo con Krugman y Venables (1995), la expansión de la economía en una región o localización dada (concentración económica) se produce de acuerdo a una causalidad circular, originada y retroalimentada por los rendimientos crecientes y los eslabonamientos industriales, que les aportan ventajas de competitividad.

De esta manera, la competitividad regional puede entenderse como la capacidad de una región para adelantarse a otras en el acceso al conocimiento y a la tecnología, a los recursos públicos y privados (materiales y financieros), así como al mercado para la venta de sus productos o la adquisición de recursos naturales y materias primas (Velasco y González, 2004). Por ello, la competitividad es fundamental para suministrar las condiciones necesarias para el crecimiento y desarrollo empresarial e institucional de las regiones y países.

En el sector turismo, la competitividad se genera en lugares focalizados donde los factores básicos son las riquezas naturales, las zonas arqueológicas y el legado cultural. Así como los recursos humanos con capacitación turística, infraestructura diseñada para hacer accesibles los atractivos naturales, mercados de capitales adecuados para financiar proyectos turísticos de largo plazo, niveles de seguridad personal adecuados y alta cobertura de servicios públicos de apoyo.

Asimismo, el nivel de competencia, en este sector, debe analizarse desde dos perspectivas: la competencia local y la internacional. En los mercados locales, las empresas compiten en cada sector de la industria, generalmente no solo por participación de mercado, sino también por empleados, excelencia en servicio y por prestigio. Cuanto mayor sea el grado de rivalidad en un sector, mayor será la presión e incentivos por mejorar estándares e introducir nuevos productos. En el ámbito internacional, debe analizarse la rivalidad entre países que compiten entre sí como destinos con posicionamientos diversos y campañas de promoción que intentan atraer al turista (Moreno, Segura, e Inman, 1998).

### **El sector turismo en Quintana Roo, México.**

La principal actividad económica en el estado de Quintana Roo es el turismo, el cual se concentra en zona norte (Cancún, Riviera Maya, Cozumel y Tulum). De acuerdo a cifras proporcionadas por la Secretaría de Turismo (SEDETUR), en 2017, el Estado de Quintana Roo recibió 16 millones 911 mil 163 visitantes, lo que representó un crecimiento de 5.3% respecto de 2016.

En cuanto a la generación de divisas, en 2017, la derrama económica fue de 8 mil 810.38 millones de dólares; 207.9 millones de dólares más que en 2016. Lo que significó un alza de 2.4%. Siendo la ocupación promedio de 79.7%, en 2017. En consecuencia, Quintana Roo logró conseguir un mayor número de turistas hospedados, 3.8% más que en 2016, ascendiendo a un total de 11 millones 448 mil 690 turistas hospedados y 27 millones 375 mil 679 cuartos ocupados, lo cual se demuestra la competitividad y el liderazgo que mantiene el Estado de Quintana Roo.

El principal destino del estado, la Riviera Maya, tuvo una ocupación promedio de 82.77%, con un crecimiento de 1.13%. Asimismo en 2017 arribaron vía aérea 4 millones 141 mil 388 pasajeros nacionales, 15.4% más que en 2016 y 7 millones 702 mil 730 pasajeros internacionales, con un incremento porcentual de 8.4%.

En cuanto a la infraestructura turística, Quintana Roo cuenta con tres aeropuertos internacionales que reciben vuelos de casi 50 aerolíneas provenientes de 20 estados de la República y casi una centena de aeropuertos a nivel mundial. En 2017 se registraron 13 millones 326 mil 579 asientos disponibles en las aerolíneas. El Aeropuerto Internacional de Cancún atendió 23 millones 601 mil 509 pasajeros. Lo que representa un crecimiento de 10.2%, con respecto a 2016. Cozumel por su parte, tuvo un incremento de 0.7%, comparado con 2016. El Aeropuerto de Chetumal obtuvo 275 mil 610 pasajeros nacionales y extranjeros contra 209 mil 610 de 2016, esto es un 65 mil 638 pasajeros más y un incremento de 31% comparado con 2016. En 2017, en el norte del Estado se inauguró la pista 4 del Aeropuerto de Cancún y en el sur comenzó el proceso de renovación del aeropuerto de Chetumal.

### **El sector turismo en Sinaloa, México.**

Para el estado de Sinaloa, el turismo es una importante actividad económica, que tiene como fortalezas sus recursos naturales y culturales, una diversidad de servicios turísticos de calidad, así como conectividad terrestre y aérea que facilita el arribo de visitantes y turistas regionales, nacionales e internacionales.

