



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“La oferta de empresas de transporte terrestre en el
Sudoeste Bonaerense, como elemento de conectividad”**

Tesista: Carestia, Lucía

Directora: Mg. Rodríguez, Cecilia Alejandra

Co-Directora: Mg. Gil, Valeria

BAHÍA BLANCA AÑO 2019

Índice

Introducción.....	3
CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO	5
1.1 Planteamiento del problema.....	5
1.2 Objetivo general:	6
1.3 Objetivos específicos:	6
1.4 Hipótesis	6
1.5 Metodología y técnicas.....	7
CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA.....	8
2.1 Marco conceptual	8
2.1.1 El transporte y el turismo	8
2.1.1.1 El transporte como elemento del sistema turístico	8
2.1.1.2 El transporte como estrategia de integración regional	11
2.1.2 Transporte como medio vs. transporte como fin.....	14
2.2 Marco histórico.....	15
2.2.1 Importancia del transporte en el desarrollo del turismo argentino.....	15
2.3.1 La regulación de las empresas de transporte terrestre de pasajeros.....	21
CAPÍTULO III: SUDOESTE BONAERENSE.....	24
3.1 Localización	24
3.2 Rol del Sudoeste Bonaerense dentro de la región Buenos Aires (PFETS)	25
3.3 Caracterización.....	27
3.3.1 Principales destinos turísticos	28
3.4 Bahía Blanca: primordial nodo de comunicaciones de la región	35
CAPÍTULO IV: ESTUDIO DE CASO	38
4.1 Empresas de transporte terrestre del Sudoeste Bonaerense	38
4.2 La articulación horaria de las empresas de transporte de la región	44
4.3 Opinión de profesionales en turismo y de funcionarios públicos.....	46
Conclusiones	52
BIBLIOGRAFÍA.....	55
ANEXOS	61

Índice de Figuras

FIGURA 1: Sistema Turístico	10
FIGURA 2: Sudoeste Bonaerense	24
FIGURA 3: Región Buenos Aires	26
FIGURA 4: Conectividad en el Sudoeste Bonaerense a través de empresas de transporte terrestre	39

Introducción

El Sudoeste Bonaerense es una región que posee diferentes actividades económicas, siendo la agricultura y ganadería las principales, y la que mayores ingresos generan. El turismo es una actividad incipiente, y gracias a la amplia variedad de atractivos turísticos que ésta posee, la región es un destino con una gran oferta para atraer a turistas provenientes de diferentes puntos de la Argentina, y de otros países también.

A su vez, esta capacidad turística, que tiene el Sudoeste Bonaerense, se ve beneficiada por el hecho de que Bahía Blanca es un importante nodo de comunicaciones que no sólo está conectada con numerosas ciudades de la Argentina, sino también con todos los principales destinos turísticos de la región. Este rol que cumple la ciudad, como centro de distribución de visitantes, se ve reflejado en el Informe Estadístico Anual 2018 realizado por la Municipalidad de Bahía Blanca, el cual refleja que, de todos los turistas encuestados, el 74.52% son argentinos, mientras que el 25.48% restante son extranjeros. De todos estos turistas nacionales e internacionales, el 73.06% deciden quedarse en la ciudad, mientras que el 26.94% restante la utilizan como escala para luego continuar su viaje. Por último, de este 26.94%, el 27.05% eligen como destino final a la región del Sudoeste Bonaerense.

Este flujo de turistas es posible dada la existencia de una importante red de rutas y autovías que no sólo unen a Bahía Blanca con cada uno de los partidos de la región, sino que también conecta a éstos últimos entre sí. Por otro lado, la mayoría de las ciudades de la región cuenta con terminales de ómnibus, y aquellas que no la poseen, tienen un lugar estipulado para el embarque o desembarque de pasajeros, como puede ser, por ejemplo, el acceso a la localidad. Además, algunas también tienen aeropuerto y estación de trenes (en relación a este último caso, no todas esas estaciones se encuentran, actualmente, en funcionamiento debido al cierre del ramal Vía Pringles).

Por último, existen 32 empresas de ómnibus y combis que brindan servicio de transporte de pasajeros a distintas localidades de la región, de las cuales 18 comunican a Bahía Blanca con Carhué, Carmen de Patagones, la Comarca Serrana, Coronel Suárez, Médanos, Monte Hermoso, Pedro Luro, Pehuen-Có y Pigüé, siendo éstos los principales destinos del Sudoeste Bonaerense. De estos nueve, Coronel Suárez y Pigüé son las localidades a las que también llega el ferrocarril en su ruta Ciudad Autónoma de Buenos Aires-Bahía Blanca; en cambio Tornquist y Sierra de la Ventana, localidades pertenecientes a la Comarca Serrana,

son las dos ciudades que se encontraban dentro del ramal Vía Pringles, por lo que sus estaciones de ferrocarril se encuentran actualmente en desuso.

La presente investigación se enfocará en la oferta de transporte terrestre de pasajeros existente en el Sudoeste Bonaerense, más precisamente en el servicio brindado por las empresas de combis y ómnibus. Además, se analizará el mismo teniendo en cuenta tanto la conectividad dentro de la región, como también la existente entre ésta y los distintos puntos del país.

CAPÍTULO I: ABORDAJE METODOLÓGICO

1.1 Planteamiento del problema

Si bien la región del Sudoeste Bonaerense posee infraestructura, supraestructura y empresas de transporte prestadoras de servicio, se pueden identificar dos fallas en la conectividad de la región a través de las empresas de transporte terrestre. La primera, es que el turista que proviene de una ciudad fuera del Sudoeste Bonaerense se encuentra con el problema de que no puede realizar una conexión inmediata entre que llega a Bahía Blanca y sale a su próximo destino. Esto se debe a que los horarios en que dichas empresas prestan su servicio son anteriores a los horarios en los que los turistas llegan a la ciudad sea en colectivo, avión o tren, generando así que el turista deba realizar una escala de muchas horas en la ciudad y que la duración total de su viaje no tenga relación con la distancia recorrida (en términos distancia-tiempo en los espacios turísticos). Como consecuencia de esta dificultad que tienen los turistas, cuyo origen se encuentra fuera del Sudoeste Bonaerense, para arribar a un destino turístico de la región de forma rápida, éstos suelen desestimarla como posible destino de sus viajes. Esta situación, finalmente afecta al desarrollo turístico del Sudoeste Bonaerense, ya que ocasiona que su principal demanda provenga de la misma región, obstaculizando así la diversificación de la misma y la generación de un turismo interregional.

Por otro lado, la segunda falla se debe a que sólo existen tres empresas de transporte, de las 18 que existen, que conectan dos destinos turísticos siendo ninguno de ellos Bahía Blanca. Es decir que, contratando el servicio a una empresa de transporte terrestre, sólo se puede visitar cualquier destino turístico del Sudoeste Bonaerense partiendo desde dicha ciudad (a excepción de Pedro Luro – Carmen de Patagones, Coronel Suárez – Pigiüé, Pigiüé – Carhué y Coronel Suárez – Sierra de la Ventana). Esta falencia no es menor, ya que, si un turista debe desviarse y recorrer kilómetros extras para llegar al destino deseado, se lo desmotivaría y podría finalmente desistir de hacer el viaje. Por otro lado, esta obligación de pasar por Bahía Blanca no sólo implica un mayor tiempo de viaje, sino que también significa mayor costo que si éste fuese directo. Finalmente, la existencia de ofertas de servicio de transporte directo entre los distintos destinos turísticos, permitiría generar flujos turísticos transversales, independizar a los destinos turísticos de Bahía Blanca en cuanto a la llegada de turistas, y descentralizar dicha ciudad.

En conclusión, la conectividad del Sudoeste Bonaerense a través de las empresas de transporte terrestre presenta dos problemas. Uno es la conexión de la región hacia afuera de su área de influencia, dadas las demoras que deben sufrir los turistas, procedentes de otra región, para poder arribar a un destino turístico del Sudoeste Bonaerense. El otro problema se da en la conectividad intrarregional, ya que los turistas se encuentran con la dificultad de poder viajar de forma directa de un destino a otro, exceptuando el caso de que se dirijan o provengan de Bahía Blanca.

1.2 Objetivo general:

- Elaborar un diagnóstico sobre la conectividad del Sudoeste Bonaerense desde el punto de vista de los servicios de transporte terrestre.

1.3 Objetivos específicos:

- Identificar las distintas empresas de transporte terrestre que conectan a Bahía Blanca con los principales destinos turísticos del sudoeste de la provincia de Buenos Aires;
- Analizar la articulación de las distintas empresas de transporte que arriban y parten de Bahía Blanca;
- Estudiar las normativas que regulan a las empresas de transporte terrestre en la provincia de Buenos Aires;
- Conocer la opinión de los actores clave de los destinos del Sudoeste Bonaerense sobre la conectividad dentro de la región.

1.4 Hipótesis

- Los horarios de llegada de los servicios nacionales a Bahía Blanca, y los de salida desde la misma hacia la región del Sudoeste Bonaerense, imposibilitan realizar una conexión inmediata.
- Los servicios ofrecidos por las empresas de transporte terrestre en el Sudoeste Bonaerense dificultan al desarrollo del turismo intrarregional.

1.5 Metodología y técnicas

A partir de Hernández Sampieri, Fernández Collado y Baptista Lucio en Metodología de la Investigación (2006), la presente investigación posee un enfoque cualitativo ya que, no sólo presenta una revisión inicial de la literatura, sino que también se consulta el marco de referencia a lo largo de todo el estudio (desde que se plantea el problema hasta que se realiza el reporte de los resultados). Además, no se trata de una investigación lineal, sino que se puede volver a fases previas siempre que sea necesario.

Por otro lado, y siguiendo con los mismos autores, esta investigación es exploratoria, ya que, si bien la conectividad es algo que se ha estudiado en los últimos tiempos, la conectividad en el Sudoeste Bonaerense prácticamente no ha sido investigada, por lo que se busca determinar tendencias o identificar relaciones, así como generar contacto con el tema. También tiene un alcance explicativo, dado que se busca conocer y poder explicar cómo influye la conectividad con el desarrollo del turismo en el Sudoeste Bonaerense.

En cuanto a la recopilación de datos, los instrumentos utilizados en la investigación son las entrevistas. Éstas se les realizaron, por un lado, al personal de las oficinas de informes turísticos de los destinos más importantes de la región, con el objetivo de conocer la opinión de los gestores de los mismos sobre el grado de conectividad que éstos tienen y los resultados que esto genera. Por el otro, también se entrevistaron a las empresas de transporte terrestre que prestan el servicio en el Sudoeste Bonaerense, con la finalidad de conocer las principales ofertas existentes de transporte terrestre hacia los destinos turísticos más importantes de la región e identificar las características de los servicios ofertados.

Estas entrevistas se realizaron mayoritariamente vía e-mail, dada la distancia presente entre Bahía Blanca y los destinos turísticos en que se centra la investigación. Sólo dos entrevistas a empresas de transporte se pudieron realizar de forma personal, debido a que las oficinas centrales de las mismas se encuentran en la ciudad. Dado que el medio principal para realizarlas fue el e-mail de las empresas y de las oficinas de turismo, es que hubo casos en que no se obtuvo respuesta, como fue la empresa Puntaltour, la cual ofrece servicio de transporte hacia Pehuen-Có, y las oficinas de turismo de Carhué y de Coronel Suárez.

CAPÍTULO II: MARCO DE REFERENCIA

2.1 Marco conceptual

2.1.1 El transporte y el turismo

2.1.1.1 El transporte como elemento del sistema turístico

Un sistema es “una totalidad organizada compuesta por diferentes elementos cuya función se interrelaciona para alcanzar un fin común” (Quijano 2009:12) y por lo tanto la ausencia o falla de alguno de sus componentes implicaría la deficiencia del mismo. Teniendo en cuenta esta definición, Boullón (2006) considera al turismo como un sistema, cuyo funcionamiento se origina en el encuentro entre la demanda y la oferta, momento en que se produce el proceso de venta del producto turístico. Éste último, en conjunto con la infraestructura constituye la estructura de producción del sector (Figura 1).

Este sistema está compuesto por ocho elementos. El primero es la demanda turística, la cual se mide contabilizando la cantidad de turistas que arriban a un destino y los ingresos que en él generan. Existen cinco tipos de demanda, la demanda real, el turista real-consumidor potencial, la demanda histórica, la demanda futura y la demanda potencial.

El segundo elemento es la oferta turística, que es “la cantidad de mercancía o servicio que entra en el mercado consumidor a un precio dado y por un período dado” (Boullón, 2006:34). Ésta no se puede acumular, ya que cada vez que finaliza el tiempo de duración del servicio, la misma se renueva y la que no se vendió se pierde (es decir que no se puede generar un stock).

Otro elemento es el proceso de venta, el cual se produce con el encuentro entre la demanda y la oferta. Una característica del proceso de venta en el turismo, es que, en este caso, es la demanda quien se desplaza hacia donde se encuentra la oferta, ya que ésta es inamovible. El producto turístico conforma al cuarto elemento del sistema y está formado por bienes y servicios, los cuales son los mismos que conforman a la oferta turística.

El quinto elemento es la planta turística, que es el subsistema que elabora los servicios ofrecidos a los turistas y está compuesto, por un lado, por el equipamiento que incluye a todos los establecimientos que prestan los servicios básicos y que están administrados por el sector público o privado. Éstos, se dividen en cuatro categorías, alojamiento, alimentación, esparcimiento y otros servicios. Y por el otro lado, están las instalaciones,

que son las construcciones destinadas a facilitar el desarrollo de la actividad turística y que son imprescindibles.

El sistema turístico también está formado por la infraestructura, que es la dotación de apoyo al aparato productivo, es decir a la planta turística. La importancia de este elemento, en el sistema turístico, reside en que sería imposible que se invirtiera en destinos turísticos, si estos se encuentran incomunicados (por más que tuviesen atractivos de gran magnitud).

Las infraestructuras, según su formación, pueden ser una red o un sistema. Cuando se constituye como red, la infraestructura cumple la función de “vincular entre sí a los asentamientos humanos y resolver las necesidades internas de los mismos, a fin de permitir en esas dos escalas, la circulación de personas, mercaderías, fluidos, energía y noticias” (Boullón, 2006:47). En cambio, cuando forma un sistema se refiere al sistema de salud, educación y la vivienda, y busca generar relaciones entre todos sus elementos y los servicios que brindan a la comunidad, logrando así que haya un equilibrio entre la demanda y la oferta.

Por otro lado, según su localización, la infraestructura puede ser externa o interna. En el primer caso, se trata de una infraestructura general, ya que no sirve a ningún sector en específico, sino a todos por igual (aunque en algunos casos se puede dar que beneficie más a uno que a otro). En cambio, la infraestructura interna es la infraestructura urbana que abarca al total de las redes que brindan servicio a las distintas actividades de una ciudad.

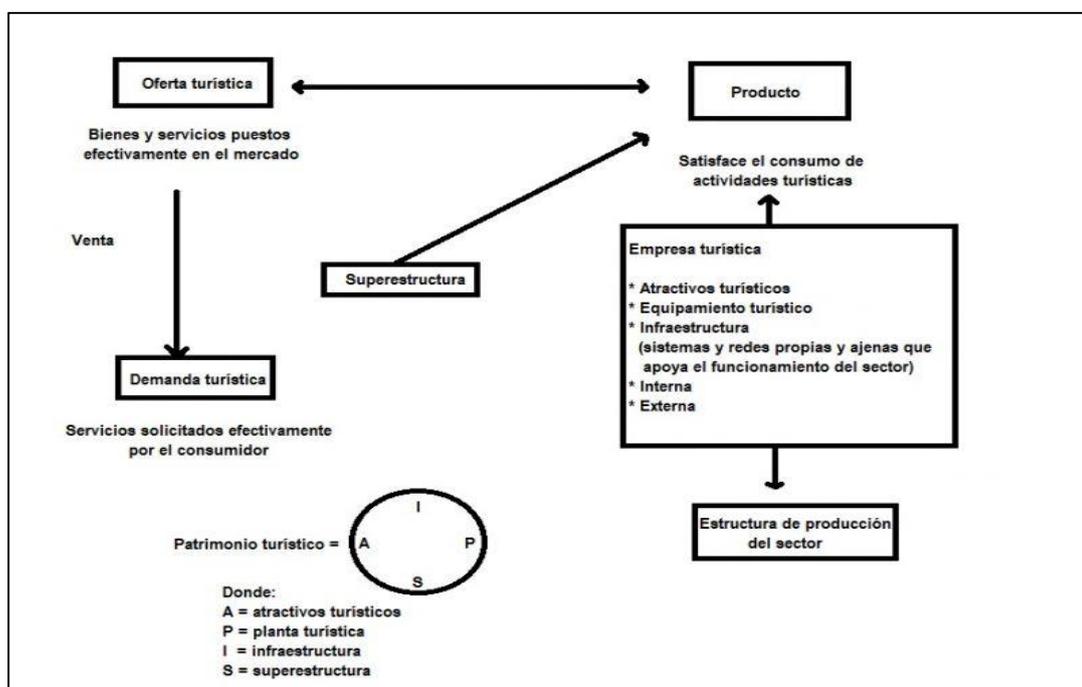
Por último, la infraestructura se clasifica en transporte (el cual puede ser terrestre, aéreo o acuático); comunicaciones (que a su vez se divide en postales, telegráficas, télex y telefónicas); sanidad (que comprende a la red de agua, la red de desagües, la recolección de basura y la salud); y energía (la cual puede ser por red eléctrica o por combustible).

