

## TURISMO Y FACILIDAD DEL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

*César A. Caracas Berríos*

El turismo, como actividad, es una de las pocas en el mundo que mantiene un ritmo de crecimiento tal que le ha permitido estar ubicada en el tercer puesto, luego del petróleo y la industria del automóvil.

En el último año las cifras oficiales del transporte aéreo en República Dominicana fueron las siguientes: 22,105 vuelos regulares y 2,786 vuelos Charter, transportando la cantidad de 2,400,000 pasajeros internacionales. Así mismo, se efectuaron 43,605 vuelos domésticos (nacionales), transportando 74,504 pasajeros.

Estas cifras son bastantes elocuentes como para afirmar lo que muchos expertos coinciden en opinar: A fines del presente siglo el turismo se habrá convertido en la mayor de las actividades del mundo.

En República Dominicana, donde cada día aumenta el porcentaje de turistas que visitan la Isla, y el cronómetro de la celebración del V Centenario va restando los días, nos acerca a ese período de engrandecer nuestras fuentes turísticas y lograr consolidar en las opciones de los vacacionistas del mundo, este paraíso terrenal. Las universidades hoy en día, reconocen también ese empuje de la Industria sin chimenea, y las principales del país, tienen funcionando Escuelas de Turismo, preparando al recurso humano que le hará frente a la nueva industria del siglo 21. Así como van las cosas nos parece que el camino de la PAZ MUNDIAL está cerca, y eso nos lleva a recordar que el año 1972, fue declarado "AÑO INTERNACIONAL DEL TURISMO" y se acuñó la frase: "TURISMO: PASAPORTE PARA LA PAZ". En ese entonces, no nos atrevíamos ni a pensar que el muro de Berlín, dejaría de ser un obstáculo para las ansias de libertad del hombre, y sería un producto de mercadeo turístico, al ser destruido, que la Europa "detrás de la cortina de hierro", pasaría a las opciones de los vacacionistas, curiosos por ver lo que

antes era prohibido y viceversa para los habitantes de esos países. Latinoamérica, vive en estos tiempos momentos de mejoría hacia la PAZ y consolidación democrática.

Si tenemos en cuenta esto y que el turismo y el transporte aéreo están fuertemente relacionados no podremos dejar de pensar en que el crecimiento y la expansión de uno contribuye a que el otro crezca, y la necesidad de capacitar personal calificado, obliga en la educación superior a la revisión de los programas de esta carrera con un futuro tan promisorio.

Si consideramos que estadísticamente un poco más del 30% de los pasajeros del transporte aéreo son turistas, y que el 98% de los turistas que llegan a República Dominicana lo hacen por la vía aérea, tendríamos que pensar que esa demanda de asientos a nivel internacional crean la necesidad de que la industria de aviones construya aeronaves más modernas, rápidas y que permitan comunicarnos prontamente. Es decir, hay puestos de trabajo de fábricas de aviones que dependen de esa demanda creciente de los turistas. Al estar aumentando la demanda de viajes de larga distancia, más rápidamente que los de corta, la dependencia mutua también crece.

En el mercado turístico es cada vez mayor el peso de los países en vías de desarrollo, y también es creciente la importancia del turismo en el desarrollo económico de esos países. Por tanto, es notorio el papel ya considerable del transporte aéreo en la redistribución de la riqueza y de los flujos turísticos.

A raíz de la mencionada dependencia entre el turismo y el transporte aéreo, existen distintas acciones posibles en este último que podrían contribuir notablemente a un mayor desarrollo del turismo, dando la oportunidad de utilización de ese medio a amplios segmentos de población que hasta hoy han estado ausentes de él. La Universidad ha iniciado su aporte para contribuir con este desarrollo a través de las diferentes escuelas de turismo.

Las acciones o iniciativas del sector de la aviación comercial deberán ser paralelamente acompañadas con medidas de apoyo en el sector turístico a fin de crear las condiciones necesarias que ulteriormente seguirá la ampliación de la demanda, y la educación superior es la que está obligada a responder con la preparación de recursos humanos calificados para ese reto.

Llegamos así al tema de la promoción para el logro de nuevos segmentos de viajeros, los que, para sus viajes de media y larga distancia, deberán ser tentados por tarifas accesibles. La experiencia ha demostrado que tarifas promocionales más bajas inducen a nueva demanda, si es adecuado en su alcance el nivel tarifario. Por lo tanto, una política de tarifas promocionales en este sentido, puede llegar a tener efectos muy favorables sobre el desarrollo y expansión del turismo.

