



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO**

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“Evolución de la conectividad aérea en un
destino turístico. Caso de estudio: Bahía
Blanca en el período 1970-2020”.**

Tesista: Julieta Somoza

Director/a: Lic. (Mg.) Valeria Gil

Co-Director/a: Lic. Verónica Moreno

BAHÍA BLANCA 2020

AGRADECIMIENTOS

A mis directoras Valeria y Verónica, quienes me guiaron desde el comienzo en la realización de esta investigación, aportando sus conocimientos y brindándome su dedicación y apoyo incondicional.

A los Sres./as. Carlos Millán, Gabriel Cintioli, Carlos Lahitte, Julia Arocena, Hugo Starkloff, Sabrina Caramelli y Rubén Antonelli, por brindarme su tiempo, su buena predisposición, su amabilidad y sus aportes, los cuales resultaron indispensables para llevar a cabo la presente investigación.

A mi familia, mis amigas y mi novio, quienes son mi pilar, gracias por acompañarme en todo este proceso y no dejarme bajar los brazos.

A la Universidad Nacional del Sur por formarme académicamente durante estos años.

A todos y cada uno de ellos, ¡infinitas gracias!

INDICE GENERAL

INTRODUCCION	4
CAPITULO I. Abordaje metodológico	6
1.1. Planteamiento del problema.....	6
1.2. Objetivos.....	7
1.2.1. Objetivo general	7
1.2.2. Objetivos específicos.....	7
1.3. Hipótesis	7
1.4. Metodología y técnicas	7
CAPITULO II. Marco de referencia	9
2.1. Marco conceptual.....	9
2.1.1. Transporte y turismo.....	9
2.1.1.1. El papel del transporte aéreo en el desarrollo de la actividad turística ..	10
2.1.2. Transporte aéreo: elementos del transporte.....	11
2.1.2.1. Infraestructura	11
2.1.2.2. Infraestructura de apoyo.....	13
2.1.2.2.1. Clasificación y categorización de aeropuertos	14
2.1.2.3. Empresas prestadoras de servicios: compañías aéreas.....	15
2.1.3. Conectividad aérea	18
2.1.3.1. La red aerocomercial.....	19
2.1.3.1.1. La red aerocomercial de la Argentina	21
2.1.3.2. Ciudades Puerta según el Plan Federal de Turismo Sustentable.....	23
2.2. Marco normativo.....	24
2.2.1. Regulación internacional del transporte aéreo.....	24
2.2.2. Regulación nacional del transporte aéreo.....	28
2.3. Marco histórico - situacional en la Argentina.....	29

CAPITULO III. Bahía Blanca como destino turístico	39
3.1. Breve caracterización de Bahía Blanca.....	39
3.2. La actividad turística en la ciudad de Bahía Blanca	40
CAPITULO IV. Resultados	44
4.1. Evolución de la conectividad aérea en la ciudad de Bahía Blanca.....	44
4.1.1. Infraestructura de apoyo	44
4.1.2. Infraestructura: rutas aéreas y empresas prestadoras de servicios.....	49
CONSIDERACIONES FINALES	62
BIBLIOGRAFIA	65

INDICE DE FIGURAS

Figura 1. Tipos de redes aerocomerciales	19
Figura 2. Localización del partido de Bahía Blanca.....	39
Figura 3. Emplazamiento original del Aeropuerto de Bahía Blanca.....	45
Figura 4. Emplazamiento actual de la Aeroestación Civil Comandante Espora, Bahía Blanca	46
Figura 5. Pistas de la Aeroestación Civil Comandante Espora, Bahía Blanca.....	48
Figura 6. Pasajeros embarcados registrados en la Aeroesación Civil Comandante Espora (1991-2003)	54
Figura 7. Pasajeros embarcados y desembarcados registrados en la Aeroesación Civil Comandante Espora (2001-2019) (en miles).....	61

INTRODUCCION

Proveer conectividad aérea a un país se constituye como un factor clave para lograr la integración y su desarrollo, dado que brinda la posibilidad de conectar personas; al mismo tiempo que ofrece a los habitantes del mismo mejores y mayores oportunidades de acceso a bienes y servicios, mejorando de ese modo la competitividad en los mercados internacionales; como sucede con la actividad turística.

Si bien los medios de transporte resultan ser un componente imprescindible para el desarrollo del turismo, ya que permiten el desplazamiento del turista hacia el lugar de destino y dentro de este, logrando la interrelación con cada uno de los componentes de la actividad turística como lo son los alojamientos, los centros de recreación turística, las agencias de viaje, entre otros. Precisamente, el desarrollo del transporte aéreo es el que ha permitido el progreso de la actividad turística al facilitar su ejecución, brindando mayor rapidez, costos de transporte razonables, seguridad y comodidad en los viajes, resultando ser un componente central del desarrollo turístico de un destino.

En este sentido, la función principal del transporte aéreo en el ámbito turístico es la de asegurar la conectividad entre los centros emisores y receptores. Dicha conectividad que le proporciona el transporte aéreo a un destino turístico se apoya en varias dimensiones tales como el número de rutas aéreas, el grado de importancia de los destinos, la frecuencia de los servicios y el número de asientos disponibles.

Bahía Blanca es considerada puerta de entrada a la Patagonia gracias a su posición estratégica y su privilegiada situación como nudo articulador de rutas terrestres tal como se afirma en el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Si bien la ciudad no posee atractivos naturales que motiven el desplazamiento de turistas, la misma se caracteriza por la gran cantidad de reuniones y eventos, fundamentalmente académicos, culturales y deportivos, que se realizan anualmente en ella y los cuales la posicionan como un destino sede de importancia a nivel nacional. Asimismo, en los años 2014 y 2018, Bahía Blanca ingresó al ranking mundial ICCA por la realización de diversas reuniones de carácter internacional, lo cual la ubicó en el mapa turístico mundial del mercado de las reuniones.

A pesar de esto, y de la importante conectividad terrestre con la que cuenta la ciudad de Bahía Blanca, la misma carece de una red de conexión de rutas aéreas que faciliten la conectividad turística con el resto del país. Sin embargo, esto no fue siempre así. Desde el inicio de los vuelos comerciales en Bahía Blanca en el año 1970 hasta la actualidad,

operaron distintas aerolíneas que conectaban a la ciudad con otros destinos de la Argentina; habiendo sobrellevado a lo largo tiempo, situaciones vinculadas a la mayor y/o menor conectividad.

En este sentido, el presente trabajo pretende analizar la evolución de la conectividad aérea en la ciudad de Bahía Blanca como destino turístico durante el período 1970-2020. Para ello, se investigará sobre la operatoria de las compañías aéreas que tuvieron base en la ciudad considerando, principalmente, las rutas que operaban, las frecuencias, los motivos por los cuales incluían a Bahía Blanca dentro de los planes de vuelos y las razones por las cuales dejaron de operar en la misma; además, se indagará sobre los cambios y las remodelaciones que tuvo la Aeroestación Civil Comandante Espora, considerada como la principal infraestructura de apoyo del transporte aéreo en Bahía Blanca.

El presente trabajo se estructura a partir de los siguientes capítulos: el Capítulo I contiene los aspectos metodológicos que guían la investigación, con el planteamiento del problema, los objetivos, la hipótesis y las técnicas utilizadas para la recopilación de información. En el capítulo siguiente se presenta el marco de referencia, en el cual se expresan los fundamentos conceptuales en los que se basó el desarrollo de la investigación. Además, se incluyó el marco normativo que regula la actividad aérea en la República Argentina como así también la situación histórico-situacional a nivel nacional. En el Capítulo III se realiza un análisis y descripción de la ciudad de Bahía Blanca, como caso de estudio, considerando a la misma desde el punto de vista de la actividad turística. En el Capítulo IV se presentan los resultados de la investigación, en los cuales se observa cómo fue la evolución de la conectividad aérea para el período de tiempo analizado. Finalmente, se expresan las consideraciones finales.

CAPITULO I. Abordaje metodológico

1.1. Planteamiento del problema

El transporte aéreo es una pieza clave e indispensable para el impulso del turismo. Éste resulta ser un agente estratégico del desarrollo del sistema productivo de un país, ya sea como actividad principal o secundaria; y requiere de determinados elementos para su dinamización. En este sentido, el factor conectividad es uno de los elementos clave para el desarrollo y posicionamiento turístico de cualquier destino.

Según Wallingre (2009), en la Argentina el transporte aéreo interno es considerado de vital importancia para el desarrollo de la actividad turística debido a la gran extensión territorial, a la diversidad y dificultad geográfica del país. Históricamente esta modalidad de transporte poseía una configuración radial hacia la ciudad de Buenos Aires siendo el Aeropuerto Jorge Newbery el principal hub centralizador de los vuelos internos. Dicha concentración perjudicaba a la conectividad aérea entre los diferentes destinos del interior del país, afectando a la actividad turística.

Bahía Blanca es considerada puerta de entrada a la Patagonia gracias a su posición estratégica y su privilegiada situación como nudo articulador de rutas terrestres. A pesar de esto, carece de una red de conexión de rutas aéreas que faciliten la conectividad turística con el resto del país. Sin embargo, esto no fue siempre así. Desde el inicio de los vuelos comerciales en Bahía Blanca en el año 1970 hasta la actualidad, operaron distintas aerolíneas que conectaban a la ciudad con otros destinos de la Argentina. Por ejemplo, en la década del '70 comenzó a operar la compañía Austral Líneas Aéreas; en el '90 inició su operatoria Líneas Aéreas Privadas Argentinas (LAPA), por mencionar algunos casos.

En abril de 2017 se incorpora a Bahía Blanca dentro del Corredor Atlántico, operado por Aerolíneas Argentinas. El Gerente Comercial de Aerolíneas Argentinas, Sr. Diego García, en una nota al diario La Nación (abril, 2017), expresó que:

“...uno de los beneficios tiene que ver con el orden corporativo ya que favorece a las empresas que están en el Corredor Atlántico, como Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew y Comodoro con el tema de pesca, el sector petroquímico, el farmacéutico. El otro aspecto es de orden turístico, ya que ahora es posible conectar en forma directa a los pasajeros que llegan del exterior y a los que viajan hacia el exterior, con Mar del Plata y Bahía Blanca”.

En este sentido, se investigará sobre las diferentes aerolíneas que operan y han operado en el Aeropuerto Comandante Espora desde 1970. Describir desde y hacia dónde realizaban

sus vuelos, con qué frecuencias, durante cuánto tiempo estuvieron en la ciudad, cuáles fueron los motivos por los que cesaron sus actividades, entre otros.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar la evolución de la conectividad aérea en la ciudad de Bahía Blanca como destino turístico desde la década de 1970 hasta el 2020.

1.2.2. Objetivos específicos

- Conocer los antecedentes históricos del transporte aéreo en la ciudad de Bahía Blanca para el período bajo análisis.
- Investigar la operatoria de las líneas aéreas comerciales que tuvieron base en el Aeropuerto Comandante Espora desde la década del '70 hasta la actualidad.
- Describir los acontecimientos políticos de la historia argentina que incidieron en la regulación del transporte aéreo nacional y sus consecuencias en el desarrollo turístico de la ciudad de Bahía Blanca desde la década del '70 en adelante.
- Conocer los cambios en la infraestructura de apoyo del transporte aéreo en la ciudad de Bahía Blanca durante el período mencionado.
- Analizar el actual “Corredor Atlántico” y su incidencia en la actividad turística, particularmente considerando a la ciudad de Bahía Blanca como destino y base de operaciones aéreas.

1.3. Hipótesis

La conectividad aérea de la ciudad de Bahía Blanca, como destino turístico, se vio afectada por los diversos vaivenes históricos atravesados por la República Argentina.

1.4. Metodología y técnicas

La presente investigación posee un enfoque teórico metodológico mixto, es decir, implica un proceso de recolección, análisis y vinculación de los datos cualitativos y cuantitativos en un mismo estudio. En base a los objetivos planteados, su alcance es descriptivo y exploratorio. En cuanto al diseño de la investigación, el mismo es no experimental de tipo transversal, donde la recolección de datos se realiza en el momento único de las entrevistas.

Dicha recolección de datos se realiza a partir de un tipo de muestreo no probabilístico, el cual supone un procedimiento de selección informal, donde la elección de las unidades de análisis no depende de la probabilidad de ser elegidos, sino de la decisión del investigador, a la hora de diseñar el trabajo de campo (Gómez, 2009).

En cuanto a las técnicas e instrumentos de recolección de datos, se aplican entrevistas personales basadas en cuestionarios semiestructurados. Las mismas fueron aplicadas a distintos informantes clave: personal de la Aeroestación Civil Comandante Espora, personal o representantes de algunas de las aerolíneas que operaron en Bahía Blanca y representantes del sector turístico de la ciudad.

CAPITULO II. Marco de referencia

2.1. Marco conceptual

2.1.1. Transporte y turismo

A lo largo del tiempo, las definiciones que se han dado sobre el turismo se encuentran vinculadas a una relación tiempo-espacio. Castaño Molina (2016) considera que el turismo está intrínsecamente ligado a un desplazamiento, dentro del cual se encuentra contemplado algún medio de transporte. Según Wallingre (2010), para lograr el impulso del turismo en un determinado territorio, el factor transporte es tan necesario como el de disponer de recursos y productos turísticos que motiven el desplazamiento de la demanda. En este sentido, la autora sostiene que el sistema de transporte resulta ser un componente imprescindible para el desarrollo del turismo. Si los turistas no pueden llegar al destino, no pueden desplazarse dentro de éste, no pueden trasladarse hacia otros, o lo realizan con dificultad o limitación, es poco probable que un destino pueda alcanzar un verdadero desarrollo y su consecuente sostenimiento en el tiempo (Wallingre, 2010).

Viloria Cedeño (2012) afirma que la finalidad de los medios de transporte dentro del sistema turístico es la de permitir el desplazamiento del turista, otorgando el acceso al lugar en el cual se ubican o localizan los atractivos turísticos. Además, las diferentes modalidades de transporte, ya sea terrestre, acuático o aéreo, permiten la interrelación con cada uno de los componentes básicos de la actividad turística, como son los alojamientos, los centros de recreación turística y las agencias de viaje, entre otros. Es decir, vincula cada una de las partes del sistema turístico, actuando como elemento integrador entre ellas (Castaño Molina, 2016). En este sentido, el transporte se constituye como un factor determinante del producto turístico ya que representa el medio para llegar al destino, siendo incluso en algunos casos, la propia atracción o práctica turística (Cooper y Fletcher, 2007 según Viloria Cedeño, 2012).

Así, el transporte y el turismo se consideran partes fundamentales de un binomio inseparable dado que son los medios de transporte los que permiten a los turistas llevar a cabo diversas actividades, contribuyendo de manera sustancial al turismo (Viloria Cedeño, 2012).

2.1.1.1. El papel del transporte aéreo en el desarrollo de la actividad turística

El desarrollo del transporte aéreo ha permitido el progreso de la actividad turística al facilitar su ejecución, concediendo mayor seguridad, rapidez y, sobre todo, mayor comodidad en los viajes. Según Wallingre (2010), una correcta planificación del transporte aéreo y su consiguiente desarrollo y mantenimiento son de vital importancia para garantizar el crecimiento de un destino turístico ya que la función del transporte aéreo en el ámbito turístico es la de asegurar la conectividad entre los centros emisores y receptores, sobre todo de aquellos más distanciados, posibilitando el flujo dinámico de la demanda.

Por su parte, el Director Regional para las Américas de la Organización Mundial del Turismo (OMT), el Sr. Carlos Vogeler, en “Transporte aéreo y desarrollo turístico en América Latina y el Caribe” (2012), sostiene que el transporte aéreo es un componente central del desarrollo turístico y que:

“...el desarrollo y la competitividad del transporte aéreo es absolutamente crítica para el progreso turístico, de la misma manera que el crecimiento de la industria aérea depende en una gran medida de los avances del sector turístico” (Vogeler, 2012).

La OMT (2013) indicó que el gran crecimiento del turismo internacional en las últimas décadas se debe a los avances del transporte aéreo, como así también al auge de la clase media, la aparición de nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones y la globalización. Correlativamente, el crecimiento del transporte aéreo se encuentra intrínsecamente conectado a la expansión del turismo ya que, según la misma organización, “la inmensa mayoría de los pasajeros aéreos internacionales viajan por turismo, ya sea con fines de ocio o profesionales, y en muchos países la aviación es clave para el desarrollo del turismo interno” (OMT, 2013:1).

En el mismo orden de ideas, la Cámara Argentina de Turismo (CAT) también considera que, no sólo el transporte aerocomercial ha impulsado el desarrollo turístico, sino que el incremento del turismo le otorga un gran impulso al ritmo de la actividad aeronáutica, a través del continuo crecimiento y sostenida utilización del tráfico aéreo tanto regular como no regular. En este sentido, se dice que “la causa del crecimiento del transporte aéreo se debe al gran impulso que le ha brindado el turismo, pero también se puede afirmar que la decisión turística precede a la del medio a utilizar” (CAT, 2006:15).

Lo expresado anteriormente demuestra que el turismo y el transporte aéreo son aliados, dado que ambas actividades tienen la posibilidad de generar empleo, riqueza y oportunidad

en términos productivos para cada país, incrementar las inversiones, propagar su cultura y preservar los recursos naturales, etc.; pero, a su vez, deben coincidir para fomentar el crecimiento ordenado de ambas actividades. Las autoridades responsables tanto del sector turístico como del transporte aéreo deben trabajar de manera conjunta y coordinada y perseguir el objetivo mutuo de conseguir una planificación y una política integrada de conectividad aérea y desarrollo turístico (Vogeler, 2012). En este sentido, las promociones de turismo y transporte aéreo deben realizarse en forma conjunta y coordinada, ante la necesidad de una recíproca cooperación, ya que “son las dos caras de la misma moneda” (CAT, 2006:15).

2.1.2. Transporte aéreo: elementos del transporte

Según Wallingre, el transporte aéreo se define como “la totalidad de los actos destinados a trasladar en aeronaves a personas o cosas de un aeródromo a otro” (Wallingre, 2013:74). Para ello, se precisa tanto del uso del espacio aéreo como de la creación de terminales aéreas. Esto se debe a que las aeronaves requieren de una infraestructura y equipamiento de soporte para operar funcionalmente (Marenco, 2010).

En este orden de ideas, tanto Blasco (2001) como Marenco (2010) consideran que el transporte aéreo resulta ser el medio de transporte más complejo por necesitar de más y mayores infraestructuras que el resto de los sistemas de transporte; acorde a las actuales exigencias del mercado.

Los elementos del transporte aéreo son tres: infraestructura, infraestructura de apoyo y empresas prestadoras de servicios. Para garantizar la calidad en la prestación de un servicio, tanto de transporte aéreo como de cualquier modalidad de transporte, se debe tener en cuenta la interdependencia de los tres elementos que lo componen y, además, dichos elementos deberán evolucionar conjuntamente (Wallingre, 2013).

2.1.2.1. Infraestructura

Es la vía de desplazamiento. Para el caso aéreo, la vía de desplazamiento se localiza en el espacio aéreo, es decir, en la parte del espacio geográfico que comprende las capas de la atmósfera donde se concretan los traslados de personas, equipaje y/o carga en aeronaves, desde un punto a otro y se trazan, para ello, aerovías o rutas aéreas (Wallingre, 2013). Su trazado se basa en las necesidades de la demanda y de la oferta y su finalidad es la de unir dos puntos de enlaces rectilíneos donde inciden, fundamentalmente, el clima y el relieve (Cátedra Organización y Servicios Turísticos III, 2014).

Según indica Joan De Batlle en su artículo “Cómo funcionan las rutas aéreas” disponible en la página Web de Landing Short:

“En general, los aviones vuelan siguiendo unos caminos perfectamente establecidos llamados aerovías. Las aerovías son rutas que vienen definidas por una sucesión de puntos en el espacio de los que el avión conoce su posición y a los que puede volar utilizando los sistemas de navegación de a bordo” (De Batlle, 2011).

En este sentido, todas las líneas aéreas siguen unas rutas preestablecidas en un plan de vuelo que no varía a no ser que se den circunstancias muy excepcionales (De Batlle, 2011).

Desde otra perspectiva, se encuentra la *interpretación jurídica*, donde las rutas aéreas reciben la denominación de pasillos o corredores dentro de los cuales los aviones se encuentran protegidos por normas de separación internacional. En este sentido, es el gobierno de cada país quien ejerce la soberanía sobre el espacio aéreo que se encuentra bajo su jurisdicción (Wallingre, 2013).

A su vez, se halla la *perspectiva comercial*, la cual establece que a través de las rutas aéreas es que se logra efectivizar un vuelo entre un punto de origen y otro de destino, pudiendo tener vuelos en conexión, aquellos vuelos que requieren de dos o más tramos para concretar el total de la ruta; vuelos con escala, es decir, con una o más paradas estancia; vuelos directos, aquellos que pueden incluir paradas comerciales o técnicas intermedias (no permitidas para el pasajero) y vuelos non stop, son los que se dirigen de un punto a otro sin realizar ningún tipo de escala, ni de tipo técnica (Wallingre, 2013).

