
PRESENTACIÓN DE DOSSIER

Gustavo Lipovich

MERCADO AEROCOMERCIAL Y TERRITORIO

Revista Transporte y Territorio N° 2, Universidad de Buenos Aires, 2010.



Revista Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

Lipovich, Gustavo. Mercado Aero comercial y Territorio. *Revista Transporte y Territorio N° 2, Universidad de Buenos Aires, 2010.* ISSN: 1852-7175. pp. 1-5.
<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00201001.pdf>



Mercado Aerocomercial y Territorio.

Gustavo Lipovich

Este segundo número de la Revista Transporte y Territorio contiene un dossier específico dedicado a la relación entre el mercado aerocomercial y el territorio. Se puede decir que los aviones y aeropuertos *-campos de vuelo o de volación*, según la terminología pionera- superaron recientemente los 100 años de presencia continua en la región iberoamericana. Hasta la actualidad, dicha evolución del sistema de transporte aéreo estuvo caracterizada por múltiples variaciones de índole política, tecnológica, técnica, económica, comercial, estratégica y cultural.

En los mismos inicios de la aviación, la instalación de las infraestructuras aeroportuarias en distintas localidades suponía abstractamente la existencia de una conectividad casi infinita con cualquier otra ciudad. Las necesidades de desplazamientos urgentes desde o hacia estos aeropuertos podrían satisfacerse de forma relativamente fácil gracias a los altos grados de libertad que poseen los aviones para seguir sus trayectorias de vuelo. Esta muy breve y sintética descripción de los aspectos más básicos que se encuentran en la relación entre transporte aéreo y territorio no se corresponden necesariamente con los vínculos que pueden establecerse entre el mismo territorio y el mercado aerocomercial. De hecho, existen demasiadas diferencias entre el mercado aerocomercial y el transporte aéreo como para emparentarlos conceptualmente.

El transporte aéreo puede conceptualizarse como un elemento más amplio que contiene prácticas no comercializables. En efecto, la mercantilización de los servicios aéreos es un proceso cronológicamente posterior a la aparición del transporte aéreo, que se caracteriza intrínsecamente con procesos de selectividad territorial que exceden la mera existencia de infraestructura aeroportuaria. En esta región, las primeras formas adoptadas por los distintos mercados aerocomerciales llevaron a la estructuración de redes espacialmente selectivas en función de responder principalmente con 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.

Desde los primeros años de la década del ochenta, algunos países iberoamericanos comenzaron escalonadamente a liberalizar algunos aspectos normativos de los mercados aerocomerciales. Este proceso se relacionó directamente con la aplicación de políticas más amplias consistentes en la reforma de las estructuras políticas y en la racionalización económica. Con estos cambios, el mercado aerocomercial experimentó transformaciones caracterizadas por la flexibilidad creciente en el acceso al mercado, la intensa inserción del capital privado en la provisión de servicios aerocomerciales y aeroportuarios, y la retirada de los Estados centrales del resto de las funciones que generalmente fueron descentralizadas y delegadas a autoridades gubernamentales de menor jerarquía.

La instauración de una concepción netamente comercial en este mercado llevó a una mayor diferenciación territorial en la provisión de los servicios incentivando, al mismo tiempo, la intervención a partir de medidas paliativas consistentes en la aplicación de subsidios, líneas de fomento, obligaciones de servicio público, etc. La oferta aerocomercial pasó a intensificarse increíblemente en aquellas rutas de altos niveles de rentabilidad y más moderadamente en aquellas amparadas por las medidas paliativas aplicadas. La selectividad territorial vinculada a la expansión de las redes aerocomerciales se agudizó



cuantitativa y cualitativamente, pudiendo destacar nodos integrados o excluidos respecto a la red de vuelos regulares.

