

Mg. NOEMI WALLINGRE
Magister en Desarrollo Local
Lic en Turismo
Directora Maestría en Desarrollo y Gestión
de destinos turísticos
Universidad Nacional de Quilmes
[nwallingre@unq.edu.ar]
[nwallingre@yahoo.com.ar]



**LIMITACIONES
DEL TRANSPORTE
AEROCOMERCIAL AL
DESARROLLO DEL
TURISMO
ANÁLISIS DE CASO:
TRANSPORTE INTERNO EN
ARGENTINA¹**

**LIMITATIONS OF THE AIR
TRANSPORT TO TOURISM
DEVELOPMENT ANALYSIS
OF THE ARGENTINE
DOMESTIC CASE**

¹ Artículo de reflexión como producto de la investigación.
Fecha de recepción: 6 de agosto de 2009.
Fecha de evaluación: 8 de abril de 2010.
Fecha de aceptación: 12 de abril de 2010.

Resumen

Desde sus orígenes el transporte aéreo fue fundamental para el impulso del turismo siendo sus avances en muchos países de forma interdependiente. Aparentemente, no es el caso argentino a pesar de la contribución que esa modalidad del transporte, representa para el sector turismo.

En 1989 Argentina aprobó una Reforma del Estado que produjo importantes transformaciones que afectaron tanto al transporte aéreo como al turismo.

Este artículo analizará esas transformaciones y el impacto que produjeron sobre la oferta y la demanda del transporte aéreo interno; así como sobre la relación entre el crecimiento de la demanda turística, la participación del turismo sobre los ingresos y el empleo, el incremento del alojamiento y el transporte aerocomercial.

Para el transporte aerocomercial interno se analizará la variación en la cantidad de vuelos semanales, empresas, flotas y en el tráfico regular de pasajeros. El estudio se extenderá entre 1990-2007.

Se procurará demostrar las limitaciones que sobre el desarrollo del turismo puede producir la ausencia de políticas para el crecimiento del transporte aerocomercial interno.

En síntesis, el trabajo se propone los siguientes objetivos:

- Presentar las transformaciones desde la implementación de la Reforma del Estado argentino en el transporte aerocomercial interno y el turismo.

- Indagar sobre la relación existente entre el crecimiento de los movimientos turísticos, la oferta de alojamiento y el transporte aéreo, y de la participación del turismo sobre los ingresos por exportación.

– Reflexionar sobre el impacto en el desarrollo del turismo de la falta de políticas en el transporte aéreo interno, y en la coordinación entre ambos sectores.

Abstract

Since its inception the air transport was essential for promoting tourism, and its progress in many countries interdependently. Apparently, it is not the case of Argentina, despite the contribution that this pattern represents. In 1989 Argentina approved a reform of the state that produced important transformations that affected both the aviation and tourism. This article will analyze these transformations and the impact that produced on supply and demand in air domestic transport, as well as the relationship between the growth of tourism demand, the participation of tourism on income and employment, the increased of the housing and the domestic transport air.

For transport air traffic will analyze the variation in the number of weekly flights, companies, fleets and in scheduled passenger traffic. The study was run from 1990 – 2007. Will seek to demonstrate the limitations that on the development of the tourism can lead to the absence of policies for the growth of the air domestic traffic.

In short, the paper proposes the following objectives:

To submit or change since the implementation of the reform of the Argentine state in the transport of air traffic and tourism. Investigate the relationship between the growth of tourism movements in the country, the supply of accommodation and air transport and tourism on the participation of export earnings. Reflect on the impact that tourism development can lead to lack of air domestic transport policy and coordination between both sectors.

Palabras claves: Transporte, transporte aéreo y turismo, transporte aéreo argentino.

Key Words: Transport, air transport and tourism, air Argentine transport.

Introducción

Dentro del sistema productivo, el turismo es un agente estratégico del desarrollo ya sea como actividad principal o secundaria, que requiere de determinados elementos para su dinamización. El factor accesibilidad es uno de los elementos claves para la evaluación del potencial turístico. “El sistema relacional trata sobre los elementos de conexión de la región, es decir, la ordenación y la planificación del sistema de comunicaciones, la accesibilidad [...]” CLAVÉ (2005:29).

La provisión de un sistema de transporte eficiente, integrado por las redes de las diferentes modalidades y sus centros de distribución, es imprescindible para sostener y acompañar el crecimiento del turismo. Dicho sistema, debe procurar una articulación hacia el interior de un país (nacional-regional) hacia el interior de cada localidad y/o micro región y también hacia terceros países. Debe propender además por lograr una coordinación multimodal en donde “Cada modo del transporte debe hacer lo que sabe mejor y dejar a los otros modos lo que hacen mejor que él.” (ROCCATAGLIATA, 1995).

Desde mediados del siglo XX, el desarrollo del turismo mundial encontró en la evolución del transporte, en particular el aéreo, un gran impulso. El caso argentino se caracteriza por su particularidad geográfica. Es un país de gran extensión en la cual se encuentra dispersa una muy variada oferta de recursos turísticos que podrán ser aprovechados en tanto sea garantizada una eficiente y sólida accesibilidad hacia y entre los mismos. Para aportar al afianzamiento del turismo, el transporte aéreo interno tiene aún reservada una gran contribución. Para lograrlo, se hace necesario considerar una política coordinada de desarrollo entre ambos sectores.

A partir de estos fundamentos, este trabajo se propone los siguientes objetivos:

- Presentar las transformaciones desde la implementación de la Reforma del Estado argentino en el transporte aerocomercial interno y el turismo.
- Indagar sobre la relación existente entre el crecimiento de los movimientos turísticos, la oferta de alojamiento y el transporte aéreo, y de la participación del turismo sobre los ingresos por exportación.
- Reflexionar sobre el impacto en el desarrollo del turismo de la falta de políticas en el transporte aéreo interno y en la coordinación entre ambos sectores.

Cambios en el turismo argentino desde la Reforma del Estado

En la década de 1990, siguiendo las tendencias internacionales orientadas hacia un claro neoliberalismo, Argentina ingresó, sostenida en la sanción de las leyes de Reforma del Estado y Emergencia Administrativa N° 23.696 y de Emergencia Económica N° 23.697, en una sucesión de cambios. Esas normas procuraban lograr una reforma estructural administrativa y la reestructuración de las empresas públicas. Para concretarlo se resolvió simplificar el rol del Estado, transferir determinadas actividades del sector público al privado, privatizar total o parcialmente las empresas del Estado que éste considerara necesario, transferir otros a las provincias, concesionar determinados servicios públicos y permitir una mayor competencia empresarial. Como consecuencia, a partir de 1991 se determinaron las vastas áreas de la economía que serían desreguladas.