La autora clasifica las rutas aéreas comerciales en: troncal, secundaria, transversal, ascendente, descendente, nacional e internacional. La ruta aérea troncal es aquella que abarca los principales tráficos y transporta la mayor cantidad de pasajeros; suelen unir ciudades de importancia a nivel nacional e internacional como, por ejemplo: Buenos Aires/Madrid. La ruta aérea secundaria, por su parte, conecta a los aeropuertos de localidades menores entre sí o a un aeropuerto de localidad menor con otra mayor, complementándose entre sí. La ruta aérea transversal es una ruta aérea secundaria que une puntos de movilidad media o menor sin pasar por los aeropuertos centrales de un país, generando tráfico aéreo de tipo transversal, por ejemplo, Neuquén/Bahía Blanca. En cuanto a la ruta aérea ascendente, como indica su nombre, corresponde a aquellos vuelos originados en una ciudad del hemisferio sur que se dirigen hacia una ciudad de destino del hemisferio norte. Por el contrario, aquellos vuelos del hemisferio sur que originan vuelos de regreso desde ciudades del hemisferio norte utilizan rutas aéreas descendentes. La ruta

aérea nacional o de cabotaje, se realiza dentro de los límites de un país, sin atravesar las fronteras y, en contraposición, la ruta aérea internacional es aquella que une aeropuertos de dos o más países. Esta última, se puede clasificar, a su vez, en: Regional, cuando une aeropuertos de países limítrofes; Continental, aquella que une aeropuertos de países dentro de un mismo continente, sin atravesar océanos; Transoceánica, la cual se realiza sobrevolando un océano; a su vez puede ser Transpacífica o Transatlántica, dependiendo del océano que sobrevuela. Por último, la ruta Transpolar, como lo indica su nombre, se realiza a través de los polos (Wallingre, 2013).

2.1.2.2. Infraestructura de apoyo

La infraestructura de apoyo actúa de soporte en el desplazamiento para la prestación del servicio de transporte aéreo y cumple con el rol de acompañar a la infraestructura. Para el caso aéreo, el aeropuerto es considerado la infraestructura de apoyo primordial ya que no sólo es capaz de asistir a los aviones en sus aterrizajes y despegues, sino que también permite el aparcamiento, las reparaciones, el mantenimiento necesario de las aeronaves y el suministro de todo cuanto necesiten, ya sea combustible, catering, etc., y, a su vez, debe estar preparado para embarcar y desembarcar pasajeros, carga, correo y equipajes (Blasco, 2001). Según Galíndez (2007), la infraestructura de un aeropuerto está dada por los elementos con los que cuenta para realizar las operaciones aeronáuticas, los cuales van desde una pista hasta las más diversas y sofisticadas instalaciones que conformen el complejo aeroportuario.

En este sentido y dentro de la infraestructura de apoyo aeroportuaria, se toma como referencia la clasificación sugerida por varios autores como Galíndez (2007), García Cruzado (2008) y Marengo (2010), quienes diferencian dos grandes sectores o zonas del aeropuerto: el lado tierra y el lado aire.

En el lado tierra, tiene lugar la operación aeroportuaria de pasajeros, cargas y equipajes previa al embarque o posterior al desembarque de los aviones, es decir, está integrada por los accesos y urbanizaciones de la terminal aérea, los edificios y las instalaciones (Galíndez, 2007).

El lado aire de un aeropuerto, está comprendido por las pistas, calles de rodaje y plataformas, donde el avión realiza sus movimientos para efectuar la carga y descarga de pasajeros y/o mercancías en los despegues y aterrizajes. También se encuentra comprendido por las ayudas a la navegación para el control del tránsito aéreo (Galíndez,

2007). Marengo (2010) organiza dichos componentes clasificándolos en área de movimiento y zonas complementarias.

2.1.2.2.1. Clasificación y categorización de aeropuertos

Ante la existencia de numerosas clasificaciones de aeropuertos, según diferentes autores, se tomará la clasificación propuesta por Wallingre (2013), quien indica que, según su función, los aeropuertos se pueden clasificar en nacionales o domésticos y en internacionales. Los primeros, sólo operan vuelos dentro de las fronteras de un país, mientras que los segundos operan vuelos desde o hacia el extranjero, pudiendo también operar vuelos domésticos. Cada gobierno es quien asigna la clasificación internacional a un aeropuerto, teniendo en cuenta factores como son la ubicación estratégica, la ausencia de otros aeropuertos importantes, la importancia geopolítica, la cercanía a una actividad económica relevante, la necesidad de brindar conexión regional con los países vecinos, entre otros (Wallingre, 2013).

En cuanto a la categorización, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, 2013) indica que la categoría operativa de un aeropuerto se establece según el tipo de operación de aproximación que se lleva a cabo, es decir, según el tipo de aterrizaje que les permitan realizar a las aeronaves. Éste puede ser de tipo visual o instrumental. Se toma la categorización de acuerdo a las normas internacionales OACI, donde se clasifican a las operaciones de aproximación por instrumentos, teniendo en cuenta dos factores como son la altura de decisión (determinada por el techo de nubes) y el alcance visual en la pista. De esta manera, se categoriza a los aeropuertos en:

- Categoría I: se permiten aterrizajes con una altura de decisión no inferior a 60 m, y alcance visual en la pista no inferior a 550 m. No es posible realizar aterrizajes en condiciones de mal tiempo.
- Categoría II: operan con una altura de decisión inferior a 60 m, pero no inferior a 30 m y alcance visual en la pista no inferior a 300 m.
- Categoría III: se subdivide, a su vez en CAT III A) permiten aterrizajes con una altura de decisión inferior a 30 m o sin limitación de altura de decisión y alcance visual no inferior a 175 m; CAT III B) operan con una altura de decisión inferior a 15 m o sin limitación de altura de decisión y con alcance visual inferior a 175 m pero no inferior a 50 m; y CAT III C) es la categoría asignada a aquellos

aeropuertos que permiten operaciones sin altura de decisión ni limitaciones de alcance visual (OACI, 2013).

A su vez, más allá de la clasificación de aeropuerto que se refiera, existe la *clave de referencia* del aeropuerto, la cual determinará qué tipo de aeronave puede aterrizar en sus pistas. Está compuesta de dos elementos que se relacionan con las características y dimensiones del avión. Un elemento es un número basado en la longitud del campo de referencia del avión, es decir, el largo de pista del aeródromo y el otro elemento es una letra basada en la envergadura del avión, es decir, el ancho de pista que debe tener el aeródromo. Según el largo de pista, hasta los 800m corresponde número de clave 1; entre 800 y 1200m, número 2; entre 1200 y 1800m, número 3 y si tiene más de 1800m de largo, es número 4. En cuanto al ancho de la pista, hasta los 15m corresponde letra de clave A; de 15 a 24m, letra B; de 24 a 36m, letra C; de 36 a 52m, letra D; de 52 a 65m, letra E y de 65 a 80m, letra F (ANAC, 2013).

2.1.2.3. Empresas prestadoras de servicios: compañías aéreas

El tercer elemento del transporte aéreo lo integra el conjunto de empresas prestadoras de servicios, las cuales son las encargadas de seleccionar el parque móvil, es decir, las distintas alternativas de vehículos que constituirán sus flotas y permitirán diversificar la prestación de los servicios (Cátedra Organización y Servicios Turísticos III, 2014). En este caso, las empresas prestadoras de servicios son las compañías aéreas, las cuales en función de las rutas aéreas que operan y la demanda turística, entre otros factores, seleccionan distintos tipos de unidades móviles: las aeronaves.

Las compañías aéreas son empresas que explotan transporte aéreo civil de pasajeros y cargas y que deben poseer una licencia de explotación válida para efectuar servicios aéreos (Blasco, 2001). En este sentido, generan ingresos económicos a través de la venta de productos o servicios tales como el transporte de pasajeros y cargas, la provisión de alimentos a terceros mediante los servicios de catering, el mantenimiento técnico y la capacitación del personal de terceras empresas, otros servicios turísticos. También pueden obtener beneficios económicos a través de las publicidades en sus unidades, la venta de servicios adicionales como los alimentos, duty free, el despacho o exceso de equipaje, entre otros y el desarrollo de líneas de promoción comercial afín con el servicio de la empresa (Wallingre, 2013).

Las compañías aéreas pueden clasificarse en función del tipo de servicio que prestan, pudiendo ser éste de *carácter regular* o *no regular*. Se denomina compañía aérea regular a aquellas empresas que ofrecen servicios con continuidad, regularidad y obligatoriedad, de acuerdo a una ruta, escalas, tarifas, fechas y horarios previamente establecidos, por lo que deben realizarse independientemente de la cantidad de pasajeros con la que cuenten (Blasco, 2001). Autores como Wallingre (2013) identifican dentro de esta clasificación, a las *compañías aéreas de bandera* y a las *compañías aéreas de fomento*. La compañía de bandera es aquella que designa el gobierno de cada país para ejercer en su representación total o parcialmente los derechos de tráfico acordados, pudiendo ser una empresa del estado, privada o mixta (Wallingre, 2013). Por su parte, las compañías de fomento son empresas sostenidas por el gobierno de cada país cuya finalidad es la de transportar pasajeros con tarifas más económicas, realizar aprovisionamiento de alimentos, traslado de enfermos y todo aquello que esté relacionado con el desarrollo social hacia zonas consideradas por el Estado de fomento al desarrollo (Blasco, 2001). En este sentido, realizan los determinados vuelos de fomento, sin fines de lucro, hacia las zonas o regiones más aisladas, que carecen de otras alternativas de transporte, cumpliendo con una función social y de desarrollo regional (Wallingre, 2013).

Por el contrario, las compañías aéreas no regulares o también llamadas *charters* prestan servicios de carácter no regular, pactados de común acuerdo entre el prestador del servicio y el solicitante, que generalmente resulta ser una empresa vinculada a la actividad turística (Wallingre, 2013). Las mismas, tuvieron sus orígenes en la década del '50, en paralelo con el desarrollo de los vuelos regulares, y fueron las empresas europeas las pioneras de esta modalidad de transporte aéreo (Helmbold, 2004).

Además de la clasificación mencionada, cabe resaltar la aparición de las *compañías aéreas de bajo costo* conocidas también como *low cost*. Si bien comenzaron a originarse en la década de los '80, irrumpieron de forma masiva el mercado aéreo en los '90. Las compañías aéreas low cost se caracterizan por tomar una serie de medidas de ahorro de costes para ofrecer un servicio a cambio de un precio básico por sus billetes, inferior al de las aerolíneas tradicionales (Sánchez Bartolomé, 2015). En este sentido, focalizan su estrategia en la minimización del gasto y la reducción de los costos operacionales (Daguerre, 2009). Para ello, eliminan los servicios adicionales, utilizan la venta directa de sus billetes a través de internet o la venta telefónica, no disponen de ningún tipo de servicio gratuito a bordo, no cuentan con programa de viajero frecuente, emplean tickets

electrónicos, utilizan aeropuertos secundarios, con gastos operativos menores y un bajo grado de congestión, las rutas que utilizan son alternativas, de corta distancia, en vuelos directos, sin conexiones (Daguerre, 2009). En cuanto a la flota, tienden a la estandarización de la misma, es decir, a utilizar el mismo tipo de avión, ya que reduce significativamente los costos de formación de sus tripulantes y mantenimiento y, a su vez, se trata de utilizar las aeronaves el mayor tiempo posible, encontrando aquellas rutas que tengan la demanda adecuada para operarlas de tal manera que los aviones estén volando la mayor parte del tiempo, reduciendo sus escalas con una duración de no más de 25-30 minutos (Ivani, 2015).

Tal como se mencionó anteriormente, el *parque móvil* debe ser seleccionado en función de la demanda generada por una ruta. Los modelos de avión variarán tanto en autonomía, es decir, el alcance de la aeronave expresada en millas aéreas sin recarga de combustible, como en la cantidad de pasajeros que pueda transportar, ya que existe una gran diversidad de aeronaves que van desde los 100 pasajeros hasta los 650; y posiblemente también en la diversidad de clases de a bordo, pudiendo ofrecer las clásicas tres clases (primera, ejecutiva y turista o económica), dos o solamente una clase, dependiendo por lo general de la ruta operada.

Las dos empresas constructoras de aeronaves más grandes del mundo son Airbus y Boeing. Mientras que las empresas que se dedican a la fabricación de aviones de menor porte son la canadiense Bombardier y la brasileña Embraer.

En función de la información obtenida a través de diferentes páginas webs de líneas aéreas, para vuelos de cabotaje o nacionales, dentro de la Argentina, se utilizan aviones de corto o mediano alcance como son los Embraer 190, Boeing 737, Airbus 319, Airbus 320 y Airbus 321, cuya capacidad ronda entre los 140 y 180 asientos distribuidos en dos categorías (económica y económica premium o ejecutiva) y con un alcance de entre 3.500 y 6.000 km. Por otro lado, para vuelos internacionales se utilizan aviones de largo alcance tales como los Boeing 767, Boeing 777, Boeing 787, Airbus 330, Airbus 340 y Airbus 350, cuya capacidad supera los 200 asientos distribuidos en dos o tres categorías y con un alcance superior a los 12.000 km. Si bien esta categorización es la básica en función de cada uno de los fabricantes, luego las líneas aéreas son las que determinan cómo van a configurar cada aeronave en su interior en función de la demanda y de los destinos a los que se pretenda conectar.

2.1.3. Conectividad aérea

Partiendo desde la concepción más amplia del término, la conectividad es una cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre objetos y funciones que se interrelacionan. La representación física de la conectividad es una estructura conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos de un territorio (Figueroa y Rozas, 2005). Entonces, la conectividad aérea se define como la capacidad de una red aerocomercial para transportar pasajeros de un punto a otro utilizando la menor cantidad posible de conexiones, centrándose en los tiempos mínimos de conexión con la mayor facilitación (OACI, 2013). En este sentido, la industria del transporte aéreo desempeña un papel vital conectando a las personas y sus comunidades entre ellas y con el resto del mundo, permitiendo viajes rápidos incluso a áreas remotas a las que no llegan otros medios de transporte. En otras palabras, la conectividad que proporciona el transporte aéreo reúne a personas y empresas, conecta a familias y a comunidades y permite el desarrollo del turismo (CEPAL, 2017). Además, según la OMT (2013), a mayor grado de conectividad, existe un mayor grado de acceso a la economía mundial. Cuanto más conectado se encuentre un país por aire, mayor será su capacidad para aprovechar los beneficios económicos y sociales asociados al transporte aéreo (CEPAL, 2017).

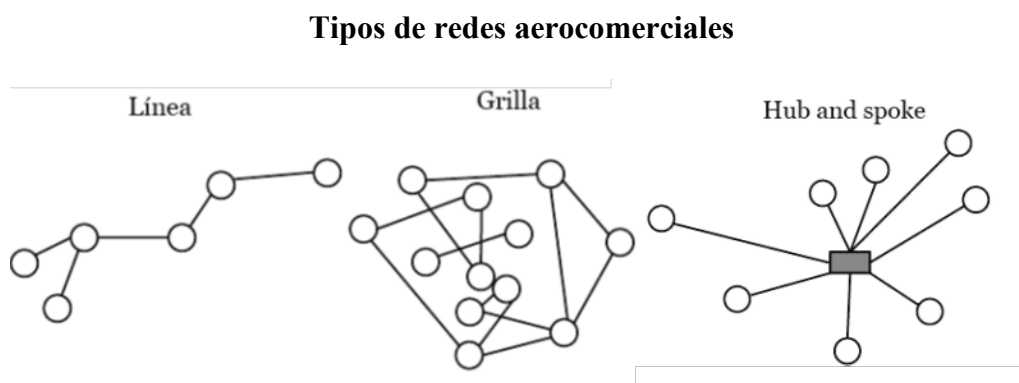
La conectividad aérea tiene muchas dimensiones tales como el número de rutas, el grado de importancia de los destinos, la frecuencia de los servicios y el número de asientos disponibles. IATA ha desarrollado un indicador de conectividad para medir el grado de integración que tiene un país dentro de la red global de transporte aéreo. Se trata de una medida cualitativa del número de destinos y la importancia económica de los destinos ofrecidos desde los principales aeropuertos de un país y la frecuencia del servicio a cada destino, ponderando por el tamaño del aeropuerto de destino (OACI, 2017). La conectividad aumenta a medida que aumenta el número de destinos, la frecuencia de los servicios y los destinos de aeropuertos o hubs más grandes. El indicador refleja la importancia de ofrecer una gran cantidad de destinos y la capacidad de acceder a un gran número de conexiones futuras tanto para el pasajero de turismo como aquel de negocios. A pesar de la búsqueda bibliográfica y de la consulta a diversos informantes clave, no ha sido posible encontrar la metodología de aplicación de dicho indicador para considerar en la presente tesis.

Según la OACI en Plan Estratégico para el Sosténimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana (2017), la conectividad aérea puede medirse en función de dos características de la red: la primera es el tamaño y la concentración, es decir, mientras mayor sea el número de rutas y frecuencias, mayores serán las posibilidades de conexión; la segunda es la fluidez, ya que las rutas más directas con el menor número posible de conexiones facilitan el tráfico aéreo y, a su vez, los procesos de embarque y desembarque, los controles y los tiempos de conexión en los aeropuertos influyen en la calidad de la conectividad. En cierta medida, el nivel de conectividad de un país o región depende del tamaño de su economía y del número o la cantidad de las empresas a las que sirve su sector de transporte aéreo (CEPAL, 2017).

2.1.3.1. La red aerocomercial

Según Ballistreri (2010), las redes aerocomerciales son un sistema de relaciones adaptado al sistema de asentamientos humanos que cuentan con una dinámica propia y cuya función es la de proporcionar accesibilidad espacial para satisfacer las necesidades de la población. A su vez, el modelo de red de transporte es uno de los factores más influyentes sobre la organización y configuración del espacio (Pezzatti, 2016). Existen tres tipos distintos de redes aerocomerciales: lineal, grilla y hub and spoke (Figura 1).

Figura 1



Fuente: Pezzatti, P., 2016.

En una red de tipo lineal, las operaciones de una línea aérea se establecen a partir de un aeropuerto que opera como base y realizan una serie de paradas intermedias en su ruta hasta su destino final. Este tipo de red era utilizado por las primeras aerolíneas que realizaban vuelos internacionales durante las décadas del '30, '40 y '50. Por ejemplo, la ruta transatlántica París-Buenos Aires de la línea aérea francesa Air France en 1934. Todavía existen compañías aéreas que operan estos sistemas de rutas, aunque el desarrollo

de la tecnología permitió introducir mejoras en el consumo y rendimiento de las aeronaves, reduciendo los costos de este tipo de redes (Pezzatti, 2016).

Luego se encuentran las redes de tipo grilla, que permiten alcanzar altas tasas de utilización, tanto de aviones como de tripulaciones, lo que lleva a que los vuelos puedan ser programados para funcionar con un número de diferentes rutas, reduciendo al mínimo el tiempo de inactividad de las aeronaves. Un ejemplo de este tipo de red aerocomercial es el empleado por la aerolínea Air India en el mercado doméstico de la India (Pezzatti, 2016), uniendo por ejemplo a las ciudades de Delhi, Jaipur y Mumbai.

En tercer lugar, se encuentran las redes de tipo hub and spoke (centro y rayos) también conocida como radial. Este tipo de red hace referencia a un gran aeropuerto que ofrece una multiplicidad de conexiones o una aerolínea en particular cuyo aeropuerto sea la base principal de sus operaciones hacia múltiples destinos. Un hub implica un intercambio sincronizado y articulado de vuelos y pasajeros. Por ejemplo, la red doméstica de Estados Unidos implementada por la aerolínea United Airlines utiliza como hubs a los aeropuertos de San Francisco, Denver, Chicago y Nueva York, permitiéndole a la línea aérea cubrir casi en su totalidad la extensión de todo el país (Pezzatti, 2016).

El concepto de hub se define según distintas acepciones que coexisten, que se pueden agrupar en dos grupos dominantes: a *nivel aeropuerto* o a *nivel línea aérea* (Lipovich, 2017). A nivel aeropuerto, los hubs son definidos como “aeropuertos que concentran espacialmente a la oferta o a la demanda respecto de la red de una línea aérea o del tráfico total de un país o región” (Lipovich, 2017:25). Se trata de definir los hubs en función del nivel de concentración de los vuelos de distintas líneas aéreas en uno o algunos aeropuertos respecto al resto de sus redes. Por otro lado, el concepto bajo la acepción basada a nivel línea aérea define al hub como “un nodo de tráfico en el cual una línea aérea opera con una estructura de sistemas de oleadas para maximizar la conectividad indirecta y minimizar el tiempo de espera de los pasajeros” (Burghouwt según Lipovich, 2017:25). De esta manera, no sólo se tiene en cuenta a la concentración espacial, sino también a la concentración temporal de los vuelos, por lo que se focaliza en las operaciones de una única línea aérea en un determinado aeropuerto. La diferencia básica entre ambas acepciones se relaciona entonces con el objeto al cual hace referencia el término. En el primer caso, un hub es un aeropuerto donde se concentran pasajeros, vuelos u operaciones de importantes líneas

aéreas, mientras que, en el otro, un hub es una estrategia aerocomercial llevada a cabo por una línea aérea en un aeropuerto (Lipovich, 2017).

