

LA AVIACION COMERCIAL Y LOS TRANSPORTES DE SUPERFICIE

Por

Lorenzo Rodríguez

Director General de Ibermundo, S. A.

En este pequeño trabajo pretendemos analizar de una manera somera la Aviación Comercial, tanto de línea regular como «a la demanda», y su correlación con otros medios que han pasado a ser complementarios de ésta, si bien bajo algunas circunstancias mantienen y aun aumentan su potencial como medios de transporte turísticos.

Dentro de esta idea analizaremos los:

Transportes por carretera: Autobús, coche privado.

Transporte por ferrocarril.

Transportes marítimos.

La Aviación Comercial ha tenido tres momentos trascendentales para su desarrollo. El primero es una época muy temprana cuando la aviación aún guardaba sabor de aventura y sus dirigentes tuvieron la visión del futuro. Este hecho fue la Convención de Varsovia, en 1919, y marcó algo tan importante como fuera la base legal que permitiera lo que hoy es la Aviación Comercial. El hecho de considerar los países como demasiado limitados para el ámbito del transporte aéreo les hizo fundar las bases para una actuación a nivel mundial con el establecimiento de una terminología común y unos documentos de tráfico intercambiables y válidos en todo el mundo.

La situación se mantuvo sin cambios apreciables más que el propio crecimiento vegetativo hasta 1939.

La guerra trajo como consecuencia una paralización casi total de la Aviación Comercial; sin embargo, brindó un crecimiento espectacular en cuanto a técnica, y esta técnica se puso al servicio civil tan pronto como se apagaron el eco de los últimos cañonazos.

En 1945 la aviación resurgió con vigor, pero su carácter quedó marcadamente anglosajón. Toda la terminología aérea, tanto de nave-

gación como comercial, usa y abusa del inglés, que se convirtió en «Lingua Franca» de esta actividad. Los excedentes de equipo fueron reconvertidos y vendidos, o mejor aún, saldados y reconvertidos para transporte civil.

Europa destruida no pudo equiparse con material propio, y por esta razón las aeronaves americanas se enseñorearon del aire del mundo. Esa misma destrucción de la red viaria, tanto de carreteras como de ferrocarriles, dio lugar a que en múltiples casos el único medio de transporte con que se contaba fuera el aéreo. Y así llegamos al advenimiento de dos factores independientes entre sí, pero que juntos han hecho posible que la aviación se convierta en un medio de transportes de masas. Estos son el fulgurante desarrollo económico y el motor a reacción. El motor a reacción dio un salto de gigante al dejar en un tercio el tiempo que utilizaban otros aviones entre dos puntos, permitiendo vuelos con mayor autonomía y con un confort no igualado antes. El «Jet» tuvo tal aceptación que forzó a las Compañías a «reactorizar» sus flotas a toda prisa, haciendo que un equipo relativamente joven de aviones de hélice pasaran a servicios domésticos o incluso hubieran que crearles una ocupación, aquí nació la proliferación de vuelos «a la demanda».

Esta fuerte oferta, unida a un mayor potencial económico de las masas, dio lugar a las grandes corrientes neoemigratorias temporales desde aéreas fuertemente industrializadas con clima adverso hacia otros más benignos y latitudes que se convirtieron rápidamente en receptores de este tráfico. Es obvio que ningún otro medio de transporte podía en las condiciones actuales mover tal tráfico con el limitado tiempo de que se dispone, pero tampoco hubiera podido la aviación comercial llegar a efectuarlo sin la esencial ayuda de los transportes de superficie.

Transportes por carretera: el autobús.

Este medio de transporte tiene dos vertientes que vamos a estudiar por separado. Estas son la línea regular y los servicios discretionales:

La línea regular ha servido y sirve aún salvo excepciones como medio de transporte para áreas regionales, con núcleos de población

muy dispersos con malas comunicaciones ferroviarias. Este tipo de transporte nunca fue competencia de la línea aérea, puesto que aun en el caso de que se ultice a distancias largas su clientela está formada principalmente por personas con una limitada capacidad de poder adquisitivo, que por esta razón no llegan a considerar el transporte aéreo como medio utilizable. El máximo auge de tal transporte coincide con períodos de depresión económica o destrucción de la red ferroviaria.

Tal situación fue patente en nuestra Patria en la posguerra y en Europa entre 1945 y 1948.

El autobús, como servicio discrecional, fue durante mucho tiempo, hasta el advenimiento del tráfico aéreo «charter», el principal medio de transporte de masas, tanto hacia puntos turísticos para estadias como en circuitos turísticos. Tiene indudablemente una serie de ventajas, como son:

- a) Capacidad flexible, pudiendo acomodar la demanda a un determinado tipo de vehículo.
- b) Autonomía razonable, pudiendo llegar a los 400-500 kilómetros diarios de recorrido.
- c) Ductibilidad del recorrido, acomodándose con facilidad a la demanda del fletador y a su acomodo horario.
- d) Economía, tanto en su sistema operativo como en servicios adicionales, tales como comidas en ruta o alojamientos que pueden ser escogidos aquellos más convenientes en nivel de precios.
- e) Panorámica turística más amplia al atravesar las diferentes zonas del país visitado, permitiendo conocer las características paisajísticas, arquitectónicas y climáticas.

