

## **Transporte aéreo y turismo. Las zonas iluminadas del MERCOSUR en el paradigma de acumulación flexible\***

**Gabriel Comparato**  
Lic. en Turismo

### INTRODUCCIÓN

Comprender el escenario aerocomercial actual, sus tendencias y sus dinámicas, se han convertido en unos de los principales desafíos no solo para el campo académico-investigativo sino también para el espacio de las políticas públicas. La competitividad, hoy más que nunca, señala Coriat (2002), es una necesidad -y una restricción- en este contexto globalizador. Pero ya no bajo los términos que se inducían o se vislumbraban durante el fordismo, sino a partir de los profundos cambios en los modelos organizacionales y en las nuevas dinámicas de selectividad territorial. Crecimiento con expulsión, articulación entre regiones más que entre países, jerarquías y relaciones pluriescalares, procesos de metropolización, procesos de regionalización y dualidades -funcionales entre sí- son algunas de las características que distinguen al modelo de acumulación flexible (Veltz, 1999; Ciccolella, 2011).

En este marco, el objetivo del presente trabajo estará centrado en indagar, en una primera instancia, sobre la relación turismo, transporte y territorio. Pero lejos de considerarlas categorías o conceptos estáticos se insertarán dichas relaciones en los paradigmas socioeconómicos y productivos que tuvieron lugar en la historia del capitalismo luego de la Segunda Guerra Mundial. Dicho escenario es el que permitirá luego comprender al proceso de Integración MERCOSUR. De ahí que se enunciarán y analizarán las iniciativas conjuntas que se han desarrollado en materia de política aerocomercial, considerando con ello, los principales flujos y jerarquías que se dan en este esquema de integración.

---

\*Trabajo realizado en el marco de la carrera de la Maestría en Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Nacional de La Plata.

## 1. TURISMO Y TERRITORIO: EL CASO DEL TRANSPORTE AÉREO

Sin lugar a duda las teorizaciones y las conceptualizaciones de las ciencias territoriales y geográficas en torno al turismo como objeto de estudio han estado en constante cambio y evolución. Pero dicha dinámica no solo obedece a criterios estrictamente de la evolución histórica del capital (como podrían ser el fordismo o el postfordismo) sino que también ha tenido una dinámica muy intensa a partir de los distintos posicionamientos de las escuelas de pensamiento. Así, encontramos los primeros aportes de la geografía centrada en un nivel más bien descriptivo, cuyo énfasis estará en el marco de las estadísticas y la descripción de flujos hasta posicionamientos que rescatan la dialéctica entre el turismo y el territorio, en tanto construcción social, y en donde existe una relación constante entre el espacio material y el espacio simbólico (Santos, 1996 citado en Ciccolella, 2011; Bertonecello, 2002; Hiernaux, 2006; Cammarata, 2006). Indagar sobre dicha diferenciación conceptual no es menor. Es de hecho un puntapié fundamental ya que no solo conlleva a definir el territorio sino, también, a comprender la incidencia que puede tener el turismo en el mismo. Sheller y Urry (2004, citado en Troncoso y otros, 2011) dirán que se puede considerar al turismo como una forma de movilidad territorial pero además como una práctica que tiene profundas transformaciones en el territorio. Bajo ese concepto el turismo dejaría de ser algo externo a los destinos, para ser una práctica que produce transformaciones en el territorio y en donde este, al mismo tiempo, transforma el turismo.

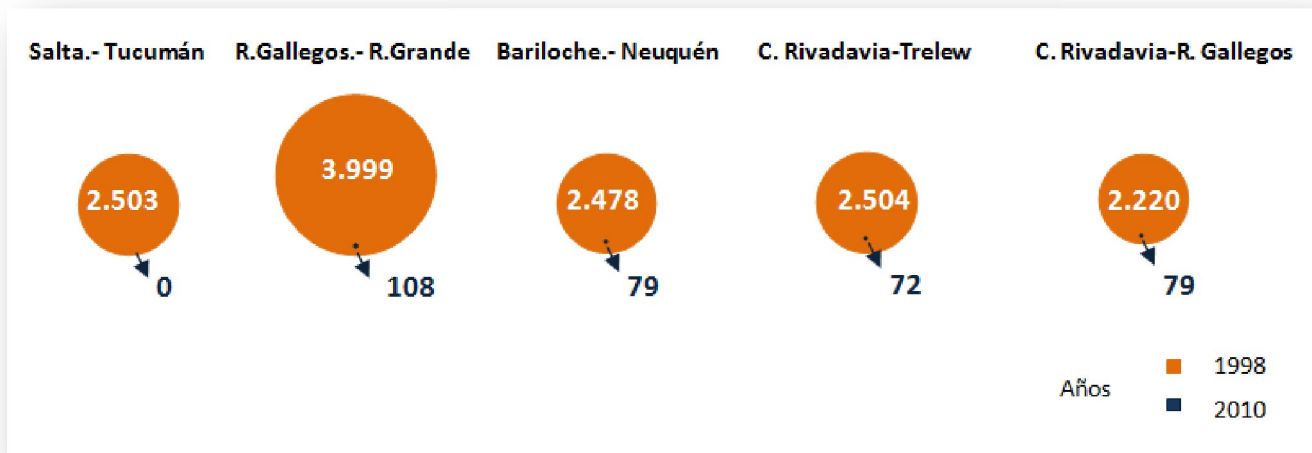
En esta línea, comprender el marco de una dialéctica material y simbólica, que construye el territorio adquiere una dimensión altamente relevante para comprender el transporte en tanto agente (también) de transformación del territorio. Remitir exclusivamente a la materialidad como pueden ser los aeropuertos, los aviones y su tecnología, los equipamientos, etc. es importante pero insuficiente. Una matriz explicativa requiere del componente simbólico, cuya mediación se realiza por las subjetividades de los actores sociales. Dicho más concretamente, estudiar y explicar los actuales procesos de concentración del mercado aerocomercial no se puede realizar sin abordar el contexto o el paradigma económico en el cual está inserto y del sistema de acciones de los actores que están en juego. Afirmar por ejemplo que el aumento en la construcción de infraestructura puede favorecer a la comunicación y a la integración aerocomercial

