

Distr.  
RESTRINGIDA

LC/MEX/R.816 (SEM.129/5)  
27 de septiembre de 2001

ORIGINAL: ESPAÑOL

---

C E P A L

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

Reunión de Expertos sobre el turismo en Centroamérica  
y el Caribe: Una visión conceptual

(México, D.F., 11 de octubre de 2001)

## **TRANSPORTE Y TURISMO EN CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE**

---

Este documento fue elaborado por la consultora Françoise Carner. Las opiniones expresadas en él son de la exclusiva responsabilidad de la autora y pueden no coincidir con las de la Organización.

## ÍNDICE

	<u>Página</u>
1. El transporte nacional e internacional .....	1
2. El transporte aéreo.....	4
3. El transporte marítimo y por agua.....	14
4. El transporte terrestre .....	18
5. Conclusiones .....	21

## 1. El transporte nacional e internacional

El sector del transporte reviste particular importancia para la actividad turística por lo que requiere ser articulado de manera particular y específica. La organización de los servicios de transporte de pasajeros, aéreos, marítimos y su vinculación con la oferta de servicios a nivel internacional son particularmente relevantes a este análisis. Los problemas a los que se enfrentan tanto Centroamérica como el Caribe en cuestión de transporte se buscan discernir en forma más apegadas a las modalidades de prestación de servicios de transporte específicos para discernir el tipo de impacto que pudieran tener en el turismo de los países, siendo este el enfoque principal.

Para analizar el transporte en el contexto general del turismo, no se debe de olvidar que no solamente comprende el de pasajeros sino también el de mercancías para el abastecimiento de sus necesidades. Así también las modalidades del transporte aéreo, marítimo y terrestre internacional y doméstico tienen problemáticas distintas y a veces su racionalidad es distinta de la de otras actividades del turismo. Para evitar incompatibilidades y/o ineficiencias en las estrategias tendientes a su coordinación, es necesario comprender su desarrollo, la red de interconexiones que se ha logrado, el nivel de calidad y de servicio y su adecuación a las diversas metas que se han trazado los diversos agentes del turismo, así como la forma en que esto afecta positivamente o no a los países, y dentro de estos, a los sectores que conforman el turismo. Para ello cuentan los siguientes elementos: la posición geográfica y la interconexión entre las redes de transporte, en el ámbito intersectorial e internacional, el grado de fluidez y las barreras o estrangulamientos que tienen repercusiones sobre las diversas modalidades.

Se pueden discernir varias esferas en este campo:

a) De naturaleza física. En este aspecto se pueden considerar los factores geográficos y la localización del lugar o destino dentro de la red de las rutas, “hubs” y destinos de los transportes internacionales. Se puede ver la posición privilegiada del Caribe y la buena posición de Centroamérica ambas en el centro del Continente Americano, y del punto de vista comercial cerca de la cuenca emisora de Norteamérica, en especial de la de los Estados Unidos, una de las más importantes del mundo. Aunque se encuentre lejos de los centros emisores de Europa Occidental, las distancias a recorrer son manejables sin escalas en el transporte aéreo y factibles en el marítimo que generalmente se combinan. Del punto de vista del transporte intrarregional, la extrema fragmentación de las islas y el desarrollo insuficiente de los medios de transporte de los países del Caribe y de Centroamérica así como de situaciones de dominación del mercado por empresas multinacionales tanto de transportes como de touroperadores, no han permitido que se desarrolle a todo su potencial ni el transporte ni el turismo según las necesidades de los países de la zona.

b) De logística. Esta situación geográfica, si bien favorece al Caribe y a Centroamérica en la alimentación de pasajeros internacionales de transporte aéreo y marítimo en

comparación con otros destinos en el mundo <sup>1</sup>, también tiene sus desventajas para un desarrollo autónomo por la dependencia que se ha generado de la zona de Florida que es una pujante zona de turismo por derecho propio, a la vez que proveedora de servicios de transporte marítimo y aéreo de pasajeros, así como de mercancías necesarias para el turismo. En toda la zona, y en especial en el Caribe, el transporte aéreo de vuelos regulares y el marítimo se han desarrollado básicamente como una extensión del hub de Miami y de Fort Lauderdale, aunque se han posicionado en el tráfico de mercancías puertos como Kingston en Jamaica, Freeport en Bahamas, y Puerto Colón en Panamá. <sup>2</sup> En Centroamérica, la circulación de personas y de mercancías también se da por carretera y se encuentra menos centralizada fuera de la región por la naturaleza misma del transporte carretero.

c) La situación reglamentaria nacional e internacional es generalmente muy específica en cuanto al transporte y tiene un impacto sobre su desarrollo. En especial hay que mencionar la existencia de convenios bilaterales específicos del transporte internacional como los que cubre la Organización de Aeronáutica Civil Internacional (OACI), la de tratados de libre comercio que abarquen los servicios, y por ende, los transportes y el turismo, y la de instrumentos de integración regional así como las reglamentaciones multilaterales que se manejan en los organismos encargados en cada Región como el CARICOM, o en la propia Organización Mundial del Comercio o en los acuerdos continentales que se están negociando como el Acuerdo de Libre Comercio del Continente Americano (ALCA.) Asimismo, tienen impacto las reglamentaciones pertinentes a la libre circulación de bienes, de servicios y de personas: visitantes, viajeros de negocios, tripulaciones, personal que presta servicios turísticos. Generalmente no dependen de las autoridades de turismo sino de migración, aduana, de los distintos ministerios de transporte, e inclusive de seguridad nacional. En los casos en que el turismo ha sido reconocido como un sector importante para el país, se han dispuesto mecanismos unilaterales o concertados de facilitación de los viajes que son uno de los primeros temas que se abordan en el desarrollo del turismo. Es oportuno recordar que el turismo es una exportación y que las barreras de este tipo, vulneran las propias exportaciones aunque en muchos casos tengan fundamentos legítimos de seguridad nacional y de conexión interna y con el exterior.

d) La dimensión financiera, que se presenta a nivel del sistema de transporte, tiene incontables ramificaciones ya que se puede dividir en lo que es la infraestructura de transporte como son los aeropuertos, puertos, terminales de crucero, marinas, carreteras de todas las categorías, y en el equipo de transporte. En el primer renglón, como en tantos otros servicios de infraestructura, el tema del financiamiento bajo diversas modalidades, el de la propiedad pública o privada, nacional y extranjera, a escala municipal, provincial o nacional está a la orden del día con resultados diversos en cada país. Por otro lado, los términos del acceso al financiamiento para la construcción, operación y mantenimiento de esta infraestructura, así como los incentivos o subsidios otorgados también tendrán un impacto en el desarrollo de los transportes y por ende en el turismo y en su competitividad y en los beneficios reales para cada país. Las condiciones de la flota de aeronaves, buques, cruceros, ferries, así como las del equipo de transporte terrestre de carga que inciden en el abastecimiento de las zonas turísticas, y en la llegada de pasajeros,

---

<sup>1</sup> Muchos países en desarrollo han tenido que crear de la nada sus conexiones de transporte, sobre todo aéreo por encontrarse apartados tanto de los países emisores de turismo como de las rutas internacionales.

<sup>2</sup> Existen proyectos en República Dominicana y en Puerto Rico en este aspecto.

regular o de fletamento. Su existencia, funcionamiento y calidad serán consecuencia de las condiciones de acceso y de los términos de financiamiento así como de las posibilidades de comprar o arrendar el equipo de transporte en el país o importarlo con o sin aranceles.

e) Los aspectos de decisiones y estrategias de política, están relacionados con la efectividad y la competitividad, pero también con el tamaño del territorio, su accesibilidad, su posicionamiento en las rutas internacionales de transporte, la densidad de destinos turísticos en la región y los beneficios en términos de transporte que puede obtener cada país en su sector público o privado a través de los regímenes fiscales, las concesiones y las privatizaciones, de la propiedad, manejo, operación o concesión de la infraestructura de transportes turísticos. Las condiciones que pueden ofrecer los destinos en lo referente a infraestructura de transporte y turismo, así como en la capacidad de generar flujos de pasajeros tendrán una incidencia en las negociaciones con a las empresas de transporte privadas nacionales y/o extranjeras.

f) Finalmente, se crean sinergias cuando se provee una red de transporte capaz de proporcionar una experiencia “sin costura” (seamless) al pasajero o al visitante, es decir cuando se integra el transporte a otros servicios en particular al alojamiento lo que se ha logrado con encadenamientos de operación y de propiedad. En este aspecto se han de recalcar que existen modalidades de cooperación entre empresas que pueden lograr efectos similares de fluidez y se podrían fomentar en la región para contrarrestar la dependencia excesiva de los touroperadores y agentes de viajes de los países de origen del turismo internacional.