A partir de esos cambios, el gobierno nacional también impulsó el turismo y ensayó diferentes alternativas tendientes a su desarrollo. En 1991 la Secretaría de Turismo de la Nación (SECTUR) fijó los objetivos y estrategias de

la política turística nacional para el período 1990-1994. Incluyó entre los grandes objetivos, los económicos: mayor aporte de divisas a la balanza de pagos, mejor distribución geográfica y temporal de los ingresos, más y mejores empleos, más y mejores servicios y el desarrollo de un sector turístico competitivo; los ambientales: un desarrollo sustentable, incorporar nuevas áreas naturales protegidas y los sociales: lograr que un número de argentinos pueda viajar por el país y tender a mejorar la calidad de vida de la población en especial de las zonas marginales. Uno de los ejes más importantes de esa política se orientó hacia el hecho de implementar un Plan de Competitividad que tendiera a posibilitar y promover al sector tanto en los aspectos empresariales como en los recursos turísticos. Durante esa década, el gobierno apoyó la promoción y la captación del turismo internacional así como del interno. Incluyó además la definición de algunas zonas –en las regiones Noroeste, Noroeste, Cuyo y Patagonia– con gran potencial y prioritarias para su desarrollo.

En 1998, SECTUR procedió a la creación del nuevo concepto de regionalización que denominó ‘Argentina, el país de los seis continentes’ y definió los macros productos turísticos que lo integraron: La selva de las aguas grandes (Región Litoral), Donde América habla con el cielo (Región Noroeste y parte de Cuyo), Mi Buenos Aires Querido (ciudad de Buenos Aires); La Pampa, el país del gaucho (llanuras pampeanas), Pingüinos, ballenas, elefantes y lobos de mar, (Patagonia atlántica y Malvinas) y Bosques, lagos y glaciares (Patagonia andina). A partir de cada uno de esos macro productos fueron considerados los ejes de recorridos estructurados desde las rutas troncales que facilitaban y brindaban conectividad entre los más importantes atractivos.

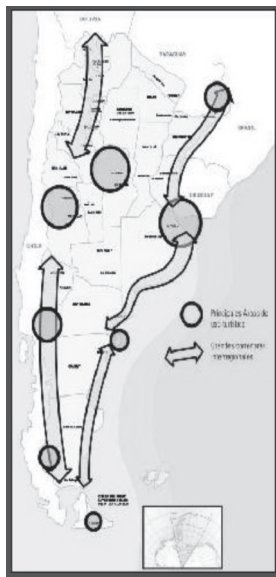
En 2002, SECTUR sostuvo que el turismo había demostrado ser uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional, un

valioso generador de empleos, contribuyendo a lograr una mejor redistribución del ingreso nacional y siendo un sector estratégico para el crecimiento. En 2005 se promulgó la nueva Ley Nacional de Turismo n.º 25.997 declara de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país, y resulta prioritario dentro de las políticas de Estado.

Ese año, se lanzó el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 (PFEDTS). Una vez más “el gobierno nacional concibe al turismo como uno de los caminos centrales de la construcción de un nuevo modelo de país [...]”. El plan “dio comienzo a la tarea de concertar y diseñar una política de Estado capaz de encauzar y articular factores dispersos y distorsionados [...] Reconoce que la política

turística se subordina fundamentalmente a los ejes rectores de la política económica y de ordenamiento territorial.” El objetivo general del plan es constituirse en el proceso orientador y articulador de actuaciones que optimice recursos y encamine esfuerzos hacia un modelo concertado de desarrollo turístico. Se sostiene en la calidad y en la diversidad de su oferta turística, basada en desarrollos territoriales equilibrados y respetuosos del hábitat e identidad de sus habitantes. Acepta entonces la necesidad de un desarrollo equilibrado del espacio turístico nacional, reconoce la necesidad de la regionalización, de diversificación de los productos y destinos y de facilitar la conectividad interna y externa. Procura extender el desarrollo de productos a zonas donde la actividad es aún incipiente.

Figura 1



Distribución espacial de oferta turística (PFETS, 2005)

Figura 2



Distribución de Atractivos Turísticos (PFETS, 2005)

Entre uno de los desafíos para el mediano plazo, expresa la necesidad de “articular con todas las áreas productivas de la economía la concreción de la infraestructura necesaria para resolver los problemas de conectividad interna y externa que limitan el crecimiento y la evolución general del país y obstruyendo de modo decisivo la expansión del turismo como herramienta de desarrollo.” Destaca, como uno de los factores críticos del desarrollo de la oferta la falta de políticas de conectividad. Resalta que el actual mapa de conectividad conduce dificultosamente a los destinos más lejanos del país y obliga a depender de su centro focal en la Ciudad de Buenos Aires.

Incremento de las plazas hoteleras

En Argentina, desde los cambios mencionados hubo un importante aumento en el desarrollo de alojamientos. En 1990 contaba con un total de 1.884 hoteles –1 a 5 estrellas– 68.330 habitaciones y 162.064 plazas. La mayor oferta se concentraba en las ciudades de Mar del Plata (28.536), Capital Federal (22.942) y Bariloche (7.038). En orden decreciente, las restantes ciudades concentradoras de alojamiento eran Villa Gesell, Villa Carlos Paz, Río Hondo, Mendoza, Tucumán, Salta y Puerto Iguazú. La mayor cantidad de establecimientos de mayor calidad se encontraba en la Ciudad de Buenos Aires.

Entre 1991-2002 fueron construidas 14.000 nuevas plazas, entre 2003-2005 quedaron inaugurados 131 establecimientos y entre 2003-2006 las inversiones en hotelería alcanzaron los 471 millones de dólares. Las áreas prioritarias para los nuevos emprendimientos fueron la Ciudad de Buenos Aires, que retiene el mayor porcentaje de proyectos, Mendoza, Ushuaia, Calafate, Iguazú, Salta, Córdoba y Rosario. Las regiones Cuyo, Litoral y Noroeste registraron el mayor número de nuevas plazas en construcción. En 2007 la oferta se incrementó a 517.973 plazas y 10.754 establecimientos. La Ciudad y provincia de Buenos Aires disponían de 221.383 plazas

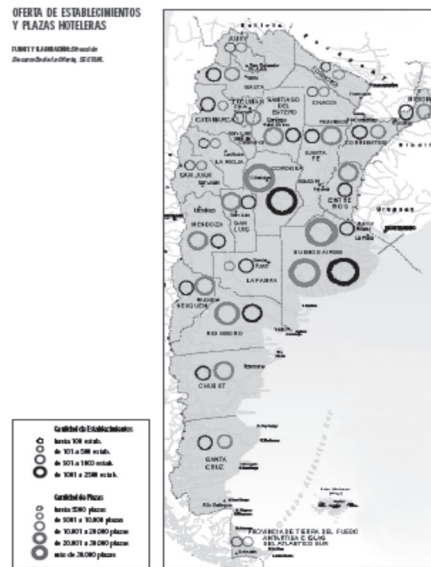
(60.431 en la Ciudad de Buenos Aires), la región Centro, 56.141, Cuyo, 41.394, Patagonia, 88.744, la región Litoral, 65.280 y Noroeste, 45.027.

