

Document symbol:
E/2933/Add.6

Mejor copia
Disponibile



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



Distr.
GENERAL

E/2933/Add.6
2 abril 1957
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

23.^o período de sesiones
Tema 8 del programa

FOMENTO DEL TURISMO INTERNACIONAL: SU CRECIENTE VOLUMEN
ACTUAL Y SUS PERSPECTIVAS

Nueva comunicación enviada por los Países Bajos

Después de haberse distribuido el documento E/2933, el Secretario General recibió del Representante Permanente de los Países Bajos una comunicación en la que se transmiten nuevos datos sobre la cuestión del fomento del turismo internacional en relación con los Países Bajos y las Antillas Neerlandesas^{1/}.

Países Bajos

Cabe preguntarse si el desarrollo de los medios de transporte encaminado a fomentar el turismo internacional ha recibido siempre la atención que merece. La mayoría de los debates internacionales celebrados sobre este tema se han caracterizado por el hecho de que en ellos se han expresado opiniones opuestas acerca de la importancia relativa del transporte por ferrocarril o por carretera, más bien que por el deseo de constituir un sistema de transportes adaptado a las necesidades del día.

Los Países Bajos han encarecido reiteradamente, sobre todo en el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa (CEE), la necesidad de crear tal sistema de transportes. En las conferencias intergubernamentales celebradas desde que terminó la guerra no se han tenido en cuenta dos de los síntomas más significativos del turismo de posguerra, a saber el considerable incremento del llamado "turismo social" y la gran importancia que ha llegado a tener el autobús como medio de transporte internacional.

^{1/} Véase el documento E/2933, pág. 93.

No hay que sorprenderse de que, sobre todo en los Países Bajos, haya un gran interés por esta cuestión.

Por una parte, la densidad cada vez mayor de la población y la consiguiente escasez de espacio para el esparcimiento y, por otra, la creciente prosperidad que permite a un sector cada vez mayor de la población disfrutar de vacaciones (pagadas) más prolongadas, han hecho que el número de turistas aumente año tras año. No se dispone de cifras sobre el movimiento puramente turístico, es decir, el movimiento de personas cuyos viajes son más que nada de placer. No obstante, el número total de personas que cruzó la frontera en 1954 es elocuente: los ferrocarriles transportaron a 3.387.000 personas, y los autobuses neerlandeses a 839.000 (estas cifras no incluyen el cruce de la frontera por personas que viven cerca de la misma), en tanto que las Reales Aerolíneas Neerlandesas transportaron a 561.100 personas. No se dispone de cifras sobre los pasajeros que utilizaron la ruta marítima.

Gracias a ciertas iniciativas recientes varias compañías de transporte han podido crear nuevas posibilidades para el turismo internacional. Las compañías de aviación introdujeron la llamada clase turista y los vuelos a tarifas reducidas; por su parte, los ferrocarriles han establecido trenes especiales para hacer viajes a una serie de centros turísticos. Se introdujo el viaje en grupos, así como las giras turísticas con todos los gastos incluidos en el pago de una suma global. Como todos los lugares enlazados por carreteras son prácticamente accesibles para el autobús, y como los gastos de explotación de éste son relativamente bajos, hasta cierto punto este medio de transporte ofrece excelentes posibilidades. Pero es innegable que precisamente el desarrollo del transporte por carretera tropieza con serias dificultades. Sin embargo, hay que hacer un distinguo entre el turismo continental y el turismo intercontinental. El turismo intercontinental tiene gran importancia para el transporte por carretera, porque utilizando autobuses en las giras que organizan los agentes de turismo pueden satisfacer los deseos especiales de los turistas de ultramar. En muchos casos esos turistas no sólo quieren evitar las dificultades que plantean el cruce de varias fronteras, así como la diversidad de monedas e idiomas de Europa, sino que

además, casi siempre desean viajar lo más rápidamente posible y por la ruta más interesante. El transporte por carretera ofrece grandes posibilidades al respecto.

Con todo, surge la dificultad de que el puerto de llegada puede ser diferente en cada caso, de suerte que a menudo los autobuses tienen que recoger a los turistas en puertos extranjeros, lo que en algunos países suscita inconvenientes.