Mientras que los nodos sin provisión de servicios aerocomerciales mantienen una situación de homogeneidad entre sí basada en la completa exclusión de la red, entre los nodos pertenecientes a la red se pueden distinguir algunas escasas ciudades que pasaron a contar con una oferta aerocomercial significativamente compleja y muchos otros nodos que en relación con los más importantes centros aerocomerciales parecen compartir grados de marginalidad cada vez más similares. Así, se produce un doble efecto simultáneo de jerarquización y homogeneización territorial vinculada con la provisión de servicios aerocomerciales. Los cambios registrados en las regulaciones de esta actividad y las estructuras de las redes aerocomerciales resultantes han sido objetos de estudio por parte de algunos investigadores que vincularon el mercado aerocomercial y el territorio -en distintas escalas de análisis-.

Otro eje tradicional de estudio tiene base a escala planetaria y se focaliza en ligar al mercado aerocomercial con la globalización. En sentido amplio, puede afirmarse que la globalización es un elemento de soporte de la expansión del mercado aerocomercial como así también, el mercado aerocomercial actúa como soporte de la expansión de la globalización. Los procesos de mayor intensificación en el uso del avión, producido por el incremento evolutivo continuo de la participación de los pasajeros-kilómetros o toneladas-kilómetros desplazados por vía aérea en detrimento de otros modos de transporte, y de creciente diversificación de la demanda aerocomercial, según motivos de viajes, llevaron a impulsar la aparición y consolidación de nuevas líneas de investigación. En el aspecto económico-productivo, las expansiones del mercado aerocomercial y de la economía global de las últimas décadas estimularon la revisión del papel del modo aéreo en función de sus cualidades para permitir e impulsar una aceleración y expansión espacial sin precedentes en la reproducción y acumulación del capital. En estas líneas de análisis raramente se omiten las vinculaciones entre mercado aerocomercial y las tecnologías de información y comunicación, las migraciones y la liberalización del mercado de trabajo, el turismo, o las cadenas productivas. Otras variadas dimensiones de análisis incorporan problemáticas medioambientales, de movilidad, o sobre experiencias de intercambios culturales, académicos o deportivos, entre muchas otras temáticas. El estudio abstracto y aplicado de las redes aerocomerciales también es frecuentemente abordado en términos territoriales.

A diferencia del eje anterior, una importante línea de investigación, en el otro extremo de la escala geográfica, consiste en el estudio de la relación entre el mercado aerocomercial y las ciudades. Desde el punto de vista económico-productivo, la investigación sobre la relación aeropuerto-ciudad presenta muchas aristas distintas. Entre estas, se pueden destacar las que tienen como objeto ligar las características existentes o potenciales del mercado aerocomercial de un área urbana con sus posibilidades de alcanzar cierto nivel desarrollo económico o territorial. Frecuentemente, estos tipos de estudios incluyen menciones sobre la competencia entre ciudades, el impacto de la oferta aerocomercial en las condiciones generales de la producción, el mejoramiento de la competitividad de las empresas, el estímulo a la localización de nuevas firmas del sector terciario de alto valor agregado, o la inserción de una metrópolis en la red de ciudades globales. Desde una óptica un tanto más crítica, y teniendo en cuenta la existencia de interdependencias, dependencias y disparidades económicas entre regiones en el contexto de la economía global, algunas investigaciones se centran en intentar definir el papel que juegan los aeropuertos en las ciudades. En estos casos, resulta significativo poder establecer si los aeropuertos son puntos focales de desarrollo genuino o si simplemente pueden ser considerados como injertos parásitos que estimulan la ampliación de las brechas y dependencias económicas respecto a las regiones rectoras del comercio internacional. En concordancia con aspectos temáticos más amplios presentes en la relación aeropuerto-ciudad, algunos estudios se centran en la vinculación entre las actividades desarrolladas al interior de los predios



aeroportuarios con las normas, planes y pretensiones urbanísticas, las externalidades medioambientales negativas, o el simbolismo urbano de dichas infraestructuras, entre otras.