regional es cierto pero incompleto. El análisis requiere insertar e indagar sobre cuál va a ser el rol del Estado frente a esta política, por ejemplo, o cuál va a ser el marco jurídico-regulatorio en el que se va desenvolver, cuál es el comportamiento del sector privado y qué grado de atraktividad tienen esos destinos. También cómo van a ser los patrones de comunicación, es decir cómo se van a comportar esos flujos (desde donde hasta donde) o qué grado de descentralización van a tener etc. Y todo ello requiere de decisiones. Es en este sentido donde los procesos sociales se territorializan, en la fijación y acumulación en el territorio de las decisiones sociales y donde las formas materiales representan una cierta traducción de esa subjetividad, al tiempo que se vuelvan ellas mismas portadoras de significados (Blanco, 2010).

Por otra parte, y tal como se sabe, el sistema de transporte, desde la perspectiva territorial, tiene entre sus funciones principales el dotar de accesibilidad al territorio (Serrano Rodríguez, 1993 citado en Blanco, 2010). Visto desde este enfoque, al mismo tiempo que el transporte es vital para el desarrollo, el transporte aéreo, en especial, desempeña un rol importante para el desenvolvimiento y consolidación del turismo internacional (CAT, 2006a; Lipovich, 2010a). Ahora bien, sin negar lo anterior, también es importante indagar sobre los patrones mediante los cuales el transporte se convierte en una variable dependiente del desarrollo turístico. Una de las dinámicas que ha trabajado desde la ciencias territoriales es sobre la selectividad territorial. Así como el transporte puede jerarquizar regiones, ciudades o pueblos a partir del aumento de la conectividad, también dicha selección puede tener profundos efectos en otros territorios. Un ejemplo de ello lo constituyen los efectos túneles que generan las autopistas favoreciendo la concentración de las actividades en determinados nodos o núcleos centrales pero pudiendo perjudicar a otras ciudades o regiones. En el gráfico 1, puede observarse, por ejemplo, como la centralización área y el esquema radial que posee el transporte aerocomercial en Argentina produjo que se reduzca notablemente el número de asientos ofrecidos entre ciudades intermedias o que están fuera del “hub” y eje radial que parte de Aeroparque-Ezeiza. Si uno analiza el caso de la ruta Río Gallegos-Río Grande, en 1998 los asientos anuales que se ofrecían eran casi 4000. Pero, para 2010, esa ruta prácticamente desapareció, con 108 asientos anuales. Si bien se trata de extremos, es decir de rutas que presentaron las mayores tasas de decrecimiento, constituyen un ejemplo de que la concentración aérea tiene un alto grado de selectividad. De este modo,

las redes del transporte se constituyen, en tanto, en un medio para la producción social de un territorio, (Cammarata, 2008 citado en Wallingre, 2010) y son un factor esencial para determinar sus límites así como colaborar en el procesos de jerarquización de territorios “ganadores” y “perdedores” (Bertoncello, 2002).

**GRÁFICO I: RUTAS AÉREAS DE MAYOR DECRETIMIENTO EN ASIENTOS OFRECIDOS ENTRE 1998 Y 2010, EN ARGENTINA**

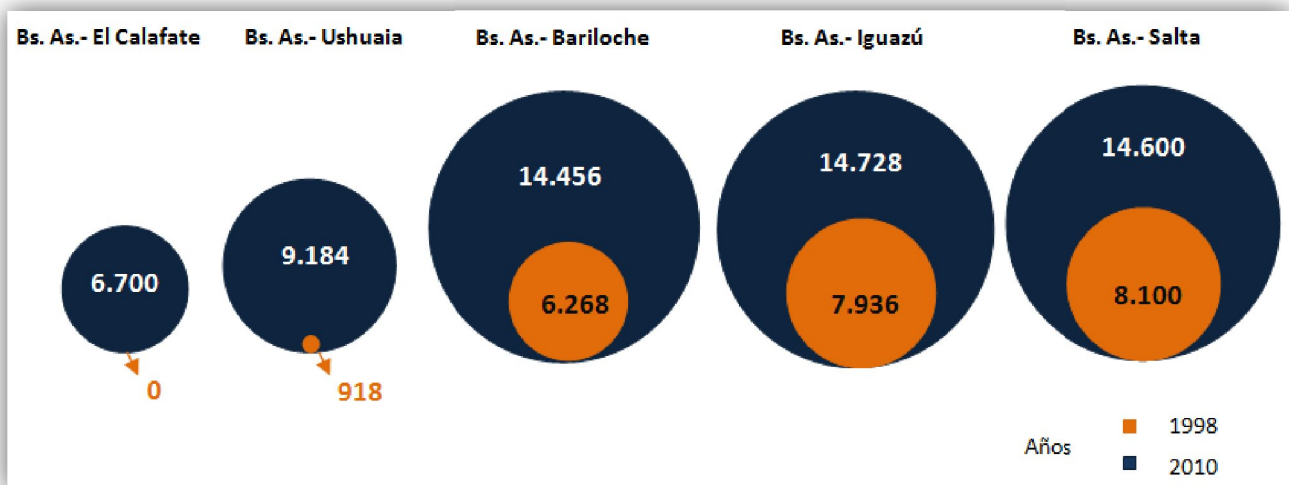


Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas extraídas de Lipovich, 2010b:325.

