

LAS CONCENTRACIONES TERRITORIALES DE LOS FLUJOS AEROCOMERCIALES COMO CONSECUENCIA DE LA CENTRALIZACION DEL MERCADO AÉREO EN EL CONTEXTO DE LA INTEGRACION REGIONAL EN EL MERCOSUR

Gustavo Andrés Lipovich¹

Resumen: Una de las características de la economía neoliberal con un fuerte alcance globalizador es la generación y puesta en marcha de distintos bloques económicos. El transporte aerocomercial es un sector económico que ha experimentado un gran dinamismo durante la década del noventa. En el marco del MERCOSUR el transporte regular de pasajeros ha sufrido en primer lugar un fuerte proceso de centralización empresarial. Este proceso ha derivado distintas consecuencias espaciales y territoriales referentes a la conectividad aérea de las ciudades que integran los países que forman parte de este bloque. Las distintas manifestaciones de centralización empresarial y de concentración de la red de vuelos regionales son fenómenos opuestos a los planteados en el Tratado de Asunción.

Palabras claves: Transporte Aéreo; MERCOSUR; Mercado Aerocomercial.

Introducción

Para la realización de este trabajo se utilizó la información proveniente de declaraciones generadas en el marco normativo del MERCOSUR y distintas fuentes que contienen distintos datos sobre la actividad aerocomercial en esta región. A partir de la información obtenida se pudo apreciar tres procesos claves. Primero, se puede destacar una concentración espacial de los centros de distribución de las distintas empresas en ciudades muy puntuales. En segundo lugar, la concentración de los centros de operación ha llevado a una concentración de los vuelos regionales en determinadas rutas confeccionando una red muy jerarquizada. Por último, y como consecuencia de lo anterior, se produjo una concentración de los vuelos en ciertos destinos. Los distintos capítulos abordan cada uno de estos procesos para entender como el funcionamiento de este sector de la economía se contradice con los objetivos planteados en los orígenes del MERCOSUR.

MERCOSUR y Transporte Aerocomercial

Bloques Económicos

Desde la década del ochenta, se empezaron a formular ten-

tativas de articulación de economías nacionales para la generación de bloques económicos. De esta forma, ya para la década del noventa, surgieron distintos bloques: NAFTA, Unión Europea, MERCOSUR y Pacto Andino, entre otros. Este proceso de regionalización se encuentra estrechamente vinculado con la hegemonía a escala planetaria del paradigma económico neoliberal. La regionalización, a partir de bloques económicos, consta de la liberación comercial -con ausencia de barreras aduaneras- entre estados y en algunos casos, al mismo tiempo, a una protección aduanera conjunta. La liberalización interna de una mega-región llevaría a una ampliación de los distintos mercados nacionales, conformando un mercado mega-regional. Esta regionalización convive con el funcionamiento soberano de los países integrantes de cada bloque, pero forma lo que CASTELLS (2000) denomina estado en red. Este autor define que: "El estado en red es la nueva forma adoptada por la conjunción de países que adoptan una economía unificada y no sólo un bloque comercial". Por lo tanto, se podría considerar a la Unión Europea como un Estado en red.

MERCOSUR

El MERCOSUR se puso formalmente en marcha el primer

¹ Gustavo Andrés Lipovich, Licenciado en Geografía, Investigador Becario (CONICET) del Programa de Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos (PDTEM) - Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires - Puán 480 8° piso, (1406) Buenos Aires, Argentina. E-mail: glipovich@yahoo.com.ar

día del año 1995, aunque el proyecto de formar un bloque económico surgió desde los inicios de la década del noventa. Los estados partes de este bloque regional, en un principio, son: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y dos países que se encuentran en vías de integrarse: Bolivia y Chile. El Tratado de Asunción promulgado en marzo de 1991, sienta las bases para la constitución de un mercado común para los países del Cono Sur. En este tratado se especifican los objetivos proyectados a partir de la conformación de este mercado común. Algunos de estos objetivos fueron claves para la elaboración de este trabajo:

- a) "ampliación de las actuales dimensiones de sus mercados nacionales, a través de la integración para acelerar sus procesos de desarrollo económico con justicia social".
- b) "coordinación de las políticas macroeconómicas y la complementación de los diferentes sectores de la economía, con base en los principios de gradualidad, flexibilidad y equilibrio".
- c) "el presente Tratado debe ser considerado como un nuevo avance en el esfuerzo tendiente al desarrollo en forma progresiva de la integración de América Latina".
- d) "promover el desarrollo científico y tecnológico de los Estados Partes y de modernizar sus economías para ampliar la oferta y la calidad de los bienes y servicios disponibles a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes".
- e) "la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduanera, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Partes".
- f) "la adopción de acuerdos sectoriales, con el fin de optimizar la utilización y movilidad de los factores de producción y de alcanzar escalas operativas eficientes"².