Dentro del marco de la CEE se han adoptado normas encaminadas a conceder más libertad de circulación a las llamadas "giras cerradas", vale decir aquéllas en que un mismo grupo de personas viaja en el mismo vehículo durante toda la gira, la cual termina en el punto donde se inició.

Gracias a esto se reconoció una libertad limitada de circulación para el transporte de pasajeros por carretera. Lo mismo se aplica al transporte de un grupo de viajeros desde un puerto de mar o desde un aeropuerto del país donde residen hasta un puerto de mar o un aeropuerto de otro país. Sin embargo, no todos los países miembros de la CEE conceden el permiso pertinente. Esta libertad limitada de circulación también es importante para el transporte continental. En 1954 hicieron viajes desde los Países Bajos 175.400 turistas, en giras cerradas de más de un día de duración; además, 550.000 hicieron viajes de un día de duración.

Aparte de estas giras, en los últimos años se han introducido servicios de enlace para el transporte de los turistas a los lugares donde pasan sus vacaciones o a otros diversos lugares, y de éstos al punto de partida, de modo que el mismo autobús lleva a un grupo de turistas de ida y trae a otro grupo de regreso.

De esta manera se hace el mayor uso posible del vehículo, lo cual permite cobrar una tarifa reducida; así, estos servicios de enlace han llegado a constituir una forma de transporte sumamente adecuada para el turismo social.

En 1954 el número de personas que viajaron desde los Países Bajos en esta forma llegó a 55.500. Todavía no se han disipado los recelos que esta forma de transporte despertó al principio en una serie de países, pero el reconocimiento oficial de esta forma de transporte se va extendiendo a medida que se la somete a reglamentaciones oficiales (por ejemplo, la exigencia de que el precio cobrado por el servicio debe incluir el costo del hotel en el lugar visitado).

Probablemente se incluirá una definición de este servicio de enlace en el Anexo al Acuerdo General relativo a la Regulación Económica de los Transportes Internacionales por Carretera, firmado en Ginebra el 17 de marzo de 1954^{2/}.

A este respecto cabe hacer una breve referencia a los servicios de turismo internacional en autobús.

En la mayoría de los países los servicios regulares de transporte en autobús están sujetos a un rígido sistema de licencias. Para atender las solicitudes con la máxima eficacia, anualmente se celebran consultas sobre las nuevas solicitudes presentadas, dentro del marco de la CEE. En ellas se ha puesto en evidencia que algunos países situados en la parte central del continente se resisten a autorizar el establecimiento de tales servicios en su territorio, estén o no destinados esos servicios a recoger pasajeros dentro del mismo. Dadas estas circunstancias, a los países de la periferia, tales como los Países Bajos y los países escandinavos, les resulta casi imposible contar con nuevos servicios regulares. El hecho de que estos servicios sean regulares y de que, por lo tanto, los pasajeros puedan hacer escalas en la ruta para continuar su viaje en el autobús siguiente (lo que resulta imposible en el caso de las giras cerradas, que son colectivas), hace que este tipo de viaje tenga gran importancia para el turismo internacional.

También pueden mencionarse brevemente las posibles combinaciones de los servicios de varias compañías de transporte. Así, por ejemplo, las Reales Aerolíneas Neerlandesas ha concertado acuerdos con dos compañías internacionales de autobuses, en virtud de los cuales los billetes emitidos por cualquiera de estas compañías son aceptados también por las otras. Lógicamente, este acuerdo - que constituye un buen ejemplo de lo que puede hacerse para fomentar el turismo internacional - sólo puede resultar verdaderamente eficaz si se ofrecen al transporte por carretera las oportunidades que necesita para su desarrollo.

También se está tratando de establecer combinaciones entre el transporte aéreo y el transporte por carretera. El objetivo consiste en que un grupo de turistas viaje en autobús al lugar donde pasará sus vacaciones, y luego regrese

^{2/} Véase el documento E/ECE 186 - E/ECE/TRANS/460.

en avión al punto de partida. El avión y el autobús transportan asimismo a otro grupo en el viaje de ida y en el viaje de regreso, respectivamente. También en este caso, el autobús o el avión sólo van vacíos en el primero y en el último viaje; pero mediante esta combinación en los demás viajes pueden transportar, por regla general, un número de pasajeros bastante superior al corriente, lo que permite reducir las tarifas.