Continuando con Boullón (2006), la superestructura, conforma el séptimo elemento y está formada por los organismos especializados, públicos y privados, que tienen la función de optimizar y modificar el funcionamiento de los componentes del sistema turístico.

En cuanto a las dependencias de la administración pública que forman parte de la superestructura, dependiendo de la importancia que tenga el turismo en el país, éstas van a variar desde el nivel más alto (el cual es un ministerio o secretaría), hasta los más bajos, que son la dirección o instituto adscrito a bienestar social. Por otro lado, las organizaciones privadas son aquellas que fueron creadas por las empresas con el fin de proteger sus propios intereses. Ejemplos de ellas son las asociaciones de hoteleros, de agentes de viajes, de restauranteros, etc.

El último elemento es el patrimonio turístico, que es la relación entre los atractivos turísticos, la planta turística, la infraestructura y la superestructura. El análisis de este elemento es muy importante en todas las etapas previas a la elaboración de un plan de turismo, ya que “si, al actuar independiente sobre alguno de sus componentes, se olvida la interrelación entre las partes y los efectos y condicionamientos recíprocos, puede que el sistema turístico no reaccione como se esperaba” (Boullón, 2006:55).

FIGURA 1
Sistema Turístico



Fuente: Boullón, (2006)

En relación a la infraestructura definida anteriormente, Wallingre (2003) define al medio de transporte como un sistema compuesto por tres elementos. El primero es la infraestructura, la cual es la ruta y según el medio de transporte que la utiliza es terrestre, acuática o aérea. El segundo elemento es la infraestructura de apoyo, o también conocida como supraestructura y su función de ésta es actuar de soporte de la infraestructura. Por último, el tercer elemento son las empresas prestadoras de servicio. Éstas son todas aquellas que ofrecen el servicio de transporte y por el cual cobran una tarifa.

Entonces, debido a la importancia que tienen los transportes en el sistema turístico, Di Nicolo (2015) afirma que, si éstos no están o presentan fallas, es prácticamente imposible

que un territorio se desarrolle como destino turístico, por más que posea importantes atractivos. Esto se debe a que, cuando el transporte funciona correctamente puede conectar e integrar, pero cuando éste es deficiente o inexistente su efecto es el opuesto aislando y perjudicando al destino. Wallingre (2010) explica que, si los turistas tienen dificultades para arribar a un destino turístico, para trasladarse de uno a otro, o si lo puede hacer, pero con limitaciones, es muy probable que este destino no alcance un óptimo desarrollo turístico y que incluso dicho desarrollo no lo pueda sostener en el tiempo.

Además, debido a su importancia en el turismo, el transporte y la accesibilidad son dos factores que los turistas analizan antes de elegir un destino de vacaciones. La relevancia de estos factores, a la hora de realizar dicha elección, es aún mayor cuando los destinos poseen características similares como son por ejemplo los de sol y playa. Los turistas realizan primero una preselección de destinos a visitar a partir de sus gustos, preferencias y necesidades. Luego de haber hecho dicho filtro, la elección definitiva la hacen teniendo en cuenta la accesibilidad que éste tiene (Celata, 2007).

Como consecuencia de esto, las falencias en el transporte, también afectarían a los restantes sectores turísticos y a la comunidad anfitriona. Sin embargo, es necesario aclarar que, si bien el transporte es fundamental para el desarrollo del turismo en un territorio, éste no es suficiente, ya que “su buen uso y contribución a dicho desarrollo dependerá en un alto porcentaje, de las decisiones que tomen los actores sociales que estén involucrados y que cuenten con poder para hacerlo” (Di Nicolo, 2015:11).

En resumen, el transporte y el turismo tienen una relación bidireccional. Es decir, que el transporte no requiere del turismo para su desarrollo, pero para que este último exista es imprescindible que haya medios de transportes y que éstos sean eficientes (Lumsdon y Page, 2004). Como dice Viloría Cedeño (2012:27) “¿De qué sirve un atractivo turístico, si no hay manera de llegar a ello, considerando que estén dadas las condiciones humanas?”.

2.1.1.2 El transporte como estrategia de integración regional

Toda región turística requiere, para su subsistencia, conectividad con las otras regiones del país, y también dentro de ella, entre los distintos destinos turísticos que la componen. Esto se debe, principalmente, a que es el transporte el que da lugar a que una región se genere o reactive, ya que permite la conexión entre centros emisores y receptores, posibilitando así el movimiento de personas. Además, es la existencia del transporte la que jerarquiza los

territorios, generando regiones ganadoras y competitivas (Boiser, 2002 y Seguí Pons, 1991 en Wallingre, 2010).

Para que el desarrollo turístico regional se dé, es necesario que todas las actividades de la planificación turística se realicen teniendo en cuenta la accesibilidad que la región tiene y la conectividad presente entre los destinos de la misma, además de la infraestructura, los servicios y los recursos turísticos (Clavé, 2005).

Este mismo autor plantea dos tipos de conectividad, desde el punto de vista productivo por un lado y relacional por otro. El primero considera las posibilidades de desarrollo turístico de la región, las áreas turísticas de la misma y sus densidades ocupacionales. En cambio, el sistema relacional refiere a la ordenación y planificación del sistema de comunicaciones, las telecomunicaciones y la accesibilidad. Este último elemento abarca la relación de la región con las áreas exteriores; la integración hacia el interior; y la coordinación intermodal. Así, Clavé (2005) considera al concepto como conectividad regional. Además, es importante que haya conectividad entre los distintos destinos de una misma región facilitando el traslado entre los turistas y/o recreacionistas, ya que, si éstos quedan aislados entre un destino turístico y otro, o si debe recorrer muchos kilómetros adicionales para arribar a un nuevo destino, se podría desalentar a la demanda a visitar nuevos destinos turísticos, perjudicando así al desarrollo e integración regional.

En relación a esto, Di Nicolo (2015) explica que las principales funciones del transporte son asegurar la conectividad entre los centros emisores y receptores para luego redistribuir a la demanda dentro del destino; conectar e integrar territorios y contribuir a la descentralización territorial por medio del tráfico transversal sin recurrir a puntos centrales; estructurar el territorio tanto hacia el interior como al exterior de la región, conectando así con otras regiones y generando una conectividad interregional; y jerarquizar territorios creando así centros de poder, lo cual va a dar lugar al origen de regiones competitivas y ganadoras (si un territorio no posee un fácil acceso o éste es imposible, quedará entonces subordinado a otros que tienen una mejor accesibilidad y que poseen poder de decisión).

Por otro lado, para que el sistema de transporte realmente contribuya en la conectividad turística de la región, éste debe estar planificado no sólo en base a las actividades productivas tradicionales como lo son la agricultura o la industria, sino también teniendo en cuenta el turismo. La razón de esto, es que, si la planificación no se hace pensando también en este último, ante cualquier cambio en las otras actividades económicas de la

región, el transporte se modificaría también, y así el turismo regional se vería perjudicado. Además, si el sistema de transporte no se planea teniéndolo en cuenta, sólo habría conectividad entre las grandes ciudades, dejando fuera los pequeños destinos y afectando por consiguiente al turismo intrarregional (Wallingre, 2010 en Di Nicolo, 2015).

También es importante que, como en todo sistema, todos los elementos que lo componen existan y funcionen de manera eficiente. Por lo tanto, y retomando los tres elementos de los medios de transporte definidos en base a Wallingre (2003), es necesario que en toda región haya infraestructura, supraestructura y empresas prestadoras de servicio.

En cuanto al primer elemento, para que la región se desarrolle favorablemente, es indispensable que haya caminos que conecten a los destinos turísticos y que permitan acceder a la región desde distintos puntos del país. Además, dependiendo de los flujos de turistas que se desplazan hacia los destinos y entre ellos, es que va a variar si lo que se requiere son rutas, autovías o autopistas.

En relación a la supraestructura, en los nodos de comunicaciones y ciudades más grandes de las regiones, es importante que haya terminales de ómnibus, de trenes y aeropuertos que permitan el arribo de turistas nacionales y/o internacionales. Por otra parte, es conveniente que los destinos turísticos posean al menos terminales de ómnibus, para que estos turistas puedan movilizarse dentro de la región y llegar a los distintos destinos turísticos. Es importante aclarar que este elemento no se refiere sólo a la estructura edilicia a donde llegan los distintos medios de transporte, sino también a la señalética y señalización en las rutas; estaciones de servicio y postes SOS; las torres de control y pistas en el caso de aeropuertos.

Las empresas prestadoras de servicio son importantes para el desarrollo del turismo en una región porque, si éstas no existieran, los turistas tendrían que movilizarse en autos particulares, lo cual sería una dificultad muy grande considerando que no todas las personas o familias cuentan con uno. Además, la contratación del servicio a una empresa, permite disminuir la cantidad de vehículos que se trasladan por las rutas, autovías y autopistas, generando un tráfico fluido, sin congestionamientos y disminuyendo las probabilidades de accidentes de tránsito.

Por último, es importante que, por un lado, las ciudades, a las cuales arriban los turistas como punto de escala para viajar a los destinos turísticos de la región, permitan la conexión entre los distintos medios de transporte. Por el otro, un factor que motivaría a los turistas a

visitar toda la región, y no a quedarse en una sola ciudad, sería la existencia de ofertas de servicios entre los diferentes destinos turísticos.

2.1.2 Transporte como medio vs. transporte como fin

El transporte en materia de turismo se puede presentar de dos maneras. Una, como medio para poder llegar a un atractivo o destino turístico y otra como el fin de la prestación del servicio. Es en relación a la primera definición, que Cooper et al. (2007) afirman que:

“El turismo tiene que ver con estar en otro lugar y, en consecuencia, la principal función que cumple el transporte dentro de este sistema es la del tránsito, llevando a viajeros desde las regiones generadoras hasta las ubicadas en los destinos turísticos” (Cooper et al, 2007:543).

Es decir, que el transporte no es más que una herramienta para alcanzar un fin. Además, no sólo implica el traslado desde los centros emisores hasta los destinos, sino el movimiento de los turistas dentro de estos últimos.

Asimismo, el transporte puede ser, como se mencionó, un fin turístico, convirtiéndose en el atractivo en sí. Ejemplos de éstos son los cruceros, algunos ferrys y los trenes turísticos, como son el Tren a las Nubes en Salta o el Tren Transiberiano en Europa y Asia. Según Martínez (2012), estas modalidades de transportes, se tratan de ofertas de servicios completos, ya que no sólo incluyen el traslado, sino también alojamiento, gastronomía, recreación, etc. Esta situación no se da en los transportes que son un medio para arribar a un destino o atractivo turístico.

Fun sang Vera (2018) afirma que cuando se trata del transporte como medio para arribar a un destino, el mismo no es utilizado únicamente por turistas, sino que también puede ser usado por los residentes del lugar. En cambio, cuando el transporte es el producto turístico, es decir que es la finalidad de la actividad, la demanda del mismo está formada totalmente por turistas, y por lo tanto el motivo del viaje siempre es el ocio.

Por otro lado, Cooper et al. (2007) plantean que, en el caso del transporte como un medio para llegar a un destino, los operadores que ofrecen dicho servicio tienen escaso control sobre su demanda, ya que la existencia de la misma se debe, principalmente, a dos razones (las cuales son ajenas a las empresas prestadoras del servicio). La primera, es que quienes deseen viajar, deben presentar cierto bienestar socio-económico que le permita realizar

dicho viaje. La otra razón, es que el destino debe tener un atractivo suficiente como para motivar el traslado hacia él. Por lo tanto, en esta situación, las empresas de transporte son uno de los últimos detalles a considerar: una vez que el turista analizó su condición de afrontar el gasto del viaje y eligió el destino según sus gustos y preferencias, va a determinar qué empresa contratar, según la calidad del servicio ofertado. En otras palabras, las empresas de transporte no afectan la decisión de realizar o no el viaje, ya que ésta fue tomada anteriormente.

Por último, en el caso del transporte como fin del viaje, el mismo es el “elemento integral y esencial de la experiencia del viajero” (Martínez, 2012:49); mientras que, en la situación del traslado como un medio para llegar al destino turístico, el viaje no es más que un momento necesario en la experiencia turística.

2.2 Marco histórico

2.2.1 Importancia del transporte en el desarrollo del turismo argentino

El transporte ha tenido un papel muy importante en el desarrollo del turismo a lo largo de la historia de la Argentina. Como detalla Wallingre (2007) en su libro “Historia del Turismo en Argentina”, el turismo se originó, principalmente, entre 1810 y 1845, cuando llegaron los ferrocarriles gracias a las inversiones inglesas. Esto, dio lugar a que los inmigrantes comenzaran a viajar.

A partir de 1880, se comenzó a desarrollar el transporte marítimo y fluvial, teniendo como antecedente al año 1851, momento en que comenzaron los primeros traslados de inmigrantes en barcos desde Europa (más específicamente, Inglaterra) hacia la Argentina, Brasil y Uruguay. En esta década se realizaron obras fluviales que incluyeron el dragado de los ríos Paraná y Uruguay y obras portuarias en varias ciudades que se encontraban sobre los mismos. Esto dio lugar, no sólo a que continuara el transporte de inmigrantes entre ambos continentes, sino también a que arribaran a la Argentina turistas de manera esporádica. Como consecuencia del crecimiento de la llegada de inmigrantes y del inicio del turismo vía marítima, es que en 1911 se construyó Puerto Madero (Wallingre, 2007).

En cuanto al transporte terrestre, y continuando con la misma autora, fue el ferrocarril el verdadero impulsor de la actividad turística del país, generando la construcción de hoteles que eran de su propiedad. Entre 1865 y 1912 se inauguraron 8 trazados férreos hacia los distintos puntos de la Argentina.

Ospital (2005) explica que, a principios del siglo XX, el transporte ferroviario encontró una gran oportunidad en el turismo incipiente. Fue por eso, que las empresas de ferrocarriles comenzaron a construir importantes hoteles en los destinos a los que llegaba. En un principio, las ofertas de traslado en ferrocarril más el alojamiento en dichos hoteles estaba dirigido para los directivos y el personal de las empresas. Luego, y teniendo en cuenta el elevado precio de los servicios, éstos comenzaron a ser demandados por la clase alta argentina, principalmente provenientes de Buenos Aires y Santa Fe. Algunos de los destinos donde las empresas de ferrocarriles habían construido hoteles eran Alta Gracia y Villa Dolores en Córdoba, Puente del Inca en Mendoza, Mar del Plata, Miramar, Necochea, Tandil, Sierra de la Ventana (el ex Club Hotel de la Ventana) y Carhué en Buenos Aires, Los Copahues en Neuquén y Bariloche en Río Negro. El destino estrella era Mar del Plata, la cual había sido declarada como la meca del exhibicionismo.

En este período se impulsó el desarrollo del transporte automovilístico y el de su red. En esta época, se crearon el Automóvil Club Argentino (ACA) y el Touring Club Argentino (TCA). Si bien el primero, que fue fundado en 1904, se enfocaba en el desarrollo del automovilismo como deporte y el segundo, fundado en 1907, trabajó en pos de la construcción y del mantenimiento de los caminos para el turismo, el TCA compartía con el ACA

“... el interés y el esfuerzo por el mejoramiento y extensión de la red vial y en sus primeros años de existencia se concentró en señalar carreteras, proponer a las autoridades provinciales y municipales reglamentos de tránsito y fomentar el arbolado de las rutas cercanas a la ciudad de Buenos Aires” (Ospital, 2005:69).

En la década del '20, se comenzó a producir de forma masiva el automóvil, lo cual tuvo un efecto muy importante en el turismo, ya que permitió que no sólo la clase alta pudiese viajar, sino que la clase trabajadora pudiera tener la posibilidad de disfrutar de su tiempo de ocio fuera de su área de residencia.

La importancia del automóvil en el turismo, también se vio reflejada en la forma de viajar, ya que implicó una cierta independencia para los turistas, dado que, por ejemplo, los horarios no eran estipulados, sino que los definían según su conveniencia. Como consecuencia, se planificó el trazado de rutas, las cuales luego se construyeron, señalaron y enumeraron. El diseño de estas rutas, significó una red troncal nacional y subsistemas

provinciales. Sin lugar a duda, la ruta más importante inaugurada en esta época fue la RN N°2, la cual conecta a Buenos Aires con Mar del Plata, ya que impulsó el turismo en auto hacia dicho destino. Ospital (2005) señala que, esta situación, viene acompañada por un contexto político y social en el cual los sectores medios obtuvieron mejoras de las condiciones laborales, dado la democratización de la organización social. Es así, que “la ciudad costera aparece como el campo de experimentación de ese proceso democratizador” (Ospital, 2005:65).