Habría que pensar qué efectos van a tener estos objetivos aplicados en los distintos sectores de la economía y de qué forma esta integración podría significar un avance positivo para las empresas, la producción y el comercio. CICCOLELLA y FERNÁNDEZ Casó afirman:

"El fomento al posicionamiento competitivo de las empresas y no el simple reparto de espacios que parece operar, hasta el momento, con los peligros de

monopolización que ello supone, aparece como una de las necesidades más imperiosas. Para ello deberá replantearse la estrategia empresarial tendiendo a encarrilar definitivamente la integración por la senda de la competitividad y el desarrollo genuino. Al mismo tiempo que se hace imprescindible dotar a los acuerdos de complementación de aquellas pautas que especifiquen claramente la forma en que se propone la complementación y racionalización productiva." (CICCOLELLA y FERNÁNDEZ CASÓ, 1993:164/165)

Los objetivos del Tratado de Asunción se establecen para todos los sectores económicos de la región. Uno de estos, el transporte aéreo regular de pasajeros, es un sector clave en la generación de conectividad, accesibilidad e integración para favorecer el desarrollo económico.

Transporte Aerocomercial y Objetivos del Tratado de Asunción

El transporte juega un rol muy importante en la conformación y control de territorios en la modernidad. SEGUÍ PONS & PETRUS BEY (1991:32), piensan que:

"El transporte, como medio a través del cual poder hacer realidad la superación de la distancia espacio-temporal, ha adquirido en el mundo moderno dimensiones insospechadas pues si posibilitó primero la conquista del espacio y su dominios es hoy condición de existencia del mismo. Así, el transporte ha dejado de ser algo circunstancial para convertirse en un mecanismo de control no sólo presente del territorio y sus habitantes, sino también futuro".

En primer lugar, el aumento de conectividad de una ciudad o de una región, beneficia la aceleración del proceso de reproducción del capital. En este marco, la velocidad de desplazamiento de los aviones potencia la conectividad, acelerando aún más la reproducción de capital, lo que convierte a este modo de transporte en uno de los elementos significativos para acelerar los procesos de desarrollo económico. En segundo lugar, el transporte en sí mismo no es un producto de consumo final sino que es un servicio que siempre se complementa con otras actividades. Por lo tanto, el transporte aéreo regular de

² Cada uno de estos objetivos están citados textualmente del Tratado de Asunción (1991).

pasajeros debería asistir a la complementación de los diferentes sectores económicos aéreo no sólo implicaría un avance tecnológico en la circulación de la región, sino que también colaboraría con el desarrollo de tecnologías de punta³ -informática avanzada, radarización, tecnologías satelitales, industrias metalmeccánicas de vanguardia y otras-, tan relacionadas con la actividad aeronáutica, aeroco-mercial y aeroportuaria. Por último, este modo de transporte público necesita de políticas de transporte específicas ya que las políticas para este sector no son comparables con las de otros modos de transporte. Por esta razón, las políticas aplicadas al transporte aerocomercial para el MERCOSUR, como las acordadas en el Protocolo de Fortaleza del 17 de diciembre de 1996⁴, deberían llevar a alcanzar escalas operativas eficientes.

El propósito de este trabajo es especificar qué ocurre en materia aerocomercial dentro del MERCOSUR y verificar los grados de compromiso por parte de los gobiernos y de las empresas para llegar a cumplir los objetivos de integración acordados en el Tratado de Asunción. Teniendo en cuenta que PAVAUX (1995:14) explica la creciente importancia y utilidad del transporte aéreo afirmando que: "el doble movimiento general de reducción de las barreras comerciales y la integración de las economías nacionales para el comercio favorece considerablemente los intercambios Internacionales. El resultado que se constata hoy en día es que el comercio mundial se desarrolla más rápidamente que la producción", trataré de verificar qué ocurre en el MERCOSUR a partir de distintos análisis.

En un primer momento se analiza la centralización empresarial en la actividad surgida como consecuencia de la privatización y desregulación del sector desde fines de la década del ochenta. Luego se estudian las distintas secuelas espaciales de la centralización en la configuración de los flujos y de los nodos que forman parte de la red de transporte aéreo regular de pasajeros. Así, se analizan los cambios sufridos en la localización de los centros de operación de las diferentes empresas, los cambios en el establecimiento de rutas aéreas y los resultados vinculados a la operación de los servicios para cada ciudad que integra la red de vuelos regionales.