Estos ejemplos tomados de la experiencia, confirman la necesidad de que los gobiernos que realmente deseen estimular el turismo internacional en forma provechosa, deben tratar, más de lo que han solido hacerlo hasta la fecha, de satisfacer los deseos de los propios turistas, y facilitar la puesta en práctica de nuevas iniciativas.

Además, debe observarse que, sobre todo en el caso del transporte por carretera, el desarrollo del turismo internacional se ve entorpecido por la falta de libertad total para el transporte internacional de pasajeros por carretera.

Antillas Neerlandesas

a) Hace ya varios años que el Gobierno de las Antillas Neerlandesas ha comprendido que el incremento del turismo tendría efectos muy beneficiosos para la economía interna del territorio, y ha reconocido la importancia de tal incremento para el comercio internacional. De hecho, el turismo es una de las principales fuentes de ingresos para las islas de Curazao y Aruba.

b) Se han realizado varios estudios sobre los servicios turísticos de Curazao y St. Martín, llegándose en general a la conclusión de que el turismo sólo podrá seguir desarrollándose si se dispone de hoteles modernos. Entre tanto, por iniciativa particular se ha constituido una compañía de responsabilidad limitada que ha recibido asistencia financiera de la Administración del Territorio de la Isla de Curazao, del Banco de Curazao y de la Caja Postal de Ahorros; esta compañía esta construyendo en Willemstad un hotel moderno de 95 habitaciones provistas de aire acondicionado, que se inaugurará a mediados de 1957.

Además, hay planes encaminados a atraer a los turistas; por ejemplo, se proyecta restaurar antiguos fuertes, establecer un servicio de giras con guías por el puerto de Willemstad, organizar excursiones en botes con fondo transparente que permitan ver las magníficas formaciones de coral, limpiar y mejorar las hermosas playas, etc.

Los planes para la construcción de un moderno hotel de turismo en Aruba están bastante adelantados, y en el moderno "Little Bay Hotel" de St. Martin ya hay una mayor afluencia de turistas.

c) Las agencias de turismo de las islas, que dependen de las agencias de turismo de Aruba y Curazao, cuentan con todo el apoyo de las autoridades locales, que las asisten en sus esfuerzos para fomentar el turismo en ambas islas. Hace poco se estableció en Caracas una Agencia Antillana de Turismo que cuenta con el apoyo del Gobierno, a fin de atraer más turistas de la América del Sur. El Gobierno de las Antillas Neerlandesas mantiene también la Oficina de Turismo de las Indias Occidentales Neerlandesas, establecida en Nueva York, la cual contribuye muchísimo en la publicidad que se hace sobre estas islas en los Estados Unidos de América y en el Canadá.

d) La cuestión de los procedimientos de entrada y salida y de las formalidades aplicables a los turistas corre por cuenta de las autoridades centrales. Para entrar en las Antillas Neerlandesas no se requieren visados: basta un pasaporte válido, y los ciudadanos de los Estados Unidos incluso pueden entrar con otros documentos oficiales que establezcan su identidad. En la conferencia de la Asociación de Turismo del Caribe, celebrada en Paramaribo, Surinam, en mayo de 1955, se adoptó la siguiente resolución:

"CONSIDERANDO que los requisitos de inmigración y emigración vigentes en ciertas zonas del Caribe originan demoras innecesarias y dificultan el turismo,

CONSIDERANDO que es conveniente simplificar estos requisitos, y proporcionar todas las facilidades necesarias a fin de acelerar las formalidades para la entrada de los turistas,

CONSIDERANDO la conveniencia de establecer un procedimiento uniforme a los efectos mencionados,

QUEDA ACORDADO pedir a los Gobiernos de los territorios a que se refiere la presente resolución, se sirvan adoptar la tarjeta simplificada de embarque y desembarque establecida por la Organización de la Aviación Civil Internacional, ya sea sencilla o doble, y que supriman el manifiesto de pasajeros."

Para asegurar que el turismo internacional se desarrolle sin obstáculos, es indispensable que los procedimientos aplicables a la entrada de visitantes extranjeros sean en lo posible sencillos y liberales.

Actualmente se estudia la manera de simplificar las formalidades relativas a los viajes aéreos entre las islas.

e) Curazao y Aruba están siempre dispuestas a intercambiar asesoramiento técnico con otros países.