Luego de la primera posguerra (entre 1919 y 1929), se aumentó el tiempo de ocio disponible en toda la sociedad, generando así que todos pudiesen disfrutar de las vacaciones. Los nuevos turistas (la clase media) comenzaron a viajar a distintos destinos del país, dirigiéndose a lugares que tradicionalmente eran visitados por la elite, con la diferencia de que se hospedaban en alojamientos más modestos o alejados de las zonas donde se encontraba la clase alta (Ospital, 2005).

Más tarde, en 1934, se inauguró la ruta férrea que llegaba a la ciudad de San Carlos de Bariloche, hecho que promovió al turismo en dicho destino. A pesar de este progreso, el transporte ferroviario se vio afectado por el desarrollo del automóvil.

Fue en esta época también, que surgió el transporte aéreo en la Argentina. La primera aerolínea creada fue Aeroposta Argentina S.A. (1927), la cual conectaba a la ciudad de Buenos Aires con el sur del país, siendo sus principales destinos Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Río Grande y Río Gallegos (Wallingre, 2007).

Luego, durante la Segunda Guerra Mundial, comenzaron a operar diferentes líneas aéreas, como Líneas Aéreas del Sudoeste (LASO), creada en 1940 y que conectaba a Buenos Aires con los destinos del oeste de la Patagonia; Líneas Aéreas del Nordeste (LANE), fundada en 1943 y que, como su nombre indica, ofrecía rutas hacia el noreste del país, y Servicio Aerpostal del Estado (SADE), fundada en 1944 (Pezzatti, 2016). Finalmente, en 1947, LASO y LANE se unificaron dando lugar a Líneas Aéreas del Estado (LADE), siendo una de sus funciones brindar tarifas más económicas, para lograr así una mejor integración nacional.

Por último, si bien el transporte marítimo ya existía, en esta etapa se crearon importantes empresas, las cuales ofrecían transporte de carga y pasajeros a distintas ciudades del país. Además, en 1940, se creó la empresa Ferry Líneas, la cual conecta el puerto de Buenos Aires con los puertos de Colonia y Montevideo, en Uruguay. Sin embargo, el transporte

marítimo no era sólo internacional, sino que también se ofrecían viajes dentro del mismo país: por un lado, se empezaron a ofrecer servicios de lanchas de pasajeros por el delta bonaerense-entrerriano; y por el otro, también comenzaron a ofrecerse cruceros desde Buenos Aires hacia el sur del país, más específicamente, Tierra del Fuego (Wallingre, 2007).

Durante la segunda mitad del siglo XX, se siguió desarrollando el transporte ferroviario. En 1948, se finalizó el trazado del recorrido del Tren a las Nubes en la provincia de Salta. Si bien en un principio el fin de este tren era trasladar la producción, a partir del año 1963 se convirtió en un atractivo turístico en sí. Por otro lado, se inauguraron servicios ferroviarios de lujo como fueron El Marplatense (el cual conectaba a la ciudad de Buenos Aires con Mar del Plata); el tren Arrayanes que unía la capital del país con San Carlos de Bariloche; los trenes Libertador e Independencia, los cuales unían a C.A.B.A. con Mendoza y San Miguel de Tucumán, respectivamente. Con el paso del tiempo estos servicios fueron desapareciendo a excepción de El Marplatense.

A pesar de estas gestiones en el transporte férreo, el mismo fue perdiendo calidad y competitividad frente al transporte automovilístico. Tan es así, que, en esta época, el gobierno impulsó, por un lado, la instalación de la industria automovilística, y por el otro, un plan de construcción de caminos. La pavimentación de la RPN°11 fue un hecho importante para el desarrollo del turismo de sol y playa, ya que facilitó el acceso a los destinos de la costa atlántica.

Otra modalidad de transporte terrestre que tuvo un importante crecimiento en esta época, fueron los ómnibus como medios de transporte interurbano. Esto dio lugar a la construcción de la terminal de Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la cual concentraba las llegadas y salidas de todos los viajes hacia el resto del país.

Con respecto al transporte aéreo, en el año 1946 fueron creadas tres empresas aéreas (ALFA, FAMA y ZONDA), las cuales no sólo ofrecían vuelos hacia distintas ciudades del país, sino que también permitían viajar al exterior siendo algunas de sus rutas Europa, Asunción, Montevideo y Santiago de Chile. Años después, se construyeron el Aeropuerto Jorge Newbery (llamado comúnmente Aeroparque, ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires), y el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, ubicado en la localidad de Ezeiza (siendo, en su momento, el más importante de Latinoamérica). Finalmente, en 1950 se creó Aerolíneas Argentinas como fusión de ALFA, AEROPOSTA, ZONDA y FAMA.

Ésta se convirtió en la compañía aérea de bandera y tiempo más tarde sumó, a sus rutas aéreas ya existentes, la ruta transpolar.

Ante este crecimiento que presentó el transporte aéreo, el transporte marítimo se vio reducido sustancialmente. Como consecuencia, algunas empresas marítimas decidieron convertirse en empresas de cruceros y empezaron a ofrecer servicios que salían desde el puerto de Buenos Aires. Además, durante esta época comenzó a operar un crucero que salía desde Ushuaia y que tenía como destino la Antártida (Wallingre, 2007).

En la década del '90, Aerolíneas Argentinas fue privatizada, lo cual trajo como consecuencia la reducción de las rutas aéreas nacionales e internacionales que poseía. Además, se crearon nuevas empresas aéreas, como LAPA (Líneas Aéreas Privadas Argentinas), Southern Winds y AeroVip (Gómez Lende, 2013), muchas de las cuales tenían su hub en Córdoba y ofrecían viajes a distintos destinos del país. Estas empresas no perduraron mucho en el tiempo (para el año 2003 muchas de ellas habían dejado de existir). Además, empezaron a operar distintas aerolíneas extranjeras, lo cual permitió diversificar la oferta de vuelos internacionales. Gómez Lende (2013) explica que, la llegada de líneas aéreas extranjeras, generó que las aerolíneas provinciales, como Transportes Aéreos Neuquinos o Servicio Aéreo Provincial de Río Negro, debieran asociarse con el capital extranjero para sobrevivir.

Esta fuerte recesión que caracterizó a los transportes nacionales en esta época, también se vio reflejada en el transporte ferroviario, ya que muchos de los servicios de larga distancia fueron suspendidos o cerrados, salvo los trenes en la provincia de Buenos Aires, Río Negro, Tucumán y Santa Fe (en estas dos últimas provincias había servicios de trenes esporádicamente hacia Rosario y San Miguel de Tucumán).

Como contrapartida, hubo un gran desarrollo en los trenes turísticos. Esto se puede notar con la creación del Tren del Fin del Mundo, en Ushuaia; el Tren de la Costa en Buenos Aires; y el Tren de la Selva, en el Parque Nacional Iguazú.

A partir del 2004 comenzaron a operar compañías aéreas low cost en el país, las cuales ofrecen vuelos a tarifas económicas gracias a sus bajos costos. Esto permitió que el transporte aéreo fuese más accesible desde el punto de vista económico. Además, en 2008, Aerolíneas Argentinas junto con Austral fueron re-nacionalizadas para que pudieran subsistir a la crisis que dichas empresas estaban atravesando (Gómez Lende, 2013).

Luego, desde el año 2016 y en adelante, Aerolíneas Argentinas fue obteniendo nuevas rutas aéreas conectando destinos sin pasar por Buenos Aires, lo cual descentralizó al transporte aéreo y permitió el crecimiento de otras ciudades, además de redoblar su presencia en el interior del país.

En cuanto al turismo de cruceros, este sector presentó un gran crecimiento, lo que significó la realización de mejoras en los principales puertos del país (éstos son los puertos de Buenos Aires, de Puerto Madryn y el de Ushuaia).

Por otro lado, el transporte ferroviario de larga distancia siguió decreciendo. De los dos ramales que había en la provincia de Buenos Aires (vía Lamadrid y vía Pringles), quedó sólo el primero, el cual ofrece un servicio de bajo costo, pero que tarda mucho tiempo en relación a los kilómetros que recorre (si bien entre 2014 y 2015, y también en el 2018 se importaron nuevos vagones que permitirían viajar a mayor velocidad, el estado de las vías es totalmente malo). La consecuencia de que quede sólo un ramal es que varias estaciones de trenes quedaron desocupadas y sin actividad, generando así que, pueblos y ciudades por los que pasaba la formación vía Pringles, y por los que no pasa el vía Lamadrid, perdieran conectividad.

Finalmente, en los últimos años Vialidad Nacional y Vialidad Provincial han estado realizando distintas obras en relación a la infraestructura del país. En la actualidad, muchas de estas obras no han sido culminadas, sino que aún se está trabajando en ellas. A partir de la página oficial de Vialidad Nacional, algunos ejemplos de las obras que ésta ha estado realizando son la repavimentación de la RN N°40 desde la ciudad de Esquel hasta cerca de la ciudad de El Bolsón; la repavimentación en la provincia de Neuquén al acceso al Paso Internacional Cardenal Samoré; la construcción de la autopista en la RN N°33 entre Bahía Blanca y Tornquist; la pavimentación de la RN N°23 en Río Negro; la construcción del nuevo paso urbano de Bahía Blanca que abarca un tramo en la RN N°3 y la RN N°33; la transformación en autopista de la RN N° 8 entre Pilar y Pergamino; la construcción de la circunvalación de Villa La Angostura en la RN N°40; la pavimentación del acceso sur a Puerto Madryn, que conectará con la autopista que se está construyendo en la RN N° 3 entre dicha ciudad y Trelew; la pavimentación de la ruta de acceso al Paso San Sebastián en Tierra del Fuego; la construcción de la primera autopista en Formosa; la repavimentación de la RN N°3 en Tierra del Fuego, en el acceso al Paso Garibaldi; la construcción de la autopista Cañuelas-Azul; la repavimentación de la RN N°3 en Santa

Cruz, entre Río Gallegos y el límite internacional con Chile; y la repavimentación de la RN N°7 en el paso internacional en Mendoza.

Por otro lado y a partir de la página oficial de Vialidad Provincial, algunas de las obras que esta Dirección ha realizado (y algunas todavía se encuentran en construcción) son la repavimentación de la RP N°29 en el tramo que abarca los partidos de Ayacucho y Balcarce; la repavimentación y ensanche de calzada de la RP N°51 en Coronel Pringles; la repavimentación y ensanche del Camino Secundario que pasa por Zárate y Tres Arroyos; la repavimentación de la RP N°75 en el tramo entre Energía y el acceso a Cortaderas; la repavimentación y construcción de banquetas pavimentadas en la RP N°41 en el tramos que va desde la RP N°2 hasta la localidad de Pilar; ensanche y repavimentación de la RP N°25 en el tramo comprendido entre las RN N°8 y N°9; la repavimentación de la RP N°51 entre Villa La Serranía y el empalme con la RP N°76; la repavimentación de la RP N°67 y el ensanche de la traza entre la RN N°33 (en Pigüé) y el acceso a Puan; y la rehabilitación y conservación de calzada de la RP N°76 en el tramo que va desde la RP N°58 hasta la RP N°72 en jurisdicción de los partidos de Coronel Suárez y Tornquist.

2.3 Marco regulatorio

2.3.1 La regulación de las empresas de transporte terrestre de pasajeros

En lo que respecta a la oferta de servicios dentro de la provincia de Buenos Aires, la Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires es la que regula la actividad de las empresas.

Dentro de las normativas que éstas deben acatar, se encuentra el Decreto-ley N°16378/57, el cual reglamenta la prestación de servicios de transporte colectivo de pasajeros. En su artículo N°17 explica que este decreto-ley contempla la constitución de servicios especializados de autotransporte para poder atender las mayores demandas surgidas por temporalidad o estacionalidad, siempre y cuando esta nueva oferta no afecte a los servicios de línea establecidos.

En el artículo siguiente especifica que el turismo se encuentra incluido en el régimen del artículo N°17, y establece que, los servicios de transporte de dicha actividad, sólo pueden ser hacia zonas y lugares específicamente turísticas. Además, las autorizaciones otorgadas serán dadas por temporada y su vigencia nunca puede ser mayor a cinco meses. Por otro lado, y en relación a los boletos, los mismos pueden ser de ida, ida y vuelta o sólo regreso,

pero en ningún caso permitirán el ascenso o descenso de pasajeros en el medio del trayecto. Por último, el precio de los boletos debe ser igual o mayor a la tarifa de los servicios de línea.

Continuando con la actividad turística, los viajes de excursiones se encuentran regulados por el artículo N°19. El mismo determina que estos viajes deben iniciar y finalizar siempre en el mismo lugar, además de que siempre deben concluir con el mismo grupo de turistas con el que comenzaron la excursión. Y en cuanto a los datos necesarios para la autorización del viaje, los choferes deberán completar una planilla por cada viaje, en la cual detallarán el nombre, domicilio y número de DNI de cada pasajero.

Por último, el artículo N°49 establece que los horarios de prestación del servicio deben ser aprobados previamente por la Dirección Provincial de Transporte, debiendo éstos adecuarse a las necesidades de los usuarios. La Dirección tendrá en cuenta las velocidades permitidas en las rutas a la hora de aprobar los horarios solicitados por cada empresa.

Otro decreto que regula esta actividad es el N°6864/58. En su artículo N°4 especifica que la Dirección de Transporte llevará un registro de todos los servicios de transporte de pasajeros que se presten en la provincia, con el objetivo “de programar y planificar el establecimiento, modificación, coordinación o combinación de los servicios intercomunales” (Decreto N°6864/58, 1958). A tal fin, la Dirección requerirá la denominación de la empresa, nombre de su propietario o tipo de sociedad en su caso, domicilio real y legal; los recorridos, horarios y tarifas; el tipo, cantidad y características de los vehículos autorizados a cada línea; el carácter y vigencia de las autorizaciones acordadas; las modalidades especiales de la prestación (regular, turismo, excursión, etc.); y los servicios terminales e internos.

El artículo N°30 del decreto determina que, en el caso de los servicios de transporte de turismo temporarios, los mismos serán aprobados por el Poder Ejecutivo, consultando previamente a las municipalidades afectadas por el tráfico y a las autoridades de turismo.

En su artículo N°31, este decreto complementa al decreto-ley detallado anteriormente, y especifica que los servicios de turismo temporarios estarán delimitados por dos zonas de influencia, la de origen (lugar desde donde provienen los pasajeros) y la de llegada (el destino turístico). Además, estos servicios pueden incluir uno o más puntos de partida y de destino en cada zona, pero el servicio se brindará solamente por intercomunicación directa de dos puntos ubicados, cada uno en distintas zonas.

A pesar de la existencia de estas normativas que regulan el transporte colectivo de pasajeros, las mismas no incluyen a los servicios denominados “Puerta a Puerta”. En relación a este tipo de servicio, en el año 2010, la Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires se comprometió a generar un marco regulatorio para dicha actividad, impulsando primero la firma de un decreto, y luego la modificación del decreto-ley N°16378/57. Sin embargo, el decreto llegó a tener sólo la media sanción de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.

Es por esto, que se está conformando la Cámara de Servicios Especializados de Transportes del Sudoeste Bonaerense, con el principal objetivo de solicitar a la Cámara de Diputados y la de Senadores que se sancione una ley que le otorgue un marco legal a dicha actividad

CAPÍTULO III: SUDOESTE BONAERENSE

3.1 Localización

La región del Sudoeste Bonaerense se encuentra ubicada, como su nombre lo indica, en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires y está compuesta por los partidos de Adolfo Alsina, Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, Guaminí, Monte Hermoso, Puan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino (Figura 2). Ésta comprende áreas rurales y urbanas de distinto tamaño, siendo Bahía Blanca la única metrópolis y la ciudad más importante.

FIGURA 2

Sudoeste Bonaerense



Fuente: Carestia, L; 2019 sobre la base del Instituto Geográfico Nacional (2015)

3.2 Rol del Sudoeste Bonaerense dentro de la región Buenos Aires (PFETS)

En el año 2005, los principales actores institucionales del turismo nacional (Consejo Federal de Turismo; Consejo Federal de Inversiones; Secretaría de Turismo; Cámara Argentina de Turismo; y Administración de Parques Nacionales) realizaron el primer documento concertado del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS). El objetivo general de éste es “Fortalecer el proceso orientador y articulador de actuaciones que, en forma sinérgica, reafirme voluntades, optimice recursos y encamine estos esfuerzos hacia un modelo de desarrollo turístico sustentable para la República Argentina” (PFETS, 2014:77). A su vez, plantea cinco objetivos específicos pertenecientes cada uno a distintos ámbitos, los cuales son el ámbito político, ambiental, sociocultural, de calidad y socioeconómico.

