

LA AMERICA CENTRAL, LA CARRETERA INTERAMERICANA Y EL TURISMO

FRANCISCO J. HERNANDEZ,
Secretario Permanente de los
Congresos Interamericanos
de Turismo

La significación del turismo como fenómeno económico y social en la vida moderna, cobra mayores dimensiones con el transcurso del tiempo. Países que ayer despreciaban esta actividad, hoy la aprovechan como una de sus principales fuentes de ingresos para sus programas nacionales de industrialización, particularmente en la obtención de bienes de capital y como medio fácil de atraer inversionistas del exterior. Es innegable que el turismo internacional contribuye a incrementar el poder adquisitivo, las divisas disponibles, las exportaciones e importaciones y la prosperidad general de los países que lo explotan sistemática y ordenadamente. De no menor importancia, sin embargo, es el papel que desempeña en el fortalecimiento de los lazos de comprensión y amistad entre los pueblos, contribuyendo así a crear ambiente propicio para una paz duradera.

No pocos estadistas, entre los más distinguidos de América, han manifestado su interés y enfáticamente han propugnado el fomento de las corrientes turísticas entre nuestros países.

Al malogrado Presidente de los Estados Unidos, John Fitzgerald Kennedy, debemos apreciaciones interesantes como las siguientes:

"El turismo ha logrado constituirse en una de las grandes fuerzas de nuestra época en favor de la paz y comprensión. Al movilizarse los viajeros por todo el mundo y conocerse los unos a los otros, al comprender las costumbres de los demás y apreciar los méritos de los individuos de cada nación, estamos estableciendo un nivel de entendimiento internacional que puede mejorar radicalmente el ambiente de paz universal.

Para ser eficaz como factor económico y medio de comunicación, el turismo debe ser un movimiento de doble vía. Confiamos en que los ciudadanos de nuestro país continuarán viajando extensamente al exterior, para percatarse de las costumbres de otros países y brindar a otras gentes la oportunidad de tratarles y conocerles personalmente. Por nuestra parte, estamos iniciando un nuevo programa encaminado a atraer a los ciudadanos de otras áreas hacia nuestro país, a fin de que puedan disfrutar de nuestra hospitalidad y conocer nuestras costumbres y modo de vivir.

La industria turística desempeña un pa-

pel clave al estimular estas corrientes entre los pueblos del mundo... actividad internacional de la mayor importancia".

En México, donde el turismo ya es factor consagrado de progreso económico, social y cultural, el ex-Presidente Adolfo López Mateos considera que, para los mexicanos, "el turismo no es solamente una industria; es el necesario camino del conocimiento entre los hombres, para que pueda existir confianza entre los pueblos".

Recientemente, el Presidente de Colombia, doctor Guillermo León Valencia, manifestó que la América Latina vive:

"un momento histórico que nos plantea la disyuntiva de aprovechar los inmensos beneficios económicos, sociales y culturales del turismo o quedarse a la zaga de otras regiones que sí han comprendido el verdadero alcance de este rico filón y lo están aprovechando en beneficio directo de sus pueblos".

Recordamos conceptos similares que han expresado otros primeros mandatarios de México, desde la administración del Licenciado Miguel Alemán Valdés, y de los Jefes de Estado de Argentina, Costa Rica, Ecuador, Perú, Uruguay, Venezuela y otros países americanos.

No es que el turismo receptivo vaya a constituirse en base única de la economía nacional, que naturalmente debe apoyarse en la producción y el empleo de recursos internos, sino en importante factor complementario para la solución de problemas económicos y sociales, como lo ha sido eficazmente en casi todos los países de la Europa Occidental; más recientemente en el Japón, y, en nuestra América, en el Canadá, México y Puerto Rico, para citar tan sólo algunos ejemplos sobresalientes.

Sistema Vial Panamericano

Carlos V., Rey de España y Emperador de Alemania, impresionado por el descubrimiento que del Océano Pacífico hiciera Balboa, y por el recuento de las fabulosas riquezas del imperio Inca, ordenó con gran visión, se construyese un camino a lo largo del Istmo de la América Central, desde México hasta la América del Sur.