Lo que se plantea acá es que el turismo tampoco es una actividad neutral, y como tal, también posee dinámicas de selectividad territorial. En este sentido, se puede entender dicha lógica desde una doble vía. Por un lado, que el transporte tiene la capacidad para influir en el flujo turístico de ciudades, regiones o países, sea para estimular, a partir de nuevas conectividades, velocidades, etc. pero también para inhibir, como es el caso de cierre de rutas aéreas, aumento de precios, etc. Por otra parte, el turismo puede actuar como un agente que puede influir en las dinámicas de selectividad territorial del transporte. Así, las prácticas sociales del turismo, crean, transforman y valorizan diferencialmente los territorio que incluso pueden no tener valor desde la lógica de producción de bienes (Cammarata, 2006). El gráfico a continuación, muestra que las rutas que más crecieron en el periodo 1998-2010 en términos de asientos fueron las que tienen como eje Buenos Aires (Bs. As.) hacia destinos turísticos distantes y que poseen alto grado de atraktividad para el turismo receptivo. Se trata, en definitiva, de vías que se

retroalimentan constante y simultáneamente ya que es cierto que el incremento de turismo en estos destinos trajo consigo un aumento de la atraktividad en ciertas rutas áreas pero también el transporte aerocomercial permitió consolidar y expandir este proceso.

**GRÁFICO II: RUTAS AÉREAS DE MAYOR CRECIMIENTO EN LA OFERTA DE ASIENTOS ENTRE 1998 Y 2010, EN ARGENTINA**



Fuente: Elaboración propia en base a estadísticas extraídas de Lipovich, 2010b:324.

Así como dichos patrones se pueden ejemplificar desde la Argentina, el turismo y el transporte poseen dinámicas que afectan a escalas mayores como las del MERCOSUR. Pero antes de centrar nuestro análisis en ese esquema de integración, es preciso indagar sobre los paradigmas económicos productivos. El hecho es que son dichos marcos los que van a favorecer el entendimiento de la lógica actual del transporte aerocomercial en el bloque.

En cuanto a la historia del turismo conviene destacar que como práctica social tiene larga data pero que si lo limitamos como actividad socioeconómica, estuvo y está íntimamente vinculado con la constitución y las modificaciones del trabajo capitalista (Urry, 1996 citado en Magalhães, 2008). En virtud de lo anterior, la década de 1930 marcará una divisoria de aguas entre dos procesos de acumulación. En efecto, a partir de los distintos cambios de política económica y, sobre todo, por los progresos sociales en términos de legislación laboral, se consolidó un proceso decisivo para la historia del turismo en muchos de los

países del mundo. La distinción del tiempo de trabajo y de ocio, el pago de vacaciones, la disminución de la jornada de trabajo semanal y la posibilidad de uso del transporte fueron una condición decisiva para consolidar lo que luego se denominó como “turismo de masas”, “fordista”, el de “heliotropismo” (Hiernaux, 2006) o “de sol y playa”. Bertoncetto (2002) lo planteará como una instancia “iniciática” y de acceso al ocio por nuevos sectores sociales. De este modo, el turismo es visto en una doble dimensión, como un derecho pero también como negocio. Se planteará, asimismo, al turismo como una “conquista”, una “conquista social y simbólica” (Comparato, 2014) y su imaginario incluirá según Hiernaux (2002) el “deseo de evasión” de la “mecanización intensiva” y del contexto fabril, la “búsqueda de felicidad” y el “regreso a la naturaleza”; adecuando la felicidad con el contacto con la naturaleza y el regreso a la vida “sana” del campo y del mar. Así, la importancia de la actividad turística a gran escala comenzará a perfilarse recién a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial y es durante la década del ‘60 cuando ganará una trascendencia mayúscula (Niding y De Los Ángeles, 2011).

Cabe añadir, que en este modelo o paradigma de producción, tal como señala Benko (1998, citado en Lipovich, 2010b) los gobiernos nacionales eran los actores centrales y dominantes del escenario político. *“El Estado de bienestar fue el marco donde se tejían las relaciones entre industria, Estado y sociedad, bajo un contexto de estabilidad regulatoria económica”*. Claro está que ello no solo afectó al turismo solamente sino también a otros sectores. En cuanto al desarrollo del transporte, por ejemplo, los paradigmas socioeconómicos y productivos tuvieron una incidencia clara para que los diferentes modos de transporte se adapten, intensifiquen, evolucionen, queden marginalizados o, simplemente, sean sustituidos y desaparezcan. Si el foco se centra en el régimen aerocomercial, el primer punto a señalar es que la mercantilización de los servicios aéreos es un proceso cronológicamente posterior a la aparición de esta forma de transporte. Se trata de una modalidad que cobrará relevancia luego de la Segunda Guerra Mundial donde el puntapié lo dará la aviación militar. Asimismo, tal como señala Lipovich (2010a; 2010b) las primeras formas adoptadas por los distintos mercados aerocomerciales llevaron a la estructuración de redes espacialmente selectivas en función de responder principalmente a las diversas necesidades propias de los Estados nacionales, que actuaron directa o indirectamente en la aviación por medio de marcos

regulatorios muy rígidos. La fuerte injerencia estatal en los mercados aerocomerciales permaneció casi intacta durante todo el fordismo.

Será con el cambio de paradigma socioeconómico, con la necesidad de aceleramiento de la reproducción del capital y las correspondientes transformaciones a través de la reforma del Estado, en especial de desregulación y liberalización, donde el transporte aéreo cobrará un crecimiento notable y donde el sistema turístico se modificará notablemente. Todo ello ya no en un marco de Estado benefactor y keynesiano sino progresivamente reemplazado por una concepción neoconservadora y neoliberal. Hablamos de un contexto relacional multiescalar donde la matriz centrípeta o de centro-periferia y teoría de dependencia obliga a ser reactualizada en el marco de la revolución tecnológica que dio lugar, entre otras cosas, al cuestionamiento del modelo fordista de producción y en un contexto de movilidad transnacional del capital, sobre todo financiero. Con ello se marca la consolidación de las empresas multinacionales como actor más protagónico en las relaciones económicas internacionales, constituyendo verdaderos grupos de presión y de agenda (Gilpin, 2001).