A partir del plan, se dividió al país en 6 regiones turísticas, la región Norte, compuesta por las provincias de Salta, Jujuy, Santiago del Estero, Catamarca y La Rioja; la región Litoral, integrada por las provincias de Formosa, Chaco, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones; la región Buenos Aires, compuesta por la provincia y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; la región Córdoba, conformada por la provincia homónima; la región Cuyo, integrada por San Juan, San Luis y Mendoza; y la región Patagonia compuesta por las provincias de Neuquén, La Pampa, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego.

Dentro de la región Buenos Aires (Figura 3), el sudoeste bonaerense cumple un papel muy importante ya que allí se pueden encontrar distintos elementos, como son las puertas Bahía Blanca y Carmen de Patagones. Éstas son “accesos simbólicos y funcionales a todos los componentes del espacio turístico regional y federal; núcleos urbanos proveedores de servicios turísticos convenientemente equipados como nodos de comunicaciones” (PFETS, 2014: 242).

Bahía Blanca se trata de una puerta actual, debido a que es una ciudad a la cual pueden llegar turistas de todo el país para luego viajar por la región, gracias a la infraestructura, la supraestructura y las empresas prestadoras de servicio existentes en la misma; en cambio Carmen de Patagones es una puerta potencial, ya que presenta falencias en alguno de esos tres componentes.

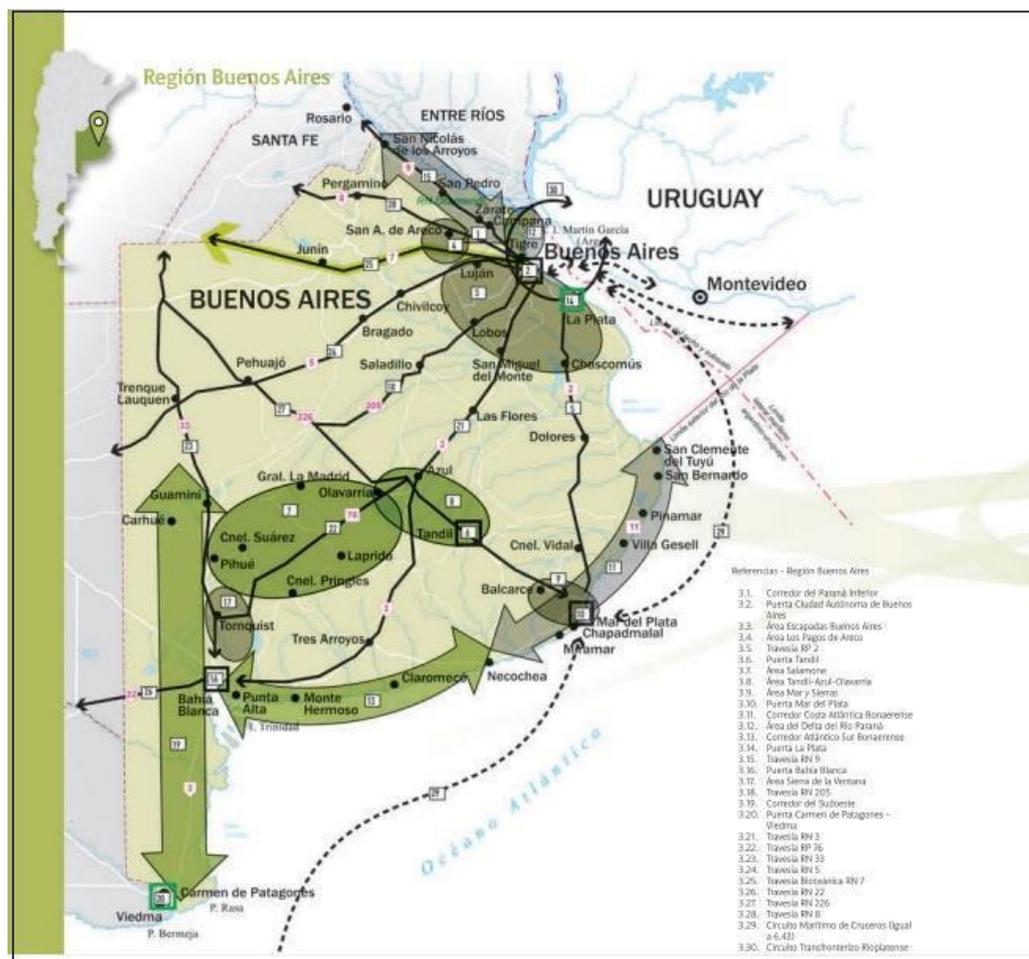
Además, otros elementos del Plan que tiene la región, son los corredores potenciales Atlánticos Sur Bonaerense, y del Sudoeste; el área de uso turístico actual Sierra de la

Ventana, y el área de uso turístico potencial Salamone. La diferencia entre estos dos últimos elementos, es que el área de uso turístico actual es una:

“Porción territorial de escala variable, pero con volúmenes importantes de demanda turística motivada por la alta concentración de atractores potentes característicos. Cuenta con servicios turísticos suficientes y con niveles aceptables de gestión turística. Las inversiones públicas y privadas en el sector son de tendencia creciente. El turismo como actividad económica tiene una entidad muy significativa” (PFETS, 2014:242)

En cambio, el área de uso turístico potencial posee problemas de conectividad, accesibilidad y servicios mínimos, la gestión turística es deficiente y por lo tanto el turismo como actividad económica no tiene suficiente relevancia.

FIGURA 3
Región Buenos Aires



Fuente: PFETS 2025

3.3 Caracterización

La región presenta una infraestructura vial que la conecta tanto en su interior como con el resto del país. La misma comprende las Rutas Nacionales N°3, N°22, N°33, N°35, N°229 y N°249; y las Rutas Provinciales N°51, N°60, N°67, N°72, N°76, N°78, N°85 y N°113. Además, cuenta con una red ferroviaria, vía Lamadrid, que sale de Bahía Blanca y pasa por las localidades de Tornquist, Saavedra, Pigüé, Coronel Suárez, General La Madrid, Olavarría, Azul, Las Flores, Monte Grande y llega finalmente a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Este servicio se ofrece tres veces a la semana y el recorrido se realiza en los dos sentidos, es decir Bahía Blanca-Buenos Aires y Buenos Aires-Bahía Blanca. Por último, en cuanto a rutas aéreas, se encuentra conectada con las ciudades de Buenos Aires, tanto con el Aeropuerto Jorge Newbery (Aeroparque), como con el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza), Mar del Plata, Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia a través del Corredor Atlántico.

Sus principales actividades económicas son la agricultura y ganadería, la industria y en menor medida el turismo. En relación a esta última actividad, la región presenta una oferta turística variada, lo cual lleva a que se distingan cinco modalidades turísticas dentro del Sudoeste Bonaerense.

Una de estas modalidades es el turismo de sol y playa. Los destinos que componen esta oferta son aquellos que se encuentran ubicados en la costa atlántica y éstos son Monte Hermoso, Pehuen-Co, Marisol, Orense, Reta, Claromecó, Bahía San Blas y Balneario La Chiquita. La principal característica de este producto es la presencia de una estacionalidad muy marcada. Las primeras dos ciudades costeras mencionadas son las más importantes de la región en cuanto a esta práctica turística. Esto se debe, principalmente, a que son las más cercanas a Bahía Blanca (siendo éste el principal centro emisor de turistas) y a que poseen una oferta turística alternativa al turismo de sol y playa, como son, por ejemplo, la Reserva Provincial Geológica, Paleontológica y Arqueológica Pehuen-Có – Monte Hermoso y los distintos museos estas que dos ciudades poseen.

También se puede realizar turismo de naturaleza y aventura en aquellos destinos localizados en el área serrana de la región, y al sur de la misma. Como su nombre lo indica, las actividades que se realizan son al aire libre. Los principales destinos para realizar esta práctica turística son Sierra de la Ventana, Villa Ventana, Saldungaray, Villa Arcadia, Coronel Suárez, Pigüé, Carmen de Patagones (debido a su oferta de actividades náuticas en

el Río Negro), Médanos y Pedro Luro (éstos últimos dos ofrecen, como actividad de turismo de naturaleza, la realización de pesca deportiva).

Otra modalidad es el turismo de salud y termal. El principal centro termal de la región se encuentra en Carhué, pero también están las termas de Ceferino en Pedro Luro, las termas de Médanos y Terma Los Gauchos en Villalonga (estas últimas tres son complejos termales de menor tamaño que el existente en Carhué). Dado que estos cuatro son las únicas ofertas de turismo termal existentes en la provincia y las más australes del país, es importante la demanda que atraen.

La región también posee oferta de turismo de reuniones. Si bien Bahía Blanca es la ciudad en la que se concentra principalmente esta oferta, los congresos, convenciones, jornadas, etc. realizados en dicha ciudad, suelen implicar actividades en otros centros turísticos dado su cercanía. Además, en los últimos tiempos, otras ciudades del Sudoeste Bonaerense se fueron posicionando como destinos de turismo de reuniones y de acontecimientos programados. Un ejemplo de esto es Monte Hermoso, donde todos los años se realiza “Monte Corre 10K – Edición Urbana” en la segunda quincena de febrero, y el Enduro de Monte Hermoso, entre otros.

Por último, los turistas también pueden realizar actividades de turismo cultural. Ésta es una modalidad de turismo que abarca atractivos turísticos como la gastronomía, los museos, el patrimonio arqueológico, los acontecimientos programados, etc. Este tipo de oferta turística está muy presente en el Sudoeste Bonaerense, ya que son muchos los destinos que poseen recursos de esta índole. Ejemplos de éstos son la Fiesta Nacional de la Primavera en Monte Hermoso, la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino en Ingeniero White, Bahía Blanca o la Fiesta Provincial de la Soberanía Patagónica en Carmen de Patagones; las obras arquitectónicas de Salamone presentes en localidades como Saldungaray, Epecuén, Coronel Pringles o Tornquist; la presencia de colonias de inmigrantes (como los maragatos en Carmen de Patagones, las colectividades alemanas, italianas y españolas en Coronel Suárez, o los franceses en Pigüé) y los distintos museos existentes en las ciudades de la región.

3.3.1 Principales destinos turísticos

La región del Sudoeste Bonaerense está compuesta por 13 partidos, todos ellos muy distintos en cuanto a su extensión, cantidad de habitantes, tipo de población que los

componen y tipo de recursos turísticos que poseen. Esta última característica genera que haya gran variedad de oferta turística y de destinos.

Los principales destinos turísticos de la región, y sobre los cuales se centra esta investigación, son Carhué, Carmen de Patagones, la Comarca Serrana, Coronel Suárez, Médanos, Monte Hermoso, Pedro Luro, Pehuen-Có y Pigüé.

Carhué es una localidad que se encuentra ubicada en el partido de Adolfo Alsina, en el noroeste de la región y a la cual se llega a través de la RP N°60. Junto con los partidos de Guaminí, Daireaux, Coronel Suárez, Saavedra y Puan, forma parte de Las Encadenadas del Oeste, la cual es una cuenca endorreica compuesta por cinco lagunas: Epecuén, Venado, Del Monte, Cochicó y Alsina. La primera laguna mencionada (conocida popularmente como Lago Epecuén) es la más cercana a la ciudad de Carhué y juntas se ofrecen como un mismo producto turístico. Los atractivos de este producto son dos, por un lado, las aguas termales que esta zona posee, siendo la oferta estrella el “Lago Epecuén”, el cual es famoso por sus propiedades curativas.

Por el otro, la Villa Epecuén, de la cual actualmente quedaron sólo ruinas como consecuencia de la inundación que sufrió en 1985 por el desborde de la laguna y el posterior desagote del agua de dicha inundación en los primeros años del siglo XXI. La imagen actual de Epecuén, en la cual predomina el color blanco por la presencia de sal que tenía el agua de la inundación, es un atractivo en sí atrayendo todos los años turistas que viajan para recorrer la villa y a fotógrafos dada la singularidad del paisaje. Además, Epecuén es uno de los lugares donde se pueden encontrar obras del arquitecto Salamone, por lo cual forma parte del Área de uso turístico potencial Salamone (determinada por el PFETS 2025). Las obras de este arquitecto (compuestas por mataderos, cementerios y municipalidades), son muy conocidas por su monumentalidad y por el uso del estilo Art Decó.

Carmen de Patagones que es la ciudad más austral de la provincia y por consiguiente de la región, y pertenece al partido homónimo, el cual es el más extenso del Sudoeste Bonaerense. Junto con la ciudad de Viedma (capital de la provincia de Río Negro) forma la Comarca Viedma-Patagones.

El atractivo turístico de este destino está compuesto por la historia y la cultura, ejemplo de ello, son las Cuevas Maragatas, los Ranchos Coloniales, la Iglesia Nuestra Señora del Carmen y la Fiesta Provincial de la Soberanía Patagónica. Al atractivo de la ciudad,

también lo compone el Río Negro, el cual permite realizar actividades náuticas y paseos en catamaranes.

Debido a la falta de recursos económicos para realizar inversiones en turismo, esta ciudad, no posee una gran variedad de oferta de servicios turísticos como alojamiento y restauración (Lopes, 2015), por lo que muchos de los turistas deciden alojarse en la ciudad de Viedma y luego trasladarse a Carmen de Patagones para realizar las visitas y excursiones. Esto significa una debilidad del destino turístico, ya que el hecho de que los turistas no se alojen allí, sino en la ciudad vecina, implica que la mayor parte de los ingresos generados por el turismo se den en Viedma y no en el destino en cuestión.

La Comarca Serrana (Tornquist, Villa Serrana La Gruta, Villa La Arcadia, Villa Ventana, Sierra de la Ventana y Saldungaray) pertenece principalmente al partido de Tornquist, salvo Villa La Arcadia que corresponde al partido de Coronel Suárez. Sus ofertas se basan, mayormente, en el turismo aventura y turismo naturaleza.

Sus principales atractivos son el Cerro Ventana (1136 msnm), el cual fue declarado Monumento Natural en 1959. A este cerro se accede desde el Parque Provincial Ernesto Tornquist y en su cima se llega a La Ventana, un hueco de más de ocho metros de alto y cinco metros de ancho que le da el nombre al cerro (Rodríguez Negri, 2014). En la Comarca también se encuentra el Cerro Tres Picos (1239 msnm) cuyo ingreso se encuentra en la estancia privada Funke. La importancia de este cerro se debe a que es el más alto de la provincia.

Otro atractivo importante de la Comarca Serrana son las ruinas del ex Club Hotel de la Ventana, el cual fue un hotel de lujo del siglo pasado construido por la Compañía Británica del Ferrocarril del Sud e inaugurado el 11 de noviembre de 1911. El mismo estaba destinado a la elite, y quedó en ruinas como consecuencia de un incendio ocurrido en 1983. Este edificio fue declarado Monumento Histórico en 1999.

Villa Arcadia se encuentra enfrente a Sierra de la Ventana, separada de ella por el río Sauce Grande. El atractivo de esta ciudad está dado por la naturaleza y la tranquilidad que les ofrece a los turistas; además se puede hacer turismo aventura como trekking, cabalgatas o ascender al Cerro Ceferino (también conocido como Cerro del Amor).

La localidad de Sierra de la Ventana, por su parte, cuenta con distintos atractivos que son de menor jerarquía que los recursos naturales antes mencionados. Ejemplos de éstos son el Golf Club Sierra de la Ventana, el Casino (el cual pertenece al Hotel Provincial Sierra de la

Ventana), el Paseo de los Artesanos, el Balneario El Dique y la Gruta Nuestra Señora de Lourdes. Además, en esta localidad, se realizan distintos acontecimientos programados como el Torneo de Golf, la Carrera Aventura Sierra de la Ventana o la Fiesta Provincial de los Reyes Magos.

Por último, Saldungaray posee como atractivo principal las obras arquitectónicas de Salamone, siendo la fachada del cementerio la imagen más conocida de la localidad. Además, se encuentra el Fortín Pavón, el cual fue utilizado en la Conquista al Desierto; y la Estación de Ferrocarril que, si bien no está en funcionamiento (ya que el tren no pasa más por Saldungaray), tiene un museo ferroviario (Lecanda, 2014).

Coronel Suárez es la ciudad cabecera del partido homónimo y se accede a la misma por la RP N°85. En los años '80, esta ciudad fue habitada por alemanes provenientes de la zona del Volga, quienes incorporaron sus costumbres y tradiciones, además de adoptar las del lugar. En la actualidad, hay tres colonias de alemanes en cercanías a la ciudad, las cuales forman un patrimonio cultural singular y un fuerte atractivo turístico de Coronel Suárez. Estas tres colonias son Santa Trinidad, San José y Santa María, y sus principales atractivos son las fiestas gastronómicas (de la cerveza, de la salchicha y de la carneada), sus danzas y su arquitectura (Dirección de Turismo, 2018).