En el transporte internacional y en el turismo, se pueden analizar dos facetas fundamentales que serían:

a) La racionalidad de las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre, así como la de los touroperadores como agentes que manejan medios de transporte propios o de terceros, básicamente los europeos, y que tienen acceso a la demanda de turismo internacional, aunque una parte de sus servicios puede estar relacionada con el turismo doméstico.

b) Por otro lado se han de ver los intereses del destino, con su oferta de bienes y servicios turísticos o relacionados con él en el aspecto del transporte. En numerosos casos, la oferta del destino está ligada a multinacionales en el alojamiento en particular las cadenas hoteleras y las empresas de tiempo compartido, y a los propios touroperadores extranjeros que son los que arman los paquetes de transporte para una gran parte de los visitantes internacionales, individuales o en grupo y que se han extendido al destino.

En el aspecto del transporte internacional es necesario destacar que existen importantes características del sector, además de las propias de la era de la globalización que llevan a la consolidación de empresas de gran tamaño, generalmente multinacionales. Para los países en desarrollo el turismo ha propiciado la utilización de las empresas de transporte internacional de los países de origen, aunque existen nichos específicos en el que pudiera ser al revés.<sup>3</sup> Estas

---

<sup>3</sup> Un ejemplo significativo puede ser el siguiente: mientras el segmento de mercado de los haitianos que viven en los Estados Unidos ha sido captado en gran medida por American Airlines desde su origen en Miami o a través de este hub, El Salvador ha creado ventajas competitivas atrayendo a los salvadoreños en el exterior a su aerolínea, TACA.

empresas llegan a asumir posiciones dominantes de mercado, y en su situación monopólica llevan a cabo prácticas anticompetitivas y aún desleales. Así se erigen estas condiciones como barreras a la entrada al sector de otras empresas en especial las de los países receptores en desarrollo. Todo esto se añade a las necesidades del capital para adquirir o arrendar la flota de transporte aéreo, marítimo y terrestre, de tecnología y de recursos humanos adiestrados, las de infraestructura de base, de aeropuertos, terminales de cruceros, puertos de mercancías. También se necesitan sistemas de distribución comercial y física de productos e insumos en toda la zona como el transporte marítimo de cabotaje y el transporte terrestre que registran serios cuellos de botella. La fluidez dependería de la acción concertada de las administraciones en la simplificación y transparencia de las gestiones, pero puede estar constreñida por la estructura arancelaria de los productos y las limitaciones reglamentarias y físicas del movimiento de los medios de transporte y del personal.

Por otro lado, en muchos casos no se logra una congruencia entre las políticas relativas al transporte, en especial el aéreo, con las políticas de desarrollo de turismo, especialmente el receptivo internacional. También sucede que los sectores de transporte y el del turismo tienen metas diferentes que deben de armonizarse o conciliarse en vistas de lograr un mayor aprovechamiento de este último por los países receptores del Caribe y de Centroamérica. Sin embargo, buscando cierto pragmatismo, algunos países han trabajado en los círculos de influencia inmediatos y están atacando los problemas que les competen directamente, aunque, sin por eso dejar de lado las políticas de acción en el ámbito internacional y en los foros de negociación para mejorar su posición competitiva. En estos aspectos, es importante la concertación de los países de la zona para lograr posiciones conjuntas que beneficien su participación mayor en los beneficios del turismo y del transporte en especial. En este documento se le da mayor importancia al transporte aéreo por su papel en el turismo de las dos regiones y por la problemática específica que presenta, la rapidez de los cambios en el mercado mundial y su discusión en el ámbito internacional. En lo que se refiere al transporte marítimo se estudia el fenómeno de los cruceros, como un segmento en crecimiento que aporta a la zona una gran parte de sus visitantes.

## **2. El transporte aéreo**

El transporte aéreo es un sector crucial para el turismo en general así como para Centroamérica y el Caribe. Tiene impacto sobre la conexión de un país a nivel nacional para los más grandes o divididos en islas y a nivel de las llegadas internacionales de turistas. Su utilidad también se extiende al personal que presta servicios turísticos y a las mercancías necesarias para proveerlos. La problemática específica del sector está ligada a una serie de puntos específicos entre los cuales destacan los siguientes:

a) Los argumentos a favor y en contra para que un país determinado tenga o no una aerolínea de bandera y los costos económicos y políticos ligados a esta decisión.

b) La red de tratados bilaterales que se formó en el marco de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y que cubre una multiplicidad de temas especializados y relacionado con las políticas de liberalización del sector a través del otorgamiento de las “libertades”.

c) Las políticas de las aerolíneas que, ligadas a los cambios reglamentarios que se dieron y están dando en el sector, lo están modificando en su estructura misma y en los patrones de la competencia. Para la región esto se traduce en la dominación de empresas extrarregionales o regionales en su segmento de viajes por avión.

d) La importancia de los servicios auxiliares en tierra que pueden mejorar la competitividad de las empresas y presentar oportunidades para los países de la región en estas actividades.

e) El problema del acceso de las aerolíneas de los países de la región a los Sistemas de Reservación Computarizados (CRS) y de sus sucesores, los Sistemas Globales de Distribución (GDS) en condiciones de neutralidad y de transparencia y que se están replanteando con las nuevas modalidades de cooperación entre aerolíneas como el de los códigos compartidos.

f) Los intereses divergentes que se plantean entre las metas del sector del transporte aéreo y del turismo en particular las tarifas y las frecuencias de vuelos ya que afectan la competitividad en el destino y la de los prestatarios característicos de servicios turísticos como la hotelería y el alojamiento.

g) La dimensión internacional de las discusiones sobre el sector en los foros internacionales en particular con los relacionados con el comercio, el transporte, el turismo y el desarrollo.

Dentro de este sector existen varias actividades como son el transporte aéreo en sí regular o de fletamento, el control de la navegación aérea y el sistema de aeropuertos que recaen en las autoridades de la aviación civil de cada país y se rigen en el ámbito internacional a través de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI.) Así también, son básicos los servicios aeroportuarios, los de mantenimiento y fundamentales para el turismo, los sistemas de reservación computarizados (SRC) que se han convertido en algunos casos en sistemas globales de distribución (SGD.) Además el transporte aéreo juega un papel decisivo para el turismo internacional, y en particular para el de los países en desarrollo <sup>4</sup> con un crecimiento anual mundial del sector de 9% en los últimos cuarenta años <sup>5</sup>.

Los acontecimientos recientes han aumentado los problemas del sector a escala internacional en especial en los aspectos de seguridad y financiero lo que ya está repercutiendo en el empleo y en el turismo dentro y fuera de los Estados Unidos. Además, se agudiza la situación en los países que están interconectados con este país, tanto en el transporte aéreo como en el de cruceros así como por el origen de una proporción fundamental de su turismo receptivo. Para el Caribe, el nodo de un 70% de su tráfico regular está en Miami, y los vuelos de fletamento originados en otros mercados, son estacionales y en muchos casos ligados por lazos de propiedad

---

<sup>4</sup> Se calcula que el transporte de pasajeros cubre un 70% del mercado de servicios de transporte aéreo en el mundo con un crecimiento proporciona un 88% de los ingresos, lo demás correspondiendo al servicio de carga en crecimiento continuo. Véase UNCTAD op. cit. en la siguiente nota.

<sup>5</sup> UNCTAD (1999) Servicios de transporte aéreo: Programa positivo de acción propuesto a los países en desarrollo. TD/B/COM.1/EM.9/2, 16 de abril.

con los touroperadores de otros países en especial los europeos y traen un turismo masivo generalmente menos redituable. La discusión para tener una línea nacional o regional que asegure su conexión con el resto del mundo será reabierto, quizá con pocas posibilidades de solución a corto plazo. Centroamérica que tiene sus propias conexiones a través de aerolíneas regionales no padece este problema en forma tan aguda. En este caso es pertinente recordar que tiene un turismo intrarregional importante que ha permitido el fortalecimiento de sus líneas aéreas.

El tema de la seguridad está a la orden del día y puede afectar en forma muy negativa la prestación de servicios de transporte aéreo, al igual que de cruceros hacia la zona del Caribe y de Centroamérica. Ya se están implementando medidas en tierra y en el aire demandadas por los Estados Unidos para la reanudación de vuelos y, es probable que suceda lo mismo con los cruceros.

El transporte aéreo en su relación con el turismo puede analizarse según dos aspectos fundamentales e interrelacionados que serían:

a) El aspecto de la Normatividad del sector en el ámbito internacional y nacional que tiene implicaciones para su desarrollo en condiciones de la seguridad operacional y de la aviación en el aire y en tierra así como la que atañe al mercado en condiciones de competitividad y de transparencia, así como la reglamentación de su impacto en el medioambiente.

b) La lógica de los actores del mercado, empresas de diversos servicios de provisión de servicios turísticos y consumidores así como la de los países en su papel de emisores y receptores de viajeros de turismo.