De acuerdo con el Indicador Trimestral de Actividad Económica Estatal (ITAEE) que elabora el INEGI, en el año 2017, la economía de Sinaloa registró un crecimiento de 0.4% con respecto al año 2016, en tanto el crecimiento de la economía nacional fue del 1.9%. El sector terciario (comercio y los servicios), mostró un crecimiento del 3.1%, lo cual colocó a Sinaloa en el lugar

trece por entidad federativa y por el contrario los sectores primario y secundario disminuyeron 7.0 y 4.2 respectivamente.

El sector turístico produjo una derrama económica de 31 mil millones de pesos en 2017, teniendo un incremento importante del 24%, respecto al 2016 con 25 mil millones de pesos, Sinaloa genera estos recursos en su mayoría del puerto de Mazatlán, principal destino turístico en el Estado.

De acuerdo a datos de la Secretaria de Turismo Federal en el año 2017 visitaron Sinaloa un total de 3 millones 553 mil 811 turistas, lo que constituyó un aumento de 326 mil 380 turistas respecto al 2016, esto representó un crecimiento de 10.11%. Del total de turistas que visitaron Sinaloa, Mazatlán concentró 2 millones 467 mil 881 turistas que representa el 69.44%; Culiacán 577 mil 578 turistas (el 16.25%); Los Mochis 352 mil 291 turistas (9.91%); El Fuerte 63 mil 499 turistas (1.79%); Escuinapa 48 mil 097 turistas (1.35%); y El Rosario 44 mil 465 turistas (1.25%).

Respecto a las cifras del 2016, Mazatlán aumentó en 313 mil 311 turistas (14.54%); Culiacán aumentó en 30 mil 018 turistas (5.48%); Los Mochis aumentó en 22 mil 189 turistas (6.72%); El Fuerte disminuyó en -17 mil 700 turistas (-21.80%); Escuinapa disminuyó en -6 mil 128 (-11.30%); y el Rosario disminuyó en -15 mil 310 (-25.61%). Los destinos que disminuyeron sus visitantes en 2017 tienen probablemente relación con el aumento de la inseguridad en estas poblaciones mucho más pequeñas, que atraen a un sector de turismo de caza, pesca, ecológico etc. Estos lugares representan sitios más riesgosos para viajar, lo que probablemente ha afectado la afluencia de turistas.

En el año 2017, Sinaloa tuvo 8 millones 193 mil 010 turistas noche, 771 mil 829 más con respecto a 2016, lo que significó un aumento de 10.40%. De los 8 millones 193 mil 010 turistas noche, Mazatlán concentró 6 millones 798 mil 999 turistas noches que representa (82.99%); Culiacán 791 mil 456 (9.66%); Los Mochis 443 mil 2 052 (5.41%); El Fuerte 66 mil 196 (0.81%); Escuinapa 48 mil 726 (0.59%); y El Rosario 44 mil 581 (el 0.54%). En el comparativo anualizado enero a diciembre 2017 respecto al mismo periodo de 2016, Mazatlán aumentó 764 mil 626 turistas noche (12.67%); Culiacán aumentó en 37 mil 672 turistas noche (5.00%); Los Mochis aumentó en 12 mil 847 (el 2.99%); El Fuerte disminuyó en -15 mil 456 (-18.93%); Escuinapa disminuyó en 8 mil 616 (-15.03%); y El Rosario disminuyó en -19 mil 244 (-30.15%).

Respecto al movimiento de pasajeros en los tres aeropuertos internacionales de Los Mochis, Culiacán y Mazatlán, en 2017 hubo 1 millón 574 mil 184 pasajeros, de los cuales solo 147 mil 837 fueron pasajeros internacionales.

El gasto promedio por turista internacional es de 1,800 a 2000 pesos diarios y de 800 pesos diarios del turista nacional.

### **Posición de Mazatlán en el contexto nacional de los destinos de playa**

En el año 2017 en los principales destinos de playa del país, se contó con un total de 160 mil 323 cuartos disponibles promedio, de los cuales Mazatlán contó con 9 mil 975 cuartos (6.22%), ocupando la posición número 5.

De los 29 millones 688 mil 241 turistas que visitaron las principales playas de México de enero a diciembre de 2017, a Mazatlán llegaron 2 millones 467 mil 881 turistas, lo que representó 8.31% del total, ocupando el lugar número 3.

De los 82 millones 588 mil 836 turistas noche que tuvieron las principales playas de México en 2017, Mazatlán concentró 6 millones 798 mil 999 turistas noches, el 8.23% del total, ocupando el lugar número 4.