Una actividad importante de la ciudad (y del partido también) es el polo. Este deporte se comenzó a practicar en la década del '20 en la estancia La María y le dio relevancia a la ciudad, ya que es cuna de grandes polistas a nivel mundial y porque su club, Coronel Suárez Polo Club, encabeza la lista de ganadores del máximo certamen mundial de interclubes. Actualmente, la temporada de torneos se desarrolla entre los meses de enero y septiembre, periodo en que los jugadores de polo viajan para disputar los partidos, y también reciben a polistas de distintos clubes cuando juegan los partidos de locales.

Médanos pertenece al partido de Villarino y se accede por la RN N°22. El atractivo turístico principal de esta ciudad es el complejo termal, el cual posee piletas y un lago termal, donde no sólo se pueden realizar baños, sino que también se pueden hacer actividades náuticas como paseos en kayaks. Además, cuenta con un amplio camping donde acampar y fogones con parrillas.

Otros dos atractivos de la localidad de Médanos y que se encuentran detallados en la página del Municipio, son la Fiesta Nacional del Ajo, el cual es un acontecimiento programado que atrae, más que nada, a turistas provenientes de las ciudades y pueblos

aledaños. Además, cuenta con la laguna Chasicó, la cual se encuentra a 45 km de dicha localidad, donde se puede practicar la pesca y que ofrece alojamiento en camping.

Monte Hermoso forma parte del partido homónimo, el cual es el más chico de la región, y se accede por la RP N°78. Éste es un destino de sol y playa, y es la ciudad donde se realiza la Fiesta Nacional de la Primavera, siendo estos dos sus principales atractivos.

Esta ciudad no sólo es el destino de sol y playa más importante del Sudoeste Bonaerense, sino que también es, junto con la Comarca Serrana, uno de los principales destinos turísticos de la región (ambos dos, Monte Hermoso y la Comarca Serrana, conforman un circuito de mar y sierra, unidos por la RP N°78, que empalma con la RN N°3 y que finalmente empalma con la RP N°72).

La playa de esta ciudad se caracteriza, por un lado, porque el sol sale y se pone en el mar; y por el otro, porque la temperatura del agua es más cálida, aproximadamente 5°C más que las otras playas de la provincia (Lecanda, 2014).

En cuanto a la Fiesta Nacional de la Primavera, la misma fue declarada, por la Secretaría de Turismo de la Nación, como Fiesta Nacional en 1993. Ésta se realiza todos los años durante el fin de semana en que comienza la primavera y atrae 60.000 personas aproximadamente, siendo en su mayoría adolescentes (Lecanda, 2014). Este acontecimiento programado incluye no sólo la realización de distintos espectáculos musicales, sino que también ofrece un programa cultural y deportivo variado.

Además de la playa y la Fiesta Nacional de la Primavera, esta ciudad posee varios atractivos, como el Faro Recalada, importante por ser el más alto, en estructura abierta, de la Argentina; distintos museos como el Histórico Municipal, el de Ciencias “Vicente Di Martino”, y el naval; la Laguna Sauce Grande, donde se puede realizar pesca, avistaje de aves y deportes náuticos y el Sitio Arqueológico Monte Hermoso I, el cual es parte del “Área 3” de la Reserva Provincial Geológica, Paleontológica y Arqueológica Pehuen-Có – Monte Hermoso.

En relación al último atractivo mencionado, el mismo se encuentra ubicado a 5 km de Monte Hermoso y sus principales objetivos son proteger el ecosistema costero, y los dos sitios arqueológicos presentes en él, que son El Pisadero y Las Ollas. La importancia de estos sitios arqueológicos radica en la presencia de vestigios de los antiguos pobladores de la zona.

Por último, en esta ciudad se encuentra presente un cordón de dunas, el cual compone un atractivo turístico natural, ya que atrae a turistas que practican el sandboard y también posibilita la realización del enduro (una competencia de motociclismo realizado sobre arena)

Pedro Luro pertenece al partido de Villarino y se accede por la RN N°3. La oferta turística de la ciudad se focaliza en el parque termal, el cual cambió de concesión y reabrió al público en octubre de 2018. Este parque, no sólo ofrece el servicio de termas, sino que también posee alojamiento hotelero y restaurante.

A 2 km de Pedro Luro se encuentra Fortín Mercedes, complejo que posee dos atractivos turísticos importantes. Uno es la presencia del santuario de María Auxiliadora, el cual atrae el tercer domingo de mayo (en conmemoración al día de María Auxiliadora) y el tercer domingo de noviembre (por el día de la Patrona del Agro Argentino) a peregrinos procedentes de Buenos Aires, Río Negro y Neuquén principalmente (Pérez y Schenkel, 2018). El otro atractivo del complejo es la réplica del Fortín Colorado, la cual no se encuentra ubicada en el lugar original del Fortín, sino que está emplazada en el lugar a donde tuvo que ser trasladado en 1858 a causa de una inundación. La importancia histórica de este fortín se debe a que, desde allí, Rosas y luego Roca dirigieron la primera y segunda Campaña al Desierto (Roldán, 2013).

Por último, a 4 km de Pedro Luro está el Lago Parque La Salada cuyo atractivo turístico se debe a la presencia de la laguna homónima. En este parque los visitantes pueden realizar deportes náuticos y pescar. Además, el mismo cuenta con alojamiento, proveeduría, baños y fogones.

Pehuen-Có es la ciudad costera del partido de Coronel Rosales, a la cual se accede por la RP N°113. Al igual que en Monte Hermoso, la temperatura del mar en esta ciudad también es cálida.

Si bien el principal atractivo turístico de este destino es la playa, no es el único. En Pehuen-Có también está la sala de interpretación paleontológica “Florentino Ameghino”, donde hay infografía de los yacimientos paleontológicos de la zona, maquetas que representan el paisaje de hace 12.000 años de la zona donde la localidad se encuentra ubicada, y exhibiciones de materiales fósiles.

La Reserva Provincial Geológica, Paleontológica y Arqueológica Pehuen-Có - Monte Hermoso, está compuesta por tres áreas, las dos primeras (Área 1: Yacimientos de “Playa

del Barco” y “Farola Monte Hermoso”, y Área 2: “Yacimiento de Paleoicnitas”) son las que se encuentran en cercanía a la ciudad de Pehuen-Có. La primera área se encuentra ubicada a 12 km de la ciudad y, como se dijo anteriormente, está conformada por dos yacimientos. En el yacimiento “Farola Monte Hermoso” (también conocido como “Barrancas Monte Hermoso”) hay restos fósiles de fauna perteneciente al Período Terciario, y además es el lugar donde se construyó el primer faro marítimo del país, dándole así relevancia histórica al área. Por otro lado, la importancia del yacimiento “Playa del Barco” se debe a la presencia de restos fósiles de fauna autóctona de Sudamérica y de fauna invasora proveniente de América del Norte.

El Área 2: “Yacimiento de Paleoicnitas” está a 1 km al este de Pehuen-Có y su relevancia paleontológica está dada por la existencia de huellas fósiles de aves y mamíferos que habitaron la zona hace 12.000 años (Iradi, 2014).

Otros atractivos presentes en esta ciudad son el Bosque Encantado, la Casa Barco, la cual es una casa que por su singularidad genera atracción, la Casa Molino y la Plaza Carrasco. En ésta última, se encuentra el parque de interpretación paleontológica, donde se pueden observar réplicas de especies animales extintos que formaron parte de la fauna prehistórica de la ciudad balnearia, como son la macrauquenia, el tigre diente de sable, el megaterio y el gliptodonte. La importancia de este atractivo se debe a que es una herramienta de divulgación científica, que le agrega a Pehuen-Có la identidad como cuna de megaterios (Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, 2019).

Además, una característica que se da en menor medida, pero que lo asemeja con Monte Hermoso, es que hay una oferta elevada de alojamiento extra hotelero (casas/departamentos) y que muchas personas de la región tienen su segunda residencia en esta ciudad, utilizándola durante el verano y también como lugar de descanso los fines de semana (Larreche, 2015).

Pigüé es la ciudad cabecera del partido de Saavedra y se accede a ella por la RN N°33. Es un destino de turismo cultural, donde los recursos turísticos predominantes son los museos, monumentos y edificios históricos. Además, debido a que Pigüé fue poblada en sus orígenes por colonos franceses, en esta ciudad se realizan distintos acontecimientos programados relacionados a las tradiciones de Francia. Uno de éstos es la Fiesta del Omelette Gigante, que se realiza el primer domingo de diciembre de cada año; también, durante el mes de julio, todos los años se hacen distintas actividades conmemorando al 14

de julio de 1789 (fecha en la que se celebra la Revolución Francesa). Y por último, a fines de octubre se realiza la Fiesta del Aligot¹ (Zuccarini, 2014).

3.4 Bahía Blanca: primordial nodo de comunicaciones de la región

La ciudad de Bahía Blanca es la más grande del Sudoeste Bonaerense, es la ciudad cabecera del partido homónimo y tiene 301.572 habitantes según el último censo realizado en el año 2010. Este partido posee un gran polo industrial y un puerto, ambos ubicados en la localidad de Ingeniero White. Éste último es muy importante, dado que es de aguas profundas, lo cual le permite ser el puerto de salida de la producción de cereales y de oleaginosos. Asimismo, en el área portuaria se encuentran localizadas empresas especializadas de gases, combustibles y subproductos químicos. Estas dos (el polo industrial y el puerto) son las principales actividades económicas del partido, pero, además, el puerto de Bahía Blanca constituye uno de los atractivos turísticos más importantes, ya que cuenta con atractivos como el Museo Taller Ferrowhite y el Museo del Puerto.

En el área de la salud, la ciudad de Bahía Blanca tiene un rol muy importante para el Sudoeste Bonaerense, principalmente, debido a que cuenta con el Hospital Interzonal Dr. José Penna. El hecho de que este hospital sea interzonal genera que muchas personas de la región se trasladen a la ciudad para atenderse ante alguna consulta médica o para realizarse intervenciones quirúrgicas, generando así la llegada de visitantes a la ciudad.

Por otro lado, el hecho de que la ciudad cuente con varias universidades e institutos terciarios, genera que muchas personas (de la región y fuera de ella) se trasladen a Bahía Blanca para realizar sus estudios superiores. Además, la Universidad Nacional del Sur cuenta con un programa de Movilidad Internacional de Estudiantes de Grado (llamado Mundo UNS). Uno de los objetivos de este programa es la recepción de estudiantes extranjeros durante uno o dos semestres. Ésta no es la única institución que recibe a estudiantes o profesionales extranjeros a partir de la oferta de un intercambio (la UTN, el CONICET, el Rotary Club y el AIESEC también reciben), pero sí es la que tiene el programa de movilidad internacional más importante (Álvarez, 2015).

Otro factor de la ciudad que atrae, principalmente, a visitantes de un día es el paseo de compras que ésta posee. Estos excursionistas provienen mayormente de localidades que se

¹ Comida típica del macizo de Aubrac en Francia. Es un puré de papas mezclado con queso, el cual se calienta removiendo hasta que el queso se derrite y quede una mezcla espesa y elástica.

encuentran a no más de 350 km de Bahía Blanca (Ercolani y Rosake, 2009). La razón de esto, es que la ciudad presenta un importante paseo de compras, tanto en el centro de la ciudad como en el Bahía Blanca Plaza Shopping. Además, en Bahía Blanca se encuentran presentes importantes cadenas de supermercados internacionales y locales como son Walmart, Carrefour, Ve a y la Cooperativa Obrera.

La oferta turística más importante que esta ciudad tiene, es la de turismo de reuniones. Son numerosos y variados los eventos que se realizan (congresos, convenciones, jornadas, encuentros deportivos, académicos, exposiciones, ferias, etc.), y éstos atraen a muchos turistas nacionales e internacionales. En base a los calendarios anuales de reuniones publicados por la Municipalidad de Bahía Blanca en su página oficial, se puede observar que, hasta el año 2017 los distintos eventos realizados en la ciudad se concentraban en la segunda mitad del año, realizándose la mayoría entre agosto y noviembre (en el 2015 se realizaron 94 eventos, de los cuales el 39.4% fueron en el primer semestre y el 60.6% restante en el segundo; en el 2016, de los 68 eventos que se realizaron, el 48.5% fueron en el primer semestre y el 51.5% en el segundo; y en el 2017 hubieron 80 eventos, de los cuales el 40% se realizaron en el primer semestre y el 60% restante en el segundo). En cambio, en el año 2018 se realizaron 87 eventos en la ciudad, de los cuales el 52.9% fueron en los primeros seis meses (siendo los meses más importantes abril, mayo y junio), y el 47.1% en el segundo semestre.

Por último, en el año 2014, Bahía Blanca ingresó al ranking del ICCA (Asociación Internacional de Congresos y Convenciones), posicionándose en el puesto n°5 a nivel nacional, en el n°78 en Latinoamérica y en el puesto n°328 a nivel mundial (Lusto, 2016). En cambio, en el ranking del año 2018 de la misma asociación, Bahía Blanca se encuentra en el puesto n°409 del mundo, en el puesto n°96 en América, y en el puesto n°8 a nivel nacional (Municipalidad de Bahía Blanca, 2019).

Teniendo en cuenta todos estos factores, se puede decir que son muchos los visitantes que arriban a la ciudad de Bahía Blanca. Los mismos pueden hacerlo por distintos medios, los cuales son el avión, el ferrocarril, los colectivos de media y larga distancia, y los autos propios. Aquellos que son atraídos por la oferta de turismo de reuniones, como los que no pero cuyo lugar de residencia se encuentra a muchos kilómetros de Bahía Blanca, viajan principalmente en avión o colectivo de larga distancia. En cambio, aquellos visitantes que provienen de la misma región o de localidades cercanas, viajan en colectivos, combis o

autos propios. Además, el ferrocarril es un medio de transporte elegido tanto por aquellos que residen cerca, como aquellos que se encuentran más lejos de la ciudad.

La llegada de los turistas es posible gracias a la importante infraestructura de apoyo presente en la ciudad de Bahía Blanca. En primer lugar, se encuentra el aeropuerto Comandante Espora, el cual está en planes de expansión dado el aumento de rutas aéreas que comprenden dicha ciudad, y consecuentemente el incremento de movimiento de turistas que éste tiene. Además, se encuentra la estación de ferrocarriles Bahía Blanca Sud, cuya actividad va en disminución debido a la reducción de servicios. Por último, la terminal de ómnibus, la cual es muy importante, ya que son numerosas las unidades que llegan y parten de allí.

CAPÍTULO IV: ESTUDIO DE CASO

4.1 Empresas de transporte terrestre del Sudoeste Bonaerense

Las empresas de transporte terrestre son quienes componen a la oferta de este servicio en la región del Sudoeste Bonaerense. La misma está compuesta, por un lado, por el servicio de ferrocarril que conecta a Bahía Blanca con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y que pasa por localidades intermedias como Tornquist, Saavedra, Pigüé y Coronel Suárez.

Por el otro lado, la región también cuenta con 32 empresas de colectivos y combis que conectan a Bahía Blanca con distintas localidades, y, de estas empresas, 18 son las que ofrecen servicios hacia los principales destinos turísticos. Si bien la gran mayoría de las rutas que componen a estas ofertas no abarcan a varios destinos, sino que conectan a Bahía Blanca con uno sólo de ellos, existen algunas pocas empresas que realizan viajes directos entre dos destinos sin pasar por el principal nodo de comunicaciones de la región (ver Figura 4).

A la ciudad de Carhué ofrecen servicios tres empresas: “2060 Carhué”, “Emiliano” y “Luchi Bus”. Los servicios que ofrecen unen, principalmente, Bahía Blanca y Carhué. Pero, además, en cuanto a la conexión con los otros destinos turísticos de la región, Carhué está conectada sólo con el acceso a la ciudad de Pigüé (es decir que el servicio hacia ésta última es hasta la ruta en su acceso, y no ingresa a la localidad).

Por otro lado, Carhué también está conectada con otras localidades cercanas como son Espartillar, Saavedra y Tornquist. Si bien esta última no es un destino turístico desarrollado en comparación con la demanda turística que tienen los destinos analizados en esta investigación, representa una conexión importante para Carhué, ya que es la ciudad de cabecera del partido homónimo.