Cuatro siglos después, la Unión Panamericana, tomó las primeras providencias de

orden práctico hacia la realización del sueño de construir un camino Continental, de acuerdo con la resolución respectiva, que fue adoptada por la Quinta Conferencia Internacional de Estados Americanos, celebrada en Santiago de Chile, en 1923. Hoy día, después de menos de tres décadas de planeamiento y construcción, la ruta que Carlos V intuyó como un camino real para la conquista y la riqueza, surge airosa como el logro aislado más grande y significativo hacia el ideal de la unidad y la solidaridad americanas. La visión de estadistas, la habilidad y audacia de los ingenieros, y los duros sacrificios de millares de humildes obreros en 18 Repúblicas americanas, se han aunado en una gran empresa cooperativa que se halla en marcha, lenta pero firmemente, hacia su completa realización.

Los buenos caminos hacen buenos vecinos, al facilitar el intercambio cultural y social, el cual crea a su vez mutuo entendimiento y buena voluntad; pero sobre todo, los buenos caminos hacen posible el crecimiento económico y el desarrollo indispensable para alcanzar altos niveles de vida y prosperidad. El transporte, pilar de cualquier economía en expansión, ha pasado a través de una verdadera y dramática transición en muchos países latinoamericanos, desde que se inició la construcción de la Carretera Panamericana. Modernos camiones han suplantado las recuas de llamas, las carreteras y a los cargadores en el transporte de productos en muchas regiones; autocamiones con remolque viajan regularmente en largos tramos de la carretera. Cuando la ruta actúa como la arteria principal del transporte, los países respectivos han construido caminos alimentadores que unen las hasta entonces inaccesibles regiones agrícolas, forestales o mineras. La forma en que el Sistema Vial Panamericano ha contribuido a desarrollar un mayor intercambio industrial y comercial, para abrir nuevos mercados y para hacer posible el desarrollo de nuevas áreas de cultivo en regiones aisladas, daría tema para una historia apasionante, que está, sin embargo, más allá de las limitaciones de esta charla.

Por último, el Sistema Vial Panamericano ofrece ilimitadas posibilidades para la expansión de la industria turística que, desde ahora, constituye un factor de gran importancia en la economía nacional de muchas Repúblicas americanas. Tan sólo en México, que oficialmente terminó su tramo de carretera de frontera a frontera en mayo de 1950, el turismo se ha desarrollado hasta convertirse en una de las industrias principales, y en una de las mayores fuentes de divisas extranjeras.

En un informe preparado por el extinto senador Dennis Chávez para el Comité de Obras Públicas del Senado Norteamericano,

el legislador sintetizaba los beneficios que se obtendrán del turismo como resultado de la terminación de la Carretera Panamericana hasta Panamá, con las siguientes palabras:

"Las posibilidades del turismo automovilístico a lo largo de la Carretera Panamericana serán sin duda fabulosas, si uno se pone a pensar en la magnitud del aumento que se registra en el número de automóviles que poseen los ciudadanos de los Estados Unidos, en la creciente tendencia a viajar por parte de dichos ciudadanos, particularmente hacia el sur; en el continuo proceso económico que permite en los Estados Unidos el aumento del porcentaje de la población que viaja en sus propios automóviles; en el aumento progresivo del tiempo de vacaciones y de los viajes de placer en el invierno, así como de las jubilaciones a menor edad; en la facilidad con la que se hace posible llegar a las fronteras de México cuando el Sistema Interestatal de Carreteras haya llegado a su fin en los Estados Unidos; en la atracción psicológica de un interesante camino de nuevo ambiente, y en el previsible aumento de la prosperidad en Centroamérica y Panamá, que permitirá a los ciudadanos de dichos países viajar a su vez. Cuando a este tráfico automovilístico de pasajeros se agregue la circulación de pasajeros en autobuses y el tránsito de camiones, no hay duda que, en unos cuantos años, la Carretera Panamericana quedará convertida en una de las vías más notables del mundo".

Estado actual de la carretera

Se ha logrado evidente progreso en la construcción de la Carretera Panamericana desde 1959. En tanto que antes de esa fecha había varios tramos cerrados a la circulación sin que pudiera establecerse la transitabilidad general, hoy día tan sólo queda por vencer uno de ellos —el llamado Tapón del Darién— entre Panamá y Colombia.

En alguna ocasión, recientemente preparamos y publicamos los siguientes datos:

Las carreteras de México se mantienen en excelente estado de conservación. Se ha abierto una nueva ruta a la Península de Yucatán que ha venido a enriquecer el sistema, y otra más que conecta con Guatemala en el puente Talismán. En Guatemala, la difícil sección del Cañón del Selegua cerca de la frontera de México, ha sido abierta al tránsito continuo, aunque ocasionalmente ocurren deslaves durante la estación lluviosa. La carretera del Pacífico que corre paralela a la línea costera es una nueva y rápida ruta que muchos turistas preferirán.