Esta etapa que se inicia en los '70 pero que se consolida en los '80 y '90, se definirá como capitalismo global, flexible, postfordista, informacional o neofordista. Entre los rasgos distintivos de esta nueva etapa se consolidará la expansión de los servicios, entre ellos los turísticos. Pero claro, estos cambios tendrán profundas implicancias en la manera de hacer turismo. Si bien el turismo de masas no desaparecerá, el “turismo postfordista” reorienta la demanda desde los tradicionales territorios hacia nuevos destinos al tiempo que asiste el surgimiento y expansión de modalidades turísticas alternativas, orientadas a segmentos específicos de mercado y donde el grado de heterogeneidad en la oferta va a ser mayor. Nuevas modalidades de turismo para demandas específicas tales como turismo étnico, rural, urbano, cultural, de cruceros, enoturismo, mototurismo. Se buscará a la “naturaleza” pero desde otro lugar. Desde la “sostenibilidad”, en nuevos paisajes y en nuevos contextos. Pero todo ello, estará íntimamente relacionado con el desarrollo tecnológico, la innovación y vías rápidas de transporte. Se requerirá operar *On-line* y *Just in Time*, y es ahí donde los Sistemas Globales de Distribución (SGD o GDS) jugarán un papel importantísimo para la expansión del turismo internacional. Bertonecello (2002) afirma que la esfera del ocio como instancia de restauración física y un derecho se

resquebraja, y entre sus fragmentos se reafirma el consumo por el consumo mismo que no requiere justificación. Estos cambios han llevado a que la diferenciación entre el tiempo libre, el tiempo obligado y el tiempo de trabajo, que solía ser el sustento del análisis sociológicos de décadas anteriores, haya perdido su validez a partir de las superposiciones frecuentes entre los tres tipos de tiempos (Crouch, 1999 citado en Hiernaux, 2006).

Pero, tal como se viene abordando, todos estos cambios conllevaron profundas implicancias en el territorio. Si bien ha habido cambios profundos en los aspectos informacionales, técnicos y productivos no se trata de un proceso homogéneo. El modelo postfordista se traduce en importantes desigualdades y nuevas configuraciones socio-espaciales, produciendo el equipamiento selectivo del territorio, la concentración de inversiones y, con ello, la intensificación de ciudades heterogéneas (Schweitzer, 2011). Tal como señala Milton Santos (1996 citado en Ciccolella, 2011) la globalización supone un proceso incompleto, no todos los lugares se globalizan. Por el contrario se refuerza la centralización, la concentración, la fragmentación y la desigualdad. Desigualdad que Pierre Veltz (1999) definirá como separación de extremos, contexto de pobres cada vez más pobres y ricos cada vez más ricos. En esta línea Ciccolella (2011) caracterizará el contexto bajo dos realidades. Marcará la convivencia de espacios con distintas velocidades. Es decir por un lado la concentración de las infraestructuras, equipamiento y personal de lo más sofisticado solo en ciertos lugares y, por otra parte, regiones con muy baja densidad y desarrollo. La conclusión es nuevo modelo dual capaz de incorporar/excluir de aéreas, determinando la declinación de unas y el ascenso de otras.

Es en este marco dual y de una intensa competencia y selectividad territorial, que se consolida otra tendencia, la regionalización. Regionalización que no se constituirá en oposición a la globalización sino que le será funcional. Pero que claramente no se limitará a ser un conceptual de escala estadual (como en el modelo fordista) sino que se trata de una dinámica de flujos más que de zonas. Así, se diluye la idea de dimensión nacional para hacer hincapié en la interrelación y los flujos entre nodos. Nodos, que tal como se señaló en el párrafo anterior poseerán características de altamente dinámicos, potentes y hegemónicos. El transporte aéreo es un reflejo de las nuevas tendencias de la geografía de flujos y no de países. La morfología de las redes aerocomerciales caracterizadas por la



existencia de claras jerarquías, se incorporó fácilmente a la lógica de la selectividad territorial propia de este paradigma y a la producción de ciudades globales. Pero no se trató solo de una consecuencia sino que la oferta aerocomercial se transformó en un atributo de esta jerarquización de las ciudades. Así, el transporte aéreo se implantó como un soporte esencial para el desarrollo de la economía global, y viceversa. La selectividad territorial vinculada a la expansión de las redes se agudizó cuantitativa y cualitativamente, pudiendo destacar nodos integrados o excluidos respecto a la red de vuelos regulares. De esta forma, la oferta pasó a intensificarse increíblemente en aquellas rutas de altos niveles de rentabilidad (Lipovich, 2010a; 2010b).

Tal concentración quedó evidenciada en 2002, la misma OMT extrajo un informe denominado “El turismo en la era de las alianzas, fusiones y adquisiciones” donde puede visualizarse la tendencia internacional de mucha de estas organizaciones transnacionales para controlar mejor los eslabones de la cadena de distribución –y por ende también mayor poder de mercado-. En este sentido, se destaca “la ventaja” de ejercer poder sobre flotas aéreas, redes de agencias, cruceros o un gran número de establecimientos hoteleros. Su éxito reside en la posibilidad de producir y distribuir más fácilmente sus viajes combinados. Es decir lograr mayor economías de escala.

## 2. LAS ZONAS ILUMINADAS DEL MERCOSUR

En lo que respecta al MERCOSUR, se trata del bloque subregional compuesto originalmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay que se crea a partir del Tratado de Asunción en 1991. En este sentido, el Tratado de Asunción fue el acuerdo-marco mediante el cual estos países acuerdan conformar un mercado común. Se propone, para alcanzar tal meta, un programa de liberación comercial, la coordinación de políticas macroeconómicas, la adopción de un arancel externo común y el establecimiento de acuerdos sectoriales. En estos términos, es de duración indefinida, con un marco institucional transitorio (Morello, 1993; Bizzozero y otros, 1993; Pastorino Castro, 2006). Será el Protocolo de Ouro Preto, en 1994, el que pondría fin a la etapa de transición y comenzaría la etapa de consolidación y profundización del proceso. Su importancia no radica exclusivamente por realizar reformas en la organicidad sino también por otorgarle la personería jurídica al MERCOSUR (Morello, 1993; Pastorino Castro, 2006). Cabe

agregar, que para mediados de 2012 Venezuela se incorporará a este esquema de integración.