La reglamentación del sector en su aspecto internacional obedece a la estructura que se formó en 1947 con la Convención de Chicago en una red de tratados bilaterales que ha funcionado hasta la fecha a pesar de cambios importantes en los conceptos del otorgamiento de las “libertades” del transporte aéreo, la desreglamentación del sector que comenzó en el mayor mercado mundial, los Estados Unidos en la década de los setenta hasta llegar al concepto de “cielos abiertos” y, en fechas recientes, en el mercado de la Unión Europea. En el plano multilateral internacional, el sistema de tratados de la OACI, está siendo cuestionado en lo que hace a comercio transfronterizo de servicios con diversas propuestas de incluir los derechos “duros” de tráfico en el Anexo de Transporte Aéreo en el GATS (Acuerdo General de Comercio de Servicios, por sus siglas en inglés.) Hay que recordar que en el caso de los servicios, son las reglamentaciones internacionales e internas las que impactan la liberalización o la protección del sector. Existe el temor de que la influencia de los organismos de comercio relaje los aspectos de control para la seguridad en todos sus aspectos. Sin embargo, al ser una demanda creciente la de avanzar en las negociaciones de servicios de transporte aéreo, la propia OACI ha redefinido su estrategia de trabajo para asegurarse de que estos aspectos no serán descuidados en el evento de la multilateralización de los acuerdos del sector y adaptando su acción para cubrir las necesidades de un nuevo entorno internacional.<sup>6</sup> Independientemente de la multilateralización

---

<sup>6</sup> A partir de 1997, la OACI ha formulado un Plan Estratégico que se ha refinado y se presenta en 2000 para redefinir sus metas y su esfera de acción así como las estrategias y actividades. Véase ICAO Strategic Plan (2000) “Guiding international civil Aviation for the 21th century.



de los acuerdos sobre transporte aéreo, es importante que los países conozcan y manejen la reglamentación y la Normatividad internacional del sector, incluyendo sus propios tratados bilaterales, para acudir en mejores condiciones a las negociaciones multilaterales en los diversos foros. Existe, por otra parte, un acuerdo multilateral de servicios aéreos en la Comunidad del Caribe (CARICOM) que entró en vigor en 1998 en el que se otorgan concesiones intrazonales entre sus 14 miembros.

A los cambios del sector, se han adaptado las empresas de transporte aéreo con estrategias que están la modificando profundamente en su estructura. La necesidad de que en algunos casos se cuente con una autoridad que ostente el control de la línea aérea de alguna manera, todavía está en vigor en múltiples acuerdos bilaterales pero se han fomentado respuestas múltiples de cooperación entre empresas. Esta adopta una multitud de modalidades como los códigos compartidos, que son los únicos que han sido estudiados para conocer su impacto reglamentario y económico, la participación accionaria mutua, la explotación conjunta de derechos y de rutas, la reestructuración de empresas, las alianzas globales de tipo comercial, las compras y fusiones, así como la disminución de la participación estatal en el sector. Los arreglos conjuntos también abarcan agrupamientos con diferentes objetivos que pueden ser preexistentes a estos modelos. Se pueden citar los de pertenencia a los Sistemas de Reservación Computarizados, las uniones para compras conjuntas en especial a través del comercio electrónico en su forma de Business to Business (B2B), y las plataformas para las compras y ventas conjuntas en Internet <sup>7</sup>. Esta situación, aunada a la reglamentación de los tratados en forma bilateral frente a la multiplicidad de nuevos arreglos posibles, reglamentados o no por diferentes leyes nacionales y acuerdos ha creado una situación compleja cuyas consecuencias no se han estudiado del todo <sup>8</sup>. Las consecuencias para la competencia en el transporte aéreo son diferentes según los tipos de acuerdo inclusive los impactos sobre la inversión extranjera en el sector que depende asimismo de los topes que cada país le haya asignado. Se debe de mencionar que la legislación nacional es la que prevalece en la designación de la aerolínea de bandera lo que a veces se complica cuando existen inversiones multinacionales o un control efectivo diferente al nacional. <sup>9</sup>

Centroamérica y el Caribe, por su situación geográfica privilegiada no enfrentan los problemas del alejamiento de las rutas internacionales, pero padecen, al contrario, debido a la cercanía del gran mercado norteamericano, de la densidad de las rutas que los sobrevuelan pero que no les dan servicio directo, aunadas a un hub fundamental ya que estas regiones, en especial el Caribe, han tenido dificultades para apropiarse en mayor medida del valor agregado que se genera frente a la situación monopólica de una compañía dentro de la zona y hacia afuera de la Región.

---

<sup>7</sup> Las compras conjuntas son una modalidad que las aerolíneas de la región pueden aprovechar para lograr economías de escala y mejores condiciones para servicios como la provisión de alimentos y bebidas a bordo, el manejo en tierra y el abastecimiento de combustible entre otras posibilidades.

<sup>8</sup> Véase World Trade Organization. (2001) Developments in the Air Transport Sector since the conclusion of the Uruguay Round, S/C/163/Add.4, 15 August.

<sup>9</sup> Algunos países que han abierto en forma total o mayoritaria su transporte aéreo a la inversión extranjera tienen mecanismos especiales para asignar el control a su gobierno y no perder sus derechos de tráfico.

Sin embargo, algunas de las formas de cooperación que se han mencionado pueden presentar interés o incluso ser beneficiosas a los países de la zona de Centroamérica y del Caribe para mejorar su entrada para proveer y aún recibir servicios de transporte aéreo y sus sectores complementarios y lograr beneficios en este sector y en el turismo. En este caso, se pueden mencionar las alianzas entre las aerolíneas de la región o con empresas extrarregionales que permiten un pool de recursos humanos, financieros, de equipos y de servicios, así como transferencia de tecnologías “duras” y “suaves”<sup>10</sup>. También es necesario analizar las condiciones que serían congruentes con una política de desarrollo del turismo logrando una calidad de servicio y precios competitivos para los consumidores y un servicio adecuado para los destinos de viajes de negocios y de placer del país.

Los sistemas de Reservación Computarizada que han evolucionado en muchos casos hacia los Sistemas Globales de Distribución y que están incluidos en las actividades del sector del Transporte Aéreo que se negocian en el GATS tienen una importancia crucial para la eficiencia del transporte aéreo, así como para todo el turismo ya que en ellos puede anidar una gran cantidad de información del turismo y de las actividades relacionadas con él como son el alojamiento y los servicios turísticos de toda índole. Durante muchos años se ha discutido de la creación de valor a través de estos sistemas y de su uso en beneficio de las aerolíneas de quien dependían. Por ello, en los países desarrollados básicamente en los Estados Unidos y en la Unión Europea se han implementado reglamentaciones que inciden en su neutralidad. Sin embargo, ante el entorno cambiante de la tecnología y la generalización cada vez mayor del uso de Internet a nivel mundial y de las condiciones del transporte aéreo, en especial de la modalidad de los códigos compartidos que mejoran la competitividad de los miembros en los sistemas, ha planteado nuevos retos a la neutralidad de los sistemas. A esta situación, se añade que, en muchos casos, las situaciones de cooperación se dan también a través de las pertenencias a los Sistemas de Reservación Computarizados. A este respecto, la OACI ha elaborado un Código de Conducta para los Sistemas de Reservación Computarizados el cual plantea medidas para implementar la neutralidad y la no-discriminación así como aumentar la transparencia de estos sistemas.

En relación con el transporte aéreo, también se están dando condiciones de insuficiencia de la infraestructura y de saturación de los aeropuertos, tanto en los países desarrollados que son emisores importantes de turismo hacia Centroamérica y el Caribe, como en los países en desarrollo. Obedecen a situaciones complejas como la falta de planeación, la desreglamentación del sector así como a factores sociales, económicos y financieros, políticos y medioambientales en especial los que atañen a la propiedad inmobiliaria, al uso de suelo y a las normas relativas al medio ambiente. Los cambios tecnológicos para el alivio de la congestión de los cielos y una dependencia menor de los sistemas terrestres de control de la navegación aérea se están dando con el uso programado de sistemas de satélites para la navegación aérea<sup>11</sup>. Este desarrollo quizá beneficiará a los países que no cuentan con sistemas y/o personal para realizar este control en tierra y que así podrían aprovechar esta seguridad evitando prohibiciones de vuelo en o sobre su territorio que afectan negativamente su turismo y su imagen.

---

<sup>10</sup> La infraestructura y el equipo serían tecnologías duras y las tecnologías de gestión, know how, información, acceso a redes serían “suaves”.

<sup>11</sup> Global Navigation Satellite Systems.