La pavimentación ha sido concluida en El Salvador, Honduras y Nicaragua.

El camino de San Isidro del General a Paso Canoas, en Costa Rica, que rivaliza con

el tramo de El Selegua en Guatemala en problemas de ingeniería, es ahora una ruta de tránsito permanente, si bien aún ofrece dificultades.

La última interrupción que queda es la de la comunicación terrestre entre Norte, Centro y Suramérica, a través del tramo de Darién, de 653 kilómetros de extensión (desde Chepo, al este de la ciudad de Panamá, hasta el punto de entronque con el sistema colombiano de carreteras). Se han llevado a cabo reconocimientos preliminares de la región y se está ejecutando ahora un estudio completo. Se estima que este estudio definitivo requerirá varios años de intenso trabajo. Una vez que se posean los estudios completos de la ruta, los planos de puentes y los presupuestos, la construcción tomará entre tres y cinco años, dependiendo ello de la disponibilidad de recursos. El subcomité del Darién, integrado por ingenieros representantes de Colombia, Panamá y los Estados Unidos, estima que la obra requerirá una inversión de alrededor de ciento veinte millones de dólares, incluyendo la pavimentación asfáltica. Por ahora, se hace preciso utilizar la comunicación marítima para continuar el viaje.

En Sudamérica la carretera es transitable a través de toda su extensión y en su mayor parte se encuentra pavimentada o transitable en todo tiempo.

La Carretera Interamericana

El sector más importante del Sistema Panamericano de Carreteras en la América Latina, por lo menos desde el punto de vista del movimiento turístico y de carga en perspectiva, es la llamada Carretera Interamericana, que partiendo desde Nuevo Laredo, México, llega hasta el Canal de Panamá. Aparte de la función preeminente que desempeña como ruta troncal en la intercomunicación terrestre de la región, su potencial como cauce de grandes corrientes de turismo automovilista de los Estados Unidos y el Canadá, cobra visos de extraordinaria importancia.

Se nos ocurre preguntar, sin embargo: está esa carretera en condiciones satisfactorias para el movimiento turístico que se pronostica y se desea?

Aún cuando inauguramos la ruta y la declaramos oficialmente abierta al tránsito internacional con la histórica jira en modernos autobuses, que precedió al Noveno Congreso Panamericano de Carreteras, es evidente, por los datos técnicos de la Oficina Federal de Caminos Públicos y los informes de inspectores y turistas, que hay todavía

trechos, algunos relativamente largos, que ofrecen dificultades de diversa índole, nos enteramos, por ejemplo, que en Guatemala y Nicaragua se trabaja aún para elevar el camino a las especificaciones establecidas; que en el Tapón del Selegua se construyen tres puentes y que, en Costa Rica, la falta de pavimentación asfáltica, especialmente en el sector de Cartago a la frontera panameña, constituyen factores negativos de importancia para el desarrollo del turismo automovilista en la zona.

Todo esfuerzo que se haga para mejorar las condiciones de esta vía y proveer a su adecuada conservación contribuirá positivamente, no sólo a acelerar el desarrollo de una industria turística productiva, sino al éxito mismo de todo el proceso de integración económica centroamericana.

El Turismo Automovilista en los Estados Unidos

Es indudable que los caminos que se construyen en la América Latina han de servir primordialmente para el movimiento de productos y del turismo entre los países de las distintas zonas. El caso de la Carretera Interamericana presenta, sin embargo, características especiales, por la proximidad de Centroamérica a México y a la fuente generadora de turismo más importante del mundo: Estados Unidos de América.

En 1964, más de 115,000.000 de estadounidenses se ausentaron de sus lugares de residencia habitual, en viajes de placer, o de negocios y gastaron en éstos la fantástica suma de 18,600 millones de dólares. Si bien no es requisito indispensable en muchos países que han implantado la tarjeta de turismo, el Departamento de Estado de los Estados Unidos, expidió el año pasado 1,338.228 pasaportes; y un total de 13,470.000 turistas de este país erogaron 3,95 millones de dólares en viajes al exterior.

Cabe citar que el incremento registrado anualmente en los viajes y los gastos de los turistas estadounidenses en otros países se ha caracterizado por su ritmo constante en la última década.