Cuadro 1
Evolución oferta de alojamiento hotelero y parahotelero²

Año	Habitaciones	Plazas	Establecimientos (1 a 5 estrellas)
1990	68.330	162.064	1.884
2007	207.791	517.973	10.754

Fuente: Elaboración propia en base a SECTUR, 2008/9.

Figura 3
Áreas de concentración oferta de alojamientos en Argentina



Fuente: SECTUR 2005-2008

² Excluye a establecimientos colectivos (refugios, camping, residencias universitarias) que cuentan con 256.845 plazas adicionales.

Variación de la demanda e ingresos turísticos

En 1990 se produjo un ingreso de 1.930.000 turistas internacionales que generó aportes económicos por 1.131 millones de dólares. Al 2006 esos ingresos fueron incrementados a 4.155.920 turistas y a 3.255 millones de dólares respectivamente. Éstos últimos representaron el 8,1% de las exportaciones nacionales y superaron el 50% de los correspondientes a los ingresos por servicios. La CAT (2008) aplicando su metodología para el cálculo de la Actividad Económica de Turismo y Viajes (AETV) publicó que en 2007 esos indicadores se elevaron a 4.474.454 turistas y a 4.218 millones de dólares en concepto de ingresos. Ese año, los ingresos por exportaciones de turismo representaron el 7,5 % del total de exportaciones de bienes y servicios. En base al aporte de divisas la actividad se consolidó en la cuarta posición entre los sectores exportadores, detrás únicamente de los complejos aceitero, petrolero y automotriz, mientras que la evolución del saldo comercial turístico del país disminuyó de 1.890 millones de dólares en 1990 a -190,7, en 2007.

Los destinos de preferencia del turismo internacional se centran en la ciudad de Buenos Aires, que además actúa como distribuidor del turismo hacia el interior del país y recibió más del 50% de ese tipo de turismo; Iguazú, Patagonia, principalmente Calafate, Puerto Madryn, Ushuaia y Bariloche; el Noroeste argentino y finalmente Mendoza³. Las proyecciones realizadas para el año 2010 por SECTUR (2005) fueron un arribo de 4.419.446 turistas extranjeros (hipótesis moderada) y de 5.095.934 (hipótesis optimista), mientras que para el 2016 se consideró un ingreso de 5.087.904 y 6.665.504 respectivamente.

³ Los primeros cinco mercados en receptivo de turismo hacia Argentina son Chile, Paraguay, Brasil, Europa y Uruguay. Los mercados internacionales que observaron los mayores aumentos hacia el país fueron Europa, Estados Unidos, Brasil y resto de América Latina.

Cuadro 2

Llegadas de turistas internacionales e ingresos por turismo receptivo (en millones de dólares) en Argentina

Años 1990-2007

Año	Ingresos	Llegadas
1990	1.131	1.930.034
1991	1.241	1.708.183
1992	1.413	1.703.910
1993	1.625	1.918.462
1994	1.862	2.089.414
1995	2.144	2.288.694
1996	2.542	2.613.909
1997	2.693	2.764.226
1998	2.936	3.012.472
1999	2.813	2.898.241
2000	2.817	2.909.468
2001	2.547	2.620.464
2002	1.476	2.820.039
2003	1.942	2.995.272
2004	2.163	3.456.527
2005	2.640	3.822.666
2006	3.255	4.092.446
2007	4.218	4.474.454

Fuente: INDEC y Sector (2007)

Fuente: CAT, 2008

Los movimientos por turismo interno, y debido a la coyuntura del país sostenida en una importante devaluación de la moneda nacional, tuvieron una fuerte evolución. Como el país no cuenta con información suficiente sobre la evolución de este tipo de turismo, a modo de aproximación, puede considerarse un total de 12.000.000 millones de viajes para 1990 y de 20.700.000 para 2006, éste último dato difundido por CAT (2008).

Los principales destinos de ese mercado son los de sol y playa ubicados en la Costa Atlántica, incluyendo entre los primeros a Mar del Plata, Villa Gesell y el Partido de la Costa, seguidos por el turismo en las sierras de la provincia de Córdoba. Además, fueron importantes los incrementos en varios de los destinos de turismo de ski (Bariloche, Las Leñas, San Martín de Los Andes, Ushuaia), Puerto Iguazú (Cataratas del Iguazú) y la Región Litoral Sur (turismo fluvial de sol y playa y termal).

Cuadro 3
Participación del sector turismo sobre
el total de ingresos por exportación

1990	13,8 % (representó el 4 % del PBI)
2006	7,2 % (representó el 7,15 % del PBI)
2007	7,5 %

Fuente: SECTUR-CAT, 2007-8

Cuadro 4

Exportaciones de bienes y de servicios									
Años 1990-2007 / En millones de dólares									
Año	Productos primarios	Manof. Orig. Agropec. (MOA)	Manf. Orig. Industr. (MOI)	Combustibles y energías	Total bienes	AETV	Otros servicios	Total servicios	Bienes y servicios
1990	3.339	4.681	3.364	1.104	12.488				
1991	3.301	4.955	2.984	906	12.146				
1992	3.500	4.864	2.823	1.212	12.399				
1993	3.271	4.971	3.679	1.349	13.269				
1994	3.735	5.858	4.647	1.783	16.023	2.245	1.120	3.364	19.387
1995	4.816	7.529	6.504	2.313	21.162	2.550	1.276	3.826	24.987
1996	5.817	8.493	6.466	3.266	24.043	2.975	1.431	4.405	28.448
1997	5.705	9.105	8.335	3.287	26.431	3.153	1.446	4.599	31.030
1998	6.603	8.762	8.624	2.444	26.434	3.353	1.501	4.854	31.288
1999	5.144	8.193	6.966	3.005	23.309	3.175	1.543	4.719	28.027
2000	5.346	7.864	8.230	4.902	26.341	3.194	1.741	4.936	31.276
2001	6.052	7.460	8.306	4.725	26.543	2.756	1.871	4.627	31.170
2002	5.272	8.138	7.601	4.639	25.651	1.716	1.779	3.495	29.146
2003	6.471	10.004	8.047	5.417	29.939	2.306	2.194	4.500	34.439
2004	6.852	11.927	9.616	6.181	34.576	2.660	2.628	5.288	39.864
2005	8.110	13.142	11.985	7.150	40.387	3.209	3.229	6.438	46.825
2006	8.625	15.265	14.843	7.813	46.546	3.864	3.887	7.751	54.297
2007	12.352	19.188	17.321	6.919	55.780	4.915	4.989	9.904	65.684