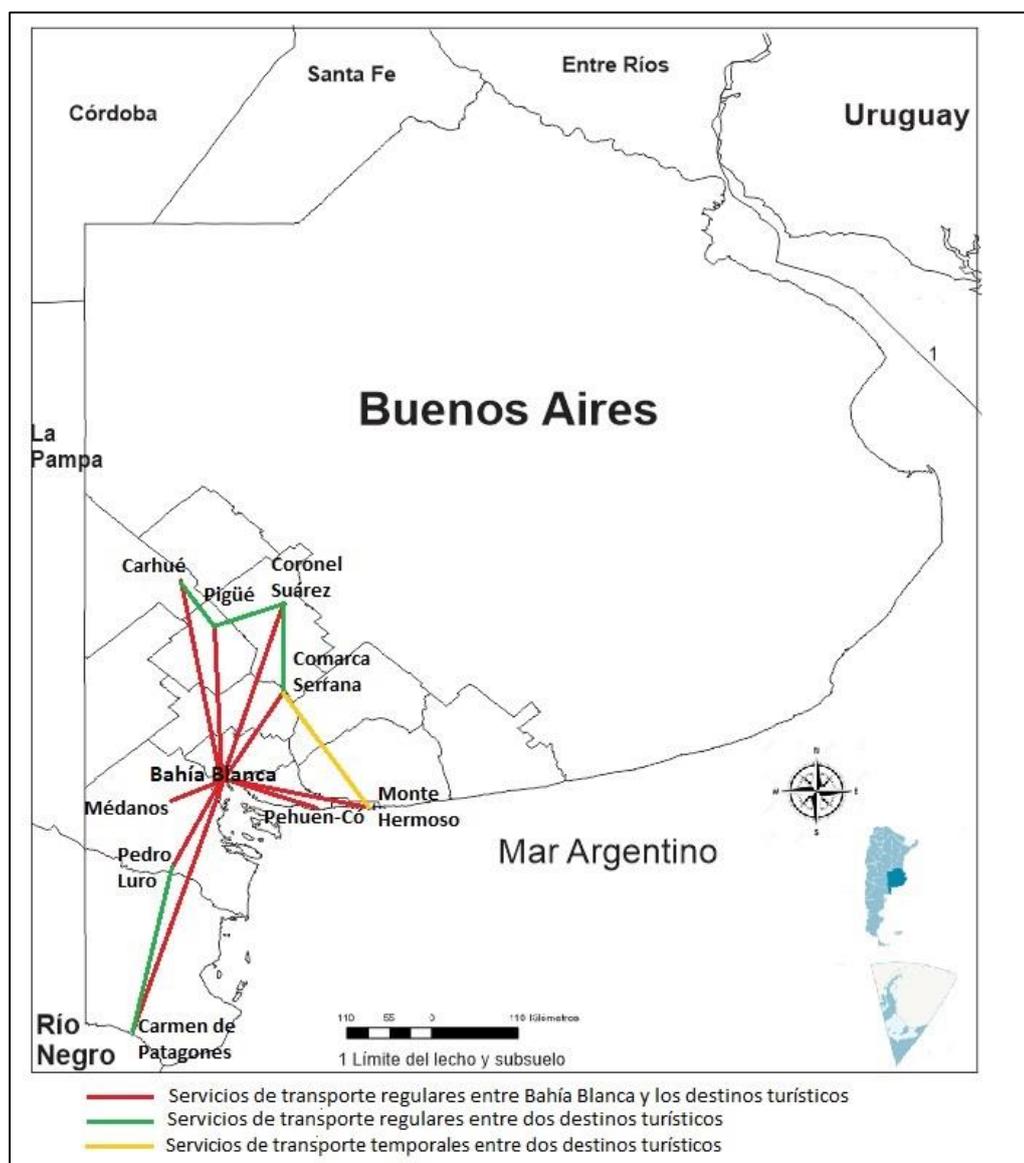
A pesar de que estas empresas ofrecen varios servicios diarios desde Bahía Blanca hacia Carhué, todos estos son a partir del mediodía, dado que el principal factor que tienen en cuenta para establecer los horarios de salida es la vuelta de los carhuenses que arribaron a primera hora a la ciudad por trámites o consultas médicas. Desde el punto de vista del turismo y la recreación, esto no influye de manera positiva ya que las personas que quieren viajar hacia Carhué para visitar las termas, las ruinas de Epecuén y disfrutar de su tiempo de ocio, arriban al destino a la tarde, perdiendo así gran parte del día. Además, el hecho de que la planificación de los servicios no se realice considerando a la actividad turística,

también se puede ver en el hecho de que estas empresas no agregan frecuencias y/o servicios en temporada alta como son las vacaciones de invierno o de verano.

Sin embargo, la empresa “2060 Carhué” tiene en cuenta, no sólo esta situación, sino también la gran demanda turística que genera el parque termal, y tiene como objetivo a corto plazo establecer horarios de salida desde Bahía Blanca más temprano (Marcelo Crocco, dueño de la empresa).

FIGURA 4

Conectividad en el Sudoeste Bonaerense a través de empresas de transporte terrestre



Fuente: Carestia, L; 2019, sobre la base del Instituto Geográfico Nacional (2015)

Las empresas de transporte que ofrecen servicios hacia y desde la ciudad de Pigüé son tres, “Cóndor La Estrella”, “Fedetour” y “L’Aveyron”. Las últimas dos son empresas de combis y de mucho menor tamaño que la primera, debido a que la cantidad de unidades que poseen en su flota, y por lo tanto la cantidad de pasajeros que pueden transportar es menor. En cambio, la primera es una empresa de ómnibus de larga distancia que brinda servicios de transporte a nivel nacional. Esto se ve reflejado en la conectividad que le generan a Pigüé, ya que “Fedetour” y “L’Aveyron” sólo la conectan con la ciudad de Bahía Blanca, tanto de ida como de vuelta. En cambio, “Cóndor La Estrella”, además de conectarla con dicho nodo de comunicaciones, también lo hace con Coronel Suárez.

Como sucede con el transporte en Carhué, los servicios que se ofrecen desde Bahía Blanca hacia Pigüé son con horario de salida después del mediodía. Esto se debe a que el objetivo de la empresa es que los habitantes de Pigüé puedan llegar a primera hora a Bahía Blanca para poder realizar trámites o visitas médicas. Por lo tanto, los horarios de regreso a la localidad son al mediodía y a la noche, cuando dichas personas desean regresar a sus domicilios.

Como se explicó en el caso de la localidad anterior, esto no beneficia a la actividad turística, dado que los que viajan con este motivo y eligen este medio de transporte para hacerlo, llegan a la tarde o a la noche a la ciudad, resultando así el día perdido para realizar actividades turístico-recreativas y representando un gasto mayor, dado que es una noche más de alojamiento que deben reservar.

En cuanto a la variación del servicio en épocas de temporada alta desde el punto de vista del turismo y recreación, si bien no hay aumento de frecuencias de servicios ni incorporación de nuevas rutas, la empresa “L’Aveyron” agrega más servicios en los horarios habituales. De esta manera, los horarios para viajar hacia Pigüé y hacia Bahía Blanca siguen siendo los mismos, pero se aumentan la cantidad de unidades para atender a una demanda mayor.

La oferta de servicio de transporte hacia Coronel Suárez está dada, por dos empresas, una de combis: “San Luis Viajes”, y la empresa de colectivos “Cóndor La Estrella”. Esta última es la que convierte a la ciudad en uno de los destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense con mayor conexión dentro de la región, ya que además de brindar servicios hacia y desde Bahía Blanca, también la conecta con Pigüé y con la Comarca Serrana (realiza viajes hacia Sierra de la Ventana, Tornquist y Saldungaray).

Es importante tener en cuenta que, si bien Coronel Suárez está conectado a los dos destinos recientemente mencionados, las frecuencias y la variedad de horarios son menores. Esto se ve en el hecho de que los servicios entre Coronel Suárez y Bahía Blanca son diarios y hay dos servicios tanto de ida como de vuelta. En cambio, la oferta hacia Sierra de la Ventana también es diaria, pero hay un único horario de salida; y hacia Pigüé sí hay dos servicios distintos, pero tienen una frecuencia de cuatro veces por semana.

A diferencia de los destinos anteriores, el servicio desde Bahía Blanca y desde Sierra de la Ventana tiene un horario de salida temprano arribando a media mañana a Coronel Suárez. Esto le genera otra ventaja competitiva en cuanto a la conectividad intrarregional desde el punto de vista turístico.

Continuando con el destino turístico que conforma la Comarca Serrana, hay tres empresas de transporte que ofrecen servicio hacia él (“Cóndor La Estrella”, “Geotur” y “Norte Bus”). Las primeras dos empresas nombradas conectan al destino, no sólo con el principal nodo de comunicaciones de la región, Bahía Blanca, sino también con Coronel Suárez y con Monte Hermoso. Cabe aclarar que, aunque los destinos turísticos más importantes que integran a la comarca son Sierra de la Ventana y Villa Ventana, los servicios son hacia y desde el primero.

Tanto “Cóndor La Estrella” como “Norte Bus” ofrecen, dentro de su variedad de horarios de salida desde Bahía Blanca, una opción a la mañana temprano (antes de las 9.30 am), permitiéndole así a los turistas y recreacionistas arribar temprano al destino. En cambio, los servicios desde Coronel Suárez y desde Monte Hermoso son a la tarde y a la noche respectivamente. Esto se debe a que, el objetivo de la empresa es que las personas oriundas de La Comarca puedan llegar temprano a esos destinos, y no al revés.

La empresa “Geotur”, además de ser la única que conecta a La Comarca con Monte Hermoso, en su recorrido desde Bahía Blanca hacia Sierra de la Ventana realiza paradas en la terminal de colectivos y en el aeropuerto. Esto es muy importante, ya que favorece a la llegada de turistas de todo el país a La Comarca, dando lugar a la generación de un turismo interregional.

Por su lado, Monte Hermoso es el destino turístico del Sudoeste Bonaerense con mayor oferta de transporte con el cual arribar a la ciudad o para viajar a otras localidades de la región. Esto se debe a que son cinco las empresas a las cuales se les puede contratar el servicio: “El Villarino”, “Norte Bus”, “Geotur”, “La Patagonia” y “Transporte Fetter”. Sin

embargo, y a pesar de esta variada oferta, una sola empresa realiza viajes a otro destino además de Bahía Blanca, y es “Geotur” que conecta, en verano, a Monte Hermoso con Sierra de la Ventana.

Este destino es uno de los pocos en el cual, la oferta de transporte existente para llegar al mismo tiene en cuenta al turismo (entre otros factores) a la hora de planificar y establecer los horarios de viaje. Esto se puede observar, por un lado, en la empresa “La Patagonia” que ofrece servicios con horarios de salida temprano desde Bahía Blanca, y luego horarios de vuelta a la noche desde Monte Hermoso, lo cual le posibilita al turista o recreacionista ir a pasar el día a la ciudad balnearia, sin necesidad de pernoctar allí. Además, en temporada alta agregan dos horarios tanto de ida como de vuelta, permitiendo así atender a la mayor demanda que se genera en dicha época.

Es importante destacar, que la empresa también ofrece otros horarios de salida tanto desde Bahía Blanca como desde Monte Hermoso. Por ejemplo, desde este último ofrece viajes que salen al mediodía, permitiéndoles a los visitantes llegar temprano a Bahía Blanca. A su vez, ofrece horarios de regreso para este caso a la tarde-noche.

Por otro lado, si bien el principal servicio de “Geotur” es entre Sierra de la Ventana y Bahía Blanca, en verano (principal temporada alta de Monte Hermoso), la empresa incorpora a su oferta la ruta Sierra de la Ventana – Monte Hermoso con dos frecuencias semanales. Estos servicios tienen horario de salida a la mañana temprano desde la comarca, y horario de regreso a la noche desde la ciudad balnearia, posibilitando así, no sólo que arriben a Monte Hermoso personas oriundas de la Comarca Serrana, sino también que turistas que se encuentran en ella se trasladen a la ciudad balnearia para pasar el día. Aunque este servicio no se ofrece todo el año, es importante aclarar que es la única empresa de la región que realiza la ruta mar y sierra.

En temporada alta, los servicios de transporte a este destino se ven aumentados por dos empresas. En primer lugar, por la empresa “Norte Bus”, la cual aumenta sus frecuencias agregando dos nuevos servicios hacia Monte Hermoso a los 4 que presta regularmente durante todo el año. La otra empresa es “El Villarino”. Ésta no ofrece servicios regulares a la ciudad balnearia durante todo el año, pero sí lo hace en épocas de temporada alta como son las vacaciones de verano o el fin de semana de la primavera.

En cuanto a la localidad de Médanos, la única empresa que realiza viajes desde y hacia ella es “El Villarino”. Ésta no sólo conecta a la localidad con Bahía Blanca, sino que continúa

el viaje hasta Algarrobo, un pequeño pueblo del mismo partido. Los horarios de salida desde Bahía Blanca son muy diversos y distintos según el día de la semana. Por ejemplo, de lunes a viernes el primer viaje que se ofrece es bien temprano a la mañana, permitiéndoles así a los bahienses llegar temprano a Médanos. En cambio, los sábados y domingos el primer servicio que brinda es a media mañana, llegando a la localidad en cuestión al mediodía. Luego, hay otros cuatro horarios para contratar el servicio que se encuentran distribuidos entre el mediodía y la noche.

Por lo contrario, en la oferta desde Médanos hacia Bahía Blanca, los horarios de salida son, en su mayoría, bien temprano para arribar a la ciudad por la mañana. Esta diferencia entre los horarios de la prestación de servicio de ida y de vuelta a Médanos, se debe a que los factores que tienen en cuenta para establecerlos son las horas de entrada laboral y de estudios académicos de quienes viven en el destino y trabajan o estudian en Bahía Blanca. En cambio, quienes quieren viajar a Médanos con un fin turístico, deben adaptar su itinerario a los horarios existentes, ya que en época de vacaciones (cuando aumenta, por ejemplo, la demanda en el parque termal) no se agregan más frecuencias, sino que sólo se incorporan refuerzos.

Para arribar a la localidad de Pedro Luro, se puede contratar el servicio a “Expreso Las Grutas”, “Luro Bus” o “Upa Bus”. La primera no sólo conecta a este destino con Bahía Blanca, sino que también realiza viajes hacia Carmen de Patagones. Este último tramo se debe a que la ruta original es entre Bahía Blanca y Carmen de Patagones, siendo Pedro Luro un punto intermedio en el cual la empresa realiza una parada.

Por otro lado, “Luro Bus” conecta solamente a Pedro Luro con Bahía Blanca (realizando además paradas en Mayor Buratovich y en Hilario Ascasubi). Sin embargo, durante todo el año también ofrecen viajes hacia las Termas de Pedro Luro y hacia Fortín Mercedes, y en verano al Lago Parque La Salada. Esto no es un dato menor teniendo en cuenta que son los principales atractivos que el destino posee.

Como ocurría en los primeros destinos desarrollados en este apartado, estas empresas no tienen en cuenta el turismo a la hora de planificar los horarios de los viajes. Al contrario, lo que buscan es que las personas de Pedro Luro puedan llegar temprano a Bahía Blanca para poder realizar trámites y consultas médicas, entre otros. De hecho, una de las empresas no considera que, las ciudades a las que ofrece el servicio de transporte, sean destinos turísticos, y dicen no percibir fluctuaciones de demanda durante el año.

Por último, existen tres empresas que ofrecen servicios a la ciudad de Carmen de Patagones, las cuales son “Expreso Las Grutas”, “Ceferino” y “Cóndor La Estrella”. El único destino turístico del Sudoeste Bonaerense al que está conectado es Pedro Luro, como se explicó recientemente cuando se desarrolló la conectividad de este último.

A pesar de que el turismo y la recreación no se encuentra dentro de los factores que estas empresas tienen en cuenta al momento de definir los horarios de prestación de servicios, hay horarios de salida desde Bahía Blanca a la mañana temprano, o incluso a la madrugada. Por lo tanto, esto beneficia de todos modos al turista, dado que aquellos que desean viajar a Carmen de Patagones con un fin de ocio, pueden llegar a la tarde temprano, sin perder así todo el día.

Para concluir, es importante saber que todos estos servicios detallados en este apartado son regulares. Sin embargo, muchas empresas como “L’Aveyron”, “2060 Carhué”, “La Patagonia” y “Expreso Las Grutas” ofrecen servicios contratados² (tipo charters) a cualquier destino de la provincia. Es decir, que en caso de necesitar hacer un viaje a alguna localidad del Sudoeste Bonaerense es posible realizarlo contratando una flota de estas empresas, aunque la misma no tenga a dicho destino dentro de su oferta.

4.2 La articulación horaria de las empresas de transporte de la región

Teniendo en cuenta, que cuando una persona viaja con un fin turístico busca poder realizar el viaje lo más temprano posible para así poder hacer mayor provecho del tiempo que permanece en el destino, es importante que, si se necesita realizar una conexión por la imposibilidad de hacer el viaje directo, ésta se pueda hacer lo más rápido posible.

En la región del Sudoeste Bonaerense, esta situación sucede cuando los turistas tienen que viajar primero a Bahía Blanca, para luego hacer conexión con alguna empresa de combis o de colectivos de media distancia hasta el destino turístico elegido.

En estos casos, el primer tramo los turistas lo pueden hacer en colectivo, tren o avión, dependiendo de dónde provienen y el precio que estén dispuestos a pagar. Las ciudades con las que la ciudad de Bahía Blanca está conectada por avión son Buenos Aires, Mar del Plata, Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia. La primera es la que más frecuencias

² Servicios que se realizan para atender, de forma exclusiva, las necesidades de traslado de ciertos sectores sociales para y desde establecimientos industriales, comerciales, educacionales, mediante la firma de contratos, directos o indirectos, con los transportistas, los usuarios o las propias organizaciones.

posee, siendo su máximo 5 servicios distintos en un día, y teniendo horarios de arribo a Bahía Blanca tanto a la mañana, como a la tarde y a la noche. En cambio, los otros cuatro destinos sólo tienen un servicio y éste no se ofrece todos los días. En el caso de Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia, los horarios de llegada a la ciudad son a la tarde, y en los vuelos que provienen de Mar del Plata, el horario es al mediodía.