Seguramente, las temáticas de estudio recién enumeradas conforman sólo una mínima parte del espectro posible de ser abordado académicamente desde las investigaciones sobre mercado aerocomercial y territorio. En efecto, se podría especular con la existencia de una relación directa positiva entre la significativa expansión del mercado aerocomercial y el incremento de los estudios territoriales vinculados, que tiene lugar desde hace algunas pocas décadas. Si bien se hallan publicaciones académicas puntuales muy anteriores, las transformaciones contemporáneas del mercado aerocomercial multiplicaron el interés y el abordaje académico concreto sobre estos temas. En el caso de la región iberoamericana, existen realidades aerocomerciales muy diversas, aunque es innegable la presencia de cierto grado de marginalidad de América Latina en relación al dinamismo aerocomercial de otras zonas del mundo. Igualmente, el mercado aerocomercial latinoamericano creció mucho en términos absolutos en las últimas dos décadas y los pronósticos indican que esta región tendrá el mayor incremento interanual relativo promedio del mundo para los próximos 15 años.

Si bien la cantidad de investigadores y publicaciones originadas en Iberoamérica aumentó notablemente desde 1990, todavía queda un sinnúmero de temas y estudios de caso absolutamente vírgenes de ser abordados. Más allá de las presentaciones de artículos libres sobre mercado aerocomercial publicados por investigadores iberoamericanos en una gran cantidad de revistas especializadas y congresos académicos, existieron algunas instancias de difusión específica. Tales son los casos, por ejemplo, de los congresos bienales de la Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo (RIDITA) que fueron realizados en Buenos Aires en 2007 y en San Pablo en 2009 -el próximo se realizará en Madrid en 2011-; y de un número especial del *Journal of Air Transport Management* titulado como "Challenges in Latin American Air Transport" publicado por la editorial Elsevier en el año 2008.

En efecto, este dossier específico sobre mercado aerocomercial y territorio se suma a las otras propuestas, recogiendo el resultado de algunas investigaciones generadas en el contexto iberoamericano. En este segundo número de la Revista Transporte y Territorio, esta sección especial está compuesta por seis artículos.

El trabajo de Óscar Armando Rico Galeana titulado "Potencial de la demanda de viaje como variable explicativa de la distribución espacial del transporte aéreo en el territorio mexicano", destaca la existencia de patrones no directos en la relación existente entre la distancia y la demanda aerocomercial para los vuelos internos de México. A pesar de que el autor concluye principalmente en que la distancia no es una variable explicativa de los niveles de demanda de las rutas aéreas mexicanas, también son muy interesantes los pasos analíticos previos. El autor comienza con algunos términos y concepciones comunes en los estudios de otros modos de transporte como ser: distancia física, distancia económica, fricción de la distancia, costo del transporte, costo generalizado del transporte y modelos gravitacionales. Finalmente, destaca algunas particularidades del mercado aerocomercial que no son tan obvias y difieren considerablemente respecto a otros modos. Entre estas, se encuentran las que consignan que los niveles de demanda aerocomercial no se corresponden con la distancia euclidiana, que a corta distancia el avión no se sitúa como el modo más propicio para la realización de desplazamientos, y que cuanto mayor es la distancia, más aumenta la demanda aerocomercial.

La estructura radio-céntrica de la red aerocomercial argentina es fuertemente cuestionada por Carlos Alberto Ballistrieri en su artículo "Hacia la construcción del futuro transporte aéreo de cabotaje en la Argentina". De forma coincidente con el primer artículo, el autor también afirma que la generación de los flujos es independiente de las distancias físicas facilitando la



concentración de los vuelos en pocas ciudades. Esta propiedad habría permitido la superposición de la red aerocomercial argentina de cabotaje sobre algunos patrones históricos en el desarrollo de las redes de otros modos en el mismo país. El autor además afirma que los cambios normativos orientados a liberalizar el mercado aerocomercial tampoco han favorecido la desconcentración espacial de los flujos. Así, teniendo en cuenta el carácter del transporte aéreo como uno de los elementos organizadores del territorio que puede estimular el desarrollo económico y superar las disfuncionalidades regionales, la aplicación de lineamientos de política aerocomercial podría establecer una morfología reticular diferente a la propuesta hasta el presente. En este sentido, el autor ofrece propuestas concretas para fomentar la instalación de *hubs* en distintas ciudades con el fin de dotar de mayores niveles de conectividad y accesibilidad aerocomercial respetando las jerarquías urbanas.