Fuente: INDEC y MECOM

Fuente: CAT, 2008

La generación estimada de puestos de trabajo en función de AETV evolucionó de 400.000 puestos en 1990 a 1.198.366 en 2007, siendo para este último año el equivalente al 7,2% del total de empleo del país (CAT, 2008)

Transformaciones en el transporte aéreo mundial

Desde el inicio de la fuerte expansión, y durante muchas décadas, el transporte aerocomercial mundial se desarrolló en un marco de total regulación gubernamental. Además,

muchas empresas aéreas eran propiedad del Estado, “contando de parte de éste, con la adopción de una serie de políticas tendientes a protegerlas” (OMT, 1995).

Como “el transporte aéreo mundial se encontraba totalmente regulado por sus respectivos gobiernos” (SEPÚLVEDA, 1995) se aplicaba el principio de pre-determinación de capacidad. Significaba que ninguna empresa podía sobrepasar lo que expresamente estaba autorizado por cada gobierno, independientemente

de la demanda que existiera para un mercado determinado y si los servicios ofrecidos la satisfacían o no. Por lo tanto, esa política no permitía el ejercicio de la libre competencia entre las empresas.

La situación cambió abruptamente a partir de 1978. Ese año el gobierno de Estados Unidos impulsó e inició el proceso de desregulación a partir que el Congreso aprobó la Ley de Desregulación del Transporte Aéreo con el fin de liberar el mercado aerocomercial interno. El objetivo fue “permitir que las fuerzas del mercado y ya no las autoridades gubernamentales ni las asociaciones de líneas aéreas determinaran las características del sector, priorizando los beneficios del consumidor.” (SEPÚLVEDA, 1995) “El Estado solamente se reserva las limitaciones sobre requisitos técnicos, de equipo de vuelo y del personal con el único objetivo de garantizar la seguridad aérea.” (VÁSQUEZ ROCHA, 1994). Un hecho importante para destacar es que en ese país, a partir de la entrada en vigencia de esa norma, las empresas quedaron sujetas a las leyes antimonopolio, dejando prohibida la concentración de compañías aéreas en una sola empresa.

La nueva política produjo en Estados Unidos una fuerte reestructuración de las compañías aéreas en lo concerniente a rutas y métodos de competencia e ingresaron al mercado un sinnúmero de nuevas empresas con la consecuente baja en las tarifas. Posteriormente, se produjo un re-acomodamiento de la oferta con la correspondiente decantación, quebrando muchas empresas y quedando el mercado en manos de las consideradas más aptas para competir en una economía de libre mercado. A partir de este referente, “un sinnúmero de países van a aplicar el criterio de desregulación del transporte aéreo interno.” (OMT, 1998). Por otro lado, el gobierno estadounidense, continuó impulsando la política de cielos abiertos para el tráfico internacional⁴.

⁴ Es la eliminación de los límites de la oferta de capacidad vigentes por los acuerdos bilaterales pre-existentes.

Tal es así que en el año 2008 entró en vigor el más ambicioso acuerdo de cielos abiertos entre la Unión Europea y Estados Unidos que levantó la mayor parte de las restricciones sobre las aerolíneas que vuelan en el Atlántico Norte. Desde esa fecha las empresas europeas pueden volar sin restricciones a todos los aeropuertos estadounidenses desde cualquier ciudad de la Unión Europea y no sólo desde su país de origen como sucedía hasta ese momento. El acuerdo, que elimina todas las limitaciones sobre rutas, precios y números de vuelos semanales vigentes en varios países, permite además que una aeronave despegue desde Europa, vuele primero a Estados Unidos y después a un tercer país.

A su vez, la OMT (1995) aceptaba que “[...] existía un movimiento mundial contrario a la propiedad estatal de las compañías aéreas, agregando que la privatización contribuirá a la eliminación del proteccionismo en las políticas que afectan a la aviación internacional como así también se acelerará el proceso de concentración de empresas a través de las fusiones o alianzas llevando a la creación de compañías aéreas verdaderamente multinacionales.” Esas grandes alianzas estratégicas, tienden a ofrecer una red global de servicios en el ámbito internacional a partir de la conformación de un pequeño grupo de no más de tres mega alianzas (Star Alliance, One World y Sky Team) integradas por las principales compañías aéreas que constituyen una red universal de rutas y atienden entre el 70% y el 80% de los principales mercados mundiales, ejerciendo el dominio sobre los principales aeropuertos quedando “las líneas aéreas más pequeñas, como tributarias de las primeras o, en particular las que estén relacionadas con el desarrollo de mercados turísticos especiales, como operadores sectoriales” (OMT, 1995). A esto se suma, entre otras transformaciones acontecidas en las últimas décadas la tendencia hacia una mayor fusión de empresas ya sea entre líneas de una misma nación o transnacionales; la privatización total o parcial, incluyendo en algunos países la autorización

del ingreso al capital extranjero, de una gran cantidad de compañías en todo el mundo; la creación y el fuerte incremento de las empresas *low cost* y vuelos *charters* que conquistan una cuota de mercado diferente al de las empresas tradicionales y para favorecer al turismo.

Situación del transporte aéreo interno en Argentina

En Argentina el transporte aéreo interno ha sido considerado como una actividad de vital importancia debido a la gran extensión territorial, a la diversidad y dificultad geográfica así como, en muchas regiones, a la falta de otras alternativas eficientes de transporte. Sin embargo, POTENZE (1998) explica que el gobierno nacional de principios del siglo veinte –primer período de evolución del transporte aéreo– “mostró un permanente desinterés por brindar algún tipo de impulso a la actividad aérea [...]” A pesar de esto, desde 1927 cuando se establece en el país la primera empresa (Aeroposta Argentina S.A.) se comenzó a fortalecer el desarrollo del transporte con fines comerciales. A partir de 1945 recibió un marcado interés por parte del gobierno a tal punto que en 1950 surgió de la fusión de las cuatro compañías existentes, Aerolíneas Argentinas como compañía del Estado. Desde 1955 se van a implementar un sinnúmero de políticas contra puestas. POTENZE (1998) expresa:

La caída de Perón en 1955 marcó un cambio profundo, con una política liberal a ultranza, que se adelantó en dos décadas a la desregulación norteamericana. Cualquiera podía entonces formar una línea aérea, pero sin inversiones importantes ni subsidios adecuados la mayoría fracasaron. [...] a comienzos de los años setenta la política nacional se orientó a mantener a Aerolíneas Argentinas como empresa estatal de bandera, y a permitir en los vuelos interiores la “competencia regulada” entre ésta y las privadas, situación que se mantendría hasta mediados de la década siguiente cuando la ideología

nacionalista nuevamente buscaría el monopolio, limitando las posibilidades de Austral, la única empresa privada importante, por entonces.