El Puerto de Mazatlán tuvo una ocupación promedio en hoteles y moteles de 60.74%, y con una estadía promedio de 2.8 días, situándose en la posición 9 y 12 respectivamente de los destinos de playa del país. (Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa, enero, 2018)

### **METODOLOGÍA**

Con la finalidad de comparar la competitividad del sector turismo en los estados de Sinaloa y Quintana Roo, México, se realizó una investigación de corte cuantitativo longitudinal de los principales indicadores de competitividad propuestos por Dupeyras y MacCallum (2013):

Tabla 1.- Indicadores de competitividad turística.

Indicador	Medida
Contribución al crecimiento económico	Participación en el Producto Interno Bruto (PIB) estatal  Derrama económica en pesos  Gasto promedio por turista en pesos
Atractivo del destino	Afluencia de turistas  Afluencia de visitantes  Días de estadía promedio  Ocupación hotelera  Movimiento de pasajeros
Infraestructura turística	Número de hoteles  Número de cuartos

Fuente: Dupeyras y MacCallum (2013).

Para llevar a cabo el análisis se utilizan las series históricas mensuales, correspondientes al periodo comprendido del 1 de enero de 2015 al 30 de diciembre de 2017, de los indicadores turísticos publicados por la Secretaria de Turismo de Sinaloa (SETUR) y la Secretaria de Turismo de Quintana Roo (SEDETUR). Asimismo, las fuentes de información consultadas son las bases de datos del Banco de México (Banxico); el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI); la SEDETUR y la SETUR.

La serie correspondiente al PIB de cada uno de los estados se estima con base en la información proporcionada por el INEGI; además, se integra mensualmente a precios corrientes (año base 2013). De la misma manera las series sobre la derrama económica y el gasto promedio de los turistas se presenta a precios corrientes (año base 2013) para suavizar los efectos de la inflación.

Por último, resulta necesario mencionar que el INEGI estima el PIB estatal en forma trimestral, por lo que pudiera representar un problema debido a que movimientos que pudieran ser significativos en un mes se ven suavizados por el uso de esta serie. Para estimar los coeficientes se formula la siguiente ecuación:

$$y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \varepsilon_i$$

En donde:

$y$  = Crecimiento en el PIB estatal (porcentual).

$\beta_1 x_1$  = Infraestructura (número de cuartos)

$\beta_2 x_2$  = Atractivo del destino de marca (ocupación hotelera en porcentaje)

$\beta_3 x_3$  = Valor agregado (Gasto promedio por turista en pesos)

$\varepsilon_i$  = Representa un componente aleatorio (los residuos) que recoge todo lo que las variables independientes no son capaces de explicar.

## Resultados

La Tabla 2 muestra que al realizar la regresión  $y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 x_2 + \beta_3 x_3 + \varepsilon_i$  se obtiene el siguiente resultado:

Tabla 2.-Resultados.

R	R cuadrada	R cuadrada ajustada	Sig. Cambio en F	Durbin-Watson
.850 <sup>a</sup>	.866	.887	.0000	1.894

Fuente: Elaboración propia con datos de PASW 18.



La Tabla 2 muestra que todas las variables independientes incluidas en el análisis explican un 85 % de la varianza de la variable dependiente, es decir, en el 85% de los casos de crecimiento por parte de las empresas estudiadas son producto del efecto de alguno de los cuatro componentes determinados. Por otra parte el estadístico F contrasta la hipótesis nula de que el valor poblacional de R es cero y, por tanto, nos permite decidir si existe relación lineal significativa entre la variable dependiente y el conjunto de variables independientes tomadas juntas. El valor del nivel crítico Sig. = 0.000 indica que sí existe relación lineal significativa.

Por lo que respecta a los coeficientes de cada una de las variables y al nivel de significancia de cada una de ellas, se observa que los componentes que representan la infraestructura (número de cuartos, aeropuertos, número de hoteles) y el atractivo del destino (tasa de ocupación, número de turistas, estancia promedio y movimiento de visitantes) son los más significativos, estadísticamente.

Tabla 3.- Coeficientes.

Variable	Coeficiente Beta	Sig.
(Constant)	1.850	.000***
Infraestructura	.330	.001
Atractivo del destino	.256	.002
Valor agregado	-.108	.982

Fuente: Elaboración propia con datos de PASW 18.

Esto evidencia que la infraestructura hotelera, carretera y hotelera desarrollada en ambos estados propicia mayor tráfico de turistas e impacta al crecimiento del PIB estatal. Asimismo, la implementación de una marca destino como Cancún, Riviera Maya y Mazatlán provocan la llegada de turismo que contribuye al crecimiento económico de ambas entidades federativas.