A su vez, las redes aerocomerciales se separan en redes *principales* o *secundarias*. Las redes principales, del mismo modo que las rutas aéreas troncales, articulan las conexiones entre las ciudades y centros de producción más importantes y de mayor demanda, contribuyendo a la articulación central del territorio y pudiendo brindar tanto conectividad nacional como transnacional. Las redes secundarias, al igual que las rutas aéreas secundarias, actúan como colectoras y acompañan a las principales, comunicando ciudades de menor demanda. En muchas regiones, las redes secundarias son las que realizan los tráficos transversales que permiten la descentralización del transporte, mejorando la articulación territorial mediante la oferta de rutas que unen destinos desde y hacia el interior de un país sin depender de los hubs centrales, generando, de esta manera, un tráfico de tipo transversal (Wallingre, 2010).

La configuración de la red de vuelos regulares a nivel local, regional e internacional de cada país está definida por las distintas políticas aerocomerciales llevadas adelante por los gobiernos (Pezzatti, 2016).

2.1.3.1.1. La red aerocomercial de la Argentina

En cuanto a la Argentina, su esquema histórico tendencial de organización territorial ha sido y sigue siendo de tipo radial, con predominio en la región pampeana y una excesiva centralidad y concentración de actividades en el área metropolitana de Buenos Aires (Ballistrieri, 2010). Según el autor, esto se debe a la distribución poblacional, ya que cerca de un tercio de la población del país habita en la Capital Federal y más de otro tercio se localiza en el conurbano bonaerense, rodeando a la anterior. En este sentido y entendiendo que, “hay transporte donde existen tráficos, de pasajeros y cargas” (Ballistrieri, 2010:21) el sistema de transporte argentino sigue el esquema centralizador en la ciudad de Buenos Aires, lo que llevó a que el transporte aéreo también siguiera el mismo esquema de organización, desarrollándose radioconcéntrico a partir del aeroparque metropolitano Jorge Newbery. La centralidad de Buenos Aires como nodo principal se explica como consecuencia de su proximidad no sólo a las áreas de mayor densidad de población del país, sino también a las zonas de mayor desarrollo económico, permitiendo que tenga conexión con los nodos que presentan grandes centros demográficos y económicos del mundo, convirtiéndose así en el hub principal del país (Pezzatti, 2016). De esta manera,

Argentina ha contado con una red aérea troncal, organizada a partir de un centro principal que es Capital Federal, con vuelos predominantemente radiales, complementándose con unas pocas rutas transversales que dependen de los altibajos económicos (Ballistrieri, 2010).

Se puede decir que la red aerocomercial que presenta la Argentina es desequilibrada, ya que genera una escasa conectividad entre las distintas regiones o ciudades, sin tener que pasar por Buenos Aires. Por el contrario, una red aerocomercial equilibrada es aquella que conecta en forma equitativa todo el territorio, brindando una homogénea conectividad entre las regiones o ciudades (Wallingre, 2010). Un modelo eficiente debe tender a la implementación de redes equilibradas cuya sumatoria constituya un sistema de transporte también equilibrado. En otras palabras, “para lograr el desarrollo turístico integral, es necesario implementar una estrategia de conectividad que permita integrar las diferentes regiones en forma transversal y longitudinal” (Wallingre, 2009:81).

A raíz de ello, en los últimos años (2015-2019) se produjo una ampliación de la red aerocomercial de la Argentina, impulsada por el Gobierno Nacional a través de un plan integral denominado “Revolución de los Aviones” que apuntó a optimizar la conectividad aérea nacional. Los objetivos del mismo fueron duplicar la cantidad de pasajeros que viajan en avión y potenciar la actividad del transporte aerocomercial a partir de la modernización de aeropuertos nacionales y la incorporación de nuevas empresas aéreas, lo que permitiría ampliar la oferta y la operatividad de nuevas rutas (Casa Rosada, 2017).

La incorporación de nuevas rutas no sólo permitió aumentar la cantidad de pasajeros, sino también permitió una descentralización de la red aerocomercial argentina a partir de la incorporación de rutas aéreas de cabotaje, para mejorar la conectividad de las provincias sin pasar por Buenos Aires. De esta manera, en el año 2016 se incorporaron rutas desde la Ciudad de Córdoba a Río Cuarto, Iguazú, Mar del Plata, Ushuaia y Resistencia; desde Rosario a Salta y el Calafate; desde Salta a Jujuy; desde Catamarca a la Rioja; desde Tucumán a Mar del Plata y desde Viedma a Bariloche y Aeroparque. A las que se sumaron en el año 2017 vuelos desde Córdoba hacia El Calafate, Trelew y Comodoro Rivadavia; desde Mendoza a Mar del Plata; desde Rosario al Calafate y Mar del Plata y desde Bahía Blanca a Neuquén (ANAC, 2018).

Por otro lado, en lo referente a vuelos internacionales, también se han incorporado una gran cantidad de rutas que les permiten a los pasajeros salir del país sin la necesidad de

pasar por Buenos Aires. En el año 2016, se incorporaron vuelos desde Rosario hacia Panamá y Lima; desde Salta a Lima y desde de San Juan a Santiago de Chile. Mientras que en el año 2017 se sumaron destinos desde Córdoba hacia Florianópolis, Porto Seguro, Salvador, Asunción y Punta del Este; desde Mendoza hacia Panamá y Lima; desde Salta hacia Iquique y Asunción y desde Rosario y Neuquén hacia Santiago de Chile (ANAC, 2018).

Mediante dicha ampliación de rutas aéreas tanto nacionales como internacionales sin pasar por la Capital Federal, se tiende a una red aerocomercial argentina más descentralizada y equilibrada con mayor cantidad de rutas transversales.

2.1.3.2. Ciudades Puerta según el Plan Federal de Turismo Sustentable

Desde su primera versión en el 2005, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) ha sido la herramienta de planificación para el desarrollo equilibrado y sustentable de la actividad turística en la Argentina. La planificación turística representada en el PFETS se expresa en el territorio a través de un instrumento definido para ordenar la gestión y las inversiones públicas en todo el país, denominado Mapa Federal de Oportunidades Turísticas (MFOT). El mismo, divide a la Argentina en 6 regiones turísticas: Norte, Litoral, Buenos Aires, Córdoba, Cuyo y Patagonia e identifica una serie de componentes del espacio turístico que las cubren. Dichos componentes son: corredores, áreas de uso turístico, circuitos marítimos-fluviales, travesías, travesías con vocación turística, circuitos transfronterizos o integrados y puertas.

Este último componente del espacio turístico, las puertas, son definidas como “accesos simbólicos funcionales a todos los componentes del espacio turístico regional y federal; núcleos urbanos proveedores de servicios turísticos, convenientemente equipados como nodos de comunicaciones” (Ministerio de Turismo de la Nación, 2015:242). En el MFOT se identifican la totalidad de las puertas actuales y potenciales que se presentan en cada región turística.

En cuanto a las puertas actuales de la región de Buenos Aires, se encuentran la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tandil, Mar del Plata y Bahía Blanca. Por su parte, en la región Norte se determinaron como puertas actuales a las ciudades de San Salvador de Jujuy, Salta y alrededores, San Miguel de Tucumán, Termas de Rio Hondo, Santiago del Estero, San Fernando del Valle de Catamarca y La Rioja. En la región Litoral se encuentran a Iguazú, Posadas, Corrientes-Resistencia, Formosa, Reconquista-Goya,

Paraná-Santa Fe, Rosario, Santo Tomé-Sao Borjas, Concordia, Colón y Gualeguaychú. En la región Córdoba, las puertas actuales son la ciudad de Córdoba, Carlos Paz, Río Cuarto y Villa María. En cuanto a la región Cuyo, sus puertas actuales son San Juan, San Luis, Mendoza, San Rafael y Malargüe. Por último, la región Patagonia presenta como puertas actuales a Santa Rosa, Neuquén-Cipolletti, Villa Pehuenia, San Carlos de Bariloche, Las Grutas-San Antonio Oeste, Puerto Madryn-Trelew, Comodoro Rivadavia, Esquel, El Calafate, Río Gallegos, Ushuaia y La Adela-Río Colorado (Ministerio de Turismo de la Nación, 2015).

Cada una de las puertas actuales representadas en el MFOT cuenta con al menos un aeropuerto que forma parte del Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A), a excepción de Santo Tomé-Sao Borjas, Colón, Gualeguaychú, Carlos Paz, Villa María, Villa Pehuenia, Las Grutas-San Antonio Oeste y La Adela-Río Colorado. Dichas puertas, si bien no poseen aeropuerto propio, se encuentran dentro del radio de influencia del aeropuerto de la localidad más cercana (ORSNA, 2017).

De esta forma, las puertas se consideran como el punto de vinculación entre el modo aéreo de transporte (en particular de los aeródromos) con las distintas regiones turísticas distribuidas en el territorio nacional y son de gran utilidad como criterio para el diseño del modelo de una red aerocomercial, buscando que la misma brinde el mayor grado de cobertura a las puertas (Faut, 2017).

Según el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) los aeropuertos que presentan mayor movimiento de pasajeros son los aeropuertos de la ciudad de Buenos Aires: en primer lugar, se encuentra el Aeroparque Jorge Newbery y en segundo el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Los siguen los aeropuertos de Córdoba, Mendoza, Bariloche y Salta (ORSNA, 2017).

2.2. Marco normativo

2.2.1. Regulación internacional del transporte aéreo

El transporte aéreo de pasajeros se encuentra sujeto a un conjunto de regulaciones especiales que limitan la libre operación de las aerolíneas en los espacios aéreos. Uno de los hechos históricos más importantes en cuanto a la regulación del transporte aéreo internacional fue el Convenio de Chicago. En el año 1944, próximo al final de la II Guerra Mundial, Estados Unidos promovió, junto con Reino Unido una conferencia que perseguía los objetivos de establecer acuerdos provisionales, en cuanto a las rutas que podrían

tomarse en el espacio aéreo en todo el mundo, establecer, a su vez, un Consejo Provisional del Espacio Internacional Aéreo y llegar a un acuerdo en cuanto a los principios que debían regir para un cuerpo aeronáutico permanente y una convención multilateral de aviación (Pardo Zaragoza, 2016).

En este sentido, el Convenio de Chicago sentó la base de las normas y procedimientos de la navegación aérea mundial (OACI, 2019).

En cuanto al elemento que afecta más directamente a la propia actividad del transporte aéreo, el Convenio estableció la regulación de sus posibilidades de actuación a través del desarrollo de las denominadas Libertades del Aire. Según Sánchez Bartolomé (2015), dichas libertades hacen referencia a los derechos reconocidos entre los Estados respecto a los servicios de transporte aéreo internacional. En otras palabras, un país otorga el derecho de realizar distintos tipos de operaciones aéreas que involucren el territorio local a compañías aéreas de otros países (Pardo Zaragoza, 2016).

Finalmente, se establecieron cinco libertades, que posteriormente se han llegado a conocer como las “Cinco Libertades del Aire”. El Convenio de Chicago recoge y detalla las dos primeras libertades en el Acuerdo de Tránsito, definidas como libertades técnicas, y las tres restantes en el Acuerdo de Transporte, como libertades comerciales (Sánchez Bartolomé, 2015):

- Primera Libertad, o “de sobrevuelo”, determina el derecho de una aeronave de un Estado a sobrevolar el territorio de otro, sin aterrizar en él.
- Segunda Libertad, o “de escala técnica”, otorga a una aeronave de un Estado el derecho a aterrizar en el territorio de otro Estado, por razones técnicas, no comerciales.
- Tercera Libertad, o “de transporte al exterior”, otorga el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el país de origen de la empresa aérea hasta el territorio de otro Estado.
- Cuarta Libertad, o “de transporte al interior”, define el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde el territorio de otro Estado hasta el país de origen de la empresa aérea.
- Quinta Libertad, o “de transporte externo consecutivo”, que otorga el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde/hasta terceros Estados, aunque solamente respecto a vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.

Además de las cinco libertades establecidas en el mencionado Convenio, autores como González (2012), Sánchez Bartolomé (2015), Álvarez (2017), entre otros, reconocen la ampliación a nueve libertades, sin base derivada de acuerdos internacionales, pero que, igualmente se articulan en torno a acuerdos bilaterales establecidos en régimen de reciprocidad entre los Estados, siendo los cuatro restantes las siguientes:

- Sexta Libertad, otorga el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde o hasta terceros Estados, con la condición de efectuar una escala en el país de origen de la empresa aérea.
- Séptima Libertad, define el derecho a transportar comercialmente personas o cosas desde o hasta terceros Estados, en vuelos en los que el país de origen de la empresa aérea no es el punto de inicio (quinta libertad) ni tampoco una escala intermedia (sexta libertad). Para poder ejercer esta séptima libertad, se requiere contar con el consentimiento de los tres países contemplados en el vuelo.
- Octava Libertad, determina el derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, pero solamente respecto de vuelos iniciados en el país de origen de la empresa aérea.
- Novena Libertad, otorga el derecho a transportar comercialmente personas o cosas entre dos o más puntos situados dentro del territorio de otro Estado, en vuelos no iniciados en el país de origen de la empresa aérea.

Complementario al sistema de libertades, los países aplican otras restricciones a las aerolíneas extranjeras autorizadas a operar en su espacio aéreo. Entre ellas, González (2012) menciona los límites de capacidad, ya sea en cuanto a números de asientos o de vuelos, la designación de las aerolíneas que poseen permiso para operar, la designación de las rutas tanto de origen a destino y la aprobación de tarifas.

Para que las aerolíneas puedan desempeñar su función de transportar pasajeros y carga entre ciudades, es esencial el acceso que tengan a las facilidades aeroportuarias. En este sentido, González (2012) considera que el insumo más crítico está dado por los espacios horarios de aterrizajes y despegues (slots), es decir que, el número de vuelos que una compañía puede realizar dependerá directamente de cuántos espacios horarios de despegue y aterrizaje tenga en los aeropuertos que las rutas conectan. El disponer de slots en diferentes aeropuertos permite a las aerolíneas ampliar su oferta de vuelos y así tener dominio de las rutas.

Por el contrario, la escasez de slots en los aeropuertos puede traducirse en una barrera de entrada al ingreso de nuevas aerolíneas en los aeropuertos, afectando en forma negativa la competencia en las distintas rutas aéreas (González, 2012).

En cuanto a los organismos internacionales de regulación del transporte aerocomercial, en primer lugar, se encuentra la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Según su página Web oficial, la OACI es un organismo especializado de la ONU, creado por el Convenio de Chicago en 1944 para ejercer la administración y velar por la aplicación del mismo (OACI, 2019).

La OACI tiene como actividades principales las tareas de: coordinar la asistencia y la creación de capacidad de los Estados, en apoyo de los numerosos objetivos de desarrollo de la aviación; producir planes globales para coordinar avances multilaterales estratégicos para la seguridad operacional y la navegación aérea; efectuar el seguimiento y elaborar informes sobre numerosos indicadores del sector de transporte aéreo, y auditar la capacidad de los Estados de supervisión y vigilancia de la seguridad operacional y protección de la aviación civil (OACI, 2019).

Continuando con los organismos internacionales de regulación del transporte aéreo, además de la OACI, se encuentra la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). IATA fue fundada en La Habana, Cuba, en 1945. Surge como sucesora de la Asociación de Tráfico Aéreo Internacional creada en 1919 en La Haya, Países Bajos. El fin principal de la formación de la IATA fue el de extender la participación de compañías de transporte aéreo de todos los continentes, además de dar lugar a la entrada de empresas que no tuvieran servicios específicamente internacionales (Pardo Zaragoza, 2016).

Tal como lo expresa la IATA en su página web oficial, su misión es: “Ser la fuerza de creación de valor e innovación conduciendo una industria de transporte aéreo segura y rentable que conecte y enriquezca nuestro mundo de manera sostenible”¹ (T. de la A.).

En este sentido, se puede decir que la IATA es el instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio económico de sus accionistas privados. Pueden pertenecer a la IATA las compañías aéreas que presten un servicio público, regular y debidamente autorizado para el transporte de pasajeros, carga o correspondencias en vuelos internacionales bajo la

¹ [To be the force for value creation and innovation driving a safe, secure and profitable air transport industry that sustainably connects and enriches our world.] (IATA, 2019).

bandera de un Estado miembro de la OACI. Dichos miembros son los denominados miembros activos. A su vez, pueden pertenecer a la IATA, como miembros asociados, las empresas de transporte aéreo que cumplan con los mismos requisitos que en el caso anterior, pero que operen solamente vuelos nacionales (Pardo Zaragoza, 2016).

2.2.2. Regulación nacional del transporte aéreo

En cuanto al marco regulatorio del transporte aerocomercial argentino, el mismo se encuentra contenido en el Código Aeronáutico de la República Argentina, Ley 17.285, sancionada en 1967, y en la Ley de Política Aérea Nacional, Ley 19.030 sancionada en 1971 (Pezzatti, 2016).

En el orden interno, el Código Aeronáutico establece que las empresas extranjeras no podrán transportar pasajeros, carga o correspondencia de un punto a otro del país, a menos que el Poder Ejecutivo autorice a dichas empresas a realizar tales servicios bajo condición de reciprocidad. Luego, la Ley 19.030 establece que serán los servicios de transporte aéreo estatales, mixtos y privados, exclusivamente de bandera nacional, los que continuarán asegurando la vinculación aerocomercial entre distintos puntos del país.

En el orden internacional, la Ley establece que la vinculación aerocomercial con otros países se asegurará mediante servicios de transporte aéreo de bandera nacional y extranjera, celebrando acuerdos bilaterales de tráfico. El Código Aeronáutico indica que los itinerarios, la capacidad, las frecuencias y horarios correspondientes a los servicios de transporte aéreo internacional regular y, en todos los casos, las tarifas deberán ser aprobadas previamente por la autoridad aeronáutica, quien establecerá las normas operativas a las que se deberán ajustar los servicios de transporte aéreo internacional que exploten las empresas extranjeras.

A su vez, la Ley 19.030 compromete al Estado en adoptar las medidas pertinentes para lograr una adecuada infraestructura que permita llevar a cabo los fines señalados en la Ley y define a Aerolíneas Argentinas como el instrumento elegido para que ejecute la política aerocomercial nacional. De esa manera, se le reservó el 50% del mercado de cabotaje y se le otorgó la exclusividad para operar en vuelos regionales e internacionales (Montero Ferreiro, 2013).

En este sentido, se puede señalar que las leyes establecen compromisos que asume el Estado, pero también se observa una fuerte regulación para empresas nacionales y extranjeras tanto en los vuelos internos como en los vuelos internacionales (Ivani, 2015).

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) es la autoridad aeronáutica de la República Argentina. Creado en el 2007, es un organismo descentralizado dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación. Tiene como misión “normar, regular y fiscalizar la aviación civil argentina, instruyendo e integrando a la comunidad aeronáutica” (ANAC, 2019). Administra los servicios de navegación aérea, optimizando los niveles de seguridad operacional en el espacio aéreo, los aeropuertos y aeródromos de todo el país, reglamentando, fiscalizando, controlando y administrando la actividad aeronáutica (Roldán, 2016).

El Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) es una organización descentralizada del Estado Nacional, dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación que trabaja para promover el desarrollo aeroportuario de la Argentina. Nace en 1997 bajo el Decreto N° 375/97. Su misión es impulsar el desarrollo aeroportuario de la Argentina, con infraestructura y servicios de calidad para todos los pasajeros y usuarios (ORSNA, 2019). Para ello, regula, controla y fiscaliza todos aquellos servicios que se prestan a los pasajeros y usuarios en los aeropuertos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos (S.N.A.).

En cuanto a sus funciones, puntualmente se encuentran la de fiscalizar y ejecutar infraestructura aeroportuaria, regular los servicios y las actividades comerciales e industriales, supervisar y regular a los concesionarios y administradores aeroportuarios, velar por una operación aeroportuaria segura y eficiente y promover la integración de diferentes áreas y territorios nacionales. El organismo vela por la operación confiable de los servicios e instalaciones aeroportuarias de acuerdo a las normas nacionales e internacionales aplicables. Además, impulsa la adecuación de la capacidad aeroportuaria contemplando la integración de las diferentes áreas y territorios nacionales, y regula el incremento del tráfico aéreo (Roldán, 2016).

2.3. Marco histórico - situacional en la Argentina

En el año 1921 un grupo de inversores argentinos y británicos radicados en la Argentina crean la Compañía Rioplatense de Aviación, ofreciendo el primer servicio regular aerocomercial en el país con vuelos desde Buenos Aires a Montevideo. Dicha empresa no contaba con ningún subsidio del Estado, los vuelos no fueron rentables y funcionó por poco tiempo (Potenze, 2009). Teniendo en cuenta esto, la Cámara Argentina de Turismo (2006) considera que los primeros servicios aéreos comerciales nacionales comenzaron en

1927 con la fundación de Aeroposta Argentina S.A. Se realizaban vuelos sobre la región patagónica argentina (Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos), Mar del Plata y luego hacia Asunción, Paraguay.