Centralización Empresarial en el Cono Sur

La Centralización Empresarial en Latinoamérica

La gran superficie de América Latina y de la mayoría de los países que forman parte de este subcontinente, y la lejanía de este territorio con respecto a los países centrales ha favorecido la temprana formación de líneas aéreas. En un primer momento, cada país contaba con una compañía aérea estatal conformada por varias aeronaves y con distintos objetivos. Algunos de los principales objetivos de las empresas nacionales de aviación fueron: la distribución del correo, el abastecimiento de la población que se encuentre aislada, el transporte de pasajeros y el traslado de tropas, maquinaria y de cargas especiales. Luego, en cada país comenzaron a establecerse pequeñas empresas privadas que empezaron a competir con las tradicionales. Esta incipiente competencia generó el establecimiento del mercado aerocomercial, donde los actores principales son las empresas estatales o privadas -con distintos objetivos y estrategias comerciales-, y donde la permanente búsqueda de una máxima rentabilidad cambia la configuración espacial de los vuelos y el rol pionero de este modo de transporte. Con el paso de un estado desarrollista a un estado neoliberal y la reducción del papel de este, las empresas estatales abordaron un fuerte proceso de privatizaciones y el mercado aerocomercial se desregularizó. Muchas de las empresas estatales fueron vendidas a otras líneas aéreas del mismo o de otro país. Así surgieron empresas que prestan su servicio en el mercado aerocomercial de su país de origen y al mismo tiempo en el de otros países. Por ejemplo, la compañía salvadoreña TACA se hizo cargo de Lacsá (Costa Rica), Aviateca (Guatemala), SAHSA (Honduras) y Nica (Nicaragua), conformando el Grupo TACA Internacional conjuntamente con TACA Perú. Este proceso se repitió también en los países que forman parte del MERCOSUR, donde encontramos compras de líneas aéreas por parte de capitales de origen brasileño, principalmente. Pero la centralización empresarial no sólo tuvo lugar entre naciones, sino que también se produjo dentro de cada país. Este fenómeno se promovió claramente en los países del MERCOSUR.

³ "El crecimiento manufacturero más moderno se basa en el sector de la electrónica aeroespacial que constituye un auge en el sector de las altas tecnologías". (CASTELLS, 1999: 219)

⁴ En mi opinión es contraproducente para la actividad aerocomercial "En primer lugar, el hecho de que los vuelos no puedan cubrir dos ciudades incluidas en acuerdos bilaterales implica no poder operar los vuelos más rentables dentro de la región, con lo cual, los nuevos actores que surjan tendrán que esperar otras oportunidades para poder competir con las grandes empresas. En segundo lugar, el hecho de permitir que uno de los destinos sea una ciudad contemplada en los acuerdos bilaterales no hace más que favorecer a las grandes empresas frente a las chicas, pero al mismo tiempo amplía la competencia entre las grandes". (LIPOVICH, 2002:7)

La Centralización Empresarial en los países del MERCOSUR⁵

En los estados que conforman el Merosur, es decir: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, y Uruguay, tuvo lugar un proceso de centralización empresarial, desde mediados de la década del ochenta hasta la actualidad. Con la hegemonía de la economía global y puesta en práctica de políticas neoliberales, se reconoce un incremento en el número de empresas por país, excepto Bolivia. Pero si vemos los resultados hasta el día de hoy, donde el paradigma de la economía global no está agotado ni mucho menos, el proceso de centralización empresarial es muy fuerte para estos países. Por ejemplo, Chile pasó de contar con 8 empresas en 1987 a 2 grupos empresariales en 2002 (Tab. 1). Al mismo tiempo, la demanda aérea de pasajeros ha ido incrementándose paulatinamente en este país, en todo este período. Este país experimentó un intenso dinamismo empresarial, se formaron muchas empresas, mientras que muchas otras fueron quebrando o fueron absorbidas por otras más grandes. Para 2002, las únicas empresas que operaban en Chile eran: por un lado, LanChile y su subsidiaria LanChile Express y por otro, la pequeña DAP. En este período se formaron grandes empresas como National, Avant, ALTA y AeroContinente Chile. Sin embargo, estas empresas fueron quebrando gracias a la política monopólica que imponen los sectores gubernamentales vinculados con la actividad a favor de LanChile. Todas estas empresas iniciaron los servicios con tarifas muy bajas, planteando una verdadera guerra de tarifas. Pero aún así, estas empresas se vieron perjudicadas por un estado que parece haber recuperado funciones de intermediario en medio de políticas liberales, para favorecer a un grupo empresarial. Este repentino cambio en el rol del estado chileno se verifica cuando analizamos el caso de AeroContinente Chile. El grupo peruano AeroContinente ha captado la mayor parte del mercado aerocomercial peruano, luego de competir con TACA Perú, y LanPerú. El mercado peruano había quedado vacante con el cierre de la empresa AeroPerú, y AeroContinente, a partir de estrategias de bajo costo, no sólo dominó el mercado peruano, sino que también se expandió a Chile y se fortaleció en sus rutas internacionales. La filial chilena de AeroContinente promovió una guerra de tarifas con el objetivo de llegar a absorber a la mitad de la demanda generada en Chile. Pero muy rápidamente el gobierno chileno acusó a la empresa de traficar drogas y luego la acusó por faltas de seguridad, imponiéndole la pena de suspensión de todos sus servicios en Chile en Junio de 2002. Lo paradójico es que un mes