En esta etapa, y a pesar de la política imperante, se incrementaron y consolidaron los vuelos a diferentes destinos del país. Buscando adecuar el transporte aerocomercial a los nuevos cambios contenidos en la Reforma del Estado, en 1993 el Ministerio de Economía y Servicios Públicos elaboró un informe que presentaba las formas posibles de desregulación que podía adoptar el transporte aéreo, en particular el interno, considerando entre ellas la desregulación total, la desregulación parcial o la desregulación evolutiva, y procediendo desde entonces a suavizar la total regulación que caracterizó al transporte aerocomercial. Si bien Argentina no llegó a implementar una política de total desregulación, el transporte aéreo, en particular el interno, fue alcanzado por una política de flexibilización mediante la cual se autorizó el ingreso de nuevas empresas al mercado de cabotaje, el otorgamiento de una mayor cantidad de rutas y el aumento de frecuencias a las compañías existentes así como la realización de vuelos con carácter no regular tanto para el tráfico interno como el internacional.

[...] si bien la legislación de fondo de Argentina data de la década del 70, a la luz de la política general del Gobierno [...] se ha producido una flexibilización de las normas posibilitando, así ciertos cambios en las fórmulas de oferta de capacidad, llevando el clásico criterio de número de frecuencias por ofertas concertadas sobre la base de un número global de asientos, posibilitando su utilización a través de esquemas operativos de mejor aprovechamiento de flotas y liberar la pre determinación de tipos de aeronaves, generalizándose también la múltiple designación aún cuando subsista la restricción para el caso de largo recorrido. (DNTAC, 1995).

En este marco se produjeron importantes cambios, en particular para el transporte interno. Como resultado se inició la competencia en las rutas troncales de cabotaje mediante el ingreso de nuevas compañías o el aumento de rutas por parte de las existentes. A partir de 1993 se otorgaron nuevas rutas a las empresas *LAPA, TAN, LAER, CATA, AEROSUR, SAPSE, Aerolíneas Express e Inter Austral*. Se incorporaron como nuevas empresas *Dinar, Kaiken, El Pingüino, Alta, Andesmar, Southern Winds, American Falcon y Aerovip*. Esas empresas operaron, por lo menos en una primera etapa, desde diferentes *hubs* del interior del país, contribuyeron a la descentralización del transporte aéreo, a la consecuente generación de competencia, al impulso en la baja de las tarifas y al incentivo de la actividad turística. Por el contrario, y por decisión gubernamental, LADE, *Compañía Aérea del Estado* y de fomento para el desarrollo regional patagónico, disminuyó abruptamente el plan de vuelos a favor de las nuevas empresas privadas. La casi totalidad de esas nuevas empresas y desde antes del inicio de la crisis

económica que afrontó el país desde 2001, dejaron de prestar servicios. Esa situación afectó la cantidad de vuelos operados semanalmente y tendió nuevamente a la centralización de los mismos desde la Ciudad de Buenos Aires.

Ese proceso estuvo acompañado desde 1998 mediante la modalidad de concesión a empresas privadas de un total de 37 aeropuertos⁵, iniciándose en varios de éstos la remodelación de terminales, entre los que se cuentan algunos de importancia para el turismo, aunque no fueron realizadas las inversiones y mejoras necesarias en los aspectos relativos a la seguridad y capacidad operativa.

Cuadro 5
Tráfico regular interno

Año	Número de Pasajeros-km	Coefficiente de ocupación
1990	2.946.521	56,8 %
1998	7.946.521	56,8 %
2007	5.433.905	80,61%

Fuente: Subs. de Transporte Aerocomercial, 2007-8

Cuadro 6
Variación oferta de Compañías Aéreas del transporte interno

Año	Cantidad de empresas	Tipo	Flota Total aeronaves
1990	8 (TAN, LADE, CATA, AEROPOSTA, LAER, LAPA, Austral, Aerolíneas Argentinas)	3 principales 1 fomento 4 complementarias	65 (15 % pequeño porte, 75 % mayor porte)
1998	9 (TAN, LADE, Dinar, Kaiken, Laer, Lapa, S. Winds, Austral y Aerolíneas) Dejaron de operar: (CATA, Aeroposta) y entre 1990 y 1998 dejaron de operar El Pingüino, Andesmar, Alta, Inter. Austral y Sapse)	3 principales 1 fomento 4 complementarias	119 (45 % pequeño porte, 65 % mayor porte)
2008	6 (5?) (AR-AU, LAN Argentina, LADE, Andes, Sol) AR-AU integran el mismo grupo empresario.	2 principales 1 fomento 2 complementarias	100 (AR-AU 69, LAN 11, LADE 12; 4, otras)

⁵ Aeropuertos otorgados al grupo AA2000 y 3 a London Suppy. En 2008 fue concesionado el aeropuerto de Bahía Blanca (Corporación América)

La oferta de vuelos semanales se incrementó entre 1990 y 1998, período en el cual se produjo el mayor incremento desde la implementación de la política de flexibilización, de 470 en 1990 a 1.127 en 1998, representando un 240% de los vuelos. Por el contrario, para el año 2005 dicha oferta había disminuido a 550 vuelos semanales con una cantidad de 63.700 asientos (SECTUR, 2007).

El aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires (Jorge Newbery) ha sido el principal *hub* centralizador de los vuelos internos. A partir de 1990 se incorporaron con carácter temporal como *hubs* para el tráfico de rutas transversales, Comodoro Rivadavia (empresa LADE), Neuquén (TAN), Ushuaia (Aeroposta-Kaiken), Córdoba (Southern Winds), Salta (Dinar), entre otros. El retiro de esas empresas del mercado puso fin a su empleo. 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. Entre 1990 y 1998 hubo un importante desarrollo de rutas transversales que posteriormente también quedaron eliminadas. En 1990 y 2007 los aeropuertos Jorge Newbery (Ciudad de Buenos Aires), Ministro Pistarini (Ezeiza), Córdoba y Mendoza se mantuvieron entre los primeros cuatro de mayor movimiento del país.