En el año 1929, se incorporan al transporte aerocomercial argentino las empresas PANAGRA (Pan-American Grace Airways) y NYRBA (New York, Rio and Buenos Aires Line), ambas estadounidenses. La primera operó vuelos desde Buenos Aires a Estados Unidos, vía Santiago de Chile y Lima; y la segunda realizó vuelos a Montevideo, Santiago de Chile, Río de Janeiro y Miami, con escalas en Rosario, Córdoba, Mendoza, Santiago del Estero y Salta. En el caso de NYRBA, la misma fue absorbida un año después por Pan American Airways (CAT, 2006).

En 1934 inicia sus vuelos entre Argentina y Alemania la compañía alemana Cándor, con escalas en Montevideo y Río de Janeiro y, posteriormente, extendió sus operaciones a Santiago de Chile realizando escala en Mendoza. Ese mismo año también comienza sus operaciones entre Argentina y Francia la compañía Air France (CAT, 2006).

Pan American Airways inició, a partir del año 1938, las rutas desde Buenos Aires hacia Monte Caseros, Asunción, Curitiba, San Pablo, Río de Janeiro y Nueva York. En el mismo año, CAUSA (Compañía Aeronáutica Uruguaya) inicia sus vuelos entre Argentina y Uruguay. En 1939 empieza a operar la Compañía Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos hacia Montevideo y Asunción, con escalas en el litoral (Rosario, Santa Fe, Barranqueras y Formosa) (CAT, 2006).

A partir de 1940 opera entre Buenos Aires y Colonia la compañía aérea SANA (Sociedad Argentina de Navegación Aérea). En el mismo año, inicia sus servicios la empresa estatal LASO (Línea Aérea Sudoeste) uniendo Buenos Aires con Santa Rosa, Neuquén, Bariloche y Esquel. Luego, en 1943, surge otra empresa estatal: LANE (Línea Aérea Nordeste) operando hacia Monte Caseros, Resistencia, Posadas e Iguazú. La CAT, en “Visión sobre el Transporte Aerocomercial en Argentina” (2006) considera a las compañías LASO y LANE como precursoras del fomento aéreo a cargo del Estado en Argentina. Ambas empresas se unifican en 1944, conformando la compañía LADE (Líneas Aéreas del Estado) operada por la Fuerza Aérea Argentina y que funcionaría como línea aérea de fomento.

En 1945 se crea la Secretaría de Aeronáutica cuya función fue la de reunir toda la actividad aérea de la Nación bajo la dirección y administración única del gobierno. Dicha secretaría

establece, por medio del Decreto N° 9.358/45, la primer Política Aérea Nacional que fija como medida central que “...las rutas de cabotaje deberán ser realizadas con preferencia por el Estado o por medio de empresas mixtas nacionales creadas al efecto, con domicilio en el país, socios argentinos nativos y acciones nominativas” (CAT, 2006:8).

De esta manera, se revocan los permisos para vuelos de cabotaje a las empresas extranjeras. El Estado Nacional y los socios del sector privado crean las Sociedades Mixtas: Aeroposta Argentina, ALFA (Aviación del Litoral Fluvial Argentino), ZONDA (Zonas Oeste y Norte de Aerolíneas) y FAMA (Flota Aérea Mercante Argentina). LADE, al ser compañía del Estado, también seguía operando. Con sus vuelos, estas empresas cubrían casi la totalidad del territorio nacional y, por su parte, FAMA contaba con la exclusividad de los vuelos al exterior (CAT, 2006).

Sin embargo, el sistema de empresas mixtas fracasó. Esto fue debido a que el Estado poseía el 20% de las mismas, pero al mismo tiempo, le garantizaba al resto del capital privado una rentabilidad asegurada del 5% anual. Dicha garantía pasó a convertirse en un “...subsidio a favor de los particulares, quienes lo utilizaron para su propio beneficio y en perjuicio de las empresas del sistema” (CAT, 2006:8).

En 1949 el Estado Nacional incorpora las cuatro compañías mixtas existentes (Aeroposta Argentina, ALFA, ZONDA y FAMA) creando en 1950 Aerolíneas Argentinas Empresa del Estado, destinada a cubrir tanto vuelos domésticos, como internacionales. Hasta 1955, se mantuvo un monopolio estatal de vuelos, que se concentraban en las empresas Aerolíneas Argentinas y LADE. Al año siguiente, el Estado Nacional decidió alentar la creación y funcionamiento de empresas privadas para el transporte aerocomercial, tanto nacional como internacional. Esto lo realiza a través de la sanción de los Decretos-Ley N° 12.507/56 y 1.256/57, incorporando subsidios a favor de las empresas en algunas rutas de interés general, sin perjuicio de mantener en funcionamiento las empresas estatales existentes (CAT, 2006).

A partir de la normativa dictada en los años 1956 y 1957, nacieron las siguientes empresas privadas: Transcontinental, ALA (Aerotransportes Litoral Argentino), Austral, LAC (Líneas Aéreas de Cuyo), Transatlántica Argentina, AEROCHACO, NOR-SUR, Aerolíneas INI y TABA (Transportes Aéreos Buenos Aires). Todas ellas trajeron consigo el incremento de la oferta aerocomercial existente, tanto nacional como internacional. Sin embargo, se generó una competencia irracional y antieconómica debido al mal proceder de

los empresarios, que no aprovecharon correctamente las oportunidades ofrecidas por el Estado. Como consecuencia, las nuevas empresas, salvo Austral y ALA, desaparecieron (CAT, 2006).

A fin de superar la situación existente, en 1961, se dicta el Decreto N° 10.632 a partir del cual el Poder Ejecutivo Nacional estableció las normas para el reordenamiento del régimen de explotación de los servicios comerciales de transporte aéreo. Dichas normas intentaban evitar competencias abiertas e ilimitadas, que afectaran a la correcta explotación comercial, siguiendo los lineamientos generales impuestos en la Doctrina Ferreira, la cual considera que el tráfico originado en un país es propiedad del mismo y, por tanto, cada estado tiene derecho a regular el tráfico que se origina en su territorio (Álvarez, 2017).

A partir del año 1963, se le otorga a Aerolíneas Argentinas la exclusividad para vuelos internacionales y, a su vez, se le asegura el 50% de los vuelos domésticos, con lo que las empresas privadas sólo podían llegar a contar con la mitad restante del mercado de cabotaje. Por lo tanto, no fue sino hasta 1971 que Austral, habiendo absorbido por fusión a ALA, logra ser la única empresa privada con capital suficiente para competir con Aerolíneas Argentinas; quien fue transformada en Sociedad del Estado en 1979. Luego, a principios de la década del 80, Austral debió ser absorbida por el Estado Nacional debido al mal manejo empresarial que conllevó a resultados económicos negativos y en el año 1985, se procedió a su privatización, la cual le fue adjudicada a Cielos del Sur S.A. (CAT, 2006).

Ingresando en la década de 1990, la Argentina comenzó a atravesar una sucesión de cambios. Esto es a raíz de la sanción de las leyes de Reforma del Estado y Emergencia Administrativa N° 23.696 y de Emergencia Económica N° 23.697, ambas del año 1989. Dichas normas procuraban lograr una reforma estructural administrativa y la reestructuración de las empresas públicas. Para llevarla a cabo, se resolvió simplificar el rol del Estado, transfiriendo determinadas actividades del sector público al privado, privatizando total o parcialmente empresas del Estado Nacional, transfiriendo otras a las provincias, concesionando determinados servicios públicos y permitiendo una mayor competencia empresarial (Wallingre, 2009).

En este sentido, y mediante los Decretos N° 1591/89 y 1024/90, se dispuso la privatización parcial (85%) de Aerolíneas Argentinas Sociedad del Estado. La misma fue adjudicada al consorcio encabezado por Iberia y Cielos del Sur, creándose Aerolíneas Argentinas

Sociedad Anónima. La nueva sociedad A.R.S.A., conforme al Pliego de Condiciones de la Privatización, contaba con la exclusividad por cinco años para operar los servicios regulares de transporte aéreo regionales, y por diez años para operar los vuelos regulares internacionales a las diversas zonas geográficas señaladas en el Anexo I del Decreto N° 1401/98 (CAT, 2006).

Con la privatización en marcha, el Estado Nacional eliminó la reserva del 50% en los vuelos domésticos que hasta ese entonces gozaba Aerolíneas Argentinas S.E., facilitando con ello y junto con el dictado de nuevas normas, el acceso de otras empresas al mercado doméstico e internacional. A partir del Decreto N° 2186/92:

“...el Estado Nacional establece un nuevo marco legal de apertura para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones para el transporte aéreo combinado de pasajeros y carga, o de pasajeros, carga y correos, estableciendo los principios rectores (...) donde se destaca el estímulo a la competencia entre los distintos operadores, la protección de la lealtad comercial y derechos del consumidor, y también la libertad para el explotador en la fijación de precios y tarifas” (CAT, 2006:11).

La nueva normativa legal facilitó el ingreso de nuevas empresas aéreas al mercado, el otorgamiento de una mayor cantidad de rutas y el aumento de frecuencias a las compañías aéreas existentes. A su vez, se autorizó la realización de vuelos con carácter no regular tanto para el tráfico del turismo interno como el internacional (Wallingre, 2009). Con ello se logró ampliar la oferta en el mercado, se produjo una reducción real de las tarifas y la aparición de nuevos destinos, permitiendo a nuevos pasajeros acceder al medio aéreo.

En este contexto, y como se menciona anteriormente, se producen importantes cambios en el transporte aéreo interno argentino. Por un lado, el ingreso de nuevas compañías implicó el inicio de la competencia entre las principales rutas troncales y el aumento de rutas por parte de las compañías existentes. Además de Aerolíneas Argentinas y Austral, durante la década del '90 operaron, en un primer nivel, las empresas argentinas LAPA (Líneas Aéreas Privadas Argentinas), Dinar y SouthernWinds, y en un segundo nivel las empresas LAER (Línea Aérea de Entre Ríos), Cata, Kaiken, TAN (Transporte Aéreo del Neuquén), SAPSE (Servicios Aéreos Patagónicos), ALTA (Latin American and Caribbean Air Transport Association), Andesmar, El Pingüino, Servicios Aéreos Sudamericanos, American Falcon, AeroSur, Aeroposta, Air Plus, Aerovip, etc. (CAT, 2006).

Por otro lado, el aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires (Jorge Newbery) había sido, hasta entonces, el principal hub centralizador de los vuelos internos. A partir del

otorgamiento de una mayor cantidad de rutas de cabotaje tanto a las empresas nuevas como a las existentes, se incorporaron con carácter temporal como hubs para el tráfico de rutas transversales Comodoro Rivadavia (LADE), Neuquén (TAN), Ushuaia (Aeroposta y Kaiken), Córdoba (SouthernWinds), Salta (Dinar), Resistencia (ALTA) y Paraná (LAER), entre otros. Para muchos destinos turísticos, la incorporación de estos hubs representó importantes beneficios. Otros se vieron incentivados a raíz de la descentralización de las rutas, el origen de otras de carácter transversal y en algunos al incremento de la competencia. El total de rutas aéreas operadas en el año 1990 fue de 61 y para el año 1998, había ascendido a 99. En esos años, se produjo un fuerte aumento en las frecuencias de las rutas troncales entre Buenos Aires y Córdoba, Mendoza, Tucumán, Salta, Bahía Blanca y Comodoro Rivadavia, por lo que los aeropuertos de mayor concentración de tráfico y de pasajeros fueron Aeroparque J. Newbery (AEP), Ministro Pistarini (EZE), Córdoba (COR) y Mendoza (MDZ) (Wallingre, 2009).

De esta manera, se iniciaba el paso a un modelo de redes regionales, más equilibrado, con hubs distribuidos en el territorio en base a los potenciales flujos turísticos, buscando una mayor interconexión regional y, a su vez, con los principales destinos de países limítrofes (Wallingre, 2010).

A pesar de esos avances, debido a múltiples factores que afectaron a la economía nacional, el incremento en el precio de los combustibles, la sobreoferta en el mercado aéreo nacional, las tarifas no rentables ofrecidas y la ausencia total del Estado para alivianar la crisis, la mayoría de las empresas mencionadas dejaron de prestar servicios aún antes del inicio de la crisis económica, política, social e institucional que afrontó el país desde 2001 (CAT, 2006). Otra vez el mayor porcentaje del mercado queda en manos del grupo Aerolíneas Argentinas-Austral, lo que significó según Wallingre:

“...la eliminación de un sinnúmero de rutas y de hubs, afectó a la cantidad de vuelos operados semanalmente y la implementación de las rutas transversales, generando un impacto negativo en los avances de mejora de la articulación territorial y de conexión hacia numerosos destinos turísticos” (Wallingre, 2010:110).

A los factores indicados anteriormente, se le sumó la profundización de la crisis económica, social y política nacional mencionada, declarada en emergencia para el año 2001. En el ámbito aéreo, dicha crisis trajo como consecuencia una enorme caída del tráfico de pasajeros y un incremento en los costos de las empresas, las cuales venían sufriendo grandes déficits económicos (CAT, 2006).

A raíz de esto, el 4 de septiembre de 2002, se dictó el Decreto N° 1654/02, mediante el cual el Poder Ejecutivo Nacional reconoció y declaró en estado de emergencia al Transporte Aero comercial que se desarrollaba en todo el territorio argentino por operadores nacionales, considerando que:

“...dicho Servicio Público [en referencia al transporte aerocomercial] constituye un servicio esencial para la comunidad, cuya prestación el Estado Nacional debe asegurar en forma general, continua, regular, obligatoria, uniforme, y en igualdad de condiciones para todos los usuarios” (CAT, 2006:11).

En este sentido y por medio del decreto dictado, el gobierno argentino reconoció la magnitud del problema y la recesión sufrida por el país desde el año 1999, dando respuesta a los pedidos que le habían efectuado las líneas aéreas argentinas con anterioridad. De esta manera, se propusieron medidas que, en conjunto, significarían una baja en los costos de la actividad aerocomercial como, por ejemplo: reducciones impositivas, la rebaja del 50% de la tasa aplicable del IVA en los combustibles, entre otras. Sin embargo, la aplicación efectiva de dichas medidas dependía directamente del dictado de un proyecto de ley que las contemplase, el cual no se llevó a cabo en el período establecido (CAT, 2006).

En el año 2002 se decretó la quiebra de LAPA y al año siguiente ocurrió lo mismo con DINAR. Con el fin de asegurar la continuidad de los servicios que prestaban ambas aerolíneas y conservar las fuentes de empleo afectadas, el Estado Nacional creó LAFSA (Líneas Aéreas Federales Sociedad Anónima).

Para el año 2004, casi el 90% del mercado de cabotaje se concentraba en manos de Aerolíneas Argentinas-Austral. En un intento de disminuir dicha centralización, en 2005 el gobierno autorizó la operación de la empresa Lan Argentina (grupo Lan Chile) otorgando la operación de vuelos internos a una empresa de origen extranjero. A su vez, en el año 2006, autorizó el ingreso al mercado de algunas nuevas compañías aéreas. Wallingre (2010) indica que el objetivo fue permitir que dichas compañías contribuyeran a diversificar la oferta de servicios hacia determinados destinos. De esta manera, iniciaron sus operaciones Andes, con hub en Salta y Sol, en Rosario, mientras que LAER reinició sus operaciones en 2007 con vuelos desde la provincia de Entre Ríos y AEROCHACO con vuelos desde Resistencia.

En 2008, por un lado, nuevas empresas con el mismo objetivo de mejorar la capacidad de oferta hacia determinados destinos se encontraban en proceso de autorización, mientras que Aerolíneas Argentinas-Austral se encontraba en una crítica situación operativa y

financiera. Para ese entonces, la empresa contaba con sólo dos aviones propios de alcance internacional, algunos pocos para cabotaje y 30 alquilados. Además, registraba un patrimonio negativo de \$2500 millones (Página 12, 2012). Debido a dicha situación crítica, el Senado de la Nación Argentina sancionó, ese mismo año, la Ley de re-estatización de Aerolíneas Argentinas y Austral. Dado a que la empresa presentaba una deuda millonaria, durante los años siguientes las pérdidas continuaron. Sin embargo, tal como lo expresa la página Web oficial de Aerolíneas Argentinas, “las proyecciones a futuro eran optimistas”.

En el año 2009, se presentó un plan quinquenal con el objetivo de revertir esta situación. En el mismo se preveía la recuperación de destinos locales e internacionales y un importante aumento de frecuencias, que sería posible a través del aumento de la flota. Al año siguiente, Aerolíneas Argentinas relanza su imagen institucional e inaugura una nueva ruta de cabotaje denominada 'Corredor Federal', que uniría los destinos Iguazú-Salta-Mendoza y Bariloche con Aeroparque, con cuatro frecuencias semanales. Luego, en 2011 se sumaría Córdoba. En ese mismo año y cumpliendo con el Plan de Renovación de Flota anunciado, se suman nueve unidades a Austral Líneas Aéreas. Completando un total de 20 nuevos aviones para principio de 2011 (Aerolíneas Argentinas, 2019).

En 2012, la firma ingresa a la alianza SkyTeam, siendo el primer miembro de Sudamérica.

La aerolínea de bandera continúa incorporando naves y en 2014, comienza a efectuar vuelos en código compartido entre Buenos Aires y San Pablo y Río de Janeiro, ofreciendo además nuevos destinos como Salvador, Natal, Goiania, Maceió, Belém, Recife y Porto Seguro. Estos acuerdos permiten adquirir en un mismo boleto, vuelos de una aerolínea combinados con vuelos de otras compañías, y lograr ágiles conexiones a través de un único check-in y despacho de equipaje a destino final (Aerolíneas Argentinas, 2019). Durante el 2015 se suman más acuerdos de código compartido e interlineales con otras compañías, con el objetivo de optimizar los servicios en sus respectivos mercados. Entre otros, pueden mencionarse los convenios establecidos con Korean Air, (compañía de bandera de Corea del Sur), para las rutas Seul – Nueva York – Buenos Aires y Seul – San Pablo – Buenos Aires y con Aeroflot Russian Airlines, la chilena SkyAirline, Sol Líneas Aéreas y Delta Air Lines.

En el año 2016, con un nuevo gobierno en el poder, se lanza a través del Ministerio de Transporte de la Nación, un plan integral conocido como “Revolución de los Aviones”.

“Este plan tiene como objetivo duplicar la cantidad de personas que viajan en avión y potenciar la actividad del transporte aerocomercial a partir de la modernización de la infraestructura de aeropuertos nacionales, la adquisición de tecnologías de navegación aérea y equipamiento para la operación logística y la incorporación de nuevas empresas aéreas” (ANAC, 2018).

Durante el 2016 y el 2017 se explotaron comercialmente 54 rutas nuevas, 31 de cabotaje y 23 internacionales. Además del aumento en la cantidad de usuarios, las nuevas rutas permitieron una federalización del transporte aéreo, ya que varias de ellas permiten llegar desde y hacia el interior del país sin pasar por Buenos Aires (ANAC, 2018).

A modo de ejemplo, se puede mencionar algunas de las rutas incorporadas en 2016: de Córdoba capital a Río Cuarto, Iguazú, Mar del Plata, Ushuaia y Resistencia. Desde Rosario a Salta y el Calafate. Desde Salta a Jujuy, desde Catamarca a la Rioja, desde Tucumán a Mar del Plata y desde Viedma a Bariloche y Aeroparque. En 2017 se sumaron vuelos desde Córdoba hacia El Calafate, Trelew y Comodoro Rivadavia; desde Mendoza a Mar del Plata; desde Rosario al Calafate y Mar del Plata, desde Bahía Blanca a Neuquén.

Por otra parte, teniendo como punto de salida Buenos Aires se sumaron rutas a Catamarca, La Rioja, Salta, Resistencia, San Juan, San Luis, Río Gallegos, Chapelco, Neuquén, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew, Ushuaia, Termas de Río Hondo, El Calafate. También de Termas de Río Hondo a Aeroparque y desde Ezeiza, Bahía Blanca, Trelew, Ushuaia y Comodoro Rivadavia.

En el año 2018 se incorporaron como empresas lowcost a Avian y Flybondi. Se inauguraron 34 rutas de cabotaje operadas por Flybondi, Aerolíneas Argentinas, Avianca, Latam y Norwegian Argentina. A su vez, en el mismo año, cinco rutas fueron dadas de baja: Aeroparque-San Juan (LATAM Argentina); Aeroparque-Bahía Blanca (LATAM Argentina); Córdoba-Bahía Blanca (Austral); Bahía Blanca-Neuquén (Austral) y Aeroparque-Tucumán (Andes Líneas Aéreas).

Con respecto a los vuelos internacionales, también existe hoy en día la posibilidad de salir del país sin pasar por la capital. En 2016, se incorporaron vuelos desde Rosario hacia Panamá y Lima; desde Salta a Lima; desde San Juan a Santiago de Chile. Y en 2017 se sumaron destinos desde Córdoba hacia Florianópolis, Porto Seguro, Salvador, Asunción y Punta del Este; desde Mendoza hacia Panamá y Lima; desde Salta hacia Iquique y Asunción; desde Rosario y Neuquén hacia Santiago de Chile. Por otro lado, también se incrementaron las rutas a destinos internacionales desde Buenos Aires incorporando como

destinos: Houston, Auckland, Salvador, Porto Seguro, Belo Horizonte, Manaus e Isla Margarita (ANAC, 2018).