Los países de Centroamérica y del Caribe han de ubicarse en la problemática compleja del transporte aéreo, ya que muchos de ellos han firmado acuerdos de “cielos abiertos” en especial en el Caribe, precisamente para beneficiar su turismo en un nuevo entorno normativo y comercial frente a los actores multinacionales, así como a los consumidores más informados y exigentes.

La cooperación entre las aerolíneas de la región puede crear las economías de escala y el volumen necesarios para darle un impulso al transporte de la región y es lo que ha sucedido con TACA en Centroamérica o con Winair entre tres pequeñas empresas del Caribe. En algunos casos, el uso de códigos compartidos entre aerolíneas de la región o extrarregionales lleva a una disminución de las tarifas beneficiando a los destinos turísticos aunque pueda presentar una competencia acrecentada para las aerolíneas de los países de la Región. Para éstas, la afiliación a alguna de las grandes alianzas de aerolíneas les puede significar ventajas de utilización de sus rutas empalmándolas con las de las demás aerolíneas pero solamente si logran ofrecer ventajas a la alianza en su conjunto. Por otra parte, la participación de inversión extranjera, a través de un intercambio accionario con otras empresas o la apertura al capital extranjero también se pueden considerar para lograr una diversificación en el sector cuidando los aspectos de control efectivo de la empresa a efectos de los tratados internacionales. Estas modalidades, también mejoran las posibilidades de acceso a los aeropuertos y dentro de ellos, a puertas o terminales más convenientes.

Por otro lado, la lógica de un “hub” dominante puede compensarse a través de estrategias de desarrollo de aerolíneas alimentadoras sólidas o con empresas con vuelos cortos de punto a punto, baratos y eficientes y se puede considerar la opción de la renta de aeronaves para aligerar el costo de inversión inicial. A la vez podrían solucionar las necesidades de conexión interna y con el exterior así como las de seguridad nacional que son aducidas para la propiedad de compañías de bandera.

Independientemente de los nuevos desarrollos cooperativos de las empresas de aviación y del entorno reglamentario, todavía se pueden distinguir dos modalidades fundamentales de prestar servicios en el sector:

- a) El transporte regular (scheduled) de pasajeros, de carga y combinado.
- b) Los vuelos de fletamento o chárters que generalmente son de pasajeros.

Ambas modalidades pueden ser ofrecidas por una empresa o ser especializadas, así como tener en propiedad los aparatos de sus flotas o arrendarlos por periodos prolongados o a corto plazo, dependiendo de sus necesidades económicas y de seguridad y se están desdibujando las fronteras entre las dos formas de dar el servicio. La flexibilidad también se aplica a las tripulaciones que pueden ser entrenadas y contratadas por cada aerolínea directamente o las empresas pueden compartir con otras el personal en el aire y en tierra, en especial el de los centros de capacitación de personal, el que se dedica al “overhaul” y al mantenimiento.

La seguridad es un tema crucial para este sector. Algunos países recomiendan en sus “advertencias a viajeros” o “travel warnings” evitar el uso de ciertas aerolíneas o el viaje a ciertos países por la inseguridad de la navegación aérea o cancelan los vuelos de sus aerolíneas hacia ellos. También, se llega a denegar el acceso a ciertas aerolíneas a su territorio por parte de

otros países. Cuando por razones de confiabilidad y de seguridad, una aerolínea no puede utilizar sus propias tripulaciones o aeronaves, podrá contratar aviones con tripulación en la modalidad de wet-lease para poder explotar las rutas que le están asignadas al país.<sup>12</sup> Sin relación con la seguridad, también las aerolíneas dominantes llegan a cancelar frecuencias o a suspender del todo el servicio si consideran que no están obteniendo beneficios de la ruta. En algunos casos se han interpretado estas acciones como prácticas desleales de comercio de servicios de transporte aéreo por parte de los países que las enfrentan, en especial las que no cuentan con servicio aéreo nacional.

Por otro lado, las modalidades de propiedad de la empresa pueden ir desde la privada hasta la estatal en diversas proporciones de participación en particular la extranjera. Tradicionalmente, los países contaban con una aerolínea de bandera que era la que ostentaba los derechos negociados en los tratados bilaterales. Así, en la actualidad, los países en desarrollo muchas veces se han quedado con el concepto de la necesidad de una aerolínea estatal apoyándose en razones de seguridad nacional y de la continuidad del servicio que en muchos casos pueden no responder a sus intereses como país o como compañía.<sup>13</sup>

Existen situaciones de intereses divergentes entre el transporte aéreo y el turismo, en particular en los países en desarrollo ya que las aerolíneas requieren de un volumen de pasaje garantizado y el país o destino solamente lo puede garantizar si está conectado con sus mercados con un número adecuado de vuelos. Si no existe una empresa estatal que quiera hacer frente a las pérdidas ocasionadas en el caso de una insuficiencia de pasajeros o de carga, es muy posible que la ruta se cancele. Sin embargo, los países tampoco están en la posibilidad de subsidiar los vuelos sin incurrir en pérdidas cuantiosas. Este círculo vicioso se remedia en muchos casos mediante el pago de sumas sustanciosas a alguna empresa de aviación privada nacional o extranjera para mantener el servicio y no dejar incomunicado al destino y aún al país. Este tipo de prácticas es difícil de romper cuando el país de destino es pequeño y existen asimetrías que se reflejan en las negociaciones de las condiciones de prestación del servicio. En este caso sería pertinente la pregunta de saber si los costos de pagar las contribuciones que algunas líneas aéreas demandan para mantener el servicio, serían más altas que el costo de mantener en operación una línea nacional o tener participación accionaria en ella. Para los países más pequeños, muchas veces estas cuestiones no se presentan ya que no tienen la capacidad de mantener una línea aérea ni de pagarle cuotas a las compañías más importantes.

En efecto, un problema grave de la región del Caribe es la dominación ejercida por una sola línea aérea de vuelos regulares<sup>14</sup> que tiene su hub en Miami según la logística del “hub and spoke” que no contempla los servicios aéreos de punto a punto y con repercusiones sobre las tarifas. En el caso de Centroamérica, la diversificación es mayor y se están consolidando una aerolínea regional y una nacional al nivel de la zona<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> Es lo que le ha sucedido a algunas aerolíneas de la zona para poder acceder al territorio de los Estados Unidos.

<sup>13</sup> En la actualidad se busca dilucidar estos nexos de propiedad y de control de las aerolíneas y los criterios nacionales para aplicar estos conceptos frente a las nuevas modalidades y que son relevantes en el actual sistema de ICAO y del GATS. Véase OMT/OMC. op. cit.

<sup>14</sup> La empresa American Airlines y su filial American Eagle.

<sup>15</sup> EL Grupo TACA que agrupa a las empresas de la región y Copa, la aerolínea de Panamá

Las aerolíneas de la región del Caribe y de Centroamérica están buscando diversificar el tráfico aéreo a través de diversas estrategias. En primer lugar, varios países se están promoviendo como destino con otras aerolíneas que ofrecen vuelos regulares directos desde otros aeropuertos, en especial de los Estados Unidos <sup>16</sup> y con una mayor proporción de vuelos regulares provenientes de Europa y en algunos casos están articulándose sus aerolíneas ya sea en alianzas intrarregionales <sup>17</sup> para enfrentar la competencia exterior, o con otras empresas mayores que aseguren la supervivencia de los destinos en las rutas internacionales. También se ha sugerido la organización de las empresas nacionales sobre el modelo de la exitosa compañía regional norteamericana Southwest. Esta empresa, ofrece tarifas mucho más baratas que sus competidores a través de una reducción al mínimo de los costos. Sus políticas como el servicio de punto a punto en rutas cortas entre aeropuertos secundarios, la unificación del tipo de avión en su flota para evitar costos de capacitación de tripulaciones y de mantenimiento, y el no dar servicio de comidas o bebidas gratuitas a bordo <sup>18</sup> lo que le ha permitido darle un uso intensivo al equipo y al personal.

Otra opción de diversificación ha sido la de permitir y aún alentar los vuelos de fletamento o chárteres. Estas empresas de transporte aéreo pueden estar directamente ligadas con lazos de propiedad o de participación y contratos mutuos con ciertos touroperadores que canalizan turistas a la zona a través de una cadena vertical que une las partes del paquete ya que una gran proporción del turismo de paquete masivo y barato llega través de los chárteres. Para los países los chárteres pueden ser una forma de alimentar una oferta hotelera que no se puede canalizar a través de otro medio por sus características de calidad y precio y de ciertas prácticas de los touroperadores. La diversificación de la cartera de clientes del destino frente a las compañías y a los touroperadores que operan por volumen no es fácil de lograr pero se pueden ir logrando sobre todo si la calidad del producto turístico mejora. Aquí también las asimetrías en la negociación de los medios de alojamiento del destino pequeño o desconocido y los servicios en el destino están en seria desventaja ante el poder de estas compañías.