Sus desventajas principales son:

1. Su reducida velocidad, con el consiguiente cansancio provocado por muchas horas de ruta.
2. La monotonía en ciertos recorridos carentes de interés.

En cualquier caso el autobús no es clara competencia del transporte aéreo y sí un medio complementario imprescindible en la actualidad.

En autobús hay que ir o venir a los aeropuertos situados siempre fuera de los límites de la ciudad. Y aquí nos encontramos que en nuestro país la empresa de transportes que tiene mayor flota no es una Compañía de transportes de superficie, sino paradójicamente la línea aérea nacional Iberia.

En un país que quizá tenga más desarrollada que ningún otro su red aérea doméstica, como es los Estados Unidos, existen compañías, como Greyhound, que tienen una flota de 6.000 unidades, con una red de 132.000 millas.

El alquiler de automóviles.

Esta pujante industria, la benjamina de todos los medios de transporte, debe en gran parte su fulgurante proyección al transporte aéreo.

En sus inicios, allá por los años 30 en Estados Unidos, era un sistema de alquileres que funcionaba únicamente a escala urbana para reemplazar vehículos averiados o demanda adicional de material móvil.

El gran «boom» del transporte aéreo trajo consigo el que W. E. Avis iniciara sus actividades con un mostrador de alquileres en el aeropuerto de Detroit. El éxito fue tan rápido que la red se extendió rápidamente en un principio a Estados Unidos y posteriormente a Europa; ello trajo consigo una serie de ventajas para el viajero que, teniendo cada vez menos tiempo, tenía que desplazarse entre el aeropuerto y su punto de destino, no siempre cercano ni bien comunicado, lo más rápidamente posible y sin limitaciones horarias.

Al aumentarse los puntos en los que el servicio se prestaba permitió intercalar el automóvil entre dos trayectos aéreo, visitando así puntos intermedios. Pero una vez más nos encontramos que el turismo es el gran proyector del servicio; cuanto se mantuvo como servicio al hombre de negocios su desarrollo fue rapidísimo, pero los movimientos de grupos, conjuntamente con un mayor poder adquisitivo y una mayor experiencia en el viajero trajo consigo un hecho ahora común en muchos aeropuertos, la entrega a miembros de un grupo de cincuenta o sesenta coches.

Este tipo de tráfico comenzó a generalizarse en un principio en los turistas británicos, para pasar posteriormente a los norteamericanos, y después generalizarse con bastante amplitud.

Las razones son obvias; el visitante que ya ha estado una o varias veces en el punto que visita se mueve en un ambiente que le es familiar, desecha la idea de «ser conducido» y quiere ver algo que es de su interés particular, ya sea una ermita gótica o una factoría de conservas vegetales. Para ello no existe un medio de transporte más versátil ni adecuado. Existe además otro condicionante muy fuerte, y éste no es otro que el hábito.

El hombre de negocios que utiliza el sistema para sus desplazamientos profesionales, y que conoce sus ventajas, no está dispuesto en sus vacaciones a poner la familia en su coche y hacer largos recorridos; recurre, pues, a un sistema práctico y conocido: el avión-coche.

¿Hasta qué punto existe una influencia de la aviación comercial sobre el alquiler de coches? La respuesta es que el alquiler de automóviles está en dependencia total y absoluta del tráfico aéreo hasta casi en un 50 por 100 de su producción. Téngase en cuenta que tal circunstancia es únicamente explicable a aquellas empresas vinculadas al tráfico aéreo por tener oficinas en aeropuertos y zonas turísticas, que son los más fuertes dentro de su industria.

El ferrocarril.

Este medio de transporte tuvo su esplendor en los cincuenta años que cubre el período 1875 a 1925. Fue el primer gran medio de transporte capaz de desplazar a más de diez personas a la vez, y tampoco conviene olvidar la gran deuda que el turismo tiene contraído con los caminos de hierro. Cuando Th. Cook organizó su primer tren «charter» para asistir a una ceremonia religiosa no tuvo conciencia de que estaba iniciando una actividad que con el tiempo llegaría a ser una industria esencial para el mundo, especialmente los países de clima mediterráneo. Pero el paso del tiempo y los limitados avances tecnológicos aplicados al ferrocarril hicieron que cayera en desuso.

Transporte aéreo y ferroviario han vivido mucho tiempo ignorándose mutuamente.

Sin embargo, a partir de la mediada década de los 60, y como consecuencia de la puesta en funcionamiento de nuevos trenes con altas velocidades, unido a otros dos factores que son la congestión de tráfico aéreo y de las carreteras de acceso a los aeropuertos.