2007	20.331.158	1° EZE 8.086.023 2° AEP 5.735.450 3° COR 947.853 4° MDZ 690.208 5° BRC 664.793 6° IGR 566.021 7° UHS 521.836
------	------------	--

Fuente: AA 2000, 2001-8

La situación desarrollada llevó a que en 2002 el gobierno decretara al transporte aerocomercial interno en estado de emergencia y reconociera su extrema gravedad, situación que mediante un nuevo decreto extendió en el año 2006. Las compañías nacionales enfrentaron, en parte como consecuencia de la devaluación de la moneda implementada por el gobierno, serios problemas económicos que llevó a varias empresas a dejar de operar. El mercado interno quedó concentrado, una vez más, en pocas empresas y básicamente en el grupo Aerolíneas Argentinas-Austral. En un intento de disminuir el casi monopolio ejercido por ese grupo que al año 2004 comprendía un estimado del 90% del mercado interno, en 2005 el gobierno autorizó a la Empresa Lan Argentina (grupo LAN Chile), a operar vuelos internos otorgando de esa forma, a una empresa de origen extranjero la operación de vuelos nacionales. LAN no implementó nuevas rutas sino que sumó competencia a las rutas troncales operadas por el grupo AR-AU. En 2006, el gobierno procedió a recomprar un porcentaje de Aerolíneas Argentinas⁶, y en

Cuadro 7

Movimiento de Pasajeros en aeropuertos argentinos (Nacional e Internacional)

Año	Total pasajeros	Aeropuertos principales movimientos
1999	20.482.278	1° AEP 6.793.386 2° EZE 5.163.582 3° COR 1.780.099 4° MDZ 834.789 5° MDQ 508.887 6° NQN 494.762 7° TUC 479.549

⁶ En 1990 la empresa fue privatizada en el marco de las políticas neoliberales imperantes, mediante el sistema de licitación pública internacional. Desde ese año y hasta el reciente proceso de re-estatización, no fueron pocos los grupos que tuvieron participación accionaria: Iberia, el grupo español SEPI, La estadounidense American Airlines, Air Comet, integrado entre otros por el grupo turístico español Marsans. Los 18 años de privatización dejaron a AR con una fuerte reducción en su plan de vuelos, el achicamiento y no renovación de su flota, el desmantelamiento de los talleres de mantenimiento que disponía en Buenos Aires (EZE), el cierre del Sistema de Simuladores de Vuelos para la capacitación de pilotos, el laboratorio de capacitación y hasta sin los edificios propios de sucursales que disponía en otros países. El proyecto original de Iberia fue transformarse en la gran empresa de aeronavegación latinoamericana, hecho que no pudo concretar. Además de AR,

2008, el Senado de la Nación Argentina sancionó la ley de re-estatización de esa empresa y Austral. El gobierno, también autorizó la operación de algunas nuevas compañías cuyo objetivo fue permitir que éstas, por lo general empresas de tercer nivel, contribuyeran a diversificar la oferta de servicios internos hacia determinados destinos. Ese año iniciaron sus operaciones Andes con *hub* en Salta, Sol⁷ en Rosario, mientras que LAER reinició sus vuelos desde la provincia de Entre Ríos y Aerochaco desde la provincia de Chaco (Resistencia). En 2007 se creó la Unidad de Coordinación para el Fortalecimiento del Transporte aéreo de fomento cuyo objetivo es ampliar la cobertura de LADE, en particular hacia la región Patagonia, y mejorar su equipamiento. Desde 2008 se encontraban en proceso de autorización algunas empresas de tercer nivel tendientes a mejorar la capacidad de oferta de cabotaje y a su descentralización hacia determinadas ciudades.

En definitiva y desde esa realidad, el PFEDTS (2005) sostiene que existe una configuración radial del transporte aéreo interno hacia Buenos Aires. Además resalta que para lograr el desarrollo turístico integral es necesario implementar una estrategia de conectividad que permita integrar las diferentes regiones en forma transversal y longitudinal. El plan de vuelos de Aerolíneas Argentinas-Austral que se presenta en la Figura 4, permite ilustrar la centralidad que caracteriza al plan nacional de transporte aéreo argentino.

Figura 4



Plan de vuelos AR-AU, octubre 2008

Conclusiones

Los cambios producidos en Argentina desde la década de 1990 y de la mano de las políticas de corte neoliberal, fueron relevantes tanto en el sector turismo como en el transporte aerocomercial interno, aunque para este último los resultados no fueron lo suficientemente beneficiosos. Desde esa década el turismo es considerado en el país como un factor principal del desarrollo socioeconómico que motivó algunas iniciativas tendientes a favorecerlo. La adecuación normativa mediante la aprobación de la nueva ley nacional de turismo, la definición de nuevas zonas de potencial de desarrollo, la implementación de criterios de regionalización, la búsqueda del desarrollo más equilibrado del espacio turístico nacional y de extender el desarrollo de productos a zonas donde la actividad es incipiente; el impulso a las inversiones, el apoyo a la promoción y el lanzamiento del ambicioso Plan

había adquirido el 45 % de AR-VIASA (Venezuela) que quebró y el 35% de LADECO (Chile) que luego vendió.

⁷ Tanto Andes como Sol iniciaron sus operaciones mediante el aporte de subsidios otorgados por sus respectivos gobiernos provinciales sujetos al nivel de ocupación de la aeronave de cada vuelo, garantizándose un factor de ocupación estimado del 60% de la capacidad operativa de la misma.

Federal Estratégico hacia el 2016, permiten dicha interpretación. En concordancia, se produjo un importante crecimiento en las inversiones en alojamientos, en la demanda turística, en los ingresos económicos y en la generación de puestos de trabajo.

Esta situación generó entre 1990 y 2007 un aumento de las plazas de alojamientos estimado en el 300% y continúa con su incremento. Si bien la Ciudad de Buenos Aires dispone de la mayor cantidad de esa oferta, se generó una importante y más equilibrada distribución regional. Por su parte, el aumento en las llegadas del turismo internacional fue del 115% y del 187,7% en el nivel de gasto. El turismo interno tuvo un incremento en el total de viajes realizados estimado en un 280%. La participación del sector turismo sobre el total de ingresos por exportación representó en 1990 el 4% del PIB aumentando al 7,5% en 2007 y tiende a incrementarse. Los destinos de preferencia del turismo internacional fueron los ubicados a mayor distancia de la Ciudad de Buenos Aires, principal y casi único *hub* del transporte aéreo, tanto para vuelos internos como internacionales, siendo éstos Iguazú (1.319 kms), Calafate (2.640 kms), Puerto Madryn (1.360 kms), Ushuaia (3.170 kms) y Bariloche (1.580 kms), Noroeste argentino (promedio 1.600 kms) y Mendoza (1.100 kms.). Además, se acentuó el arribo de turistas de países lejanos en particular de Europa y Estados Unidos.