Entre las firmas que operan algunas de estas rutas, se han incorporado entre 2016 y 2017 las empresas: Amazonas, Latin American Wings, Azul LinhasAereas, SkyAirline, Norwegian y Ethiopian.

Luego, en el año 2018, se inauguraron 26 nuevas rutas aéreas internacionales regulares, con nuevos operadores como Ethiopian Airlines, Norwegian Air UK o Edelweiss Air. Además de los ya establecidos en el país como Aerolíneas Argentinas, Azul: Avianca Perú, Air Canadá, LATAM Brasil, GOL, JetSMART Chile, Copa Airlines y Flybondi. De ese total, 17 fueron rutas desde aeropuertos del interior, 6 desde el aeropuerto de Ezeiza y 2 desde El Palomar.

Al igual que en los vuelos de cabotaje, hubo nueve bajas de rutas internacionales, entre las que pueden mencionarse Buenos Aires –Barcelona operada por Aerolíneas Argentinas; Buenos Aires-Bogotá (LATAM Brasil); Santiago de Chile-Rosario (SkyAirline), entre otras.

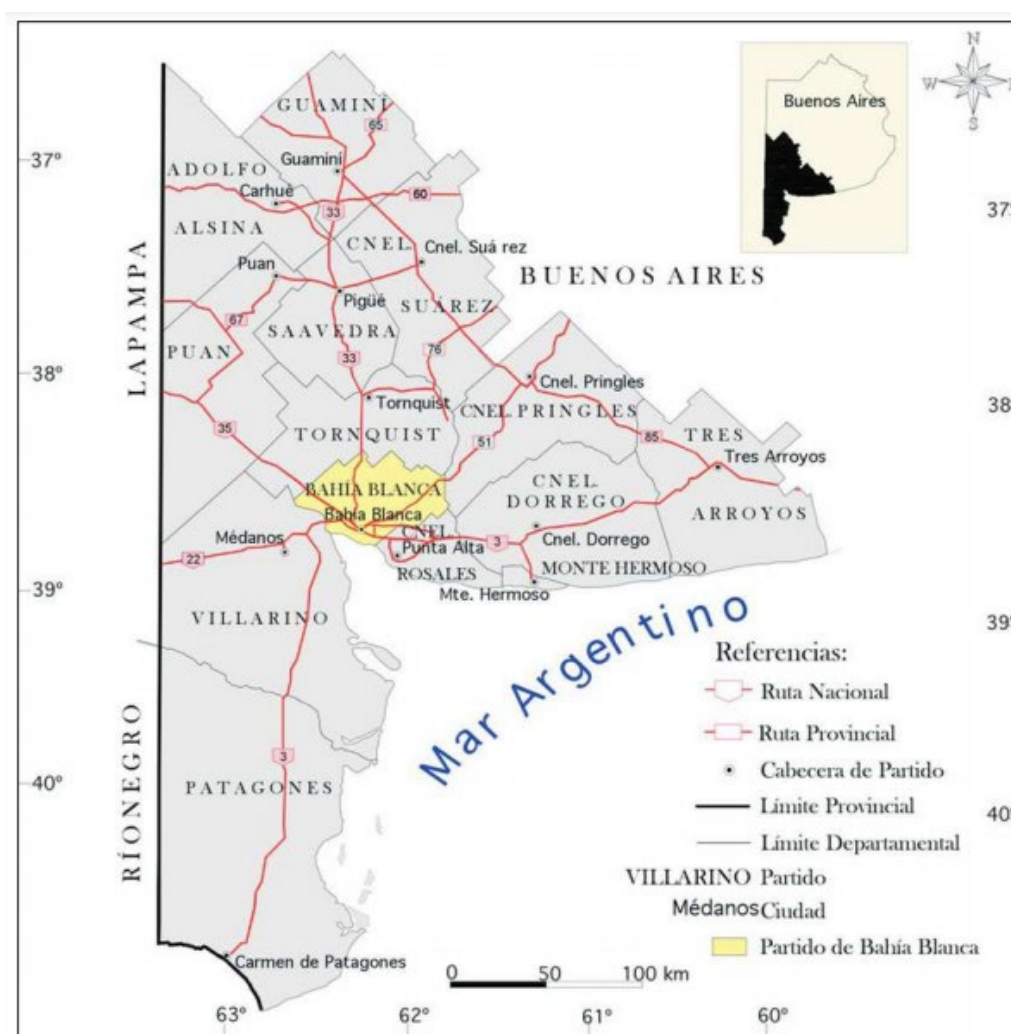
CAPITULO III. Bahía Blanca como destino turístico

3.1. Breve caracterización de Bahía Blanca

La ciudad de Bahía Blanca se encuentra ubicada al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, sobre la costa del Océano Atlántico. Es la ciudad cabecera del partido homónimo, el cual se encuentra integrado también por las localidades de Cabildo, General Daniel Cerri e Ingeniero White y limita con los partidos de Coronel Rosales, Coronel Pringles, Tornquist y Villarino (Figura 2).

Figura 2

Localización del partido de Bahía Blanca



Fuente: Pinassi, C. A. (2011) en base a Rubio y Silva (2009).

Con una población de 301.572 habitantes, de acuerdo al último censo poblacional realizado en 2010, la ciudad de Bahía Blanca se ubica como el decimoséptimo centro más poblado

de la Argentina. Desde el punto de vista geográfico, ocupa el segundo lugar de las poblaciones costeras del país, detrás de Mar del Plata y, en el ámbito de la provincia de Buenos Aires, alcanza el cuarto lugar, detrás del Gran Buenos Aires, el Gran La Plata y Mar del Plata (Municipalidad de Bahía Blanca, 2020).

Debido a su ubicación estratégica, inserta en la transición de las regiones pampeana y patagónica, la ciudad de Bahía Blanca se posiciona como núcleo de convergencia de numerosas vías de circulación y comunicaciones. Entre las conexiones por carretera se encuentran las Rutas Nacionales N°33, N°35, N°3 Norte, N°3 Sur y N°22 y la Ruta Provincial N°51. En este sentido y, según el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (2015), Bahía Blanca se encuentra definida dentro de los componentes del espacio turístico que integran el Mapa Federal de Oportunidades Turísticas como una ciudad Puerta. Esto significa que la ciudad está considerada como un núcleo urbano proveedor de servicios turísticos, convenientemente equipado como nodo de comunicaciones, teniendo acceso funcional a todos los componentes del espacio turístico tanto regionales como federales (Ministerio de Turismo de la Nación, 2015).

Por otro lado, Bahía Blanca cuenta con una gran actividad industrial debido a la presencia del Polo Petroquímico, emplazado hacia el sur del casco urbano. También cuenta con un importante puerto que, gracias a su localización estratégica y su profundidad, posibilita un fluido intercambio comercial con el resto del mundo, convirtiéndolo en la principal estación marítima de aguas profundas del país (Municipalidad de Bahía Blanca, 2017).

Gracias a la escala de producción que posee el Polo Petroquímico y los proyectos emplazados en el área portuaria, la ciudad de Bahía Blanca ha adquirido un rol destacado dentro del escenario industrial nacional. Esto último, sumado a su privilegiada situación como nodo articulador de rutas, ha propiciado un gran crecimiento en la ciudad y la ha potenciado como uno de los focos económicos más sólidos y dinámicos del sur del país (Municipalidad de Bahía Blanca, 2020).

3.2. La actividad turística en la ciudad de Bahía Blanca

Bahía Blanca es una ciudad portuaria, industrial, universitaria, deportiva, cultural y comercial que constituye en sí misma un gran escenario de encuentros, favorecidos por su equipamiento acorde a las necesidades y su alta conectividad. Cuenta con un reconocido patrimonio arquitectónico y una completa agenda de actividades artístico-culturales que va desde música, danza, teatro, circo, cine hasta museos de diferentes temáticas;

complementadas por paseos al aire libre y una variada oferta gastronómica. Desde la Dirección de Turismo de Bahía Blanca se ofrecen caminatas guiadas gratuitas, comenzando desde el casco histórico de la ciudad, emplazado en la Plaza Rivadavia y recorriendo los edificios, museos, espacios verdes y avenidas más importantes de la ciudad. También organizan mensualmente visitas guiadas gratuitas, recorriendo las localidades de Ingeniero White, General Daniel Cerri y Cabildo (Municipalidad de Bahía Blanca, 2020).

Localizada aproximadamente a una hora de distancia del mar y de las sierras, la ciudad de Bahía Blanca cumple la función de centro turístico de distribución para las localidades de Monte Hermoso y Sierra de la Ventana, siendo el principal centro emisor para la región.

Por otro lado, la ciudad cuenta con ventajas y capacidades que la condicionan como una ciudad idónea para la organización de congresos, ferias, reuniones comerciales y culturales. La ciudad se encuentra dotada de 91 salas y salones equipados para 23.738 personas, un predio ferial para 4.710 personas, una oferta hotelera que alcanza las 2200 plazas y una variada y reconocida propuesta gastronómica (Municipalidad de Bahía Blanca, 2020). En este sentido, Bahía Blanca resulta ser anfitriona de encuentros programados de carácter deportivo, académico, científico, ferias, exposiciones, entre otros. En los últimos años se ha incrementado el flujo de visitantes a la ciudad, evolucionando hacia un centro de estadia como centro de negocios y sede para la realización de los diversos tipos de reuniones mencionados, a variadas escalas (Lusto, 2016). El informe del perfil del visitante presentado desde el Área de Turismo de Bahía Blanca en el año 2015 refleja que, si bien la mayoría de los participantes son argentinos, la ciudad también recibe visitantes de Ecuador, Brasil, Chile, Colombia, España y México, de los cuales el 100% utiliza el transporte aéreo para arribar a la ciudad. A su vez, el transporte aéreo también es el medio de transporte más utilizado por los participantes nacionales, provenientes no sólo de la ciudad de Buenos Aires, sino también de otras provincias como son Córdoba, Rio Negro y Santa Fe (Lusto, 2016).

En los calendarios de reuniones publicados en la página Web de la Municipalidad de Bahía Blanca, elaborados por la Dirección de Turismo, se observa cómo a través de los años, la cantidad de reuniones realizadas en la misma ha aumentado de manera constante. En el año 2013 se realizaron 83 reuniones de carácter científico, académico, deportivo y cultural, incluso varios de ellos de diversos alcances geográficos. En el año 2014, 86 fueron las

reuniones realizadas siendo las mismas similares a las del año anterior. Para el año 2015 la cantidad de reuniones realizadas asciende a 94. Si bien, durante en 2016 se evidenció una disminución de la cantidad de reuniones realizadas (68 en total), para el año 2017 ese número volvió a incrementarse con un total de 80 reuniones realizadas. Lo mismo sucedió para los años siguientes, siendo que para el 2018 se contabilizaron un total de 86 reuniones realizadas. Las reuniones realizadas en el año 2019 tuvieron un importante aumento en la cantidad de las mismas ya que se contabilizaron un total de 126 reuniones.

Cabe destacar que, en el año 2014, la ciudad de Bahía Blanca ingresó por primera vez en el Ranking Mundial de Países y Ciudades Sede de Eventos, debido a las reuniones registradas durante el 2013. Dicho ranking, elaborado anualmente por la Asociación Internacional de Congresos y Convenciones (ICCA), ubica a la ciudad, con un total de 6 reuniones internacionales, en el puesto N° 5 a nivel nacional, N° 74 a nivel latinoamericano y N° 328 a nivel mundial. En el año 2018, la ciudad vuelve a ingresar en el ranking ICCA ocupando el puesto N° 8 a nivel nacional por la realización de reuniones internacionales. Con estos hechos, la ciudad de Bahía Blanca logra posicionarse, a nivel mundial, con el producto turismo de reuniones (Municipalidad de Bahía Blanca, 2020).

Asimismo, la ciudad de Bahía Blanca también se destaca por ser sede de importantes eventos deportivos. Deportes como básquet, rugby, fútbol, hockey, running, automovilismo, golf y natación generan eventos de gran magnitud en la ciudad, en los cuales participan deportistas locales, nacionales e internacionales, logrando un gran movimiento de turistas y excursionistas que arriban a la ciudad para participar tanto activa como pasivamente de los mismos (Lusto, 2016). Entre los eventos deportivos de mayor magnitud y concentración de turistas, cabe resaltar la “Copa Patagonia”, siendo un evento polideportivo que se realiza cada dos años y ofrece cuatro disciplinas: rugby y básquet masculino y hockey y softbol femenino. Participan más de 700 deportistas provenientes de otras ciudades del país como Viedma, Capital Federal, Neuquén y distintas ciudades de la provincia de La Pampa y, a su vez, concentra gran participación de equipos internacionales de gran categoría, como lo son los equipos de rugby provenientes de Nueva Zelanda y Sudáfrica y los equipos de softbol de Estados Unidos (García, 2018). Otro evento deportivo de gran magnitud a mencionar a modo de ejemplo, correspondiente a la disciplina natación, es el “Máster Patagónico” el cual se realiza en la ciudad de forma anual y en el que se inscriben más de 400 nadadores provenientes de ciudades como Bariloche, Neuquén, Cipolletti, Esquel, Río Grande, San Martín de los Andes, entre otras,

generando un gran desplazamiento de personas a la ciudad, desde distintos puntos del país (Stortoni según García, 2018).

A su vez, la ciudad de Bahía Blanca es considerada como “Capital Nacional del Básquet”, representada en la Liga Nacional de Básquet por el equipo Bahía Básquet y “Capital Nacional del Midget”, convocando entre 7.000 y 8.000 espectadores por fecha, provenientes no sólo de la región del sudoeste bonaerense, sino también de Capital Federal, Neuquén, La Pampa y Río Negro (García, 2018).

Los eventos mencionados son sólo algunos de todos los eventos que se llevan a cabo en la ciudad, convocando participantes y asistentes de distintas provincias del país y de varios países del mundo.

CAPITULO IV. Resultados

4.1. Evolución de la conectividad aérea en la ciudad de Bahía Blanca

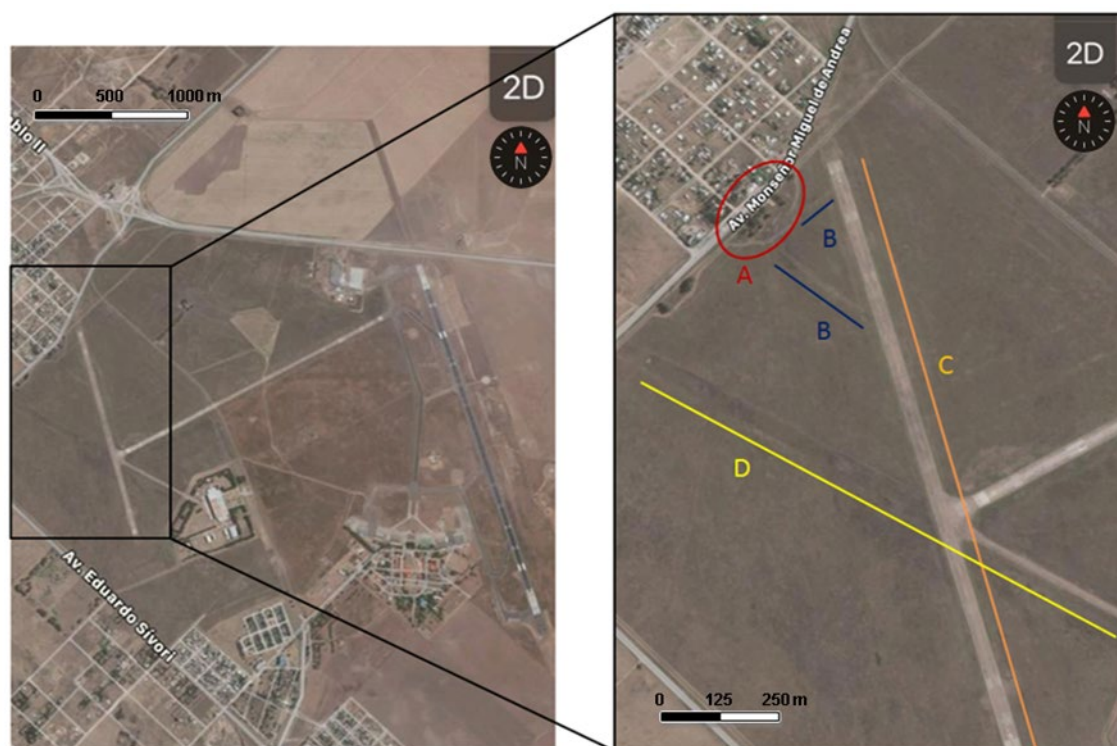
En el siguiente apartado se expondrán los resultados obtenidos a partir de las siete entrevistas realizadas a informantes clave. Para un mejor orden en la presentación de los mismos, el apartado se estructura en función de los elementos que componen al transporte aéreo:

4.1.1. Infraestructura de apoyo

En el caso del transporte aéreo en Bahía Blanca, la infraestructura de apoyo primordial resulta ser el Aeropuerto de Bahía Blanca “Comandante Espora”. El mismo se emplazó en 1929 en Villa Harding Green, siendo el primer aeropuerto del país habilitado para prestar un servicio regular de cabotaje (Minervino, 2018).

Inicialmente, dicho aeropuerto, contaba sólo con un chalet, un hangar metálico y dos pistas, la más utilizada era la 16-34, asfaltada, y la otra era la 11-29, que cruzaba a la anterior y se encontraba asfaltada hasta la mitad. Ambas de 1500m de largo por 40m de ancho (Carballo, 2008). En la figura N° 3 se pueden observar los cimientos de lo que fueron el chalet y el hangar (A), las calles de rodaje (B), la pista 16-34 (C) y la pista 11-29 (D).

Figura 3

Emplazamiento original del Aeropuerto de Bahía Blanca

Fuente: Somoza, J., 2020 en base a Mapas, 2020 y Carballo, 2008.

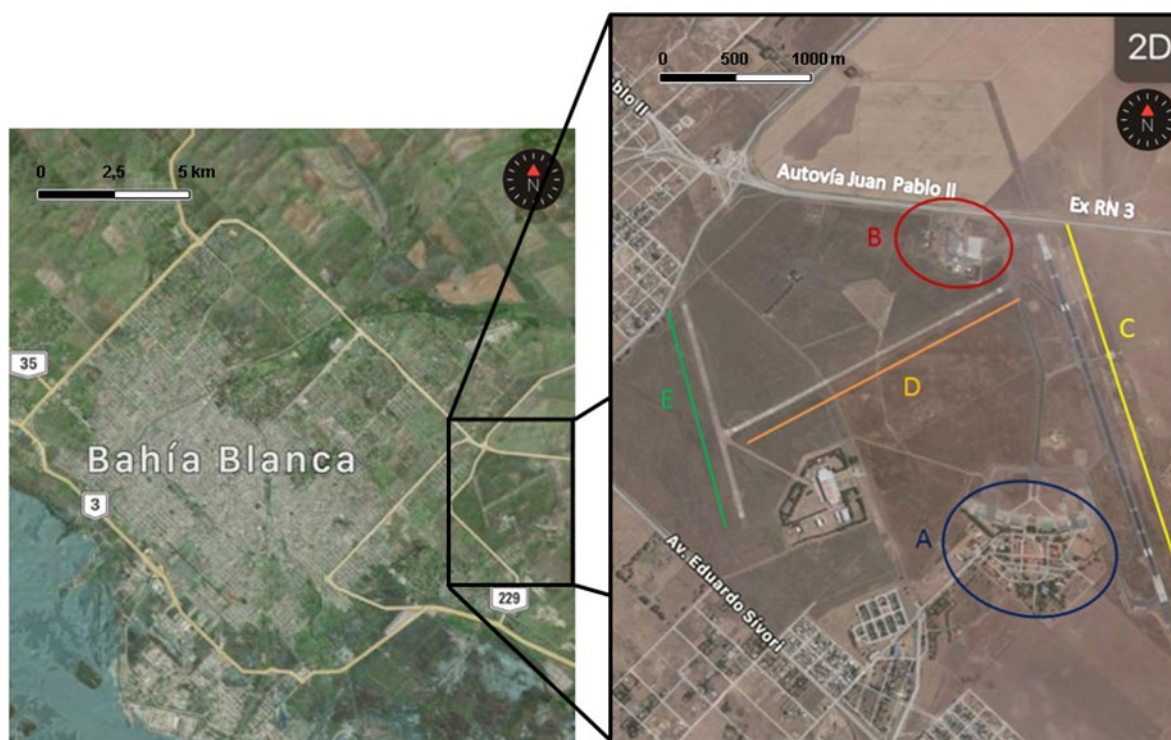
A mediados de los años cincuenta, con el progreso tecnológico imperante, los problemas de operatividad y capacidad comenzaron a evidenciarse. Las pistas de Villa Harding Green comenzaron a ser insuficientes para recibir a los cada vez más modernos jets de Aerolíneas Argentinas y Austral (Carballo, 2008). A raíz de ello, la Municipalidad de Bahía Blanca decide construir una nueva aeroestación. Para ello, la Armada Argentina, cede al gobierno municipal, en comodato, 20 hectáreas de tierras sobre la antigua Ruta 3 (Millán, 2020).