Por otro lado, el tren realiza una única ruta desde la estación Constitución en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hasta Bahía Blanca, realizando paradas en San Miguel del Monte, Las Flores, Azul, Olavarría, General La Madrid, Coronel Suárez, Pigüé, Saavedra y Tornquist. Este servicio se ofrece los días lunes, miércoles y viernes, llegando a Bahía Blanca los martes, jueves y sábados a la mañana, a las 8.45hs. Si bien viajar en tren implica un mayor tiempo de viaje, es cada vez más demandado, ya que la calidad del servicio aumentó a partir de la incorporación de nuevos vagones. Además, en el caso de los turistas que desean viajar al Sudoeste Bonaerense, les permite hacerlo de manera directa a destinos como Coronel Suárez o Pigüé.

La tercera modalidad de medio de transporte es el ómnibus de larga distancia, el cual conecta a Bahía Blanca con 34 ciudades del país. Son numerosas las empresas que ofrecen servicios hacia y desde dicha ciudad, y los mismos pueden ser directos sin realizar paradas en ninguna ciudad intermedia o entrando a distintas ciudades a lo largo del trayecto. En cambio, hay otros servicios que son con transbordo, debiendo, por lo tanto, realizar cambio de unidad con algún tiempo de espera antes de llegar al destino.

Debido a la variada oferta de empresas de ómnibus que arriban a la ciudad de Bahía Blanca, hay también una gran diversidad de horarios en los que se pueden elegir llegar, según las distintas preferencias. Como se mencionó antes, cuando el motivo del viaje es el ocio, y sumado a eso se tiene que realizar una conexión para llegar al destino, lo que se busca es poder arribar temprano (antes del mediodía) para hacer mejor uso del tiempo. En relación a esto, se puede observar que servicios que provienen de ciudades como Buenos Aires, La Plata, Rosario, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Salta, Bariloche, Río Colorado, Puerto Madryn o Neuquén, llegan temprano a Bahía Blanca (entre las 4 am y las 7 am), permitiéndoles a los turistas realizar una conexión relativamente rápida con las empresas que ofrecen servicios dentro del Sudoeste Bonaerense.

Es importante aclarar que, varias de estas ofertas de transporte que llegan temprano a la ciudad implican un tiempo de viaje muy superior al que correspondería teniendo en cuenta

los kilómetros recorridos. Por ejemplo, la ciudad de Rosario (Santa Fe) se encuentra a 754,5 kilómetros de Bahía Blanca, y el viaje en colectivo entre ambas ciudades dura 12 horas. Aunque en cierto modo, es una desventaja para el turista a la hora de realizar el viaje, esto no dificulta la posibilidad de viajar desde cualquier punto del país hacia alguno de los destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense.

En cuanto a los servicios de transporte en la región, como en la mayoría de los casos son más de una las empresas que ofrecen servicios a los distintos destinos, son variados los horarios de salida que se pueden elegir para realizar el viaje. Salvo en los servicios a Pigüé y Carhué, para trasladarse a todos los otros, se puede salir a la mañana, lo que permite llegar no muy tarde a los destinos. Estos horarios son entre las 6 am y las 12 pm, dependiendo la empresa y el lugar de salida es la terminal cuando se trata de una empresa de ómnibus, o es el domicilio que el visitante requiera en el caso de ser un servicio puerta a puerta.

En el caso de Pigüé y Carhué, si bien hay servicios que salen entre las 12 y las 12.30 del mediodía, éstos no son muy convenientes para la actividad turística, teniendo en cuenta la distancia que hay entre Bahía Blanca y los mismos. Es por esto, que sería mucho más beneficioso si existiera por lo menos un servicio en el transcurso de la mañana.

4.3 Opinión de profesionales en turismo y de funcionarios públicos

Como se explicó anteriormente, en el desarrollo de la Metodología de la presente investigación, la recopilación de datos se desarrolló a partir de entrevistas. Algunas de ellas fueron realizadas a los gestores de los destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense sobre los que se centra la presente Tesina, es decir de Carhué, Carmen de Patagones, la Comarca Serrana, Coronel Suárez, Médanos, Monte Hermoso, Pedro Luro, Pehuen-Có y Pigüé.

De los resultados obtenidos, se concluyó que la opinión de las autoridades de turismo de dichos destinos, en relación a la conectividad presente en la región, es bastante homogénea. Todos coinciden que el rol que cumple Bahía Blanca, como nodo de comunicaciones y centro de distribución de turistas, es trascendental para el desarrollo del turismo en los diferentes destinos.

Esto se debe a que, un número significativo de turistas que viajan a algún destino del Sudoeste Bonaerense, y que provienen de otras regiones de la provincia o del país, arriban en primer lugar a Bahía Blanca, para luego hacer conexión con otra empresa y así llegar al

destino final. El principal factor que permite que esto ocurra es la llegada a la ciudad de una gran cantidad de servicios de transporte terrestre y aéreo de distintos puntos del país. En relación a esto, es necesario destacar la importancia que tuvo el aumento de rutas aéreas que arriban al Aeropuerto Comandante Espora.

Por otro lado, y en relación a lo anteriormente mencionado, se puede afirmar (a partir de las entrevistas realizadas) que las principales áreas emisoras son las distintas localidades del Sudoeste Bonaerense, la Provincia de Buenos Aires y CABA, el norte de la región Patagonia, la región Centro y la región Cuyo. Estudiando particularmente cada destino, la procedencia de los turistas que viajan a Pigüé son principalmente la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires, y en segundo lugar las distintas localidades de la misma región.

En cuanto a los turistas que arriban a la Comarca Serrana, los mismos provienen, en primer lugar, y al igual que en Pigüé, de CABA y la Provincia de Buenos Aires. Luego, el segundo centro emisor de este destino es la región del Sudoeste Bonaerense, prevaleciendo aquellas localidades que se encuentran a menos de 150 km de la comarca. En tercer lugar, las zonas de origen de los turistas son otras provincias, como La Pampa, Río Negro, Neuquén y Santa Fe. Por último, el 1% de los turistas que visitan a este destino provienen de otro país.

Los turistas que arriban a Monte Hermoso proceden, en su mayoría, desde la región del Sudoeste Bonaerense, dentro de la cual los principales centros emisores hacia este destino son Bahía Blanca, Coronel Dorrego, Tres Arroyos y Coronel Rosales. Luego, la provincia de Buenos Aires ocupa el segundo centro de origen de dichos turistas. Además, los turistas provienen, en menor cantidad, de las regiones Patagonia (principalmente de La Pampa, Neuquén y Río Negro), Córdoba y Cuyo (las provincias de Mendoza y San Juan); y por último la única provincia de la región Litoral de la cual provienen turistas, que viajan a este destino, es Santa Fe.

Los primordiales centros de procedencia de los turistas que arriban a Pehuen-Có son dos. El primero es la provincia de Buenos Aires, en la cual la mayoría de los turistas viajan desde el Sudoeste Bonaerense (Bahía Blanca y Punta Alta, principalmente). En menor cantidad, los turistas que provienen de la provincia, son residentes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y del Gran Buenos Aires. El otro centro emisor del destino es la región

Patagonia, siendo La Pampa, Río Negro y Neuquén las tres provincias que mayor flujo generan.

En el partido de Villarino se encuentran dos destinos, Médanos y Pedro Luro. Al primero arriban turistas mayormente de la misma región, siendo Bahía Blanca y Punta Alta las dos ciudades que más turistas generan. Luego, el segundo centro emisor es Río Colorado. Y, por último, Córdoba, San Juan y Mendoza. Por otro lado, a Pedro Luro llegan turistas que provienen de Viedma y Patagones, y en menor medida de la región del Sudoeste Bonaerense.

Finalmente, Carmen de Patagones, cuenta con cinco grandes centros emisores. El primero es la ciudad de Bahía Blanca, siendo esta la única localidad del Sudoeste Bonaerense de la cual provienen los principales turistas del destino. En segundo y tercer lugar, se encuentran CABA y el Gran Buenos Aires respectivamente. Luego, y en menor medida, los turistas arriban desde el Alto Valle del Río Negro. Y, por último, de la provincia de Córdoba.

A pesar de la diversidad de centros emisores que poseen los destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense, la mayoría de los gestores turísticos de la región consideran que no hay suficiente cantidad de oferta de empresas de transporte para arribar a los destinos. En contrapartida, otros consideran que la oferta de este servicio es adecuada a la cantidad de demanda, pero que un aumento de la misma permitiría diversificar procedencia de los turistas, siempre y cuando los nuevos servicios incluyan nuevas rutas. Un ejemplo del primer caso es Pehuen-Có, donde el Director de Turismo opina que, por un lado, tendría que haber servicios que conecten al destino con Monte Hermoso, Sierra de la Ventana, Coronel Dorrego y el aeropuerto Comandante Espora; y por el otro, indica que la poca cantidad de turistas que llegan a la ciudad en colectivos no se debe a la inexistencia de una gran demanda, sino a la falta de servicios.

En cambio, Pigüé es un ejemplo de los destinos donde se cree que la oferta es suficiente, pero que se podría mejorar. En este destino, las autoridades del área de turismo opinan que debería haber servicio de transporte que conecten a la ciudad con la región de Cuyo y con el oeste de la región Patagonia.

Esta escasa oferta de empresas de transporte, que brindan servicios hacia los distintos destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense, tiene una cierta incidencia en el hecho de que los turistas prefieran al auto particular para viajar. No hay ningún destino de la región que en sus estadísticas haya obtenido que otro medio de transporte es el más elegido para

arribar al mismo. Es en el segundo lugar que aparecen los colectivos y combis como los medios utilizados por los turistas para viajar.

Por último, hay dos destinos que poseen un tercer medio de transporte que le permite la llegada de turistas. Uno es Patagones, el cual, por su cercanía a la ciudad de Viedma, recibe visitantes que llegan en avión a esta última ciudad y que luego se dirigen a Carmen de Patagones. En cambio, Pigüé es una de las pocas localidades de la provincia de Buenos Aires a donde aún llega el ferrocarril. Esta tendencia se vio aumentada a partir de la incorporación de vagones nuevos, y son muchos los que deciden viajar el viernes a la noche hacia el destino, para luego regresar a su ciudad el domingo a la noche.

Retomando lo descripto anteriormente en cuanto a las pocas empresas que brindan servicios directos entre dos destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense sin necesidad de pasar por Bahía Blanca, se puede considerar que esto significa una gran desventaja para el desarrollo del turismo intrarregional. La razón de esto es que, las oficinas de turismo de la región reciben consultas de los turistas para visitar otros destinos del Sudoeste Bonaerense. Por ejemplo, de las entrevistas realizadas a los funcionarios de turismo se obtuvo la información de que en Pigüé, los turistas muestran interés en visitar también Carhué, Sierra de la Ventana, Puan y Coronel Suárez (éstos últimos dos son por los que menos consultas se reciben)

Por otro lado, en la Comarca Serrana, los turistas se acercan a las oficinas de informes turísticos para consultar cómo llegar a Monte Hermoso, Carhué, Coronel Suárez y Pigüé. En cuanto a Monte Hermoso, las consultas están relacionadas sobre cómo trasladarse hacia Sierra de la Ventana y Pehuen-Có principalmente, pero ocasionalmente también les preguntan sobre otras playas de la costa bonaerense.

En cambio, en la ciudad balnearia de Pehuen-Có, los turistas consultan también por Sierra de la Ventana y Monte Hermoso. El Director de Turismo de este destino también comentó que, en las encuestas realizadas desde la oficina, obtuvieron que los turistas que sí habían visitado otros destinos del Sudoeste Bonaerense, habían viajado en primer lugar a Monte Hermoso; en segundo lugar, a la Comarca Serrana; tercero Bahía Blanca; y en último lugar Punta Alta. Esto demuestra que, las consultas de los turistas se deben a un real interés en poder visitar distintas localidades de la región y en no quedarse toda su estadía en un único destino.

Continuando con Villarino, tanto en Médanos como en Pedro Luro las consultas que les realizan son, principalmente, para llegar a los atractivos turísticos de ambos destinos (como son las termas de Médanos y de Pedro Luro, Fortín Mercedes y el Lago Parque La Salada) y al Balneario Chapalcó.

A diferencia de todos estos destinos, las consultas que recibe la oficina de turismo de Carmen de Patagones son para visitar otros destinos ubicados en la región Patagonia, como por ejemplo Bahía San Blas, Balneario El Cóndor, Las Grutas, Puerto Madryn y Bariloche. Los primeros dos destinos solicitados se deben a la cercanía que la ciudad tiene con los mismos.

En relación a lo desarrollado hasta acá, todos los destinos presentan falencias en la conectividad regional del Sudoeste Bonaerense. La principal falla es la falta de conectividad directa entre destinos turísticos cercanos, como por ejemplo Pehuen-Có y Monte Hermoso, los cuales están a 100 km y no poseen ninguna empresa que brinde un servicio de transporte entre ambos. Además, el primero tampoco tiene conexión con la Comarca Serrana, ya que no hay empresas que ofrezcan esa ruta. Esto último, afecta al desarrollo del circuito Mar y Sierra.

Por otro lado, no hay empresas de larga distancia, que provengan de fuera de la región, que realicen viajes a los destinos costeros como Monte Hermoso, Pehuen-Có, Marisol, Reta, etc. Esto, significa una desventaja para estas ciudades a la hora de atraer a turistas de distintos puntos del país. Asimismo, la poca articulación horaria que hay entre las empresas que brindan servicios no sólo a estos destinos, sino a todas las localidades de la región, y los vuelos que arriban a Bahía Blanca, también afecta de manera negativa al turismo interregional.

Asimismo, en el caso de que el turista pudiese hacer una conexión entre su arribo a Bahía Blanca en avión y su salida, con una empresa de ómnibus o combis, hacia algún destino del Sudoeste Bonaerense, sólo la empresa “Geotur” realiza una parada en el aeropuerto Comandante Espora en su trayecto hacia la Comarca Serrana. Esto significa, que los turistas se ven obligados, salvo en el caso recientemente mencionado, a desplazarse hacia la terminal de colectivos o el punto de salida del transporte, aumentando aún más el tiempo total de viaje que tiene hasta llegar a su destino.

Otra falencia en la conectividad del Sudoeste Bonaerense, mencionada por los funcionarios y que también es importante, es el estado regular de la mayoría de las rutas principales de

la región. Esto no sólo afecta al que decide viajar en colectivo o combi, sino también al que lo hace en su auto particular.

Por último, se pudo saber que hay una incipiente planificación turística regional para atraer a una mayor cantidad de turistas, el cual es un proceso que, al haber comenzado realizarse recientemente, aún quedan muchas cosas para hacer. En el marco de esta gestión y planificación de la actividad turística desde un punto de vista regional, es que en el año 2018 se creó un nuevo Polo de Desarrollo Turístico N°5 en el marco del Consejo Provincial. A partir de esto, se cambió la composición de este último y se adhirieron 13 municipios del Sudoeste Bonaerense para trabajar en conjunto con el fin de solucionar diferentes problemáticas que tiene la actividad, como por ejemplo la conectividad.

Conclusiones

La presente investigación se llevó a cabo con la finalidad de elaborar un diagnóstico sobre la conectividad presente dentro de la región del Sudoeste Bonaerense, y a su vez identificar la conexión que ésta tiene de forma interregional con los distintos puntos de la Argentina. Es por esto, que se estudió, por un lado, la oferta de servicios de combis y ómnibus existente en la región; y por el otro, también se investigaron los horarios en que arriban, a Bahía Blanca, los distintos servicios de transporte de pasajeros, ya sea en ómnibus de larga distancia, tren o avión.

El objetivo del primer aspecto analizado, fue conocer las rutas y los horarios en que las empresas ofrecen sus servicios. En relación a esto, se pueden obtener varias conclusiones. La primera es la evidente falta de oferta de rutas que conecten dos destinos turísticos sin pasar por Bahía Blanca, ya que sólo existen cinco servicios con dichas características y los cuales son Carhué – Pigüé, Coronel Suárez – Pigüé, Pedro Luro – Carmen de Patagones, Coronel Suárez – La Comarca Serrana, y Monte Hermoso – La Comarca Serrana (es importante tener en cuenta que sólo las primeras cuatro rutas se realizan regularmente a lo largo de todo el año, ya que la última se ofrece, únicamente, durante el período que comprenden las vacaciones de verano).