#### **Recuadro: La renta de aeronaves**

La renta de aeronaves es una modalidad muy flexible en el ámbito internacional y puede realizarse a través diferentes modalidades, entre otros el “wet lease” que incluyen o no la tripulación y que pueden cubrir periodos de tiempo, categorías de equipo y precios variables, siendo Irlanda el mayor proveedor de aeronaves rentadas a escala mundial.

Las ventajas de esta modalidad de negocios es fundamentalmente la externalización de diversas funciones como el mantenimiento, y, en su caso la capacitación y manejo de la tripulación, la reducción de los costos fijos a través de su uso según las necesidades y la estacionalidad y la opción de acceder a rutas que hayan sido vedadas al país o a la empresa entre otras, para la región que nos ocupa, hacia y desde los Estados Unidos. El aprovechamiento de las rutas pactadas en los tratados no siempre es posible ya que en ciertos casos se exige que la participación del país en el control de la compañía sea efectivo (por ejemplo más de 51% de las acciones) o que la empresa esté constituida y/o tenga su centro de operación en el país de origen. Este es un recurso que los países de Centroamérica y el Caribe tienen para ampliar sus posibilidades de cubrir sus necesidades de transporte aéreo, en especial la cobertura de las rutas intrarregionales tanto para las necesidades de viajes como para el turismo regional y las posibilidades de lograr el concepto de multidesestino en particular en un contexto de “cielos abiertos”.

<sup>16</sup> Como son Delta y Continental.

<sup>17</sup> Se ha logrado la alianza Carib Sky Team que agrupa a Winair, Liat y Air Caribe, y la más fuerte es la que tiene su base en El Salvador.

<sup>18</sup> Véase The economist, (2001) Low cost airlines., 26 de mayo.

Dentro de las modalidades de articulación del transporte aéreo con el marítimo se han de mencionar los convenios entre las compañías aéreas y las compañías de cruceros que son muy utilizados en el Caribe. La alimentación de los cruceros a través de compañías aéreas que salen de puntos periféricos dentro del territorio de los Estados Unidos o de otros países se articulan en una gran proporción con Miami y con Fort Lauderdale básicamente con American Airlines. Hay que puntualizar que generalmente el precio del boleto de avión no está comprendido en el precio del crucero.

Como punto importante hay que destacar que la logística del transporte aéreo y su importancia para un país no siempre están conceptual y prácticamente siempre ligadas con el desarrollo del turismo internacional o nacional de un país sino con las rutas que lo cubren y de su posicionamiento geográfico y estratégico como hub en lugares estratégicos <sup>19</sup> así como su capacidad de planificación estratégica, financiera y de gestión así como de proporcionar servicios de operación, de mantenimiento, de reservaciones y de recursos humanos en todas las áreas.

La infraestructura aeroportuaria es también un componente fundamental del transporte aéreo, y los condicionantes de su existencia y competitividad se encuentran en relación más directa con el país receptor. La disponibilidad de aeropuertos de categoría internacional para recibir aeronaves de gran tamaño es fundamental para los viajes de largo alcance e influirá su ubicación y seguridad para la navegación aérea, el tipo de vuelos (regulares, chárteres, internacionales, regionales, doméstico), la intensidad y la frecuencia de los vuelos, la capacidad de manejo de pasajeros y de carga, y las facilidades para obtener servicios competitivos que incluirán los costos y la carga fiscal sobre bienes y servicios proporcionados en tierra. En algunos de los países de mayor extensión de la zona, en particular en los del Caribe existen varios aeropuertos, algunos internacionales y de distinto régimen de propiedad. Esta situación puede mejorar las conexiones directas con los puntos emisores de turistas y se relaciona en gran medida con los vuelos de fletamento o chárteres.

La propiedad estatal, mixta, concesionada o privada de los aeropuertos también influye en su problemática específica así como en la asignación de puertas y el manejo de los servicios en tierra, incluyendo los de atención a las aeronaves, a las tripulaciones y a los pasajeros, (que en algunos casos pueden ser prestadores de servicios turísticos), así como a su equipaje y a la carga para las necesidades del turismo. El régimen de tenencia de la tierra también influye sobre los costos de su administración, operación así como sobre la fiscalidad que se les aplica y sobre las posibilidades de ampliación por compra o expropiación. Competencias municipales, provinciales y Estatales de los aeropuertos influyen en diversos aspectos de su construcción, mantenimiento y operación y sobre todo en los aspectos de planificación y de estrategias a futuro. En muchos países la tierra es municipal o privada y se llegan a gestar problemas para la ampliación de la capacidad aeroportuaria que es uno de los cuellos de botella actuales del sector tanto en los países desarrollados, emisores fundamentales de viajeros a la zona, así como en los países de la región.

---

<sup>19</sup> No siempre tiene relación el turismo de un país con la calidad y la importancia de su línea aérea. Por ejemplo, se pueden citar KLM a nivel mundial y Air Ethiopia en Africa. KLM, además de su red aérea, tiene centros de capacitación, convenios de mantenimiento así como ligas con la hotelería y las agencias de viaje.

La infraestructura de carreteras que circundan cada aeropuerto, permite la canalización de los viajeros a zonas aledañas o lejanas según diversas categorías de las zonas servidas que abarcan dimensiones locales, nacionales e internacionales <sup>20</sup>.

Es evidente, que el desarrollo del transporte aéreo de la región no es solamente una problemática que afecta al turismo receptivo internacional de la región, sino que impacta el desarrollo los movimientos intrarregionales del turismo en especial en el segmento de los viajes de negocios o de la unidad un país cuando este se encuentra fragmentado en varias islas como sucede frecuentemente en el Caribe. Pequeñas compañías locales o nacionales suplen estas necesidades pero sería importante ampliar su capacidad y su alcance a las necesidades reales de comunicación de toda la zona.

La problemática del transporte aéreo en cada una de las regiones y en cada uno de los países puede ser muy diferente y obedece a factores complejos entre otros los reglamentarios de cada país. Sin embargo, los factores externos a la zona, materializados en aerolíneas y en touroperadores, tenderán a marcar sus necesidades y conceptos en un sector cuyo motor principal es la demanda. La situación general en los puntos de origen de los turistas, y las posibilidades de la competencia de otros destinos, ya sea en la región de origen de los viajeros potenciales, o de otras partes del mundo, ya sea en la propia región del Caribe y de Centroamérica, da pistas para canalizar las posibilidades de los transportistas de la Región.

Para hacer estudios minuciosos del tipo de red y los grados de dependencia de las llegadas por vía aérea de ciertas zonas o empresas se disponen en general de estadísticas, bastante desglosadas por aeropuerto, y por categoría de vuelos en algunos países de la región lo que permite dimensionar la demanda real y potencial de transporte aéreo de los destinos turísticos. También es útil conocer las aerolíneas que sirven a la región y a cada país y a los diversos aeropuertos así como sus conexiones nacionales o regionales por nacionalidad de la empresa y por el origen y destino de los vuelos y el número de pasajeros transportados y su categorización en vuelos regulares o de fletamento. Esto permite también ver la conformación del tipo de red y la posibilidad de solidificar los vuelos con otras regiones y de crear conexiones intrarregionales.

En Centroamérica, el concepto de nodo o “hub” desarrollado por la empresa privada TACA, concentra la mayor parte de las aerolíneas de la región, también influye en la concentración de los vuelos en un punto, el aumento de escalas y el alargamiento de los tiempos para los viajeros. Esta alianza ha demostrado ser eficiente, sin embargo algunos representantes del sector turismo han alegado una falta de competencia en los mercados Centroamericanos por su posición en el mercado regional y el alto costo de las tarifas en la zona. La otra línea regional de importancia es COPA, con base en Panamá, que representa una alianza con transportistas extrarregionales —Continental Airlines en este caso— y su cobertura intrarregional es menor a la de TACA.

Algunas de las aerolíneas que han destacado en el Caribe se encuentra Liat, la tradicional línea del Caribe Oriental, la nueva BWIA de Trinidad y Tobago, y Air Jamaica. La OACI propone varias posibilidades para los países entre las cuales la más liberal sería de permitir la creación de compañías de capital 100% extranjero en su territorio y bajo sus leyes, la unión de

---

<sup>20</sup> Como los que se aprovechan para la Organización Mundo Maya.

socios y las alianzas de diversos tipos lo que fomentaría la transferencia y la apropiación de las tecnologías y de los conocimientos.