antes de la suspensión, el Departamento de Transportes de los Estados Unidos, muy exigente con las normas de aeronavegación, autorizó a AeroContinente a operar vuelos desde y hacia cualquier destino estadounidense.

Por otro lado, tanto Uruguay como Paraguay son países de poca superficie y con poca demanda interna de pasajeros. Por esta razón, es difícil que cada país tenga más de una empresa. Sin embargo durante la década del noventa, el número de empresas de cada país se incrementó, pero a partir de mediados de esa década, el número de líneas aéreas volvió a ser uno. En 1996 se privatizó LAPsa (Paraguay) y en 1994 se privatizó PLUNA (Uruguay), y desde el año de privatización de cada empresa, no casualmente, cada país vuelve a contar con una sola empresa. Las dos empresas fueron compradas mayoritariamente y controladas por compañías brasileñas. TAM se hizo cargo de la paraguaya y Varig de la uruguaya. Mientras que Varig mantuvo el nombre de PLUNA para su controlada, TAM denominó a su filial paraguaya como TAM Mercosur y creó una pequeña empresa subsidiaria denominada ARPA - Aerolíneas Paraguayas.

La demanda aérea, por otra parte, en Argentina experimentó un fuerte crecimiento que llevó a duplicar la cantidad de pasajeros en vuelos domésticos e internacionales entre 1991 y 1998. Este incremento en la demanda y el proceso de vaciamiento que sufrió Aerolíneas Argentinas⁶, favorecieron la generación y crecimiento de algunas empresas. De esta forma, hasta mediados de la década del noventa el número de empresas de este país subió de 8 a 12. Luego, no sólo la cantidad de líneas aéreas descendió de 12 a 6 para el 2002, sino que de estas 6, tres empresas (Dinar, AiRG y Southern Winds) operaban conjuntamente con amplios acuerdos de código compartido para competir con Aerolíneas Argentinas luego de su reestructuración iniciada a fines del 2001.

Brasil, por su parte, es el mercado aerocomercial más grande de América Latina y el que más creció en la última década. El número de empresas brasileñas creció de forma sostenida desde 1986 hasta 2000, pasando de 10 líneas aéreas a 22. Varias empresas se originaron con el objetivo de satisfacer la creciente demanda y las inversiones en el sector cada vez fueron más fuertes. Algunas de las empresas que crecieron fueron absorbidas por las grandes empresas. Desde el año 2000, en Brasil tuvo lugar un proceso de quiebras de empresas que llevó a que la cantidad de empresas caiga casi en una cuarta

⁵ Para un análisis más detallado ver LIPOVICH (2002)

⁶ El diario Clarín publicó el 16 de junio de 2001: "El secretario de turismo, Hernán Lombardi, sostuvo ayer que Aerolíneas Argentinas sufre desde hace 11 años un proceso sistemático de vaciamiento y de abandono de rutas internacionales". (Clarín de Buenos Aires, 16/06/2001).

Tabla 1 Número de empresas aerocomerciales por país (1986-2002).

Año	Argentina *	Bolivia *	Brasil *	Chile *	Paraguay *	Uruguay
1986	8	19	10	7	1	2
1987	7	19	10	8	1	1
1988	7	21	11	6	1	1
1989	7	19	12	4	1	1
1990	7	21	13	3	1	3
1991	8	17	14	4	1	3
1992	8	18	15	5	1	3
1993	9	11	14	4	1	3
1994	10	11	15	5	2	2
1995	11	9	17	4	2	2
1996	11	8	15	5	2	1
1997	12	7	16	4	1	1
1998	12	7	17	3	1	1
1999	11	7	18	4	1	1
2000	9	6	22	5	1	1
2001	9	5	19	3	1	1
2002	6	5	17	2	1	1

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información periodística y *airlinedata* (www.airlinedata.com).