La formación del MERCOSUR podría entenderse como respuesta de este grupo de países a las demandas impuestas por las nuevas reglas del mundo económico globalizado y como una manifestación al “nuevo regionalismo”. En ese marco, la prioridad de la agenda de negociación desde 1991 fue esencialmente de carácter comercial, y que apuntó sobre todo a la reducción de las tarifas al comercio exterior y a la convergencia hacia el arancel externo común. Esto se traduce en un actor (o actores) político/s centrado/s estrictamente en el comercio intrarregional y que claramente se mostrará en su expansión hasta 1997, pero que contrastó notablemente con los pocos avances alcanzados en materia de armonización y coordinación de políticas, tanto macroeconómicas como productivas. Pero claro, en el contexto latinoamericano específico diferente al de otras regiones del mundo. Hablamos por ello de un proceso fuertemente asociado al proceso de democratización en la región. Redemocratización que al mismo tiempo estará asociada como democracias débiles y jóvenes, y con un contexto marcado por el Consenso de Washington y en un marco neoliberal. En ese marco, de modo general, se buscaba la compatibilidad entre una integración regional más profunda y la inserción en la economía global, guiada por los principios del mercado y los acuerdos instituciones multilaterales (Philippe De Lombaerde y Garay, 2008).

Ahora bien, centrándonos en el mercado aerocomercial específicamente, dos, por lo menos, son los niveles de análisis que podemos extraer. Por un lado, explorar los avances en materia de política comercial común que existe en el Mercado Común del Sur como bloque, es decir políticas llevadas conjuntamente. Y, una segunda dimensión o nivel de análisis centrado en una órbita más bien descriptiva considerando a Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela no como bloque sino por la sumatoria de los mismos. Dicha diferenciación, que es estrictamente analítica, parece menor pero no lo es. El hecho es que el concepto de integración va más allá de la sumatoria de partes, es decir de la suma de las políticas aerocomerciales de cada país. En este sentido, llevar adelante una política aerocomercial común implicaría, en mucho de los casos, armonizar ciertas normativas y, dependiendo el caso –y la voluntad política-, transferir ciertas facultades a un nivel institucional superior común.

En cuanto a la primera dimensión de análisis, se puede afirmar que la temática de transporte fue una preocupación desde que surgió el MERCOSUR, en especial luego del Tratado de Ouro Preto. En este orden, y en virtud de la Resolución N° 20 de 1995, el Grupo Mercado Común decide que exista un subgrupo dentro de su órbita que se dedique a los aspectos integrativos vinculados al transporte y la infraestructura (SGT N°5). No obstante, no estarán contemplados todos los medios de transporte desde una óptica de multimodalidad sino que, de hecho, el transporte aéreo no formará parte de ese marco y su lógica y funcionamiento estará centrada en el comercio de bienes.

Será recién un año más tarde, en 1996, en el contexto del Acuerdo de Fortaleza y en respuesta a la falta de creación del subgrupo de transporte aéreo, donde los países del MERCOSUR (más Chile y Bolivia) llevarán a cabo un acuerdo de servicios aéreos subregionales. Tal como lo expresa el artículo uno buscará *“permitir la realización de nuevos servicios aéreos subregionales regulares, en rutas diferentes a las regionales efectivamente operadas en el marco de los acuerdos bilaterales, con el propósito de promover y desarrollar nuevos mercados y atender debidamente a la demanda de los usuarios”*. Cabe señalar que este acuerdo, incorporó ciertos principios básicos que lo diferencian de otros acuerdos celebrados sobre Servicios de Transporte Aéreo. En este sentido la Cámara Argentina de Turismo (2006b) señala que, como primer punto es una iniciativa que deja de lado al bilateralismo. Además se trata de un acuerdo de tipo abierto ya que permite la incorporación de otros Estados, conformando, en efecto, una subregión donde se aplicará el acuerdo. En lo que respecta a la flexibilidad permite la libre elección de capacidades y equipos por parte de las empresas; en relación a las tarifas se aplica el principio de país de origen; permite el stop-over; y se crea un nuevo tipo de vuelos dentro de los regulares, los vuelos exploratorios con tratamientos diferenciales.

Ahora bien, tal como afirma Lipovich (2010b) se trata de un avance pero constituye un éxito parcial. En esta línea, señala que si bien se avanzó en la liberalización de las frecuencias de vuelos internacionales que no estaban incluidos en los acuerdos bilaterales existentes y, que además, se creó un Consejo de Autoridades Aeronáuticas (CAA) -que habría de tener reuniones periódicas para avanzar en la generación de un mercado aerocomercial único- existieron dos puntos débiles. Por un lado, fomentó el

incremento de los servicios aéreos para estimular la integración regional, pero no necesariamente se basaron o tuvieron como fundamento principios tales como el de equilibrio o la justicia social. Y, como segundo punto destaca que dicho incremento fue parcial ya que las rutas que no estaban incluidas en los acuerdos bilaterales hasta ese momento no eran, en su mayoría, rentables o de bajo interés comercial.

Otro antecedente lo constituye la firma del Memorando de Santiago (2001). Aunque, en esta oportunidad, el éxito de dicho acuerdo tuvo menor éxito que el anterior. Su articulado se basó en el comienzo de un proceso gradual de liberalización de las rutas incluidas en los acuerdos bilaterales. Para alcanzar dicho fin el memorando estableció como plazo el año 2004, cuando se alcanzaría la liberalización total de todas las rutas de la región. Pero el problema principal que tuvo fue que desde un principio firmaron todos los países signatarios a excepción de Argentina. A lo que años más tarde, en 2003, se la sumará la renovación de los gobiernos de Brasil y Uruguay, luego de algunos cambios políticos-ideológicos (Lipovich, 2010b).