Como ya se ha mencionado, la discusión de este sector sigue dentro de la Organización Mundial del Comercio en la cual muchos países están buscando ampliar el Anexo de Transporte Aéreo que no incluye los derechos de tráfico del GATS, a la vez que lograr la inclusión de un Anexo específico de Turismo y buscando solucionar y/o manejar en el entorno internacional las prácticas monopólicas, anticompetitivas y desleales tanto en las empresas de transporte aéreo como en los touroperadores. El reto sería tener metas y lograr resultados compatibles con el desarrollo en ambos sectores.

Sin embargo, se necesita mucha más reflexión sobre la posibilidad de aplicar salvaguardias en estos dos sectores y sobre la utilización de las políticas de competencia de los países receptores en desarrollo para limitar este tipo de prácticas. Es preciso mencionar que se están promoviendo otros mecanismos extra- económicos como los comportamientos éticos o responsables tanto de las empresas como de los países lo que reduce su aplicabilidad en forma significativa. Por otro lado, la mayor cuantificación de aspectos cualitativos antes no considerados, podría asignarle valor a esta conducta ética de los actores económicos, lo que de hecho está sucediendo con muchas empresas a escala mundial.

### **3. El transporte marítimo y por agua**

El transporte por agua que comprende el transporte de mercancías para el turismo <sup>21</sup> y el de pasajeros, tanto marítimo y por canales, como el de Panamá, así como por ríos, lagos y lagunas presenta características muy diversas y están relacionados con el medio en el que se desenvuelven y su adaptación a sus condiciones. Sin embargo, el turismo que utiliza este tipo de transporte, también se definirá por la modalidad adoptada que en la región cubre básicamente los ferries, yates y cruceros.

Los ferries tienen una función fundamental de unir territorios separados por el mar o por los ríos e inciden tanto en el transporte de personas a sus lugares de trabajo habituales, lo que no se contempla en el turismo, o de viajeros que en muchos casos son regionales.

La importancia del turismo náutico y el gasto elevado que realizan los que a él se dedican, aunados a la densidad de islas del Caribe que permite su desarrollo óptimo, aunque con cierta estacionalidad, ha sido reconocida por los países y territorios de la zona y fomentados a través de la construcción de muelles y marinas, así como de la provisión de todo tipo de servicios a estas embarcaciones y a sus tripulantes y pasajeros. Su promoción se ha logrado a través de la realización de eventos deportivos importantes para enfocar la atención en la región. Este segmento que más bien pertenece al turismo que al transporte, está en estudio por la Comisión

---

<sup>21</sup> El Caribe por su posición geográfica, es una zona de servicios portuarios de mercancías. Además de la importancia tradicional de Kingston en Jamaica, como puerto de transbordo y de Freeport en las Bahamas en épocas más recientes, tanto Puerto Rico como la República Dominicana están contemplando la expansión de sus instalaciones portuarias, y la integración de estas con zonas libres para actividades de valor añadido.



Económica para América y el Caribe (CEPAL) desde su subsele en Trinidad, lo que aportará una metodología y datos específicos sobre este importante segmento

Los cruceros por su parte, tienen consecuencias fundamentales en términos de la llegada de visitantes internacionales para la zona, en particular para el Caribe aunque Centroamérica tiene penetración en el segmento, en especial Panamá con el Canal. Un patrón similar al que se da en el transporte aéreo es el que se puede apreciar también en esta actividad. La región depende de compañías internacionales de crucero que se conforman en una lógica de hub dominante, también fuertemente ligada a la del transporte aéreo. La función de alojamiento se añade a esta modalidad y se aduce como ventaja que permite a los países o territorios tener llegadas e ingresos de turismo internacionales sin tener que contar con una infraestructura básica y de alojamiento, así como una logística de producción o de importación de bienes y servicios característicos o relacionados para atender a los turistas.

En efecto, el tamaño de los buques de cuarta y quinta generación “mega ships” cuya capacidad es de varios miles de personas rebasa por mucho la capacidad de alojamiento de muchos destinos. Los servicios de alimentos y bebidas, entretenimiento y compras se proveen en el buque con ciertas diferencias: el precio del crucero que paga el pasajero no cubre para la empresa el costo de los servicios de transporte, alojamiento y de comida a bordo que se le proporcionan sino que éste se cubre con creces con los beneficios de las ventas de bebidas, de artículos de todo tipo, en especial los libres de impuestos y las ganancias de los juegos y casinos a bordo. Más que el costo unitario del viaje lo que importa es el volumen generado para este consumo. Inclusive, los desechos que generan los cruceros son en gran parte reciclados a bordo, lo que constituye una verdadera mejoría para el medio ambiente de la zona. Sin embargo, al reciclar los remanentes más valiosos y no los demás, pudieran llegar a limitar cierto potencial para reciclamiento de los desechos más interesantes para los países de paso. Para los demás desechos, las opciones viables del punto de vista económico, del empleo y del medio ambiente no son claras por lo que se han de estudiar sus impactos .

Es evidente que no todos los barcos tienen estas características y se les sigue brindando atención específica en los lugares más significativos, pero los desarrollos tecnológicos y organizacionales de los cruceros tienen como consecuencias que una gran parte de este segmento dependen cada vez menos de los servicios prestados por los puntos de atraque. Debido a estas condiciones, los servicios en puerto tanto para los pasajeros, tripulaciones como para los buques, enfrentan dificultades para retener mayor valor agregado de este sector en expansión aunque altamente estacional. En realidad, la competencia directa de los destinos turísticos es el propio barco.

La llegada masiva de un gran número de visitantes, compactados en el tiempo y en el espacio, puede causar serios problemas de sobrecarga en sus servicios de atención a los visitantes que en el caso del desembarque pueden ser aliviados a través de la construcción de terminales alternativas al uso de tenders. En este caso, también se pueden dar tensiones de tipo social ya que un grupo de beneficiarios posiblemente locales, pueden verse afectados así como en términos ambientales y sociales al aumenta drásticamente la posibilidad de desembarque y se añade a las externalidades negativas de la contaminación que sigue afectando a las aguas y a los países.

Las posibilidades de mejorar la captación de ingreso por los países de la región así como tratar los problemas del medio ambiente se han de enfrentar no en el ámbito nacional sino anteponiendo el interés general, a escala regional para obtener una masa crítica de actores para negociar con las compañías en materia de la preservación de los recursos naturales y una mayor captura de ingresos por los países de destino <sup>22</sup>.

Por otro lado, la movilidad de estos buques que cubren una oferta transectorial de servicios turísticos, permite una gran flexibilidad ante los requerimientos de la demanda y los ciclos estacionales, ya que las compañías de cruceros pueden desplegar su flota según los segmentos, la época del año y las áreas geográficas que les sean más atractivos frente a los destinos fijos de la región.

Las cuotas pagadas por cada pasajero que desembarca y que se cobran según distintas modalidades, constituyen un recurso de importancia crucial para los gobiernos de los países y para la generación de divisas así como la venta de productos locales y artesanías y artículos “duty free”. Los atractivos locales, visitados a través de tours programados desde antes de la llegada y que pueden ser naturales, culturales o creados para el turismo como los casinos y el entretenimiento, forman parte de esta ecuación. Cada país tiene un segmento específico y una imagen que lo acompaña. Sería conveniente insistir en la diversidad natural y cultural de la zona. Para los destinos, la capacidad para generar ingresos y valor agregado dependerá de la habilidad negociadora de los países para atraer cruceros pero también de ofrecer productos turísticos en bienes y servicios competitivos en precio y sobre todo en calidad y con una diversidad particular a cada país. También se ha dicho que esta modalidad provee una oportunidad para los países para promoverse como destinos turísticos “fijos”.

Al nivel de la capacidad de generar empleos, algunos países de la zona proveen tripulaciones y personal a bordo, aunque en una forma limitada por lo que sería conveniente estudiar más a fondo las políticas de las compañías de cruceros y buscar atender este nicho de mercado aún a sabiendas que la composición de este personal es de tipo internacional y con ciertas condiciones de trabajo difíciles..

A diferencia del transporte aéreo, en el cual algunos países de la región poseen compañías de transporte aéreo, la gran mayoría de los buques de crucero son de grandes empresas que han tenido un proceso de concentración por adquisiciones, compras y fusiones debido en gran medida al enorme costo de los buques, de su manejo, administración, operación y comercialización.