Por otro lado, en los mismos terrenos, la Fuerza Aérea Argentina tenía construida una pista paralela a la de la aeroestación de Villa Harding Green (Figura 4, C y E), además de otra, en forma transversal que unía a las dos anteriores formando una H (Figura 4, D) (Millán, 2020).

Asimismo, en la misma zona ya se encontraba la Base Aeronaval Comandante Espora, construida en el '30 (Figura 4, A) y frente a la misma el sitio donde se emplazó años más tarde, la actual Aeroestación Civil Comandante Espora (Figura 4, B), inaugurada en enero de 1970, con un primer vuelo comercial de Austral (Millán, 2020); configurándose de ese modo el sector aéreo de la ciudad de Bahía Blanca.

Figura 4

Emplazamiento actual de la Aeroestación Civil Comandante Espora, Bahía Blanca



Fuente: Somoza, J., 2020 en base a Mapas, 2020.

Desde su inauguración, la Aeroestación Civil Comandante Espora ha sufrido remodelaciones tanto en el lado aire como en el lado tierra. Durante la gestión del Sr. Rubén Antonelli, quien fuera Administrador de la Aeroestación Civil Comandante Espora entre los años 1991 y 2003, se llevaron a cabo obras tendientes a mejorar la imagen y la estética de la aeroestación, como por ejemplo, la realización de todo el parquizado que va desde la rotonda de ingreso de la aeroestación hasta la plataforma de embarque, se calefaccionó la terminal de pasajeros y se hizo especial hincapié en la limpieza de todos los sectores de la misma, con el objetivo de atraer a más pasajeros (Antonelli, 2020). Seguramente, existieron algunas otras refacciones o remodelaciones las cuales, lamentablemente, no se encuentran documentadas, habiéndose obtenido la presente información, apelando a la memoria del Sr. Antonelli.

Se podría decir que las remodelaciones más significativas en cuanto al lado tierra de la aeroestación fueron las realizadas en el año 2009. En mayo del 2008 se firma por un plazo de 25 años, la concesión de la terminal civil al sector privado. Se concede a la empresa Aeropuerto de Bahía Blanca S.A. (ABBSA) perteneciente a las firmas Corporación

América y Aeropuertos Argentina 2000 en un 85% y a Arecco Ingeniería el 15% restante, con el objetivo de remodelar y ampliar la terminal de pasajeros en el primer año de concesión. El edificio original poseía 1700 m² de superficie y la empresa logra la ampliación de la terminal a 3000 m². En cuanto a las remodelaciones propiamente dichas, cabe resaltar la independización de los flujos de arribos y partidas en diferentes niveles (planta baja y alta); la ampliación del área de check in y de las salas de pre-embarque y de retiro de equipaje, con el reemplazo de la cinta transportadora por una de mayor capacidad; el traslado de la confitería al hall principal, con accesibilidad para personas con capacidades diferentes; el cambio de todos los pisos, cielorrasos e iluminación, entre otras (Gimenez Mazó, 2012).

Luego, en el 2011, se incorporaron una escalera mecánica y una manga telescópica que permite a los pasajeros ascender y descender del avión de manera directa desde o hacia el área de embarque (La Nueva, 2011).

Por otro lado, en lo que respecta al lado aire, la Aeroestación Civil Comandante Espora es una de las pocas aeroestaciones del país en contar con tres pistas operativas. De ahí la importancia que tiene a nivel nacional, ya que, al contar con las mismas, permite aterrizajes de emergencia, considerándolo como aeropuerto alternativo para aquellas aeronaves o vuelos que sufran algún inconveniente (Antonelli, 2020). Las medidas de la pista principal son 2560m de largo por 45m de ancho (Figura 5, A), la pista secundaria mide 1800m por 30m (Figura 5, B) y la tercer pista es de 1500m de largo por 40m de ancho (Figura 5, C) (Millán, 2020).

Figura 5

Pistas de la Aeroestación Civil Comandante Espora, Bahía Blanca



Fuente: Somoza, J., 2020 en base a Mapas, 2020.

Según las medidas de la pista principal, la Aeroestación Civil Comandante Espora posee una clave de referencia 4D (Millán, 2020). Esto quiere decir que permite la operatividad de aeronaves que cuenten con una envergadura (distancia de ala a ala) de hasta 52m y cuyo ancho exterior de ruedas del tren principal sea de entre 9 y 14m (OACI, 2013). Ejemplos de este tipo de aeronaves son los Boeing B-767 y B-757, McDonnell Douglas MD-11 y Airbus A-310, entre otros.

A mediados del 2009, por decisión de la ANAC, la Aeroestación Civil Comandante Espora dejó de operar sin luz natural. En este sentido, se prohibió el uso de la pista principal en horario nocturno debido a su deficiente balizamiento, generando la imposibilidad de operar vuelos regulares nocturnos durante tres años en la ciudad de Bahía Blanca. Sin embargo, desde ese momento hasta el 2012, y de acuerdo a lo aportado por el actual Jefe de la Aeroestación, el Sr. Millán, la Corporación del Comercio, Industria y Servicios de Bahía Blanca, prestaba servicios diarios de vuelos chárter con una aeronave de 19 plazas utilizando la pista secundaria con balizamiento visual nocturno, para trasladar a empresarios locales y nacionales desde y hacia Bahía Blanca. Según lo expuesto, durante

ese período de tiempo, el aeropuerto se encontraba funcionando parcialmente durante las noches, dado que las líneas aéreas comerciales como Aerolíneas Argentinas y Austral, no podían operar por el gran porte de sus aeronaves y la ausencia de balizamiento (Millán, 2020).

En el año 2012 se realizó la readecuación de la pista secundaria para que las líneas aéreas comerciales puedan operar sin luz natural. Se trató de la transformación del balizamiento que poseía la pista secundaria, el cual permitía aterrizajes únicamente de tipo visual, en balizamiento apto para la operación de aterrizajes de tipo instrumental (Millán, 2020). Estos últimos eran los requeridos por las líneas aéreas comerciales para operar sin luz natural. Sin embargo, el sistema de balizamiento de la pista alternativa se volvió obsoleto en poco tiempo y comenzó a causar inconvenientes que impedían el correcto aterrizaje de las aeronaves (Minervino, 2015).

La obra para la recomposición de la pista principal se licitó ese mismo año (2012), iniciándose recién en enero del 2014. Entre el 2014 y el 2015 se realizaron la ampliación de la plataforma de estacionamiento, la repavimentación de las calles de rodaje y de la pista principal, la instalación de todo un balizamiento nuevo de última tecnología, incluyendo un indicador de trayectoria de aproximación de precisión, el cual le marca una pendiente al avión para aterrizar en forma perfecta. Dichas medidas les brindan mayor seguridad a las operaciones aéreas (Millán, 2020). Finalizada la obra en julio de 2015, la ANAC vuelve a autorizar la operatividad nocturna del aeropuerto utilizando su pista principal. Según una nota redactada por el Arq. Mario Minervino, publicada en el diario La Nueva (2015), de acuerdo a las apreciaciones de la ANAC, a partir de estas readecuaciones, el aeropuerto queda entre los mejores equipados del país, en condiciones de responder a estándares internacionales (Minervino, 2015).

Con un alcance visual de entre los 550 y los 800m y una altura de decisión de 60m, la Aeroestación Civil Comandante Espora corresponde a la categoría 1 establecida por la OACI (Millán, 2020).

4.1.2. Infraestructura: rutas aéreas y empresas prestadoras de servicios

La primera ruta aérea que encabezó la ciudad de Bahía Blanca fue la llamada Línea Patagónica, cuyo vuelo inaugural data del 1° de noviembre de 1929. Es considerado como el primer vuelo comercial regular de la República Argentina. Según Minervino (2009) y Millán (2020), la Línea Patagónica se constituyó como la primera ruta aérea estrictamente

de cabotaje, significando el nacimiento de la aviación comercial en el país. La misma era operada por la compañía Aeroposta Argentina S.A de capitales franceses, su cabecera era la ciudad de Bahía Blanca, desde el Aeródromo de Villa Harding Green, con destino final Comodoro Rivadavia y conexiones en San Antonio Oeste y Trelew. El tramo entre Buenos Aires y Bahía Blanca se completaba con el servicio ferroviario, de gran eficiencia para la época (Minervino, 2009).

Asimismo, el Sr. Carlos Lahitte, creador de la revista Aeroposta y actual dueño de la agencia de viajes Lahitte, sostiene que Bahía Blanca es el punto de partida de los viajes a la Patagonia, considerándola como la puerta del sur argentino (Lahitte, 2020).

Los vuelos comerciales dejaron de operar en el antiguo aeropuerto de Villa Harding Green cuando se inauguró la Aeroestación Civil Comandante Espora. El vuelo inaugural se llevó a cabo el 26 de enero de 1970, donde Bahía Blanca (BHI) formaba parte de la ruta operada por la compañía Austral, con origen en Buenos Aires, desde el Aeroparque Jorge Newbery (AEP) y destino final en Comodoro Rivadavia (CDR). Se trató de la inauguración oficial en la era moderna de los vuelos comerciales desde y hacia Bahía Blanca (La Nueva, 2010).

En la entrevista realizada al ex Jefe Comercial de Aerolíneas Argentinas de la sucursal de Bahía Blanca, el Sr. Hugo Starkloff, indicó que entre las décadas del '70 y '80, la ciudad estuvo dotada de vuelos hacia destinos como Viedma (VDM), General Roca (GNR), Cutral-Co (CUT), Neuquén (NQN), Esquel (EQS), Trelew (REL), Comodoro Rivadavia (CRD), Río Gallegos (RGL), Río Grande (RGA) y Ushuaia (USH). Todos los vuelos partían desde Buenos Aires y conectaban con los destinos mencionados a través de Bahía Blanca. Sin embargo, para 1990, con la privatización de la aerolínea de bandera, se implementó un nuevo plan estratégico en el que se dispuso que los vuelos de la compañía sean directos desde Buenos Aires, centralizando así la conectividad aérea nacional en la capital del país (Starkloff, 2020). Esto trajo consigo una retracción de rutas, afectando a la conectividad de Bahía Blanca, la cual se vio reducida a un solo destino operado por la línea aérea de bandera: Buenos Aires. Desde entonces, Aerolíneas Argentinas nunca dejó de operar en el Aeropuerto Comandante Espora (Starkloff, 2020).

En la segunda mitad de la década del '90, con la apertura nacional a nuevas empresas para el mercado doméstico, comenzaron a operar nuevas aerolíneas en Bahía Blanca.

En el año 1994, inició sus operaciones en la ciudad la aerolínea LAPA. Según la entrevista realizada al representante y gerente de LAPA en Bahía Blanca, el Sr. Gabriel Cintioli, el

motivo principal que impulsó a la aerolínea a operar en la ciudad fue la posibilidad de ampliar la escasa oferta de mercado que tenía en ese momento, dada solamente por Aerolíneas Argentinas-Austral. LAPA comenzó su operatoria en la ciudad realizando solamente dos vuelos diarios: BHI/AEP y AEP/BHI. Luego, agregó las rutas a Comodoro Rivadavia (CDR) y Ushuaia (USH). A finales de la década del '90, LAPA llegó a operar en el Aeropuerto Comandante Espora con 6 vuelos diarios: BHI/AEP; AEP/BHI; BHI/CDR; CDR/BHI; BHI/USH; USH/BHI. Hubo numerosas rutas intermedias, entre ellas se encontraba Neuquén (NQN) y Mar del Plata (MDQ) y, en el verano de los años 1997 y 1998, la aerolínea llegó a operar una ruta partiendo desde Bahía Blanca, con destino final Río de Janeiro, con conexiones en Mar del Plata y Camboriú. La misma se realizaba los días sábados, ida y vuelta (Cintioli, 2020).

LAPA operó ininterrumpidamente en el Aeropuerto Comandante Espora hasta diciembre del 2002, año en que se declaró el quiebre de la aerolínea a causa de la crisis económica que sufrió la Argentina, entre otras cuestiones (Cintioli, 2020).

Por su parte, la aerolínea LADE también ha incluido a Bahía Blanca en sus rutas a la Patagonia, operando en la ciudad desde la segunda mitad de la década del '90 de manera intermitente. Sin embargo, según la entrevista realizada a la referente de agencias de viajes en la ciudad, Lic. Sabrina Caramelli, LADE contaba con oficinas en la ciudad de Bahía Blanca, pero era muy difícil comercializar sus vuelos desde una agencia de viajes ya que, al tratarse de una empresa del Estado, en la línea de venta, tenían prioridad el personal de la Armada Argentina, luego sus familiares y por último el pasajero común (Caramelli, 2020).

Hasta diciembre del 2009, LADE realizó el trayecto Aeroparque, Mar del Plata, Bahía Blanca, Neuquén y Bariloche, con una conexión de vuelo hacia Trelew y Comodoro Rivadavia. Según el Gerente de la sucursal local, Enrique Beaufort, en una nota realizada al diario El Patagónico (2011), "la ruta se dejó de operar porque no se utilizaba" (Beaufort según El Patagónico, 2011). Sin embargo, un año y dos meses después de haber suspendido los vuelos por la escasa venta de pasajes, en marzo del 2011 volvió a operar en la ciudad, incluyendo a Bahía Blanca en la ruta que tenía en sus extremos a Comodoro Rivadavia y Mar del Plata y, como escalas, a Esquel, Bariloche y Neuquén. Beaufort indicó que se apostó por Bahía Blanca al conocerse el movimiento que la ciudad tenía en otras épocas. A su vez, sostuvo que los horarios de vuelo se establecieron según los de

Aerolíneas Argentinas, para combinar con los pasajeros procedentes de Buenos Aires. En esta nueva oportunidad, no realizó el tramo hasta Buenos Aires, cubierto por Aerolíneas Argentinas, ya que, al ser una aerolínea de fomento, busca ser complementaria y no competitiva (El Patagónico, 2011).

A su vez, para la década del '90 en Bahía Blanca, operó la aerolínea TAN. Caramelli (2020) indica que TAN fue una compañía con una operatoria regular durante muchos años, con una frecuencia semanal bastante interesante conectando a la ciudad de Bahía Blanca con Neuquén, dando respuesta a los pasajeros vinculados a las actividades petroleras, el comercio y el turismo de negocios (Caramelli, 2020).

Cabe mencionar a otras aerolíneas más pequeñas que han operado en Bahía Blanca durante la década del '90, de las cuales no se cuenta con registros de información detallada sobre su operatividad en la ciudad. Sin embargo, el Sr. Antonelli indicó que, durante su gestión en la Aeroestación Civil Comandante Espora, dejaron de operar las compañías Sudamericana, en septiembre de 1994; SAPSE, en septiembre de 1996; KAIKEN, en noviembre de 1998; TAN, en noviembre del 2000 y American Falcon operó solamente en diciembre de 1999. Prácticamente todas las compañías realizaban el tramo BHI/AEP con varias frecuencias y horarios similares (Antonelli, 2020). Esto se condice con el contexto nacional, ya que desde 1990 a 1998 se produjo un fuerte aumento en las frecuencias de las rutas aéreas troncales no sólo entre Buenos Aires y Bahía Blanca, sino también entre la capital y Córdoba, Mendoza, Tucumán, Salta y Comodoro Rivadavia (Wallingre, 2009).

Según los referentes consultados como lo son el Sr. Carlos Millán, el Sr. Gabriel Cintioli y el Sr. Carlos Lahitte, antes de la crisis nacional del 2001, la ciudad, al igual que gran parte del país, contaba con una muy buena conectividad aérea, dada por la operatividad de numerosas aerolíneas y la gran oferta de destinos y frecuencias disponibles. Esto se debió al contexto político en el que se encontraba la Argentina, dotado de una política aerocomercial liberal, de cielos abiertos, con una paridad cambiaria de \$1 = USD1, donde el turismo nacional se empieza a resentir ya que costaba lo mismo vacacionar, por ejemplo, una semana en Punta Cana que en la costa atlántica argentina. Las compañías aéreas regulares utilizaron sus aeronaves de mayor porte, como los Boeing 737, para realizar vuelos chárter a destinos como Punta Cana, Saint Martin y Miami, operando rutas aéreas internacionales que conectaban desde Bahía Blanca (Caramelli, 2020).

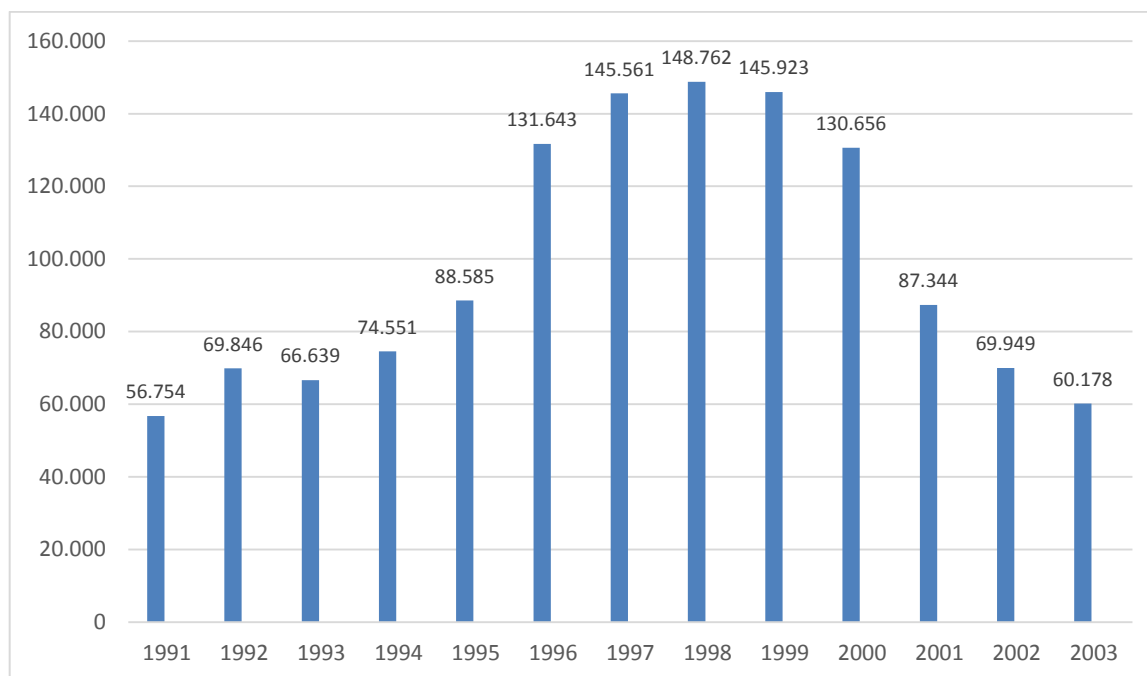
En la entrevista realizada a la Jefa a cargo de la Dirección de Turismo de Bahía Blanca, la Sra. Julia Arocena, indicó que a fines de la década del '90 la ciudad contaba con 12 vuelos diarios. No conectaba con el norte del país, pero sí con Buenos Aires, con numerosas frecuencias, y gran parte de la Patagonia (Arocena, 2020).

Un hecho con repercusión a nivel mundial, que no se puede dejar de mencionar, lo fue el 11-S. El atentado terrorista contra las Torres Gemelas en Nueva York el 11 de septiembre de 2001 es considerado como un punto de inflexión en la seguridad aérea. “La inseguridad, el miedo a volar, las fobias, el temor a los atentados, eso a veces es un problema mucho más fuerte que la falta de poder adquisitivo en el pasajero” (Caramelli, 2020). En este sentido, es posible que dicha situación haya generado una baja en la conectividad aérea en todas las escalas del globo; repercutiendo, claramente, en la conectividad aérea de destinos secundarios o emergentes.

Tanto el incremento de la conectividad aérea que tuvo la ciudad de Bahía Blanca durante la década del 90 y su posterior declive entrando en el año 2000, se ve reflejado en la cantidad de pasajeros anuales embarcados que se registraron en la Aeroestación Civil Comandante Espora: de un total de 56.754 pasajeros anuales registrados en el año 1991, se llegaron a registrar 148.762 pasajeros en el año 1998 y luego el número vuelve a descender, llegando a los 60.178 pasajeros embarcados para el año 2003 (Figura 6) (Antonelli, 2020).

Figura 6

Pasajeros embarcados registrados en la Aeroestación Civil Comandante Espora (1991-2003)



Fuente: Somoza, J., 2020 en base a Antonelli, 2020.

Luego de la crisis nacional y con la quiebra de las empresas LAPA y DINAR en los años 2002 y 2003 respectivamente, hasta el año 2011, en la Aeroestación Civil Comandante Espora sólo operó de forma ininterrumpida Aerolíneas Argentinas-Austral, ofreciendo un único destino: Buenos Aires, desde el Aeroparque Jorge Newbery. Esto también responde al contexto nacional, según el cual el nuevo gobierno pasa a tomar políticas aerocomerciales tendientes al fortalecimiento de la aerolínea de bandera, como lo fue la reestatización de la misma en el año 2008.