En este marco, si bien se han llevado a cabo iniciativas en lo que respecta a la armonización y ejecución de políticas conjuntas, las mismas se caracterizaron por su visión más bien comercial del transporte aerocomercial, y con acento en la cooperación más que en la integración. Lo que sería en palabras de Haas (1961) que no se ha logrado reducir los atributos fácticos de la soberanía. En este marco el caso del MERCOSUR, es un asunto específicamente interesante porque se trata de un esquema de integración con personería jurídica internacional y con una estructura institucional, pero que en lo que respecta al sector aerocomercial no desarrolló una política como bloque. Lo que pareciera suceder en la praxis, por el contrario, es que la firma de acuerdo se da en un formato mayormente bilateral de “hub” and “spoke” o “eje-rayos”; esto es uno a uno los países van firmando la apertura correspondiente.

Dicho esto, resta indagar en la segunda dimensión o nivel de análisis, el comportamiento aerocomercial. En este sentido, y como primer punto cabe señalarse que si consideramos los pasajeros-kilómetros tanto en servicios internacionales como en interiores efectuados en América Latina y el Caribe, se trata de una de las regiones con el menor tráfico aerocomercial mundial, representando solo el 5% de las estadísticas globales para 2012;

frente a Asia Pacífico que representa por ejemplo el 30%, y Europa y Norteamérica que representan el 27% cada una. No obstante, y por el contrario, América Latina y el Caribe se posicionan dentro de las regiones que presentan las mayores tasas de crecimiento a nivel mundial. No solo por el transporte internacional, sino también por el crecimiento en su tráfico interno (OACI, 2013). Pero lejos de tratarse de un proceso homogéneo, las diferencias que se expresan a escala global también se trasladan o son tangibles a escala subregional. En efecto, si uno analiza el número total de pasajeros anuales que posee Brasil podrá visualizarse que dichas cifras son exponencialmente mayores a la de países como Venezuela. De esta manera, encontramos dentro del tráfico aerocomercial del MERCOSUR tres diferencias notorias. Por un lado, un país con el mayor número de asientos ofrecidos en Latinoamérica, como Brasil, situaciones intermedias como la de Argentina, quizás no con el mercado interno de Brasil, pero con un gran crecimiento en los viajes internacionales, y situaciones como las de Venezuela, Uruguay y Paraguay cuyos tráfico son bastante inferiores al de Argentina y Brasil.

Tal como se enunció en un principio, y con el objeto de entender las dinámicas actuales, es preciso analizar los cambios que conllevó el modelo de acumulación flexible. En este sentido, se puede afirmar que el sistema aerocomercial (al igual que otros), experimentó a partir de los '90 transformaciones caracterizadas por la flexibilidad creciente en el acceso al mercado, la intensa inserción del capital privado en la provisión de servicios y aeroportuarios, y la retirada de los Estados centrales en muchas de sus funciones. Como tal, esta década puede ser catalogada como una era de fuertes cambios de las regulaciones aerocomerciales de los países latinoamericanos. Si hay algo que caracterizará a este periodo según Lipovich (2010b) es la expansión de procesos de privatización de las líneas aéreas estatales y de los aeropuertos, la liberalización de los mercados aerocomerciales nacionales y una mayor flexibilidad de los acuerdos bilaterales y un proceso de centralización y oligopolización empresarial. Y si lo relacionamos con la intensa selectividad que caracterizó el modelo de acumulación flexible se puede identificar que para el caso del MERCOSUR el eje de la articulación de alta densidad pasa entre las ciudades/metrópolis de San Pablo-Buenos Aires-Santiago de Chile. Las estadísticas, en efecto, se empezarán a centrar en regiones o en metrópolis más que entre Estados.

**GRAFICO III: LAS 5 PRINCIPALES RUTAS EN TRÁFICO AEROCOMERCIAL DE AMÉRICA DEL SUR PARA 2011**



Fuente: Elaboración propia en base a:  
Mapa político: <http://mapasinteractivos.didactalia.net>  
Estadísticas de tráfico aéreo y concentración: González, 2013:95

Tal como se observa en el gráfico y según lo explica Lipovich (ob.cit.), el proceso de liberalización en América del Sur, dentro del marco postfordista llevó a la intensificación de la red aerocomercial pero con una característica fundamental, la concentración. Concentración que no solo se observará en la fuerte presencia de estructuras primaciales en lo que refiere al tráfico aéreo sino también a partir de un proceso de centralización empresarial o ciclo endógeno de oligopolización. En las rutas internacionales que se muestran en el gráfico previo, no solo se puede observar las cinco rutas con más tráfico por país (ordenadas por volumen de pasajeros anuales, es decir por tráfico) sino también el grado de concentración empresarial de las mismas. En efecto, encontramos rutas como las de San Pablo-Buenos Aires con estructuras duopólicas (LAN-TAM y GOL concentran el 72,4% del tráfico para 2011) hasta rutas como las de San Pablo-Santiago cuya estructura es prácticamente monopólica (LAN-TAM por sí sola concentra el 97,4% del tráfico en 2011) (González, 2013). Es en dicho marco subregional donde se puede constatar la poderosa capacidad que posee el transporte, en este caso aéreo, para dirigir y redirigir la selectividad territorial. Claro que será el modelo de acumulación flexible y globalizador, donde se intensificará y se acentuará más crudamente cuales son los territorios “ganadores” y cuales los “perdedores”. Zonas iluminadas vs zonas oscuras, dualidad que se verifica en un contexto multiescalar.