El transporte aéreo regular interno tuvo algunas transformaciones. A pesar de las políticas implementadas desde 1990, esta modalidad quedó comprendida en un marco de regulación que alcanzó un grado de flexibilización que permitió, en una primera etapa, incrementar la oferta de compañías aéreas, flotas y rutas así como la cantidad de pasajeros transportados. Sin embargo, y aún antes de la crisis económica reflejada en Argentina desde 2001, la mayoría de las nuevas empresas y los beneficios aportados, dejaron de prestar servicios. Entre 1990 y 2007 se pueden analizar

algunas variaciones en la oferta y la demanda del transporte aéreo interno. La cantidad de empresas disminuyó un 33%, quedaron fuera del mercado la totalidad de las compañías de tercer nivel y, en consecuencia, la operación de rutas de carácter transversal, aunque el total de aeronaves creció más del 50%, el coeficiente de ocupación en más del 23% y los vuelos semanales internos (entre 1990 y 2005), un 17%.

Entre esos años, el transporte de pasajeros creció más del 74 %. Buenos Aires continúa siendo el *hub* centralizador de las comunicaciones aéreas del país, tanto para los vuelos internos como internacionales, sosteniendo la histórica configuración radial de esa modalidad del transporte que perjudica enormemente a la actividad turística.

A pesar que la demanda del turismo interno e internacional, a ésta última también hay que redistribuirla en vuelos internos, crece acentuadamente y la oferta en alojamiento también, el transporte aéreo de cabotaje continúa con graves problemas que no permite acompañar esa evolución y más bien tienden a limitarla. En el período analizado el turismo receptivo tuvo un incremento promedio anual del 7,8%, el turismo interno del 17%, las plazas de alojamientos un 20%. Por el contrario, el incremento del número de pasajeros en vuelos de cabotaje fue del 9,5% mientras que la cantidad de vuelos internos semanales solo creció un 1.0%. Es entonces evidente, la desequilibrada evolución entre los movimientos turísticos, la oferta de alojamientos y el transporte aéreo. Esa situación dio lugar a que los empresarios del turismo reclamaran mayores frecuencias a destinos turísticos dependientes de esta modalidad, el desarrollo de rutas transversales que faciliten el desplazamiento del turismo desde el interior del país y la apertura de nuevas rutas.

En este sentido, la falta de coordinación entre ambos sectores perjudica al turismo argenti-

no, en particular a los destinos lejanos y que son los concentradores de la mayor demanda internacional.

Un hecho no menor, es que si bien las normas que alcanzan al transporte aéreo fueron, durante los 90, flexibilizadas mediante el dictado de numerosos decretos, datan de la década de 1970. Existen prolongados reclamos de vastos sectores empresarios y especialistas en derecho aerocomercial sobre la necesidad de adecuación de las mismas a las realidades del mercado actual.

La necesidad de una rápida definición de políticas conjuntas es una asignatura que continúa pendiente. Debe considerarse e implementarse la mejora de la oferta del transporte aéreo interno en función de las necesidades del turismo, por lo menos en determinadas rutas. De lo contrario se perjudicará a uno de los sectores responsables del reciente crecimiento del país. Sin embargo, es menester aclarar, que si bien no existe concordancia entre la evolución de los movimientos turísticos, las plazas de alojamiento y el transporte aéreo, no todo el movimiento turístico requiere de esta modalidad de transporte, debido a que hacia los destinos de menores distancias, los mayores desplazamientos se producen mediante el transporte carretero.

Cabe destacar que el problema del transporte aéreo interno argentino puede asumirse como histórico debido a que desde sus orígenes en la década de 1920 ha atravesado diferentes alternativas de gobiernos que ensayaron, desde la aplicación de las máximas regulaciones, el favoritismo y la protección de la compañía de bandera, o sociedades mixtas, monopolio estatal hasta períodos de mayor flexibilización (competencia abierta o regulada, flexibilización bajo regulación), autorización de una mayor cantidad de empresas y frecuencias, mayor descentralización del plan de rutas, tarifas más flexibles, etc. Sin embargo, ninguna de esas iniciativas ha dado resultado y solo es

posible rescatar algunos cortos períodos de auge y de buen funcionamiento. Esto significa que a pesar de haberse instrumentado diferentes políticas alternativas, ninguna logró su sostenimiento en el tiempo.

Debido a ello, son numerosos los destinos turísticos, en particular los de mayores distancias de los principales centros emisores, que se encuentran altamente afectados por la falta de decisiones oportunas que, por un lado incrementen la conectividad aérea y por el otro contribuyan a la descentralización de esa modalidad del transporte y brinden opciones de conectividad y traslado desde los diferentes destinos del interior del país y sin depender del Aeropuerto Jorge Newbery de la Ciudad de Buenos Aires.

Por esto, Argentina debe repensar su plan de vuelos de rutas internas, tendiendo hacia una mayor diferenciación entre las rutas troncales, secundarias y transversales, criterio de organización que implementan numerosos gobiernos. En las primeras, se concentran las principales empresas que cuentan con una mayor organización y capacidad operativa así como aeronaves de mayor tamaño, mientras que en las segundas, se produce todo lo contrario y son operadas por compañías de tercer nivel que emplean aviones de pequeño porte. De esta forma, se procura una distribución más equitativa de los mercados en función de las capacidades de inversión y operación de las empresas y de la demanda que puede producir cada tipo de ruta. Otra posibilidad, siguiendo algunas tendencias internacionales es autorizar a empresas *low cost* para vuelos punto a punto en rutas de alta densidad de demanda por turismo. En todos esos casos el gobierno, cuando autoriza a las nuevas empresas, debe prestar atención respecto a que las mismas realicen inversiones genuinas y posean el conocimiento adecuado del negocio para su operación. Caso contrario se corre el riesgo de repetir nuevamente la historia acontecida durante los '90.

Para el uso de aeropuertos se tiende hacia una división entre las compañías aéreas principales que operan desde los más estratégicos, y las de bajo costo así como las de tercer nivel que tienden a hacerlo desde los aeropuertos secundarios, debido a su menor costo operativo; así también se impulsa en algunos países la re-estructuración de la red de aeropuertos y la optimización de su empleo.