Un reajuste en las tarifas aéreas es especialmente importante en las rutas de largas distancias y en las regiones en vías de desarrollo con interesantes recursos turísticos. Actualmente en América Latina estas rutas están gravadas con tarifas desproporcionadamente elevadas, lo que demuestra que existe una insuficiente coordinación del transporte aéreo con la política turística. Por consiguiente, se asigna un papel fundamental a las tarifas en la estimula-

ción de la demanda, aspecto de significativa importancia para el futuro del turismo de diversas regiones del planeta.

El transporte aéreo deberá reunir algunas características para lograr captar distintos tipos de tours que puedan darse, según sea de estancia fija o de circuitos. Es decir, por ejemplo, cuando el destino es una playa donde no haya otro tipo de desplazamiento, que a veces, tiene importantes volúmenes de demanda, requerirá del transporte aéreo un precio reducido, en el precio total del producto turístico. Deben utilizarse aviones de gran capacidad, acorde con las densidades del tráfico y de las rutas a fin de minimizar el costo de explotación y altos índices de ocupación. Las aeroestaciones deberán tener la capacidad suficiente como para que el tratamiento de las aeronaves, de los pasajeros, el equipaje y de la carga, no obliguen a retrasos en las partidas y arribos.

Cuando los tours son de circuito, caracterizados por un recorrido sucesivo de diferentes zonas o países, puede utilizarse el medio aéreo tanto para iniciar recorridos o bien colaborar en circuitos intermedios que se realizan en otros medios de transporte. Estos tours serán impensables sin la participación del avión que puede enlazar varias partes del circuito. El transporte aéreo masivo entre puntos del circuito puede ser realizado por medio de líneas regulares mediante vuelos fletados o charter. Esto último dependerá de la política de uso del espacio aéreo que apliquen los países conectados por el circuito. En caso de limitaciones estrictas en las libertades concedidas a proporcionar las compañías regulares o charter nacionales, con un material de vuelo y unas frecuencias acordes con la demanda.

Estas condiciones para lograr un crecimiento sostenido del turismo mundial exige que los estados pongan en juego todos los recursos y, en los países en desarrollo, son precisamente los turísticos los que junto con los del sector primario mayores posibilidades ofrecen. Para explotar estos recursos turísticos se precisa que el sistema de transporte aéreo sobre el que se apoya cumpla con condiciones determinadas de precio, calidad, frecuencia y seguridad, que de estar ausente, repercuten desfavorablemente en las posibilidades de desarrollo económico de una nación. Por tanto, se deja constancia aquí de la transcendencia para los países en vías de desarrollo de emprender una adecuada política internacional del transporte aéreo, cuyas repercusiones sobrepasan con mucho el campo de ese sector.

En nuestra Latinoamérica el desarrollo del turismo de circuito que incluya recursos de dos o más países ofrece grandes oportunidades para desarrollarse, pero para ello debemos cooperar en materia turística y de regulación del transporte aéreo; desarrollar también una infraestructura hotelera y de servicios que le sirva de sustento, como así reforzar los enlaces aéreos entre los diferentes puntos del recorrido para que finalmente se lancen campañas promocionales y publicitarias conjuntas entre los países de cada sub-región. Esta será el inicio de nuestra integración latinoamericana.

Por supuesto que esto es fácil decirlo, pero llevarlo a la práctica depende de mucha voluntad, decisión política, dedicación, supervisión constante y un poquitín de amor propio para tratar de hacer las cosas bien.

Es muy posible que haya obstáculos que vencer, por ejemplo suele suceder que hay ausencia de aeropuertos adecuados para recibir aviones de gran porte en lugares turísticos, o bien, si existen, a veces hay dificultades topográficas que dificultan las maniobras de aproximación o despegue. Otras veces, las densidades de tráfico reducida no justifican que se "gaste" en instalaciones y material de vuelo de gran capacidad, pero puedan tener un gran interés turístico y económico por corresponder a una demanda muy selectiva de altos niveles de costo.

Como se podrá apreciar, diversos son los problemas de los que apenas hemos esbozado algunos, pero con fe, entusiasmo, debemos enfrentarlos. Quizás nos falte un poco de organización en el trabajo; no obstante hay que trabajar sin prisa, pero sin pausa.