Cabe mencionar que el valor agregado no resulta significativo debido a que los destinos turísticos de ambos estados se han enfocado a los segmento de sol y playa, negocios y turismo local. Por tanto, resulta necesario generar esa diferenciación con otros destinos que actualmente representan una fuerte competencia como Punta Cana en República Dominicana, San Pedro, Belice y Kingston, Jamaica.

## CONCLUSIONES

Actualmente la globalización de las economías locales ha provocado un ambiente hostil para los diversos sectores productivo, donde la generación de valor agregado se ha convertido en una exigencia para elevar la competitividad. Para el sector turístico, la competitividad puede examinarse desde dos enfoques: local e internacional. En los mercados locales, los participantes compiten en cada sector de la industria, generalmente no solo por participación de mercado, sino también por empleados, excelencia en servicio y por prestigio. Cuanto mayor

sea el grado de rivalidad en un sector, mayor será la presión e incentivos por mejorar estándares e introducir nuevos productos. En el ámbito internacional, debe analizarse la rivalidad entre países que compiten entre sí como destinos con posicionamientos diversos y campañas de promoción que intentan atraer al turista.

Por tanto resulta necesario para establecer una política que potencialice el sector turístico mexicano, comprender los factores que determinan la competitividad de los diversos destinos turísticos en nuestro país. En ese sentido, las entidades federativas analizadas nos evidencian que el desarrollo de una marca de destino resulta importante, así como la infraestructura instalada. Para el caso de Quintana Roo, el sector turístico genera 16 millones 911 mil 163 pesos (SEDETUR, 2018), mientras que en Sinaloa aporta 31 mil millones de pesos (CODESIN, 2018).

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Consejo para el Desarrollo Económico de Sinaloa (2018) *Reporte de Turismo en Sinaloa 2017*. Recuperado el 20 de junio 2018 de <http://sinaloaennumeros.com/tur/>

Dupeyras y MacCallum (2013). *Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism: A Guidance Document*. París, Fr: OCDE Library.

Esser, K., W. Hillebrand, D. Messner, y J. Meyer-Stamer (1994). *Competitividad internacional de las empresas y políticas requeridas*, Berlín, República Federal de Alemania, Instituto Alemán para el Desarrollo.

Haguenauer, L. (1989). *Competitividade: Conceitos e Medidas*, Rio de Janeiro, TD IEI/UFRJ.

Krugman, P. (1997). *Desarrollo, geografía y teoría económica*. Madrid, Esp.: Antoni Bosch Editor, S.A.

Krugman, P. (2005). *El internacionalismo moderno: la economía internacional y las mentiras de la competitividad*. Madrid, Esp.: Editorial Crítica.

Krugman, P., Fujita, M. y Venables A. (2000). *Economía espacial: las ciudades, las regiones y el comercio internacional*. Madrid, Esp.: Editorial Ariel, S.A.

Krugman, P. y Venables, A. (1995). Globalization and the inequality of nations. *The Quarterly Journal of Economics*. Vol. 110, No. 4, 857-880.

Mathis, J., Mazier, J. y Rivaud-Danset, D. (1988). *La Compétitivité Industrielle*. IRES.

Moreno, J., Segura, G., e Inman, C. (1998). *Turismo en El Salvador: El reto de la competitividad*. Obtenido de <https://www.incae.edu/ES/clacds/publicaciones/pdf/cen620filcorr.pdf>.

Porter, M. (1998). *The competitive advantage of nations*. New York, USA: Free Press.

Porter, M. (1999). *Clusters and Competition: New Agendas for Companies, Governments, and Institutions*. Massachusetts, USA: Harvard Business School Press.

Secretaría de Turismo del Estado de Quintana Roo (2018). Indicadores Turísticos. Recuperado el 1 de mayo de 2018, de <http://qroo.gob.mx/sedetur/reporte-anual-de-turismo-2017>

Organización de Cooperación para el Desarrollo Económico (2018). Tourism Trends and Policies 2018. Recuperado el el 1 de mayo de 2018, de [https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-tourism-trends-and-policies-2018/summary/spanish\\_e8b8fbbc-es](https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/oecd-tourism-trends-and-policies-2018/summary/spanish_e8b8fbbc-es)

Otero, G. A., Salim, L., y Carbajal, R. (2006). Cuadernos de economía. Competitividad: marco conceptual y análisis sectorial. Recuperado el 22 de septiembre 2017, de [http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios\\_proyecciones/Archivos/Cuaderno74.pdf](http://www.ec.gba.gov.ar/areas/estudios_proyecciones/Archivos/Cuaderno74.pdf)

Velasco, A. y González, A. (2004). Regiones, competitividad y desarrollo en México. *Problemas del Desarrollo*, 11-31.