La gran dependencia de la región del Caribe de los cruceros para sus llegadas e ingresos por turismo internacional se hace patente tanto en el número de llegadas a la región como en las encuestas ya que una proporción mayoritaria de los pasajeros de los Estados Unidos, el mayor mercado de la zona y de esta modalidad, no hubiera viajado al Caribe si no hubiera sido por participar en esta modalidad. En efecto, los cruceros combinan en sí dos tendencias en crecimiento dentro del turismo mundial. Por un lado, la búsqueda del entretenimiento y de la

---

<sup>22</sup> Las acciones en materia de turismo sostenible de los organismos de la zona, la Caribbean Tourism Organization (CTO), la Asociación de estados del Caribe (AEC-ACS) están avanzando sobre la necesidad de una unión entre los países evitando las prácticas destructivas entre los propios países de la zona.

diversión como componentes fundamentales del viaje en entornos sofisticados y altamente artificiales, y por otro, el turismo que busca acercarse a los entornos naturales y culturales más “auténticos” de otros países combinándolos con el “multidestino”. En el éxito que han experimentado los viajes de crucero y que se ha extendido a todo el mundo, incide en una forma importante el concepto de una experiencia sin costura, que atañe a la variable psicológica del viajero evitando al máximo los sentimientos de inseguridad y de preocupación, y maximizando la comodidad de la logística de un viaje de multidestino a través de la permanencia en el tiempo del mismo alojamiento y en el mismo medio de transporte. La promoción de las compañías de cruceros ha sabido también trabajar con el imaginario del crucero así como sobre el destino colectivo del Caribe ya que como ya se ha mencionado, desgraciadamente, todavía en la mente de los consumidores no se aclaran las diferencias específicas de la Región por país, excepto en algunos casos. La Caribbean Tourism Organization (CTO) ha trabajado mucho para, por un lado promover el Caribe como destino turístico y aprovechar la colaboración de los países en una multiplicidad de acciones y tareas de interés común y, a la vez, preservar y destacar la identidad cultural diversa de cada destino en la Región para todos los segmentos del turismo.

El transporte marítimo de mercancías también es relevante para el turismo en particular en las islas, y sobre todo, el cabotaje, ya que una parte importante de los insumos para prestar los servicios de turismo, entre otros las mercancías en venta libre de impuestos también dependen de él aunque la carga aérea está progresando. El patrón de centros de distribución es distinto al de las compañías de cruceros pero quizá se pudieran encontrar posibilidades de mejorar las interrelaciones entre ambos sectores y crear sinergias.

Estas zonas pueden complementarse con los polos turísticos en dos formas, para proporcionarles los insumos necesarios a la construcción, operación y mantenimiento de puertos de gran calado, y quizá en la localización de terminales de crucero aledañas. Asimismo, se podría utilizar la experiencia adquirida en las zonas libres con maquiladoras para suministrar insumos a los cruceros y a las zonas turísticas, y a otros países de la zona.

La infraestructura de terminales de pasajeros, muelles, tenders y embarcaciones propiedad de las compañías de cruceros y contratadas con las empresas locales y de servicios especializados es fundamental para la atención en un corto tiempo de importantes números de pasajeros. Los puntos de llegada de los cruceros suelen ser altamente especializados en diversas formas. Existen las islas o playas privadas de las compañías de cruceros que resultan enclaves ya que los pasajeros no adquieren ni bienes ni servicios del país al que arriban aunque la compra o renta del espacio reporte ciertas ganancias para éste.

Para estudios de caso del sector, sería importante conocer la infraestructura en el punto de desembarque, los servicios de mantenimiento, combustible, agua, alimentos, basura y tenders que se prestan en cada lugar y a qué tipo de barcos y compañías ya que estos servicios no se prestan en todos los puntos de arribo. Existe una competencia de los países para captar los cruceros y darles servicio aceptando condiciones entre otras de manejo de desechos y de aguas usadas que otros países no aceptan por lo que sería útil formular políticas de armonización regional en este tema. Así también es relevante la infraestructura de carreteras y de comunicaciones y transportes públicos y turísticos a partir del punto de desembarque para las excursiones de los cruceristas, y para la logística necesaria a la llegada de los cruceros.

Las reglamentaciones más desarrolladas y su implementación más estricta en lo que hace a la preservación del medio ambiente o los niveles de cuotas de desembarque de los pasajeros pueden provocar pérdidas de ingresos para los (de cruceros que no aceptan esas condiciones) a la vez que tensiones con los países o territorios aledaños que sí lo permiten. Una vez más es necesario recordar que el avance en el corto plazo de un destino a costa de un cuidado mayor de la zona en lo que hace al medio ambiente tendrá efectos adversos en toda la región a mediano plazo, afectando la sostenibilidad medioambiental de todos, en paralelo con la aceptación de prácticas desleales de las empresas internacionales de turismo. La mejora del producto en el ámbito regional conlleva beneficio para la zona y los competidores pueden ser los destinos vecinos, pero más bien son los países desarrollados que cada día crean ventajas comparativas en términos de todo tipo de turismo, y aún los propios barcos de crucero que ofrecen una gama de bienes y servicios a bordo.

#### **4. El transporte terrestre**

El transporte terrestre, para pasajeros en equipos especializados, o en transporte público o privado, regular o para viajeros individuales en vehículos propios o rentados con o sin chófer, así como el transporte de mercancías necesarias para el turismo es particularmente importante para Centroamérica. La infraestructura de carreteras así como la composición y edad de los autobuses y camiones pueden resultar en dificultades para esa región, sobre todo si se añaden las formalidades en los puntos fronterizos. Esta problemática es particularmente acuciante ya que el turismo de placer y de negocios es en gran medida intrarregional y que, para el turismo internacional, los productos turísticos como el de observación de la naturaleza y el cultural, de visitas a sitios arqueológicos e históricos, y de la “cultura viva” también necesitan de esta infraestructura y de la facilitación de los viajes. Los problemas fundamentales se dan en la modernización y extensión de la red de carreteras primarias y secundarias, la señalización, los mapas, los embotellamientos en las fronteras y las formalidades administrativas de inmigración, aduana y seguridad en las fronteras, que generan situaciones de incertidumbre en los que los transitan tanto para los viajeros como para los equipos de transporte y el personal que los opera.

La red de carreteras está a punto de mejorarse de forma importante en lo relativo a inversiones para nueva infraestructura, y al mejoramiento de la infraestructura existente si se concretan los objetivos de los países de la región en especial con la implementación del Plan Puebla Panamá. Hay que recordar la dificultad que tienen los países tanto de Centroamérica como del Caribe para conseguir financiamiento para esta tarea, fundamental para el turismo internacional, intrarregional y nacional en los primeros y entre la República Dominicana y Haití, y dentro del territorio nacional para los demás países del Caribe. También son de mencionar la simplificación administrativa y logística efectuada por los países del llamado Triángulo del Norte para mejorar la fluidez del tráfico por carretera de personas y mercancías y el papel de los tratados de libre comercio para la facilitación del transporte de mercancías y del movimiento del personal y del consumidor. Esquemas específicos para manejar el turismo se han dado en particular en el de la Organización Mundo Maya.

El transporte terrestre de pasajeros y de mercancías es un sector tradicionalmente muy reglamentado en todos los países. La regulación atañe a diversos aspectos: el tipo de vehículos, las rutas asignadas y los permisos para atender a ciertos segmentos de mercado. En el transporte

transfronterizo estos requisitos son aún mayores y un estudio del sector ha de revisar las reglamentaciones del sector en general y para pasajeros en particular, revisando las barreras reglamentarias que enfrenta el sector para atender las necesidades actuales y potenciales del turismo en relación con los bienes y servicios y al abastecimiento de las zonas turísticas. La externalización del transporte se da en la medida en que es más confiable y seguro en el ámbito general y será prestado por las empresas de servicios turísticos, hoteles, agencias de viaje, touroperadores, empresas de transporte de pasajeros, cuando el mercado no les ofrezca la calidad y la oportunidad que requieren.

El transporte terrestre también es un eslabón que une la parte terrestre de la estancia de los turistas que arriban por avión o de los visitantes de crucero o de otro y puede dividirse en el transporte especializado para el turismo colectivo e individual, con conductor o sin él y el transporte local que puede ser utilizado por los turistas a la vez que por los proveedores de servicios turísticos y sus empleados, y, obviamente por los residentes. Dentro de la óptica de este trabajo, se debe mencionar el transporte de las mercancías necesarias para la provisión de servicios turísticos como un encadenamiento que puede ser beneficioso para el país.

Sobre el transporte terrestre influyen poderosamente la estructura, la calidad y el mantenimiento de la red de carreteras, el costo de los peajes así como los tiempos de recorrido así como en un grado importante la seguridad en términos viales (reglamentaciones de tránsito, apoyo en el camino, señalización, mapas de carreteras y planos de ciudades) como de seguridad personal y de las pertenencias de los viajeros (policía general y de caminos, guardias de seguridad, e inclusive ejército). Este es uno de los temas recurrentes en la viabilidad de los destinos turísticos y en los países de destino. Sin embargo, la existencia de retenes de control en las carreteras puede desincentivar a los viajeros individuales y aún los que se desplazan en autobús. Así también será más importante que para otros tipos de transporte, la facilitación de los viajes pues abarca también a los vehículos y al personal que los maneja si hay libertad en este aspecto.