La conectividad aérea de Bahía Blanca vuelve a cambiar en abril del 2011, cuando comienza a operar en la ciudad la aerolínea de capitales chilenos LAN. Compitió con Aerolíneas Argentinas la ruta BHI/AEP. En el año 2012, la aerolínea se fusiona con la compañía aérea brasilera TAM, formando de ese modo LATAM. Para el año 2014 llegó a contar con 16 frecuencias semanales en la ciudad. Sin embargo, ese mismo año, dada la escasa rentabilidad, hubo reducción de frecuencias. De los dos vuelos diarios que se operaban, la aerolínea pasó a ofrecer un solo vuelo diario en junio, dado que, ante la llegada de la temporada invernal, se les dio prioridad a los destinos turísticos más

importantes. Luego, desde julio de ese año, la compañía decidió levantar todos los vuelos debido nuevamente a la escasa rentabilidad (Gimenez Mazó, 2014).

También en el año 2011, en diciembre, comenzó sus operaciones en el Aeropuerto Comandante Espora la empresa Sol Líneas Aéreas. Con dos frecuencias semanales, la aerolínea incorporó a Bahía Blanca como conexión de la ruta que tenía entre Buenos Aires y Comodoro Rivadavia. La ruta consistía en conectar AEP/MDQ/BHI/REL/CRD y, en el sentido inverso: CRD/REL/BHI/MDQ/AEP. De esta forma, vuelven a verse incrementadas las conexiones de la ciudad con la Patagonia. Por un lado, se encontraba LADE, operando dos frecuencias semanales hacia Comodoro Rivadavia y una hacia Trelew y, por otro, se incorpora Sol comenzando con las dos frecuencias semanales antes mencionadas que luego llegaron a ser dos frecuencias diarias (Gimenez Mazó, 2011).

Con la llegada de LAN y de Sol Líneas Aéreas al Aeropuerto Comandante Espora, se produce un aumento en la cantidad de pasajeros anuales registrados (embarcados y desembarcados), pasando de 89.279 pasajeros registrados en el año 2010 a un total de 137.278 registrados para el año 2011 (Figura 7), es decir, se produce un aumento de más del 50% del total de pasajeros registrados para el año anterior (ANAC, 2020).

En octubre de 2014 se vencía el acuerdo que tenía Sol con el gobierno de Chubut mediante el cual la provincia subsidiaba la operación de la compañía en los aeropuertos de Comodoro Rivadavia y Trelew, por lo que anunciaba el cese de operaciones de la ruta a la Patagonia que incluía a Bahía Blanca, puesto que la operación se hacía inviable sin el subsidio (Gimenez Mazó, 2014). Sin embargo, el acuerdo se renovó. El entonces Ministro de Gobierno de Chubut, Javier Hugo Alberto Touriñan, sostuvo que:

“...todo este esquema de líneas aéreas regionales funciona a través de tarifas subsidiadas. Es decir, que los Estados Provinciales tienen que hacerse cargo de subsidiar combustible o algún otro tipo de costos que tengan las empresas, para poder mantener estas líneas porque, si no, no resultan rentables. Vamos a ver con las provincias vecinas la forma de mantener el servicio en toda la región, para que no se pierda la alternativa de poder viajar hacia el sur del país sin necesidad de viajar a Buenos Aires primero.” (Touriñan según Gimenez Mazó, 2014).

Gracias a la renovación del acuerdo entre Sol Líneas Aéreas y el gobierno de Chubut, la aerolínea continuó operando en Bahía Blanca. Por su parte, LATAM estuvo 6 meses sin volar a la ciudad y vuelve en enero del 2015 con un solo vuelo diario hacia Aeroparque. Este hecho también se refleja en la cantidad anual de pasajeros registrados ya que en el año 2013, el Aeropuerto Comandante Espora contó con 279.579 pasajeros; para el año 2014, año en que LATAM cesa sus vuelos, el número cae a 229.877 pasajeros y ya en el año

2015, con la vuelta de LATAM, vuelve a verse incrementada la cantidad de pasajeros a 295.200 (Figura 7) (ANAC, 2020).

Sol Líneas Aéreas operó la ruta Patagónica hasta el 15 de enero de 2016, día en que anunció el cese de actividades. La empresa argumentó su decisión indicando que la rescisión del acuerdo de cooperación que habían firmado con Aerolíneas Argentinas había dejado a la empresa en una situación de inviabilidad económica que hacía imposible su operatoria. Mediante dicho acuerdo, firmado en el año 2015, la empresa estatal le garantizaba a Sol Líneas Aéreas la cobertura de los costos de operación de 210 horas de vuelo al mes más el costo del combustible (Gimenez Mazó, 2016). Sin contar con el apoyo del acuerdo ni de algún subsidio para enfrentar los costos operativos, la empresa decidió levantar sus rutas y declarar el cese de operaciones.

Con la salida de Sol Líneas Aéreas, en enero de 2016, la conectividad aérea de Bahía Blanca vuelve a verse reducida en un solo destino: Buenos Aires, desde el Aeroparque Jorge Newbery. En esta oportunidad, la ruta no sólo era operada por Aerolíneas Argentinas/Austral, sino que competía el tramo con LATAM.

Un año y tres meses después, en abril del 2017, en el marco de la denominada “Revolución de los Aviones” propuesta por el gobierno nacional, Aerolíneas Argentinas/Austral incluye a la Aeroestación Civil Comandante Espora en la ruta nombrada Corredor Atlántico. Siendo el cuarto corredor federal operado por la línea aérea de bandera, se suma a los corredores federales Sur, Norte y Petrolero que la compañía venía operando para conectar los destinos del interior del país sin pasar por Buenos Aires. Se trata de la ruta previamente operada por Sol Líneas Aéreas, pero, en Buenos Aires, en vez de operar desde el Aeroparque Jorge Newbery, lo hace desde el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini, en Ezeiza (EZE), empleando aeronaves Embraer E-190, de Austral, con capacidad para 96 pasajeros (Aerolíneas Argentinas, 2017). Los tramos varían según los días de la semana, operando los lunes, miércoles, viernes y domingos la ruta EZE/MDQ/BHI/REL/CRD, mientras que los martes, jueves y sábados realiza la ruta EZE/MDQ/BHI/USH. De esta manera, Bahía Blanca conecta todos los días con Ezeiza, el aeropuerto internacional más importante del país, y recupera la conexión con Mar del Plata y con destinos de la Patagonia como son Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia.

Según el Director Comercial de Aerolíneas Argentinas, el Sr. Diego García, el Corredor Atlántico fue uno de los objetivos que se plantearon a nivel nacional como parte del incremento de la conectividad de los argentinos (La Nación, 2017).

Tal como indicó el presidente de Aerolíneas Argentinas, el Sr. Mario Dell'Acqua en su visita a la Aeroestación Civil Comandante Espora en mayo del 2017, el Corredor Atlántico tiene tres objetivos:

“...el primero es conectar con Ezeiza, y a través de Ezeiza al mundo, todos los viajeros que van y vienen a las ciudades del corredor. El segundo objetivo es conectar turísticamente ciudades que también tienen una gran atracción y que de otra manera era muy difícil acceder o muy a trasmano acceder por avión. Y, por último, el corredor da servicio a todo el pasajero corporativo que conversa con los polos petroquímicos de Bahía Blanca con Comodoro y también con los polos pesqueros de las otras ciudades del corredor.” (Dell'Acqua según Canal Siete, 2017).

En este sentido, mediante la conexión con Ezeiza, vía Mar del Plata, se logra mejorar la conectividad de Bahía Blanca con el exterior del país, evitando la demora de tiempo que ocasionaba el tener que realizar el cambio de aeropuerto en Buenos Aires, de Aeroparque a Ezeiza o viceversa, para realizar un vuelo desde o hacia el exterior. Por otro lado, también incrementa la conectividad de la ciudad con el interior del país, mejor dicho, con la costa atlántica argentina, uniendo localidades que comparten las mismas actividades comerciales, favoreciendo así a los pasajeros de turismo corporativo o de negocios.

En julio de 2017, siguiendo con la mencionada “Revolución de los Aviones”, la empresa estatal operó una nueva ruta non-stop que unía a Bahía Blanca con Bariloche (BRC) y con Neuquén (NQN) utilizando, al igual que para el Corredor Atlántico, aeronaves Embraer E-190, de Austral, con capacidad para 96 pasajeros. Se trató de una ruta estacional: durante los meses de invierno y verano volaría desde Bahía Blanca hacia Bariloche y en los meses restantes lo haría hacia Neuquén. De esta manera, se buscó conectar a dichas ciudades con el Corredor Atlántico, a través de Bahía Blanca. Según el Sr. Diego García (2017), desde la empresa estatal se busca potenciar la conectividad de Bahía Blanca con otras ciudades del interior sin pasar por Buenos Aires.

Sin embargo, la ruta BHI/BRC solamente operó durante los meses de julio y agosto del 2017, con dos frecuencias semanales, los días lunes y viernes, y no volvió a operar en los meses de verano como se anunció al inaugurar la ruta, mientras que el tramo BHI/NQN, operó durante los meses de septiembre y diciembre del 2017 y luego desde marzo hasta agosto del 2018. En este caso, la ruta contaba con cuatro frecuencias semanales, los días lunes, miércoles, viernes y sábados (Gimenez Mazó, 2018).

Por otro lado, se anunció otra nueva ruta non-stop que uniría Bahía Blanca con Córdoba (COR). Teniendo en cuenta que el aeropuerto de Córdoba había sido elegido por la aerolínea de bandera como un nuevo HUB centralizador de vuelos, esta nueva ruta le brindaba a Bahía Blanca la posibilidad de incrementar aún más su conectividad aérea con el resto del país, sobre todo hacia el norte, donde anteriormente sólo se podía acceder realizando conexión en Buenos Aires. Sin embargo, la ruta BHI/COR sólo operó desde el 3 de abril hasta el 31 de julio de 2018, con cinco frecuencias semanales, los días lunes, martes, miércoles, jueves y sábados (Aerolíneas Argentinas, 2018).

Según el Sr. Hugo Starkloff, los motivos por los cuales se dejaron de operar estas nuevas rutas non-stop fueron simplemente porque no se cubrieron las expectativas de ocupación de los vuelos que se habían planteado al estudiar las rutas. Indicó, a su vez, que la intención de la aerolínea de bandera fue muy ambiciosa, y que, cuando el vuelo no llega a una determinada ocupación, resulta inviable económicamente y se decide levantar la ruta (Starkloff, 2020). Asimismo, desde el área de prensa de Aerolíneas Argentinas se informó que, en el caso de la ruta estacional a Neuquén, los niveles de ocupación no eran los esperados, por lo que se decidió utilizar ese avión en otras rutas que generen mayor rentabilidad (LM Neuquén, 2018).

En cuanto al vuelo a Córdoba, tanto Millán (2020) como Cintioli (2020) sostienen que la inviabilidad del mismo pudo deberse a la cantidad de frecuencias con las que contaba, considerando que tener un número menor de frecuencias quizás hubiese mejorado la ocupación por vuelo. De todos modos, desde el sector de turismo del municipio, la Lic. Julia Arocena (2020) considera que “no se dio tiempo a que se asentara la ruta. No tuvimos ni siquiera tiempo de presentar una propuesta a los cordobeses o a la gente del norte para generar más movimiento en caso de que Aerolíneas viera que faltaba movimiento” (Arocena, 2020) y agregó también que no se le otorgó la difusión necesaria. Por su parte, la Lic. Sabrina Caramelli (2020), sostiene que hay una dicotomía entre la necesidad de tener nuevas frecuencias y nuevas rutas y que dichas rutas y frecuencias nuevas se puedan cumplimentar, es decir, puedan satisfacer a la demanda (Caramelli, 2020).

Por el contrario, en el caso del Corredor Atlántico, el relevamiento realizado por la aerolínea de bandera luego del primer mes de operatividad arrojó un porcentaje de ocupación de los vuelos del 82%, mientras que sólo el tramo BHI/REL lo superó, con un promedio de 89% de ocupación de los vuelos (Diario Jornada, 2017). El presidente de

Aerolíneas Argentinas, el Sr. Mario Dell'Acqua, sostuvo que el balance del primer mes fue muy positivo y que superó ampliamente las expectativas de la aerolínea (Diario Jornada, 2017). Por su parte, todos los referentes entrevistados coinciden en que la incorporación de Bahía Blanca al Corredor Atlántico incrementa la conectividad aérea de la ciudad, no solo con la Patagonia, sino también con el exterior, al contar con un vuelo diario hacia Ezeiza, ampliando el abanico de opciones que tienen tanto los pasajeros bahienses como también los pasajeros de la región, que se encuentran dentro de la zona de influencia del Aeropuerto Comandante Espora. Arocena (2020) indicó que, en el marco de dicho corredor, se firmaron convenios de colaboración turística con Trelew y Mar del Plata con el objetivo de potenciar el mismo. Sostiene, además, que las nuevas conexiones aéreas abren puertas no sólo para los turistas para llegar a destino sino también abren puertas institucionales para generar actividades con otros municipios y oportunidades de relaciones entre ciudades. Arocena indicó también que el tramo a Mar del Plata arrojó resultados sorprendentes ya que se esperaba que hubiera un tráfico importante de pasajeros desde Bahía Blanca hacia la ciudad balnearia pero no se preveía que vinieran tantos pasajeros desde Mar del Plata hacia Bahía Blanca (Arocena, 2020).

En cuanto a la cantidad de pasajeros anuales del Aeropuerto Comandante Espora, con la incorporación al Corredor Atlántico, se registró un aumento del 30%, pasando de 302.439 pasajeros registrados en el año 2016 a 393.346 pasajeros registrados en el 2017 (Figura 7) (ANAC, 2020).

Por otro lado, pese a la intención del gobierno de fomentar la apertura a nuevas aerolíneas y a nuevas rutas aéreas, LATAM, que se encontraba realizando sólo 4 vuelos semanales hacia Buenos Aires, los días martes, miércoles, viernes y sábados, dejó de operar en la ciudad el 1 de junio de 2018 por escasa rentabilidad. Según la empresa, esta decisión buscó revertir las fuertes pérdidas que estaban registrando en el país hacía ya dos años (Gimenez Mazó, 2018). A lo largo del 2017 duplicaron sus pérdidas con respecto al año anterior. En el comunicado emitido por LATAM se informa que el cierre definitivo de la ruta se determinó luego de un exhaustivo análisis de los itinerarios, la cantidad de frecuencias y el factor de ocupación de la ruta con respecto al resto de las operadas en el país y apuntó a garantizar la sustentabilidad de la aerolínea en el mercado doméstico local (Gimenez Mazó, 2018).

El Jefe del Aeropuerto Comandante Espora, Carlos Millán, sostiene que la escasa rentabilidad se dio ya que la empresa volvió a operar con un sólo vuelo diario, en lugar de hacerlo con dos frecuencias, una a la mañana y otra de tarde/noche como lo hacía anteriormente. Según Millán, en el caso de la conexión con las grandes ciudades como Buenos Aires con Bahía Blanca, es necesario contar con frecuencias que le permitan al pasajero del segmento corporativo o de reuniones ir y volver en el día (Millán, 2020).

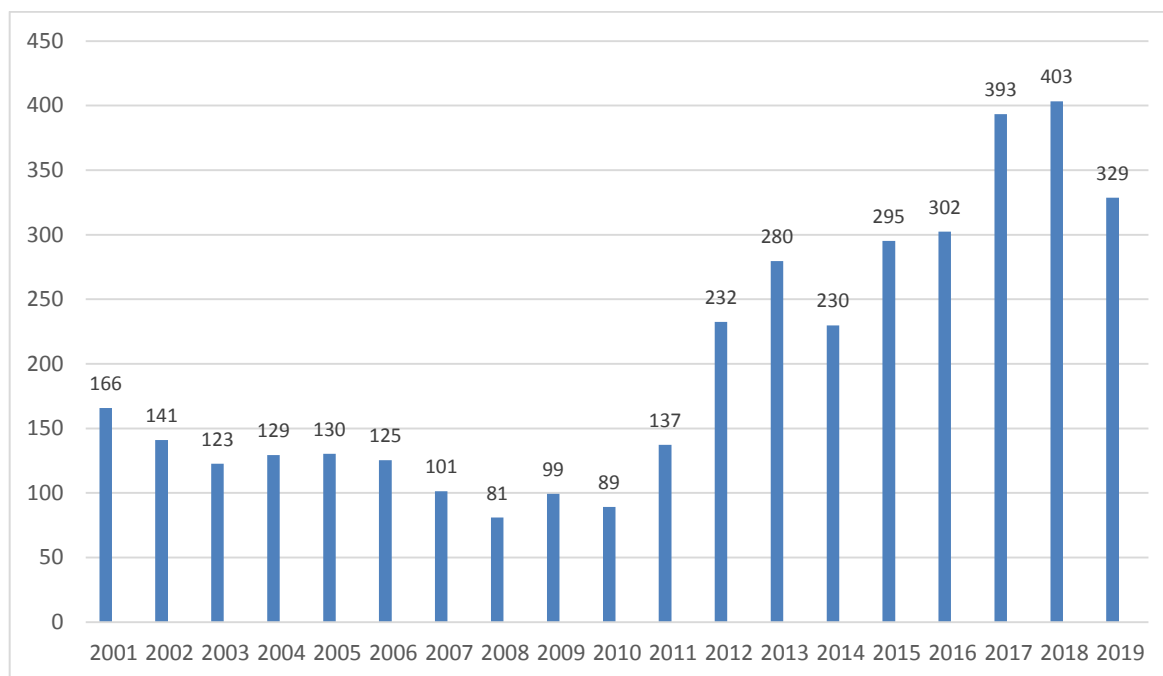
Casi en paralelo con la salida de LATAM de Bahía Blanca, el 31 de mayo del 2018 comienza a operar en la ciudad la línea aérea Flybondi. Fue la primer y única línea aérea low cost en operar de manera regular en Bahía Blanca. El único destino que tenía desde la ciudad era Buenos Aires, pero, novedosamente, utilizaba el aeropuerto secundario El Palomar (EPA) en lugar de Aeroparque. Tenía tres frecuencias semanales, los días jueves, sábados y domingos. Los Boeing 737-800 de Flybondi arribaban a Bahía Blanca a las 21hs y partían hacia Buenos Aires a las 21:50hs, llegando a El Palomar alrededor de las 23hs (Gimenez Mazó, 2018).

A partir del 1 de junio del 2019, exactamente un año después de comenzar sus operaciones en la Aeroestación Civil Comandante Espora, la low cost dejó de operar la ruta debido a la baja rentabilidad. En un comunicado emitido por la empresa, sostuvieron que la ruta BHI/EPA generaba un desequilibrio entre los ingresos y los costos operativos, por lo que se dejó de operar. Indicó también que, previo a la determinación tomada, se evaluaron las alternativas y se realizó un máximo esfuerzo para mantener operativa la ruta, pero finalmente se definió preservar la sustentabilidad de la empresa, ya que no resultaba viable su continuidad en términos económicos y comerciales (La Nueva, 2019).

En el año 2018 se registró un récord de pasajeros en el Aeropuerto Comandante Espora, superando por primera vez los 400 mil pasajeros, con un total de 403.344. Sin embargo, al año siguiente (2019) dicha cifra se redujo en un 18,6%, a 328.456 pasajeros, tras el cese de operaciones de las líneas aéreas LATAM Argentina y Flybondi (Figura 7) (Gimenez Mazó, 2020).

Figura 7

**Pasajeros embarcados y desembarcados registrados en la Aeroesación Civil
Comandante Espora (2001-2019) (en miles)**



Fuente: Somoza, J., 2020 en base a ANAC, 2020.

En este sentido, para el año 2019 la conectividad aérea de Bahía Blanca vuelve a verse reducida con la operación de una única compañía aérea, Aerolíneas Argentinas. Mientras que en el año 2018 el Aeropuerto Comandante Espora llegó a contar con 22 o 24 vuelos por día, lo que se tradujo en una cifra récord de pasajeros, la oferta se redujo notoriamente, llegando a fines del 2019 a tener únicamente de 6 a 8 vuelos diarios (La Nueva, 2019).

Ya en el 2020, en la ciudad de Bahía Blanca opera solamente la compañía aérea Aerolíneas Argentinas-Austral, ofreciendo seis destinos: Aeroparque, Ezeiza, Mar del Plata, Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia, desde la Aeroestación Civil Comandante Espora. Cuenta con un total de 35 vuelos semanales hacia Aeroparque y una frecuencia diaria hacia Ezeiza vía Mar del Plata. A su vez, ofrece cuatro vuelos semanales a Comodoro Rivadavia vía Trelew los días lunes, miércoles, viernes y domingos y tres vuelos semanales a Ushuaia los días martes, jueves y sábados (Aeropuerto Bahía Blanca, 2020).

CONSIDERACIONES FINALES

Si bien cualquier territorio, que posea recursos factibles de ser aprovechados y que motiven los desplazamientos de turistas, puede considerárselo como potencial destino turístico, dicha situación no se verá plasmada si no cuenta con “equipamientos necesarios y se proceda a garantizar la accesibilidad”; en este sentido en la escala nacional y local, “el transporte aéreo interno continua sin acompañar este proceso” de integración territorial sustentada en la conectividad aérea (Wallingre; 2009:99).