Ello ha traído como consecuencia la reconsideración de los valores positivos del ferrocarril. Ya son varios aeropuertos que cuentan con una terminal ferroviaria; Bruselas fue una avanzada, y se prevé que en nuestro país Barcelona y Madrid cuenten en breve con tal servicio.

Por otra parte, al conseguir el ferrocarril un alto nivel de confort, unido a una mejor velocidad, hace que pueda considerarse como el medio más idóneo para distancias medias de 200-300 kilómetros. Ambos factores unidos harán posible que aeropuertos en zonas turísticas aumenten considerablemente su área de influencia a zonas hasta ahora muy alejadas o excesivamente congestionadas, considerando que se utilizaba únicamente el transporte por carretera como medio complementario. Sin embargo, hemos de hacer una llamada a la realidad. Concretamente en España, debido a su configuración orográfica, no podemos pensar seriamente en el tren como medio de competencia con el avión para distancias superiores a los 400 kilómetros. El coste de adecuación de la red sería insoportable por la economía de nuestra Renfe y demasiado largo el período de ejecución. Sin embargo, es necesario acometer lo antes posible para evitar costos crecientes y un desfase en las comunicaciones ferroviarias el establecimiento de una red, si bien limitados en su extensión, de ancho europeo. Si nuestra integración en Europa es un proceso irreversible, tal proceso ha de hacerse en todos los aspectos posibles.

El matrimonio Avión-Tren tiene un gran futuro ante sí, pero ha de desarrollarse armónicamente y con una coordinación muy estudiada.

Los transportes marítimos.

Las líneas regulares de transportes marítimos han muerto. ¡Viva los cruceros! En un mundo donde se espera con curiosidad e impaciencia el establecimiento de las líneas regulares con avión supersónico no puede aceptar como medio de transporte el buque, a pesar de su innegable comodidad. El océano Atlántico ya no ve discurrir sobre sus olas las grandes naves que orgullosamente paseaban su enseña por los principales puertos. Los más modernos de estos buques actúan únicamente en las áreas de crucero, como son el Mediterráneo, el Caribe o zonas de los mares del Sur. Otros menos afortunados o más anticuados han pasado a hacer tráfico de cagotaje en países jóvenes, con redes

de comunicaciones muy deficientes, o como en los casos de Filipinas o Indonesia debido a sus características de insularidad.

Sin embargo, en el caso de los transportes marítimos es el único en el que se puede asegurar que el desarrollo de la aviación civil ha acelerado, si no provocado, la extinción casi total del buque de línea como medio de transporte. El que los armadores se consideren más satisfechos al convertirse en buques de crucero con una alta rentabilidad o no es algo difícil de conocer. Existe eso sí un hecho incontrovertible, un mayor desarrollo tecnológico en una civilización con prisa, conjuntamente con un mayor poder adquisitivo han hecho aumentar considerablemente el número de personas que utilizan el mar para su descanso.

Hay otros aspectos del transporte marítimo que son paralelos a los del ferrocarril. Decirle a alguien que tome un barco para ir al aeropuerto puede parecernos insólito o broma, pero lo cierto es que éste es el medio normal utilizado en Madeira. El transbordador o «Ferry-Boat» ha tenido, sin embargo, un renacimiento. Su éxito está basado en unos precios muy bajos y su utilización sobre líneas de alta densidad de tráfico. Es tráfico de automovilistas, jóvenes o familias de limitado poder adquisitivo, estos grupos de personas no serán clientes del transporte aéreo durante bastante tiempo.

RESUMEN.

En definitiva, el transporte aéreo ha desarrollado algunos medios de transporte de superficie en un aspecto distinto al que tenían anteriormente, en otros los han potenciado a niveles no alcanzados previamente, y solamente en el caso del transporte marítimo ha producido su extinción.

La aviación comercial está aquí y tiene su continuidad y desarrollo asegurado; pierden el tiempo quienes pretendan detener a SST. Alguien quiso impedir que funcionaran los trenes legislando que un hombre a caballo con una bandera roja anduviera delante de la locomotora; aquéllos fracasaron, y éstos están avocados a ello. Después del SST vendrán los vuelos suborbitantes en cohete, y a partir de entonces algo aún, pero ignoramos qué.

Quiero pedir perdón a mis lectores por no haberles dado cuadros estadísticos y citas que comúnmente se utilizan en este tipo de trabajos. Para la confección de estas cuartillas se han utilizado materiales de los siguientes organismos:

O. A. C. I.

I. A. T. A.

Instituto Nacional de Estadística.

Ministerio del Aire.

Dirección General de Transportes por Carretera.

Comité Europeo de Ferrocarriles.

Lloyd of London.

A quienes expreso mi agradecimiento por su ayuda en aquellos casos en los que les fue solicitada.