El tercer artículo fue escrito por José Ángel Hernández Luis y hace hincapié en distintas particularidades del transporte aéreo en regiones insulares, específicamente en el archipiélago canario. El trabajo, titulado como “El transporte aéreo interinsular como factor de cohesión territorial en las Islas Canarias”, tiene como objetivo plantear la necesidad de volver a definir los parámetros de las Obligaciones de Servicio Público aplicadas en esas islas desde la liberalización del mercado aerocomercial en la Unión Europea, completada en 1997. A pesar de la gran afluencia de turistas foráneos y de la importancia de la actividad turística en el archipiélago canario, el análisis está orientado a los desplazamientos aéreos demandados por la población local. Además de establecer una relación general entre transporte aéreo y desarrollo económico, el autor destaca que para el caso de estudio abordado esta vinculación debería extenderse a una concepción de esencialidad insular. Así, parte de la presunción de que los patrones de movilidad evolucionan y que son históricamente dinámicos, por lo que los parámetros incluidos en las Obligaciones de Servicio Público pautadas originalmente deben ser revistos para adecuarse a las nuevas realidades con el fin de facilitar un mayor grado de cohesión territorial al interior del archipiélago. El autor constata que la liberalización del mercado aerocomercial intra-Europeo ha resultado en una multiplicación de servicios concentrados en las rutas aéreas más rentables de las Islas Canarias. De esta manera, las principales conclusiones consisten en que no sólo se generan niveles de accesibilidad relativa cada vez más desiguales entre los nodos del archipiélago -evita utilizar la conectividad por ser un concepto que puede ser superado y que es poco explicativo-, sino que los servicios brindados enmarcados en las Obligaciones de Servicio Público no satisfacen la demanda actual generando una suerte de nuevos aislamientos dentro del archipiélago canario.

Si bien el cuarto artículo toma el caso español, también hace foco en la situación de otro territorio insular, en esta oportunidad sobre el archipiélago balear. Este trabajo fue desarrollado por Joana Maria Seguí Pons y Maria Rosa Martinez Reynés y se titula “Movilidad y sostenibilidad en el transporte aéreo: las compañías de bajo coste en los destinos turísticos de España y Baleares”. Las autoras se proponen un gran desafío al vincular aspectos como mercado aerocomercial, territorio, turismo y sustentabilidad medioambiental. De esta forma, destacan el incremento notable de servicios aéreos brindados por líneas aéreas de bajo costo de los últimos años en España y, más específicamente, en las Islas Baleares. La modalidad de los desplazamientos en líneas aéreas de bajo costo es preferencial para la movilidad de turistas extranjeros, lo cual favorece el crecimiento del turismo internacional y se ajusta provechosamente a los períodos vacacionales desestacionalizados -cada vez más fragmentados-. Así como el transporte es vital para el desarrollo turístico, el transporte aéreo es importante para el turismo internacional, sobre todo en regiones insulares. Al mismo tiempo, las autoras expresan algunas contrariedades que producen las actividades aeroportuarias y aerocomerciales, como el consumo de territorio, la contaminación acústica, la contribución al cambio climático. De esta forma, se pone de relieve la cuestión de la explotación y la sustentabilidad simultánea de los recursos turísticos. El artículo destaca el caso del



aeropuerto Son Sant Joan de Palma de Mallorca que se caracteriza por ser un *hub* de líneas aéreas de bajo costo. Una de las características de este tipo de compañías es el uso de modernas flotas que producen externalidades medioambientales negativas más atenuadas que el promedio, además de estimular la llegada de turistas fuera de las estaciones tradicionales de vacaciones. Por lo tanto, la predominancia de este tipo de compañías aéreas ofrecería un resultado más favorable en la ecuación conformada por transporte aéreo, territorio, turismo y sustentabilidad. Igualmente, las autoras plantean la necesidad de pensar qué límites podrían aplicarse incluso a las líneas aéreas de bajo costo debido al fuerte crecimiento de su oferta.