Entonces, para responder al crecimiento de un destino turístico, resulta casi imprescindible contar con una correcta planificación del transporte aéreo y su consiguiente desarrollo y mantenimiento en el tiempo. Esto se debe a la función que cumple el transporte aéreo en el turismo, la cual es la de asegurar la conectividad entre los centros emisores y receptores, posibilitando el flujo continuo y dinámico de la demanda. En este sentido, la conectividad aérea de un destino turístico puede medirse en función tanto del tamaño y la concentración de la red aerocomercial, es decir, del número de rutas aéreas y frecuencias, como de la fluidez que posea la red, ya que las rutas aéreas más directas, con el menor número posible de conexiones, facilitan el tráfico aéreo y, a su vez, los procesos de embarque y desembarque, los controles y los tiempos de conexión en los aeropuertos influyen en la calidad de la conectividad.

A lo largo de la historia de la aviación comercial en la ciudad de Bahía Blanca, se observa un gran contraste entre épocas caracterizadas por una mayor y mejor conectividad aérea, dada por la operatividad de varias líneas aéreas, con muchas frecuencias y destinos, y épocas con menor conectividad aérea, donde sólo ha operado una compañía aérea, ofreciendo un solo destino y con pocas frecuencias. Estos vaivenes que sufrió la conectividad aérea de Bahía Blanca estuvieron determinados, en gran medida, en función del contexto histórico político y económico nacional. En este sentido, la década del '90, considerada como una de las mejores épocas de conectividad aérea a nivel nacional, también lo fue para la ciudad de Bahía Blanca. Esto se debió a la política aerocomercial liberal adoptada por el gobierno nacional, dando apertura a nuevas empresas para operar en el mercado doméstico. Al contar con nuevas líneas aéreas, se incrementa el número de rutas y de frecuencias ofrecidas, aumentando las posibilidades de conexión entre los distintos destinos. En este contexto, operaron en la Aeroestación Civil Comandante Espora las líneas aéreas LAPA, LADE, TAN, Sudamericana, SAPSE, KAIKEN, American

Falcon, además de Aerolíneas Argentinas y Austral. Sin embargo, la mayoría de dichas compañías aéreas no pudieron superar la crisis económica nacional del 2001, por lo que dejaron de operar. Luego, con un nuevo gobierno nacional, la política aerocomercial pasó a centrarse en el fortalecimiento de la aerolínea de bandera, lo que se ve reflejado en la Aeroestación Civil Comandante Espora, que contó únicamente con la operatividad de Aerolíneas Argentinas hasta el año 2011, ofreciendo un único destino: Buenos Aires, desde el Aeroparque Jorge Newbery. En este sentido, la ciudad de Bahía Blanca pierde conectividad aérea ya que disminuyen las rutas y las frecuencias ofrecidas y la operatividad de las mismas se reduce en manos de una única compañía aérea.

Luego, a partir del año 2011, con la llegada de las líneas aéreas LAN Argentina y Sol Líneas Aéreas a Bahía Blanca, la conectividad aérea de la ciudad vuelve a verse incrementada en cantidad de frecuencias y destinos operados. Sin embargo, Sol Líneas Aéreas deja de operar en el año 2016, con lo cual vuelve a verse reducida la oferta de destinos desde la ciudad, quedando conectada únicamente con Buenos Aires y, por su parte, LAN Argentina fue reduciendo sus frecuencias.

Recién en los años 2017 y 2018, con la incorporación de la Aeroestación Civil Comandante Espora al Corredor Atlántico, operado por Aerolíneas Argentinas y la llegada de Flybondi, la primer línea aérea low cost en operar de manera regular en la ciudad, se produce otro aumento en la conectividad aérea de Bahía Blanca. Nuevamente, esto se relaciona al contexto político nacional, ya que el nuevo gobierno optó por la apertura del mercado aéreo, tanto de cabotaje como a nivel regional e internacional, a aerolíneas extranjeras, apoyándose en el plan aerocomercial conocido como “Revolución de los Aviones”. La nueva ruta operada por la línea aérea de bandera permite conectar a Bahía Blanca no sólo con destinos turísticos como Mar del Plata y Ushuaia, sino también facilita la conexión con vuelos internacionales al operar desde el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini en Buenos Aires, en lugar de hacerlo desde el Aeroparque Jorge Newbery. Esto último produce un aumento en la fluidez de la red aerocomercial, disminuyendo los tiempos de demora que existían en los trasbordos de un aeropuerto a otro para poder tomar un vuelo internacional.

Según el análisis realizado sobre la evolución de la conectividad aérea en Bahía Blanca, fueron muchas las rutas aéreas y las aerolíneas que dejaron de operar en la Aeroestación Civil Comandante Espora. Si bien fueron varios los motivos por los cuales las líneas aéreas

dejaron de operar en la ciudad de Bahía Blanca, el factor común y de mayor peso, está dado por la escasa rentabilidad que ofrecían las rutas operadas. Ante lo dicho, se constata la hipótesis planteada “La conectividad aérea de la ciudad de Bahía Blanca, como destino turístico, se vio afectada por los diversos vaivenes históricos atravesados por la República Argentina”.

Por un lado, se encuentra la necesidad que tiene Bahía Blanca para potenciarse como un destino turístico de contar con más rutas aéreas, con más frecuencias y a más destinos y, por otro, lograr que dichas rutas cumplan con la rentabilidad que las líneas aéreas necesitan para poder operar en la ciudad. Esto último se logra mediante el análisis, el estudio de mercado y la posterior evaluación de las rutas aéreas. Para que todo esto suceda se requiere de la puesta en marcha de una correcta planificación integral acompañada de políticas públicas acorde a las necesidades y expectativas del cambinante mercado turístico y aerocomercial; no solamente desde la esfera pública nacional, sino incluyendo estratégicamente a los gobiernos locales.

Así, se lograría que la ciudad de Bahía Blanca, siendo cabecera del partido homónimo, puerta de entrada a la Patagonia y centro articulador de rutas terrestres, logre contar con una conectividad aérea adecuada que le permita, no solo posicionarse como destino turístico consolidado, sino también dar respuesta a los turistas y visitantes que arriban a la ciudad ofreciéndoles un medio de transporte rápido, seguro y cómodo.

BIBLIOGRAFIA

Administración Nacional de Aviación Civil (2013). Manual de aeródromos de la República Argentina. Normas y métodos recomendados nacionales. Disponible en: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/manuales/manual-de-aer-dromos-de-la-rep-blica-argentina-final.pdf>

Administración Nacional de Aviación Civil (2018). El mercado aerocomercial argentino en expansión: más rutas, más empresas y mayor conexión. Disponible en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/1/1759/noticias-y-novedades/el-mercado-aerocomercial-argentino-en-expansin-ms-rutas-ms-empresas-y-mayor-conexin>

Administración Nacional de Aviación Civil (2019). *Institucional*. Disponible en: <https://www.anac.gov.ar/anac/web/index.php/2/76/anac/institucional>

Administración Nacional de Aviación Civil (2020). *Estadísticas*. Disponible en: <https://datos.anac.gob.ar/estadisticas/>

Aerolíneas Argentinas (2017). *Aerolíneas Argentinas inaugura su cuarto Corredor Federal*. Disponible en: https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/prensa/comunicadoprensainterno/4182_aerolineas-argentinas-inaugura-su-cuarto-corredor-federal

Aerolíneas Argentinas (2018). *Aerolíneas Argentinas presentó un nuevo vuelo entre Bahía Blanca y Córdoba*. Disponible en: https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/prensa/comunicadoprensainterno/4424_aerolineas-argentinas-presento-un-nuevo-vuelo-entre-bahia-blanca-y-cordoba

Aerolíneas Argentinas (2019). *Historia*. Disponible en: https://www.aerolineas.com.ar/es-ar/landingsespeciales/landings/584_historia

ALVAREZ, J. L. (2017). Comentarios sobre la doctrina argentina de Derecho Aeronáutico Internacional y las libertades del aire, en el pensamiento del Dr. Enrique Ferreira. *Montalbán: Revista de Humanidades y Educación*. N°49, pp. 590-609. Disponible en: <http://revistasenlinea.saber.ucab.edu.ve/temas/index.php/revistamontalban/article/view/3352/2905>

BALLISTRIERI, C. A. (2010). Hacia la construcción del futuro transporte aéreo de cabotaje en la Argentina. *Revista Transporte y Territorio*, N°2, pp. 18-37. Universidad de Buenos Aires. Disponible en: www.rtt.filo.uba.ar/RTT00203018.pdf

BLASCO, A. (2001). *Turismo y transporte*. Madrid: Síntesis.

Cámara Argentina de Turismo (2006). *Visión sobre Transporte Aero comercial en Argentina. Transporte Aero comercial*.

CANAL SIETE BB. (2017, mayo, 2). *CEO de Aerolíneas Argentinas dijo que la empresa funciona muy bien*. [Archivo de video]. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=iJC6rTb_DkU&feature=youtu.be

CARBALLO, G. (2008). *El viejo aeródromo de Bahía Blanca*. Disponible en: <http://linea-ala.blogspot.com/2008/05/el-viejo-aerdromo-de-villa-harding.html>

Casa Rosada (2017). *Carta del Ministerio de Transporte – La Revolución de los Aviones*. Disponible en: <https://www.casarosada.gob.ar/79-informacion/carta-jefatura-gabinete/42189-carta-del-ministerio-de-transporte-la-revolucion-de-los-aviones>

CASTAÑO MOLINA, V. (2016). El papel del transporte en el desarrollo de la actividad turística: un análisis bibliométrico. *Revista Geográfica Venezolana*, N°2 (volumen 57), pp. 280-295. Disponible en: <https://www.redalyc.org/comocitar.oa?id=347750606007>.

Cátedra Organización y Servicios Turísticos III (2014). Prof. Sabrina Caramelli. Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

CEPAL (2017). Transporte aéreo como motor del desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe: retos y propuestas de política. *Boletín FAL*. N°7.

DAGUERRE, H. (2009). “El desarrollo de los modelos de negocio Low Cost para el sector aéreo comercial y su sustentabilidad mediante la aplicación de TI”. (Tesis de grado). Universidad ORT Uruguay. Facultad de Ingeniería.

DE BATLLE, J. (2011). *Cómo funcionan las rutas aéreas*. Disponible en: <http://www.landingshort.com/2011/03/03/como-funcionan-las-rutas-aereas>

Diario Jornada (2017). *Vuelos a Trelew: el “Corredor Atlántico” opera con ocupación superior al 80%*. Disponible en: <https://www.diariojornada.com.ar/188160/-politica/aerolineas/>

El Patagónico (2011). *LADE regresa a Bahía Blanca*. Disponible en: <https://www.elpatagonico.com/lade-regresa-bahia-blanca-n1391153>

FAUT, R. (2017). *Determinación de una red de aeropuertos en la República Argentina en función de la planificación estratégica territorial*. En Actas VI Congreso Internacional de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, Argentina, La Plata.

FIGUEROA, O. y ROZAS, P. (2005). Conectividad, ámbitos de impactos y desarrollo territorial: el caso de Chile. *CEPAL-SERIE Recursos humanos e infraestructura*, N°104, pp. 1-84.

GALIDEZ, D. (2007). *Aeropuertos Modernos: Ingeniería y Certificación*. México: Instituto Politécnico Nacional.

GARCIA, A. (2018). “Atributos de Bahía Blanca para la conformación de un producto turístico: Turismo Deportivo”. Directora Valeria Gil. (Tesis de grado). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

GIMENEZ MAZO, E. (2011). Sol aterriza en Bahía Blanca desde el 10 de diciembre. Disponible en: <https://aviacionline.com/2011/11/sol-aterriza-en-bahia-blanca-desde-el-10-de-diciembre/>

GIMENEZ MAZO, E. (2012). *Volvieron a operar vuelos nocturnos en Bahía Blanca*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2012/04/volvieron-a-operar-vuelos-nocturnos-en-bahia-blanca/>

GIMENEZ MAZO, E. (2014). *LAN Argentina vuelve a volar a Bahía Blanca desde enero*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2014/11/lan-argentina-vuelve-a-volar-a-bahia-blanca-desde-enero/>

GIMENEZ MAZO, E. (2014). *Sol Líneas Aéreas continuará operando su ruta atlántica hasta Comodoro Rivadavia*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2014/10/sol-lineas-aereas-continuara-operando-su-ruta-atlantica-hasta-comodoro-rivadavia/>

GIMENEZ MAZO, E. (2016). *Comunicado oficial de Sol Líneas Aéreas con respecto al cese de sus operaciones*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2016/01/comunicado-oficial-de-sol-lineas-aereas-con-respecto-al-cese-de-sus-operaciones/>

GIMENEZ MAZO, E. (2018). *Flybondi empezó a volar a Bahía Blanca*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2018/06/flybondi-empezo-a-volar-a-bahia-blanca/>

GIMENEZ MAZO, E. (2018). *LATAM Argentina dejará de volar a Bahía Blanca y a San Juan*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2018/03/latam-argentina-dejara-de-volar-a-bahia-blanca-y-a-san-juan/>

GIMENEZ MAZO, E. (2020). Ranking. *Los aeropuertos argentinos con más tráfico de pasajeros en 2019*. Disponible en: <https://aviacionline.com/2020/02/ranking-los-aeropuertos-argentinos-con-mas-trafico-de-pasajeros-en-2019/>

GOMEZ, M. (2009). *Introducción a la metodología de la investigación científica*. Córdoba: Editorial Brujas.

GONZALEZ, A. (2012). Estudio sobre el Mercado Aéreo de Transporte de Pasajeros en Latinoamérica. Universidad de Chile. Departamento de Economía.

HELMBOLD, G. (2004). “Crisis de las aerolíneas mundiales”. Director Nolberto Pezzati. (Monografía de grado). Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

International Air Transport Association (2019). Vision and Mission. Disponible en: <https://www.iata.org/en/about/mission/>

IVANI, J.V. (2015). “Compañías aéreas de bajo costo. Estudio del modelo y su viabilidad en el mercado argentino”. Director Dr. Jorge Enrique Stern (Tesis de grado). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas.

La Nación (2017). *Aerolíneas Argentinas inauguró el "corredor atlántico"*. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/2003783-aerolineas-argentinas-inauguro-el-corredor-atlantico>.

La Nueva (2010). *Espora, un vuelo de 40 años*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2010-1-26-9-0-0-espora-un-vuelo-de-40-anos>

La Nueva (2011). El aeropuerto tiene escalera mecánica. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2011-6-28-9-0-0-el-aeropuerto-tiene-escalera-mecanica>

La Nueva (2019). *¿Se terminó la revolución de los aviones?*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-11-23-7-30-18--se-termino-la-revolucion-de-los-aviones>

La Nueva (2019). *La low cost Flybondi deja Bahía Blanca tras operar apenas un año*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-5-13-14-41-0-luego-de-un-ano-la-low-cost-flybondi-deja-de-operar-en-bahia-blanca>

LIPOVICH, G. (2017). *Pasajeros en conexión en América Latina*. En Actas VI Congreso Internacional de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo, Chile, Santiago de Chile.

LM Neuquén (2018). *Aerolíneas suspende la ruta Neuquén-Bahía Blanca por la baja ocupación*. Disponible en: <https://www.lmneuquen.com/aerolineas-suspende-la-ruta-neuquen-bahia-blanca-la-baja-ocupacion-n>

LUSTO, L. (2016). “Turismo de reuniones en Bahía Blanca: propuesta para el fortalecimiento de la ciudad como destino sede”. Directora Valeria Gil. (Tesis de grado). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo.

MARENCO, G. (2010). “Funcionamiento y Evolución de Aeropuertos ante una Demanda Turística creciente”. Director Lic. Juan Enrique Cunill Cabre. (Monografía de graduación). Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

MINERVINO, M. (2009). *A 80 años de un hecho histórico*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2009-11-1-9-0-0-a-80-anos-de-un-hecho-historico>

MINERVINO, M. (2015). *Aeropuerto: la pista principal está nuevamente apta para los vuelos nocturnos*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2015-7-30-0-39-0-aeropuerto-la-pista-principal-esta-nuevamente-apta-para-los-vuelos-nocturnos>

MINERVINO, M. (2018). *El aeropuerto bahiense, en el centro de una revolución aérea*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-4-23-7-20-0-el-aeropuerto-bahiense-en-el-centro-de-una-revolucion-aerea>

Ministerio de Turismo de la Nación (2015). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Turismo 2025*.

MONTERO FERREIRO, D. (2013). “Indicadores para el análisis comparado del transporte aerocomercial”. Director: Prof. Juan Carlos Chervatin. (Tesis de posgrado). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas.

Municipalidad de Bahía Blanca (2020). *Circuitos turísticos*. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/circuitos-turisticos/>

Municipalidad de Bahía Blanca (2020). *La ciudad*. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/ciudad/>

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (2019). *Quiénes somos ORSNA*. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/orsna/quienes-somos>

Organización de Aviación Civil Internacional (2013). *Mejora de la conectividad y la facilitación del transporte aéreo*. En Actas VI Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF), Canadá, Montreal.

Organización de Aviación Civil Internacional (2013). *Planes Maestros. Conceptos de Planificación Aeroportuaria (Lado Aire y Tierra)*. Disponible en: <https://www.icao.int/SAM/Documents/NAIDP-AMP1/MASTER%20PLAN%202.pdf>

Organización de Aviación Civil Internacional (2017). *Conceptualización de conectividad y desarrollo de una métrica global sobre conectividad aérea*. En Actas IV Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM, Perú, Lima.

Organización de Aviación Civil Internacional (2017). *Plan Estratégico para el Sostentamiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana. Plan SAM 2020-2035*. En Actas IV Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región SAM, Perú, Lima.

Organización de Aviación Civil Internacional (2019). *About ICAO*. Disponible en: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

Organización Mundial del Turismo (2013). *Políticas de turismo y de transporte aéreo*. En Actas XX Asamblea General de la OMT, Canadá, Montreal.

Página 12 (2012). *El caso Aerolíneas*. Disponible en: <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/subnotas/209129-61388-2012-12-04.html>

PARDO ZARAGOZA, C. (2016). Análisis de la evolución jurídica del derecho aeronáutico desde 1911 a 1955 a través de las organizaciones aéreas internacionales. *Revista Europea de derecho de la navegación marítima y aeronáutica*, N°33, pp. 31-61. Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/rednma/33.cpz.html>

PEZZATTI, P. A. (2016). “Evolución de las políticas aerocomerciales internacionales en Argentina desde 1991-2008. La configuración del mercado y sus redes aerocomerciales resultantes.” Director Gustavo Lipovich. (Tesis de grado). Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras.

PINASSI, C. A. (2013). Los recreacionistas culturales y la valoración turística recreativa de áreas patrimoniales. El caso del centro histórico de Bahía Blanca (Argentina). *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*. N°2 (volumen 11), pp. 351-370. Disponible en: <https://mdc.ulpgc.es/utills/getfile/collection/pasos/id/345/filename/130.pdf>

POTENZE, L. (2009). *Compañía Río Platense de Aviación: La gran novedad*. Disponible en: <https://www.gacetaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=642>

ROLDAN, J. J. (2016) *Aeropuertos: Manual sobre Emergencias. Industria de la Aviación Civil Internacional*. Disponible en: <http://smeconsultores.com.ar/pdf/MANUAL-EMERGENCIAS-AEROPUERTOS.pdf>

SANCHEZ BARTOLOME, J.M. (2015). “Revisión actualizada del contrato de transporte aéreo de pasajeros”. Director Juan Sánchez. (Tesis doctoral). Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Derecho Mercantil.

VILORIA CEDEÑO, N. E. (2012). Desarrollo turístico y su relación con el transporte. *Gestión Turística*, N°17, pp. 23-36. Disponible en: <http://revistas.uach.cl/pdf/gestur/n17/art02.pdf>.

VOGELER, C. (2012). *Transporte aéreo y desarrollo turístico en América Latina y el Caribe*. Disponible en: <http://excellencesmagazines.com/excelencias-turisticas/la-nina-bonita/transporte-aereo-y-desarrollo-turistico-en%C2%A0america-latina-y-el>

WALLINGRE, N. (2009). Limitaciones del transporte aerocomercial al desarrollo del turismo. Análisis de caso: transporte interno en Argentina. *Anuario Turismo y Sociedad*. (volumen 10), pp. 70-85.

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, pp. 99-120. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027080008>.

WALLINGRE, N. (2013). *Transporte aéreo: su relación con el turismo y los servicios*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.

Entrevistas a informantes clave

ANTONELLI, Rubén. Administrador de la Aeroestación Civil Comandante Espora de 1991 a 2003. 25 de agosto de 2020.

AROCENA, Julia. Jefa a cargo de la Dirección de Turismo de Bahía Blanca. 24 de junio de 2020.

CARAMELLI, Sabrina. Dueña de la agencia de viajes Clásica y Moderna. 13 de agosto de 2020.

CINTIOLI, Gabriel. Ex Representante y Gerente de LAPA Líneas Aéreas sucursal Bahía Blanca y actual Presidente de la Asociación de Agencias de Viajes y Turismo en Bahía Blanca. 3 de julio de 2020.

LAHITTE, Carlos. Dueño de la agencia de viajes Lahitte Turismo y creador de la Revista Aeroposta. 3 de julio de 2020.

MILLAN, Carlos. Jefe de la Aeroestación Civil Comandante Espora. 18 de mayo de 2020.

STARKLOFF, Hugo. Ex Jefe Comercial de Aerolíneas Argentinas sucursal Bahía Blanca. 10 de agosto de 2020.