Por otro lado, si bien existen empresas que brindan servicios temprano desde Bahía Blanca, otra falencia que se puede observar es la falta, en algunos casos, o la escasa existencia, en otros, de oferta de servicios con horarios de salida a la mañana. Esto implica, tanto a los servicios ofrecidos desde el principal nodo de comunicaciones de la región, como a las ofertas entre los distintos destinos turísticos que poseen conexión directa entre sí. Además, y continuando con los horarios en que las empresas de transporte prestan sus servicios, son muy pocos los casos en que éstas deciden agregar frecuencias o nuevas rutas durante las épocas de temporada alta, como son las vacaciones de invierno o de verano, o el fin de semana de la primavera.

Todo esto, se debe, principalmente, a que el turismo generalmente no es considerado como un factor importante a la hora de planificar los servicios ofrecidos. En contrapartida, el objetivo de muchas de las empresas es lograr que los pasajeros, que provienen de los distintos destinos turísticos, puedan llegar a primera hora a Bahía Blanca para poder realizar distintos trámites o consultas médicas, y que, luego, puedan volver a sus localidades en el mismo día.

La importancia de revertir esta situación, radica en que los residentes del Sudoeste Bonaerense que no habitan en la ciudad de Bahía Blanca, se verían beneficiados e incluso motivados a realizar viajes a distintos destinos de la región, contratando el servicio a las diferentes empresas existentes. Además, se incentivaría a aquellos turistas que provienen de otras regiones del país, a realizar un viaje de tipo itinerante, visitando varios destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense, en vez de quedarse en uno solo de ellos.

Es por todo esto que, las políticas de transporte deben buscar que el territorio de una región se structure hacia dentro de ella para de esta manera conectar los distintos municipios y destinos turísticos de la misma, sin dejar éstos de perder su autonomía. Asimismo, la región debería tener una conexión con el resto del país para que ésta no quede aislada y no se limite su desarrollo (Wallingre, 2010). Por otro lado, es importante la existencia de redes principales y secundarias dentro de la región. Las primeras con la función de conectar a los destinos de mayor demanda, a la vez que generar la conectividad interregional. En cambio, las redes secundarias, tienen como principal objetivo descentralizar el transporte a través de la generación de caminos transversales que conectan a los destinos turísticos de menor tamaño (Di Nicolo, 2015).

En relación al segundo aspecto estudiado de la conectividad en la región, la finalidad del mismo era identificar si los turistas que arriban a Bahía Blanca para hacer una conexión, pueden hacerla de forma inmediata, o si, por lo contrario, se ven obligados a realizar una espera de varias horas antes de efectuar el segundo tramo del viaje. Como se expresó en la primera hipótesis, se considera que había un problema en dicha cuestión, sin embargo, a partir de la investigación realizada, se pudo deducir que, dicho inconveniente no existe salvo para aquellos turistas que desean viajar hacia las ciudades de Pigüé o Carhué.

En el primer caso, la conexión inmediata se puede realizar gracias a dos hechos. Por un lado, que las empresas de colectivos de larga distancia principalmente, aunque también el avión (desde Buenos Aires) y el ferrocarril permiten arribar a la ciudad temprano, es decir antes de las 9 de la mañana. Por el otro, que la mayoría de las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros, hacia Carmen de Patagones, Coronel Suárez, la Comarca Serrana, Médanos, Monte Hermoso y Pedro Luro, ofrecen distintos horarios de salida a la mañana y al mediodía. De esta manera, los turistas pueden realizar una conexión relativamente rápida para arribar, finalmente, al destino elegido.

Sin embargo, no sólo es necesario la incorporación de servicios hacia Pigüé y Carhué con horarios de salida temprano, sino que también es importante el aumento de servicios a la mañana hacia los restantes destinos turísticos. Además, cabe aclarar que muchos de los servicios de ómnibus que llegan a Bahía Blanca temprano desde distintas ciudades del país, implican mucho tiempo de viaje, teniendo en cuenta la distancia que recorre. Por ejemplo, la empresa Central Argentino ofrece un servicio desde la ciudad de Rosario hasta Bahía Blanca, el cual tarda 12 horas en llegar, cuando las ciudades se encuentran a sólo 754.5 km. Por lo tanto, si bien es posible realizar la conexión, el tiempo total de viaje es muy elevado.

Por último, se observa que hay una falta de trabajo en conjunto entre todos los destinos para atraer a una mayor cantidad de turistas. Ésta, no se debe a que no se estén realizando tareas y actividades de planificación turística regional, sino a que es un proceso que se comenzó a llevar a cabo recientemente y, por lo tanto, todavía quedan muchas cosas para hacer. Por ejemplo, en la Comarca Serrana opinan que el hecho de que el Sudoeste Bonaerense tenga un proceso de planificación turística regional permitiría la promoción de rutas turísticas, permitiendo así que el turista reconozca a la región como un conjunto y no como destinos aislados. Es importante tener en cuenta que todo este proceso también requiere un trabajo junto con el sector privado, ya que es éste el que brinda los servicios.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, J. (2015). “Turismo educativo internacional en la ciudad de Bahía Blanca, caso de estudio: Universidad Nacional del Sur”. Directora Mg. Arocena, Julia. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo
- BESAGONILL, V. (2017). “El patrimonio histórico cultural de la localidad de Carhué como alternativa para potenciar el desarrollo turístico terma”. Directora Lic. Fittipaldi, Rosa; Co-directora Dra. Geraldi, Alejandra. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- BOULLON, R. (2006). “Planificación del espacio turístico”. México: Trillas.
- BIONDO, M. (2014). “Normas de calidad en emprendimientos productivos y de servicios turísticos en el Sudoeste Bonaerense”. Directora Mg. Haag María Isabel. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- CELATA, F. (2007). “Geographic marginality, transport, accessibility and tourism development”. Celant A., Global Tourism and Regional Competitiveness, Bologna: Patron, pp. 37 – 46.
- CLAVE, S. (2005). “Planificación territorial del turismo”. Barcelona, Ediciones UOC.
- COBO QUESADA, F; HERVÉ, A; y APARICIO SÁNCHEZ, M. (2009). “El sistema turístico en clave de marketing relacional: el factor relacional”. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, pp. 419-442.
- COMARCA TURÍSTICA. (2018). Disponible en: <https://www.comarcaturistica.com.ar/index.html>.
- COOPER, C; FLETCHER, J; FYALL, A; GILBERT, D; y WANHILL, S. (2007). “El turismo: Teoría y práctica”. Editorial Síntesis, Madrid.
- DECRETO LEY N° 16378/57. (1957). Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.
- DECRETO LEY N° 6864/58. (1958). Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

- DI NICOLO, C. (2015). “Turismo, transporte y territorio. Una relación compleja y dinámica”. VII Simposio Internacional y XII Jornadas Nacionales de Investigación, Neuquén.
- DIRECCIÓN DE TURISMO. (2017). “Informe Anual 2017. Perfil del visitante”. Municipio de Bahía Blanca. Disponible en: <http://www.bahia.gob.ar/wp-content/uploads/2018/02/Informe-Anual-2017.pdf>
- DIRECCIÓN DE TURISMO CORONEL SUÁREZ (2018). Disponible en: <http://www.coronelsuarez.tur.ar/>
- DIRECCIÓN DE VIALIDAD BUENOS AIRES. (2019). Disponible en: <http://www.vialidad.gba.gov.ar/>
- DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD (2019). Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/vialidad-nacional>
- ERCOLANI, P. y ROSAKE, P. (2009). “Ocio y revitalización urbana: de barreras urbanas a espacios con finalidad de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina”. XII Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo, Uruguay. Universidad de la República
- FUN SANG VERA, Y. (2018). “Análisis de la conectividad entre el transporte público y los atractivos turísticos de Guayaquil para una propuesta de mapa turístico de buses” Directora Lic. Caicedo Barreth Alba (tesis de grado inédita). Universidad de Guayaquil. Facultad de Comunicación Social.
- GÓMEZ LENDE, S. (2013). “Circulación y territorio: globalización y reestructuración de la red de transporte aeronáutico en Argentina (1990-2009)”. Geografía, Río Claro, vol. 38, n° 2, pp. 295-317.
- GUIDI, M. (2014). “Plan de Negocio: servicio de transfer Bahía Blanca – Aeropuerto Comandante Espora”. Director Mg. Trellini Mauro. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- HERENÁNDEZ SAMPIERI, R; FERNÁNDEZ COLLADO, C. y BAPTISTA LUCIO, P. (2006). “Metodología de la investigación”. 4^{ta} edición. México: Mc GRAW HILL. 850 pp.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL (2018). Ministerio de Defensa, Presidencia de la Nación.

- IRADI, M. (2014). “Las áreas naturales protegidas del sudoeste bonaerense: diseño de una ruta ecoturística”. Directora Mg. Vaquero María, Co-director Arq. Pascale Juan. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- LA NUEVA. (2010). “La Provincia le dará marco legal al funcionamiento de las combis”. La Nueva. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2010-6-30-9-0-0-la-provincia-le-dara-marco-legal-al-funcionamiento-de-las-combis>
- LARRECHE, J. (2015). “Turismo de residencia: la segunda oportunidad. El caso de Pehuen-Có, Partido de Coronel Rosales, Provincia de Buenos Aires”. Directora Dra. Ercolani, Patricia; Co-director Dr. Bustos Cara, Roberto. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- LECANDA, L. (2014). “Valorización turística del patrimonio arqueológico del circuito mar y sierra”. Directora Mg. Rodríguez Cecilia. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- LÓPEZ, S. (2015). “La gestión del turismo en Carmen de Patagones: análisis y propuestas de lineamientos turísticos”. Director Arq. Pascale Juan. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- LUCIANI, A. (2018, abril 7). Mientras avanza la autopista de la ruta 33, se viene la licitación de otra obra clave para Bahía. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-4-7-6-30-41-mientras-avanza-la-autopista-de-la-ruta-33-se-viene-la-licitacion-de-otra-obra-clave-para-bahia>
- LUMDSON, L. y PAGE, S. (2004). “Tourism and Transport: Issues and Agenda for the New Millennium”. Capítulo 1. Oxford: Elsevier Science Ltd.
- LUSTO, L. (2016). “Turismo de reuniones en Bahía Blanca: propuesta para el fortalecimiento de la ciudad como destino sede”. Directora Mg. Gil, Valeria; Co-directora Mg. Arocena, María Julia. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.
- MARTÍNEZ, C. (2012). “Perspectivas del turismo de cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales”. Notas en Turismo y Economía. Año III. N° IV. Universidad del Caribe, pp 44-71.

- MINERVINO, M. (2018, marzo 5). Presentaron el plan de remodelación del aeropuerto Comandante Espora. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-3-5-7-0-30-presentaron-el-plan-de-remodelacion-del-aeropuerto-comandante-espora>
- MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN. (2019). “El Parque de interpretación paleontológica de Pehuen-Có sumó dos nuevas especies”. Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: https://www.gba.gov.ar/ciencia/noticiencia/el_parque_de_interpretación_paleontológica_de_pehuen_co_sumó_dos_nuevas_especies
- MONDINO, L. (2013). “Propuestas turísticas-recreativas para diversificar la oferta de turismo naturaleza en Sierra de la Ventana”. Directora Mg. Haag María Isabel. (Tesis de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo
- MUNICIPALIDAD DE BAHÍA BLANCA. (2018). Disponible en: <http://www.bahia.gov.ar/conoce/servicios-turisticos/transporte-en-bahia/>
- MUNICIPIO DE VILLARINO. (2019). Disponible en <http://www.villarino.gov.ar/>
- OSPITAL, M. (2005). “Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940”. Universidad Nacional de La Plata – Universidad Nacional de Quilmes – CONICET. E.I.A.L., Vol. 16 – N° 2
- PAPACOSTAS, C. y PREVENDOUROS, P. 2001. “Transportation Engineering and Planning”. 3rd ed. Upper Saddle River, NJ: Prentice-Hall, Inc
- PÉREZ, M. y SCHENKEL, E. (2018). “Peregrinaciones, símbolos e itinerarios religiosos en el Sudoeste Bonaerense”. *Inter espaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, v°4 N°3, pp. 45-61.
- PEZZATTI, P. (2016). “Evolución de las políticas aerocomerciales internacionales en Argentina desde 1991-2008: la configuración del mercado y sus redes aerocomerciales resultantes”. Director Lipovich Gustavo. (Tesis de grado inédita). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras
- PFETS 2025. (2014). Ministerio de Turismo de la Nación.
- PRENSA BAHÍA BLANCA. (2019). “Bahía Blanca ingresó en el ranking internacional de Turismo de Reuniones”. Municipalidad de Bahía Blanca.

- Disponible en: <https://prensa.bahia.gob.ar/2019/05/30/bahia-blanca-ingreso-en-el-ranking-internacional-de-turismo-de-reuniones/>.
- QUIJANO, C. (2009). “Manual para el diagnóstico turístico local”. Guía de Planificadores. Escuela Superior Politécnica del Litoral, pp. 12-17.
 - RODRÍGUEZ NEGRI, G. (2014). “Ruta temática de turismo aventura: Una propuesta de ocio activo para la diversificación de la oferta turística en la Comarca Turística Sierras de la Ventana”. Directora Mg. Haag María Isabel. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo
 - ROLDÁN, D. (2013, noviembre 20). Una historia a orillas del río. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2013-11-20-9-0-0-una-historia-a-orillas-del-rio>
 - SANCHO, A. (1998). “Introducción al turismo”. Organización Mundial del Turismo, Madrid.
 - SANTOS Y GANGES, L. y DE LAS RIVAS SANZ, J. (2008). “Ciudad con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad”. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, N°11, pp. 13-32.
 - VIGIER, H; BEIER, L. y MURELLO, D. (2014). “El turismo en el sudoeste bonaerense: análisis de los eslabones que integran la cadena de valor”. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, n 17. Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/17/sudoeste-bonaerense.html>
 - VILORIA CEDEÑO, N. (2012). “Desarrollo turístico y su relación con el transporte”. Universidad experimental Nacional Libertador Venezuela. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=223324204002>
 - WALLINGRE, N. (2003). “Transporte carretero argentino”. 3^{era} edición Buenos Aires: Turísticas. 175 pp.
 - WALLINGRE, N. (2007). “Historia del turismo en Argentina”. Buenos Aires: Ediciones Turísticas
 - WALLINGRE, N. (2010). “Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente”. *Revista Transporte y Territorio*, N°2, Universidad de Buenos Aires, pp. 99-120.

- ZUCCARINI, L. (2014). “Importancia del turismo histórico-cultural como actividad de revalorización patrimonial y alternativa de desarrollo local en Pigüé”. Directora Lic. Fittipaldi, Rosa; Co-directora Dra. Geraldi, Alejandra. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

ANEXOS

Anexo 1: Entrevista a Oficinas de Turismo

ENTREVISTA

Objetivo: conocer la opinión de los gestores de destinos turísticos del Sudoeste Bonaerense sobre el grado de conectividad que el destino tiene y los resultados que esto genera. La información será de suma utilidad para la realización de la tesis de grado de la Licenciatura en Turismo.

Entrevistadora: Lucía Carestia

1. El destino, ¿Posee conectividad interregional (con otros destinos de la misma región) y conectividad con el resto del país?
2. ¿Cuál es la procedencia de los turistas que arriban a la ciudad?
3. En relación al lugar de procedencia de los turistas que reciben, ¿les es significativa la conectividad que Bahía Blanca tiene con el resto del país?
4. ¿Cuál es el medio de transporte más utilizado por los turistas para llegar?
5. ¿Reciben consultas para visitar otros destinos de la región? ¿Cuáles?
6. ¿Considera que hay suficiente oferta de empresas de transporte para arribar a la ciudad?
7. ¿Cree que es necesario e importante una planificación y gestión turística regional?
8. ¿Cree que la conectividad en la región presenta alguna falencia? ¿Cuál?

Anexo 2: entrevista a Empresas de Combis y Ómnibus

ENTREVISTA

Objetivo: conocer las principales ofertas existentes de transporte terrestre hacia los destinos turísticos más importantes del Sudoeste Bonaerense, teniendo en cuenta que dicha región está compuesta por los partidos de Adolfo Alsina, Bahía Blanca, Carmen de Patagones, Coronel Dorrego, Coronel Pringles, Coronel Rosales, Coronel Suárez, Guaminí, Monte Hermoso, Puan, Saavedra, Tornquist, Tres Arroyos y Villarino. Además, identificar las características de los servicios ofertados. La información será de suma utilidad para la realización de la tesis de grado de la Licenciatura en Turismo.

Entrevistadora: Lucía Carestia

1. ¿A qué destino/s de la región ofrece el servicio de transporte?
2. Además de conectar el/los destino/s con Bahía Blanca, ¿lo conecta con alguna otra ciudad de la región?
3. ¿Conecta a distintos destinos de la región entre sí?
4. ¿Cuántos servicios diarios ofrece? ¿En qué horario?

DESTINO	HORARIOS	SERVICIOS

5. ¿En temporada alta agregan más frecuencias y más rutas? ¿Cuáles?

6. ¿Qué factores son los que consideran al momento de definir los horarios de la prestación del servicio?

7. ¿Cuál es la normativa que regulan esta actividad?