Como en los demás tipos de transporte, el transporte terrestre produce externalidades negativas entre otros el incremento de la utilización de carreteras y caminos en términos de deterioro así como de contaminación acrecentada.

El uso de autos particulares se da en mayor medida para el turismo doméstico en particular del de fin de semana. En cuanto al arrendamiento de automóviles para viajeros nacionales e internacionales se ha calculado que a nivel mundial una gran se da en los aeropuertos sin contar la renta de autos por parte de empresas a largo plazo o en forma de leasing. También existen modalidades de venta de automóviles a corto plazo muy adecuadas en países con una infraestructura carretera en buenas condiciones y la posibilidad de visitar diversos lugares como se da en Europa en que las tarifas para los coches rentados son relativamente más altas que en países como los Estados Unidos. En los países en desarrollo de pequeña extensión y con una infraestructura deficiente de carreteras y señalización, seguridad en carreteras, ayuda en el camino, gasolineras, servicios en tierra y mapas, esta modalidad no será la más usada. A los problemas que esto presenta para el viajero, se añaden la lejanía del destino, las reglamentaciones de tránsito y las costumbres al manejar que son particulares de cada país así como las reglamentaciones para el cruce de fronteras de los autos usados y las prácticas de las empresas para recoger y dejar el vehículo en puntos distintos. En este segmento se ha dado una presencia

muy visible de las compañías más fuertes a escala mundial que representan seguridad para el automovilista por ser reconocidas a través del uso de marcas y de licencias. La conexión con los seguros de automóvil, de viaje, de accidentes es obvia y a veces funciona con compañías nacionales de cada país. Sin embargo, el costo de los seguros también puede ser un costo elevado que incide en su utilización. En el precio final para el conductor, incidirán la calidad, la actualidad del parque vehicular, el mantenimiento, los aranceles sobre vehículos en especial automóviles y las condiciones para su importación y reposición. Así también incidirán en su desarrollo, el tamaño del territorio y la existencia de transporte general o turístico de pasajeros alternativo de buena calidad, del transporte especializado turístico en tours contratados localmente, y de líneas regulares de transporte de autobuses terrestres. También presentarán una competencia de los automóviles con chofer, de los taxis y taxis turísticos y la libre circulación de éstos por el territorio.

Los taxis urbanos o interurbanos revisten singular importancia en el caso de los viajes de negocios así como en los inicios del desarrollo del turismo de placer en que transportes alternativos no son comunes o en la etapa de maduración del producto turístico en la cual el turismo en grupos disminuye y surge en forma importante el turismo individual. En ambos casos, una buena organización y la seguridad de los pasajeros son fundamentales para que esta variable del turismo conduzca a la competitividad de todo el conglomerado lo que ha llevado a las autoridades de turismo a querer reglamentarlos ya sea en su totalidad o en la modalidad del Taxi turístico o de los servicios directamente ligados a los aeropuertos o a las terminales de cruceros. Este segmento se encuentra en muchos países muy reglamentado por rutas así como controlado por monopolios y oligopolios frecuentemente manejados a través de sindicatos y cooperativas y/o con la intervención del gobierno en estas modalidades. Por otro lado, se ha reforzado la tendencia por la especificidad de este tipo de transporte y las condiciones de su prestación y se han propiciado mecanismos de unión de los taxistas y de las flotillas para protegerse a sí mismos y al pasaje. Se manifiestan en paradas y sitios fijos de taxis y en los servicios especiales en los aeropuertos. Los requerimientos personales y de los vehículos en términos de financiamiento para la adquisición de las unidades, de capacitación y de servicio constituyen barreras de entrada al mercado por parte de otro tipo de taxistas libres. El transporte de taxis no es privativo del turismo y es utilizado por los residentes de la zona. Incide en su competitividad la calidad del servicio, el tipo de vehículos, la antigüedad del parque vehicular, la seguridad del pasaje (identificación del vehículo y del conductor, así como de la compañía o sitio que presta el servicio), la cantidad de vehículos permitidos para brindar el servicio, su costo, la transparencia en los precios y en las condiciones del servicio, (precios fijos dentro de zonas, por ruta ó por kilometraje/tiempo, uso de taxímetro.) También influirá la existencia de mecanismos rápidos y eficientes por parte de las empresas y del gobierno local o nacional atención de quejas para la satisfacción y protección del consumidor que pueden ser difíciles de implementar. La adecuación a la demanda por categoría y la libre competencia en este sector pueden ser impedidos por los factores antes descritos y es un sector eminentemente nacional y aún local. Como en el transporte especializado de turismo, su utilización también dependerá de alternativas de transporte público eficiente, conveniente y seguro.

No se examinan otros componentes del transporte terrestre como son los ferrocarriles y los transportes públicos de autobuses urbanos e interurbanos por su inexistencia o escasa relevancia para el turismo internacional en la zona.

El sector de transporte aéreo, por agua y terrestre presenta encadenamientos en todas sus modalidades con los servicios de financiamiento de compra, leasing, y con el de seguros de todo tipo. Estos pueden cubrir tanto la infraestructura y los acervos como los que cubren el equipo de transporte, el personal, los pasajeros y la carga como los seguros de viaje, cada vez más integrados con otro tipo de seguros, seguros médicos y de accidentes. En el sector financiero se dan alianzas entre compañías de seguros, bancos, tarjetas de crédito y una multiplicidad de compañías entre otras las líneas aéreas, de cruceros y touroperadores. En muchos países de la zona se contratan los seguros con empresas del país o de la zona. Sin embargo, los reaseguros, en especial en caso de desastres se dan con empresas extranjeras importantes de fuera de la región. Sería pues interesante procurar reforzar los encadenamientos con los seguros y esquemas de financiamiento para renovar los parques de vehículos de todo tipo tanto de pasajeros como de transporte de los equipos y las mercancías necesarias para el turismo.

## 5. Conclusiones

El transporte realiza una tarea fundamental del turismo que por definición implica el movimiento y las políticas públicas de los países desarrollados y en desarrollo, así como las estrategias de las empresas de todos los tamaños tendrán una incidencia sobre él. Por estas razones es fundamental comprender el papel que juegan todos los actores al nivel nacional e internacional y dentro de los organismos internacionales. Sin embargo, para los países de Centroamérica y del Caribe, las estrategias deben tender hacia la cooperación para resolverlos en formas conjuntas que permitan el avance de toda la zona y con la implementación armonizada entre ellos y entre los sectores del transporte y del turismo. Las acciones de las empresas han demostrado tener una dinámica propia por la cual no solamente las instituciones públicas tienen injerencia en el tema sino también las empresas multinacionales y nacionales, las poblaciones de destino y los consumidores. Los temas del transporte aéreo para toda la zona, el de los cruceros para el Caribe y el transporte terrestre para Centroamérica resultan ser los de más peso tanto para la problemática del sector transporte como para el turismo.

En el caso de la aviación civil, la red de tratados que coordina el sistema mundial de aeronáutica civil dentro de la OACI, es de esperarse que los temas de seguridad apoyen los argumentos para reforzar las acciones de este organismo y para evitar la inclusión de los derechos de tráfico en el Anexo de Transporte Aéreo del GATS dentro de la OMC. También parece que se afectarán las tendencias hacia la competitividad de las aerolíneas a través de esquemas de alianzas y de códigos compartidos implementados por las empresas. Es también posible que los temas de la competencia y del mercado así como de la satisfacción de los consumidores tomen una menor relevancia en los foros internacionales.

Las políticas en materia de aeronáutica de la zona podrían tomar dos formas divergentes, una hacia una aceptación mayor de las condiciones del nodo extrarregional, y la otra, la creación de aerolíneas regionales. Dados los enormes montos financieros involucrados en el manejo y operación de una aerolínea y la crisis de inmensas proporciones que se generó a escala mundial, es probable que suceda lo primero si la zona quiere mantenerse en comunicación con el resto del mundo y alimentar su turismo, base de la economía la mayoría de países del Caribe. Los intentos por promover el transporte intrarregional podrían desplazarse hacia el transporte marítimo de ferries, y el transporte aéreo de cabotaje. La recuperación del transporte de todo tipo y de los

flujos del turismo, gracias a las sumas multimillonarias de apoyo a la aviación en los Estados Unidos podrían aligerar los problemas y permitir una recuperación más rápida.

El transporte terrestre podría ser una solución de transporte de pasajeros para los países centroamericanos. Sin embargo, los problemas asociados a las fallas de la infraestructura de carreteras y a los cuellos de botella en los cruces de frontera deberán ser reducidos para un flujo más expedito de los vehículos lo que no parece visible en el corto plazo.