Conforme a estadísticas autorizadas, más del 80% de todos los viajes, en los Estados Unidos, se hacen en automóviles particulares, lo que indica que hay un mercado potencial de turismo automovilista en este país que sobrepasa 90,000.000 de personas. Pero, lo que es más importante para los centroamericanos, la "American Automobile Association" informa que más de 1,000.000 de turistas ingresaron a México por un período de 72 horas o más en 1964, la mitad de ellos en 230,000 automóviles.

Servicios en las Fronteras y a la Vera del Camino

Se ha dicho, con sobrada razón, que la Carretera Interamericana abre nuevos horizontes para la América Central y Panamá. Pero, aparte del estado de transitabilidad, factor fundamental, urge proveer servicios adecuados de alojamiento, con características y comodidades al uso moderno; puestos para el expendio de combustibles y talleres de reparación a cargo de personal competente; y lo que no es menos importante, precisa la eliminación o simplificación de requisitos y trámites engorrosos en el cruce de las fronteras.

Cabe recalcar que, en un viaje a una zona de interés turístico como la centroamericana, las fallas o los errores de un país necesariamente han de perjudicar a los demás; de ahí que se impone la acción conjunta, tal como lo han propugnado los Congresos Interamericanos de Turismo y en especial la Reunión Regional de Directores de Migración, Aduanas y Turismo de Centroamérica

y Panamá que celebramos en San Salvador en 1962.

Exhortamos a las autoridades competentes de los países que estudien de nuevo las recomendaciones de la última de estas dos reuniones, con énfasis especial en la instalación de servicios conjuntos de inspección migratoria y aduanera en fronteras comunes; horarios adecuados para estos servicios; reglamentación uniforme del tránsito y otras tantas que facilitarían el ingreso y egreso del turista y le harían más agradable el viaje.

En conclusión, deseamos felicitar a los Gobiernos de esta bella región por haber autorizado la organización del Consejo Centroamericano de Turismo, al que deseamos cabal éxito en la labor, ardua pero por demás necesaria, que se le ha encomendado, ofreciéndole la más amplia colaboración de la Secretaría Permanente de los Congresos Interamericanos de Turismo.

A los organizadores de este interesante Seminario, nuestras congratulaciones por el eficaz cumplimiento de su cometido y nuestro profundo agradecimiento por las finas atenciones que nos han prodigado.

EL DESARROLLO DEL TURISMO VISTO POR UN BANQUERO

CHARLES T. CASEY

Director del Servicio de Viajes
First National City Bank, Nueva York.

Me es muy grato encontrarme entre ustedes y hablar de mi lema favorito, los "Viajes". También me causa gran placer oír hablar de la inauguración del Central American Tourism Council. A juzgar por el éxito obtenido por las Asociaciones Turísticas del Caribe y de Sudamérica, éste es un gran paso hacia adelante.

Nuestro Banco tiene decididamente mucho interés en América Central: ya contamos con una sucursal en San Salvador, y confiamos llegar a abrir una sucursal en cada una de las capitales centroamericanas. Quizás la próxima intensificación del turismo nos ayude a que se concreten más rápidamente nuestras esperanzas.

Los viajes son mi especialidad, y de ellos me he ocupado por espacio de más de 35 años. Por tal motivo, me enorgullece profundamente la participación de mi Banco en el ramo de financiación de viajes. Este es un campo tremendo. Se calcula que el negocio del turismo internacional excederá en 1965 de los 12 mil millones de dólares. Aunque parezca sorprendente, el turismo ocupa el tercer lugar entre las industrias de los Estados Unidos, pero en la actualidad se encuen-

tra disperso entre un gran número de pequeñas compañías y agentes de viajes, mientras que son pocas las compañías de importancia, tales como American Express, Thomas Cook y la AAA. Muchos sornos los que creemos que dentro de poco el ambiente general habrá de favorecer la concentración de muchas de las pequeñas compañías en otras mayores, y el turismo podrá ser entonces llamado con todo derecho la tercera industria en importancia en los Estados Unidos.

Nuestro Banco desempeña un importante papel en la financiación de vehículos de transportes. De hecho, en los últimos diez años solamente, el financiamiento efectuado por nuestro Banco para equipos de transporte utilizados en el servicio internacional de pasajeros ha alcanzado en total a más de 500 millones de dólares. Estos préstamos se han concedido a líneas de diversas nacionalidades. Desde el principio nuestro Banco ha estado a la cabeza en la financiación de equipos de propulsión a chorro para unas 25 compañías norteamericanas y extranjeras de transportes internacionales. Hasta el momento todos estos préstamos han sido debidamente amortizados.