El artículo de Noemí Wallingre se titula “Responsabilidad del transporte aéreo en la dinámica territorial para el desarrollo del turismo argentino. El aporte pendiente”. El caso del mercado aerocomercial argentino y su vinculación con la actividad turística se recrea también en este trabajo. Específicamente, la autora estudia la relación entre transporte aéreo, integración nacional y desarrollo del turismo. En este sentido, el mercado aerocomercial aparece como un elemento perteneciente al sistema relacional del turismo que podría estimular la integración nacional de las actividades turísticas. Se destaca que actualmente el mercado se encuentra altamente concentrado en algunos nodos, lo cual se interpreta como una amenaza a la construcción de un territorio realmente integrado, influyendo negativamente en la accesibilidad de los destinos turísticos. La autora afirma que la accesibilidad es un elemento esencial para el desarrollo y destaca la necesidad de adaptar los sistemas de transporte también al turismo, que en los últimos años ha experimentado un fuerte crecimiento en Argentina. La actividad turística podría ser entendida como alternativa de desarrollo, por lo que la disminución geográficamente equilibrada de la relación espacio-tiempo-costos, es altamente beneficiosa. Así, sería fuertemente positivo vincular la planificación aerocomercial con la planificación territorial más amplia. Según la autora, la experiencia de diseño y aplicación evolutiva de políticas aerocomerciales en Argentina seguiría caminos contrapuestos con las numerosas propuestas enunciadas en el artículo.

El último artículo del dossier fue elaborado por Luiz Antonio Tozi, Daisy R. P. M. Bilá, Carlos Muller y Anderson Correia, y se titula “Verificação da influência dos extratos temporais da liberação de carga nas oportunidades de melhoria no nível de serviço percebido em um terminal de carga aérea internacional”. En este caso, el trabajo es bastante diferente al del resto por hacer hincapié en la carga aérea, y más específicamente de lo ocurrido al interior de un espacio relativamente reducido como la terminal de cargas aéreas del Aeropuerto de Viracopos, próximo a la ciudad de Campinas en el Estado de San Pablo-Brasil. Los autores argumentan que no sólo crece la cantidad de toneladas transportadas por vía aérea, sino que cada vez más productos son proclives a ser desplazados por avión. Esto lleva a pensar la refuncionalización de los espacios dedicados a la recepción, almacenamiento y liberación de carga, en relación a la superficie de los edificios dedicados a tal fin y a la eficiencia esperada por los clientes -importadores y exportadores-. Los autores analizan y exponen incentivos que podrían ofrecerse para agilizar el flujo de cargas en las terminales. Este artículo lleva a pensar en la importancia de puntos de intermediación claves dentro de una dimensión de multiescalaridad y de concatenación de elementos que pueden llevar a definir la evolución de la oferta aerocomercial de las ciudades y en su relación con los efectos estimulados desde el mercado aerocomercial al desarrollo territorial.

En fin, el presente dossier tiene una considerable amplitud temática, de casos y de escalas que forman parte de algunas posibilidades existentes en el abordaje de los estudios que vinculan al mercado aerocomercial y el territorio. Desde ya que cualquier otro artículo sobre estos temas podrá ser incluido en la sección de artículos libres en los próximos números de la Revista Transporte y Territorio. Indudablemente, la publicación de este dossier permitirá difundir los artículos que lo componen y espero confluya a estimular las actividades de investigación que se realicen en Iberoamérica sobre los temas de mercado aerocomercial y territorio, o dicho de otro modo, de Geografía del Transporte Aéreo.