En este marco, el turismo es una actividad que puede fomentar la internconectividad pero también, bajo este paradigma, puede actuar como un agente capaz de intensificar las dinámicas del paradigma de acumulación flexible. Porque el problema que trae aparejada esta concentración es que gran parte de estas empresas poseen el poder y la capacidad para controlar flujos turísticos por medio de inhibir o estimular la conectividad con destinos. Si a esto le sumamos, que las empresas multinacionales poseen representatividad accionaria en Sistemas Globales de Distribución y en cadenas de hotelería internacional el problema pasa a ser ya un tema sobre modelo de desarrollo y de inserción internacional; ya que se corre el riesgo de enmarcarse dentro de lo que se denomina modelo de enclave turístico. El caso más emblemático es el de los hoteles all-inclusive desarrollados en el Caribe, Centroamérica y en menor medida América del Sur, donde a partir de un espacio artificial y cerrado se busca que todas las necesidades sean satisfechas en un mismo lugar (ofertando múltiples servicios en un espacio reducido) y por el otro está al margen de otras formas de urbanización, del resto de la comunidad y

sus “recursos heredados” (Moscoso, 2012). Es decir, se trata de una modalidad de turismo que busca que el turista duerma, coma y se divierta en un mismo lugar, disminuyendo notablemente el efecto multiplicador de esta actividad, pero por sobre todas las cosas de la posibilidad de relacionamiento y de integración social. En efecto, y en este marco, se sostiene que esta actividad no es ajena a las tendencias de concentración (y de expulsión) vista en otros sectores. Y es aquí donde nuevamente se puede visualizar las disputas y las tensiones del turismo a nivel mundial (Comparato, 2013).

Dichas las dos dimensiones y descriptas las características del MERCOSUR, cabe preguntarse a modo de conclusión: ¿es el turismo una práctica que por medio del transporte aéreo puede favorecer la integración regional? Lejos de contestar estos grandes interrogantes, la intención del presente artículo fue reflexionar sobre los patrones de funcionamiento del transporte aerocomercial, y demostrar que esta región no es ajena a aquellas tendencias propias del modelo de acumulación flexible que se dan a escala global. Está claro que el transporte aerocomercial es una modalidad en crecimiento, el problema principal a debatir es qué modelo o bajo qué dinámica lo va a hacer y con qué grado de participación el Estado va a intervenir. Es decir si en dicha dinámica van a imperar las condiciones del mercado (regiones ganadoras vs. regiones perdedoras) o si se plantea en un ámbito donde las políticas públicas son también un canal que puede buscar la dinamización territorial-económica de zonas que están excluidas de los mayores circuitos. Bajo este condicionamiento, la integración regional no se trata ya solo de aumentar los flujos, de mejorar infraestructuras, etc. sino que requiere del componente decisional y de planificación pero haciendo hincapié en la dimensión cualitativa. De la misma forma se desprende el interrogante de si el turismo en tanto instancia de relacionamiento puede favorecer a integración regional. Al igual que el anterior, dicha afirmación depende de una cantidad importante de condicionales que superan el análisis del presente. Lo que parecería estar más claro es que el turismo puede favorecer el incremento de la interconectividad, pero también, al mismo tiempo, ejerce una importante presión en los procesos de selectividad territorial. Pensar al turismo como una práctica de integración social implica, como tal, mucho más que aumento en la densidad de flujos.

Asimismo, se llega a una conclusión preliminar de que difícilmente se pueda hablar de una política aerocomercial común en el marco mercosureño. No porque no exista un



intenso tráfico, ya que de hecho si bien es centralizado, este es creciente. Sino porque no sigue una lógica “integracionista” y, por el contrario, es un tema cuya jurisdicción le pertenece a cada Estado; sumado a que es una modalidad muy afectada por las mutaciones en las lógicas del mercado y de la extrema competencia. Finalmente, cabe agregar, que el hecho de afirmar una falta de una política común no puede desentenderse de las otras formas de transporte. En este sentido, la planificación y el desarrollo de políticas públicas requieren de la planificación integral, considerando la multimodalidad del transporte y la posibilidad de descentralizar redes. Sin lugar a duda abordar esta problemática no es nada fácil y conlleva un gran desafío para el esquema de integración en su conjunto, pero resulta vital en un contexto donde las velocidades que va estableciendo el mercado no son las mismas que los procesos sociales y culturales.

## CONCLUSIONES

Tal como se dijo en un inicio, el presente trabajo pretendió realizar un aporte al estado del arte vinculado al turismo y el territorio a partir del análisis del transporte aéreo en el MERCOSUR. Para tal fin, se analizó, en una primera instancia, la relación entre la práctica turística y el espacio, rescatando su dialéctica, entre lo material y simbólico y donde el territorio deja de ser un simple escenario para desempeñar un papel, también transformador. Pero lejos de ser categorías conceptuales estáticas, se identificó que la relación turismo, transporte aéreo y territorio no es uniforme sino que está íntimamente vinculada a las mutaciones de los procesos de acumulación capitalistas. El caso del fordismo y el postfordismo son ejemplos claros donde se puede visualizar dicha complejidad y dinamismo, y en donde dichos contextos influirán en que determinadas formas de turismo o modalidades de transporte se intensifiquen, evolucionen, queden marginalizados, sean sustituidos o incluso desaparezcan.

Finalmente, se decidió indagar específicamente como se dan estas relaciones y dinámicas en el marco del MERCOSUR. De ahí que se identificaran dos niveles de análisis para abordar el transporte aéreo. Por un lado, se exploraron los avances en materia de política comercial común que existe en el bloque, es decir políticas llevadas conjuntamente. Y, una segunda dimensión o nivel de análisis estuvo centrado en una órbita más bien descriptiva considerando a Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y

Venezuela no como bloque sino por la sumatoria de los mismos. Si hay algo que cobró fuerza es que en ambas dimensiones o niveles quedan marcados las tendencias del modelo o paradigma de acumulación flexible. Crecimiento con dualidades cada vez más marcadas, concentración y oligopolización empresarial creciente. De todo ello se concluye que difícilmente se pueda hablar de una política aerocomercial común en el marco mercosureño; quedando abierto el interrogante de si bajo este contexto y bajo estas dinámicas es posible hablar del transporte y el turismo como factores de integración regional, con toda la multidimensionalidad que ello implica.

## BIBLIOGRAFÍA

BERTONCELLO Rodolfo (2002). "Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas", *Aportes y transferencias*, 6(2); Universidad Nacional de Mar del Plata; Mar del Plata, pp. 29-49.