Se puede afirmar que la ausencia de políticas que armonicen el transporte aéreo interno a las necesidades del mercado turístico limitará el desarrollo de esta actividad. Resta resolver con rapidez los vacíos de las comunicaciones aéreas, los importantes desequilibrios regionales, la consideración de la dispersión territorial y de las extensas distancias existentes entre los principales destinos turísticos de Argentina, la necesidad de tender a la descentralización del transporte aéreo que facilite la conectividad desde el interior del país y garantice un desarrollo del turismo sostenido en el tiempo. Caso contrario, sería muy dificultoso poder cumplir con las proyecciones en el crecimiento del turismo realizadas por SECTUR para el 2016. Si bien se visualizan que los diagnósticos están, los pronósticos también, restan aún las decisiones políticas para una acción conjunta.

Bibliografía

Aerolíneas Argentinas, 'Plan de vuelos', disponible en: www.aerolineas.com.ar, ingresado 27/10/08.

Aeropuertos Argentina 2000 'Arribos y partidas de vuelos', disponible en: www.aa2000.com.ar, ingresado el 03/11/08.

Aeropuertos Argentina 2000 'Arribos y partidas de vuelos', disponible en: aa2000.com.ar, ingresado 03/11/08.

Andes Líneas Aéreas, 'Plan de vuelo', disponible en: www.andesonline.com.ar, ingresado el 30/10/08.

Sol Líneas Aéreas, 'Plan de vuelo', disponible en: www.sol.com.ar, ingresado el 30/10/08.

Cámara Argentina de Turismo (2005). "Visión sobre transporte aerocomercial en Argentina", Buenos Aires.

Cámara Argentina de Turismo (2007). "Importancia de la industria de los viajes y el turismo como actividad económica", 4º informe, versión digital disponible en: <http://cat.org.ar>, ingresado el 30/10/08.

CLAVE, S. (Comp, 2005) *Planificación territorial del turismo*. Barcelona. Ediciones Uoc.

Código Aeronáutico de La Nación Argentina, *Normas complementarias* (1992), Buenos Aires. AZ Editora.

Dirección de Estudios de Mercado y Estadísticas, Secretaría de Turismo de la Nación (2008), "Evolución de la oferta hotelera en la República Argentina", en <http://www.turismo.gov.ar>, ingresado el 24/02/08.

ENATUR (1990) "Oferta de alojamiento hotelero República Argentina", Buenos Aires.

GAMBOA, MANUEL. "Nota remitida por Director Nacional de Transporte Aerocomercial" 21 de septiembre de 1995.

GAMBOA, MANUEL. "Nota remitida por Director Nacional de Transporte Aerocomercial" 06 de octubre de 1999.

Guía Internacional de Tráfico. Año XXVII n.º 323 Noviembre de 1990 y Año XXXIV n.º 419 Noviembre de 1998.

INDEC (1986) "Anuario estadísticas de la República Argentina 1983-1986", Buenos Aires.

INDEC (1990/8) Sistema de índices de precios mayoristas, Buenos Aires.

KRALICH, S. (1986) "Dinámica de la población Argentina. Desplazamientos temporarios por motivos no laborales." CONICET, Buenos Aires. Leyes, Decretos y Resoluciones para la Reforma del Estado. (1989) Editado por el *Diario Ámbito Financiero*, Buenos Aires.

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Transporte (1993 y 1998)

Compendio estadístico del sector transporte en la Argentina.

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Secretaría de Transporte (1993) El transporte aéreo de cabotaje en Argentina. Análisis de niveles de competencia alternativos.

MULLER, A. (1993) “Evolución y perspectivas del transporte interurbano de pasajeros” En seminario y organización territorial, San Miguel de Tucumán.

NUNTINEN, H. (1994) “La lucha por repeler a las grandes Aerolíneas de los Estados Unidos”, en Boletín informativo de AITAL.

Organización Mundial del Turismo (1994) *Turismo Mundial*, Madrid.

Organización Mundial del Turismo (1995) *Políticas de aviación y de turismo. Saldo de beneficios*, Madrid.

Organización Mundial del Turismo (1998) *Introducción al Turismo*, Editorial OMT, Madrid.

Organización Mundial del Turismo (2002) *El turismo en la era de las alianzas, fusiones o adquisiciones*, Editorial OMT, Madrid.

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ‘Movimientos de pasajeros aeropuertos argentinos grupo A y B, 2007’, Sistema informático bajo el N° 1739-2008, enviado 25/09/08.

Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, ‘Anuario 2007’, Sistema informático bajo el N° 1869-2008, enviado 16/09/08.

Organización Mundial del Turismo (2006) “Estadísticas de actualización anual”, en <http://world-tourismo.org/español>.

POTENZE, P. (1998) *Catálogo historia del transporte aéreo argentino*. Buenos Aires. Edición del autor.

Proyecto TRANSFOTEP (2002), “Procesos productivos y desafíos de innovación en la hotelería y la gastronomía Argentina”, Instituto Nacional de Educación Tecnológica, Buenos Aires.

ROCCATAGLIATA, J. (1994) *Geografía y políticas territoriales. La ordenación del espacio*. Buenos Aires. Ceyne.

Secretaría de Turismo. (2005) “Turismo 2016, Argentina Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable”, en formato digital.

Secretaría de Turismo de La Nación Argentina (2006-8) “Guía de oportunidad de inversión para el sector turismo”, en <http://turismo.gov.ar>, último ingreso 24/02/08.

Secretaría de Turismo de La Nación Argentina, “Oferta de establecimientos hoteleros y parahoteleros.”, en <http://turismo.gov.ar>, último ingreso 22/10/09.

Secretaría de Turismo de La Nación Argentina (1991) República Argentina. “El turismo en cifras años 1982-1991”, Buenos Aires.

Secretaría de Turismo de La Nación Argentina (1993), “El turismo en cifras”, Buenos Aires.

SEPÚLVEDA, P. (1995) “La liberalización del transporte aéreo en América Latina”. Mimeo del Seminario Internacional sobre Turismo y Transporte aéreo, Buenos Aires.

SERRANO RODRIGUEZ, A. (1993) “Transporte y territorio” en seminario de Transporte y organización territorial, San Miguel de Tucumán.

Subsecretaría de Transporte Aero comercial (2008) “Evolución de la oferta y la demanda de cabotaje”, en <http://www.minplan.gov.ar>, ingresado el 20/02/08.

VÁSQUEZ ROCHA, E. (1994) “¿Tiene la industria latinoamericana de transporte aéreo algún futuro?”, en Boletín informativo de AITAL.

VÁSQUEZ ROCHA, E. (1994) “La cambiante estructura de la industria latinoamericana”, en Boletín informativo de AITAL.

WALLINGRE, N. (2001) “Transformaciones en el transporte aéreo de Argentina debidas a la Reforma del Estado”, en Estudios y Perspectivas en Turismo, vol. 10, números 3 y 4, CIET, Buenos Aires.

WALLINGRE, N. (2003) *Transporte aéreo en turismo*, Ediciones Turísticas, Buenos Aires.