BIZZOZERO y otros (1993). La construcción del MERCOSUR: diagnóstico y evaluación de lo acordado; *Documentos de Trabajo*; Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República; pp. 1-82.

BLANCO Jorge (2010). "Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda"; *Revista Transporte y Territorio*, N° 3; Universidad de Buenos Aires, pp. 171-190

CÁMARA ARGENTINA DE TURISMO (2006a). Visión sobre Transporte Aero comercial en Argentina; Buenos Aires, pp. 1-52

\_\_\_\_\_ (2006b). "Transporte aerocomercial. Análisis y propuestas". Buenos Aires, pp. 1-116, disponible en: [http://www.ahtra.com/observatorio/141\\_NFORME\\_AEROCOMERCIAL\\_CAT.pdf](http://www.ahtra.com/observatorio/141_NFORME_AEROCOMERCIAL_CAT.pdf)

CAMMARATA Emilce Beatriz (2006). "El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio", en: *América Latina: cidade, campo e turismo*; CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales; San Pablo, pp. 351-366

COMPARATO Gabriel (2014). "Matices populistas: La política turística de Getúlio Vargas (1937-1954) y de Juan Domingo Perón (1946-1952)"; *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*; N° 3; Universidad de Antioquia (Medellín, Colombia) y Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), pp. 117-133

\_\_\_\_\_ (2013). "El turismo en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS)", en: *Primera Jornada Internacional del OREI: "Escenarios y Desafíos en las Relaciones Económicas Internacionales"*, CD Rom, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, UNLP, pp. 1-15

CICCOLELLA Pablo (2011). *Metrópolis latinoamericanas: más allá de la globalización*; Olacchi, Quito, pp. 1-70

CORIAT Benjamín (2002). *Los desafíos de la competitividad*; Eudeba, Buenos Aires, pp.1-33

GILPIN Robert (2001). “The New Global Economic Order”, in *Global Political Economy. Understanding the International Economic Order*; Princeton University Press; Princeton and Oxford; New Jersey, pp. 1–24.

GONZÁLES Aldo (2013). “Competencia en el Mercado del Transporte Aéreo de Pasajeros en Latinoamérica”; Departamento de Economía, Universidad de Chile; Chile, pp. 1-98, disponible en:  
<http://www.econ.uchile.cl/uploads/documento/afabaa29bdf6de540af56176ce1b75c0bbb148d3.pdf>

HAAS Ernst (1961). “International Integration: The European and the Universal Process”, en: *International Organization*, Vol. 15. No. 3 (summer), pp. 366-392.

HIERNAUX Daniel Nicolás (2002). “Turismo e imaginarios”, en: *Imaginarios sociales y turismo sostenible*, Cuaderno de Ciencias Sociales 123; Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) Sede Académica, Costa Rica, pp. 7-35.

HIERNAUX Daniel Nicolás (2006). “Geografía del Turismo”; en Tratado de Geografía Humana; *Antrophos Editorial*; Iztalapa, México, pp. 401-432

LIPOVICH Gustavo (2010a). “Mercado Aero comercial y Territorio”, en: *Revista Transporte y Territorio* N° 2, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-5.

\_\_\_\_\_ (2010b). “Los aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano. La inserción del subsistema aeroportuario Aeroparque-Ezeiza dentro de la lógica del mercado aero comercial y de la estructuración urbana”; *Tesis de Doctorado*; Doctorado de la Universidad de Buenos Aires; Facultad de Filosofía y Letras Área: Geografía, pp. 1-492, disponible en:  
<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/TesisDocUBALipovich.pdf>

MAGALHÃES Leandro Enrique (2008). “Discussão crítica acerca do turismo numa perspectiva materialista histórica”, en: *Caderno Virtual de Turismo*, vol. 8, núm. 2; Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil; pp. 95-104.

MOSCOSO Florencia (2012). “El lugar dentro de la concepción de destino turístico”; *Tesis de grado* Licenciado en Turismo: Facultad de Ciencias Económicas, UNLP; La Plata, pp. 1-54.

MORELLO Augusto (1993). *El MERCOSUR. Aspectos Institucionales y Económicos*; Librería Editora Platense; La Plata; pp. 263-281.

NIDING Marina y DE LOS ANGELES María (2011). “Los obstáculos epistemológicos del turismo como dominio de saber; en Tiempo Libre, Turismo y recreación”, en: *Aportes y*

*Transferencias*; Año 15 Volumen 1; Universidad Nacional de Mar del Plata; Mar del Plata, pp. 15-38.

OMT (2002). “El turismo en la era de las alianzas, fusiones y adquisiciones”; Publicado por la Organización Mundial del Turismo; España, pp. 1-194.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (2013). “Informe anual del Consejo. 2012”; Documentación para el período de sesiones de la Asamblea de 2013; Montreal, pp. 1-161.

PASTORINO CASTRO Ana María (2006). “Evolución jurídico-institucional del Mercosur”, en: *Cuadernos de Integración Europea #5*, UDELAR, pp. 28-46.

PHILIPPE DE LOMBAERDE S. y GARAY Luis Jorge (2008). “El nuevo regionalismo en América Latina”, en: *Del regionalismo latinoamericano a la integración interregional*; Siglo XXI de España Editores; Madrid, pp. 3-36.

SCHWEITZER Mariana (2011). “Los modelos”; en Horacio Torres y los mapas sociales. La construcción teórica del caso Buenos Aires, en: *Cuentahilos*; Buenos Aires, pp. 69-79.

TRONCOSO Claudia; KUPER Diego; ALMIRÓN Analía (2011). “Dossier turismo, movilidad y territorio”, en: *Revista Transporte y Territorio* N° 5, Universidad de Buenos Aires, pp. 1-5.

VELTZ Pierre (1999). *Mundialización, ciudades y territorios*; Editorial Ariel, S.A, Barcelona, pp. 53-139.

WALLINGRE Noemí (2010). “Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente”, en: *Revista Transporte y Territorio*, N° 2, Universidad de Buenos Aires, pp. 99-120.