* Argentina: Desde 1990 se computa a Austral y a Aerolíneas Argentinas como una sola empresa por encontrarse las dos empresas manejadas por el mismo grupo empresario.

* Bolivia: Desde 1998 se computa a Aerosur y a Aerosur Express como una sola empresa por ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera.

* Brasil: Entre 1986 y 1996 se computa a TAM y a Brasil Central como una sola empresa por haber sido la segunda, una empresa subsidiaria de la primera. Desde 1995 se computa a Varig y a Nordeste Linhas Aéreas Regionais como una sola empresa por pasar a ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera. Desde 1976 se computa a Varig y a Rio-Sul como una sola empresa por ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera. Entre 1994 y 2001 se computa a TransBrasil y a InterBrasil Star como una sola empresa por haber sido la segunda, una empresa subsidiaria de la primera.

* Chile: Desde 2002 la empresa Aero Continente Chile dejó de operar. Desde 1997 se computa a LanChile y a LADECO como una sola empresa por pasar a ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera. Desde 2001 se computa a LanChile y a LanChile Express como una sola empresa por ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera.

*Paraguay: Desde 1996 se computa a TAM Mercosur y a ARPA – Aerolíneas Paraguayas como una sola empresa por ser la segunda, una empresa subsidiaria de la primera.

parte en los últimos dos años. El fenómeno de centralización empresarial brasileño quiso ser exportado al resto de América del Sur cuando las empresas brasileñas comenzaron a comprar a otras líneas aéreas.

Sin embargo, Bolivia es el país que más sufrió en relación con la centralización empresarial en el transporte aerocomercial. Pese a que el transporte aéreo juega un rol singular en Bolivia debido a las características físicas del territorio y las malas condiciones del transporte terrestre, el número de empresas decreció de 21 a 5 en once años (1990-2001). Bolivia contó un gran número de pequeñas empresas que operaban pocos destinos. Muchas de estas empresas se dedicaban al transporte de cargas (frigoríficas), pero brindaban a la par servicios regulares de pasajeros a ciudades menores que se encuentran muy mal conectadas. Las dos empresas más importantes de Bolivia hoy en día, son Aerosur y Lloyd Aéreo Boliviano y éstas cumplen servicios entre las rutas más rentables. Algunas de las empresas chicas sobrevivieron con los servicios rentables, no así las que siguieron ofreciendo un servicio de baja rentabilidad.

Se puede realizar un diagnóstico para toda la región partiendo de los datos que nos ofrece la tabla 1. Durante la década del noventa, la cantidad de empresas se incrementó en Uruguay, Paraguay, Argentina y Brasil. Este incremento llega a un máximo –aunque en distintos momentos para cada país-, para luego iniciar un fuerte decrecimiento. Los máximos se alcanzaron en 1990 en Uruguay, en 1994 en Paraguay, en 1997 en Argentina y en el 2000 en Brasil. En cambio los declives tuvieron lugar a partir de 1996 en Uruguay, de 1997 en Paraguay, en 1999 en Argentina y en el 2001 en Brasil. Estos datos revelan que tanto la estabilidad cambiaria como las políticas liberales aplicadas al transporte regular de pasajeros favorecieron la creación de empresas en estos países durante algunos años. Pero luego del fortalecimiento de este modelo económico en la región, las empresas empezaron a concentrarse –en algunos casos muy fuertemente-, cerrando el mercado a menos ofertas y menos competitividad.

El dinamismo de las empresas en Bolivia y Chile tuvo otro desarrollo. En ambos países, la debacle comenzó antes de que la economía global se asentara de forma hegemónica en la región.

Así, estos países sufrieron un decrecimiento permanente con respecto a la cantidad de empresas que operaron en cada país, aunque en Chile se haya producido por medio de una tendencia oscilante, pero claramente decreciente.

Se pueden encontrar algunos resultados devenidos de este fenómeno de centralización empresarial en los países que conforman el MERCOSUR.

Consecuencias Espaciales de la Centralización Empresarial en el MERCOSUR

Algunas de las secuelas de la centralización empresarial pueden apreciarse espacialmente. Estas se refieren principalmente a procesos de concentración espacial de flujos que determinan distintos grados de conectividad de las ciudades, y son: a) La concentración de ciertos centros de distribución o núcleos que tienen lugar en la región, b) La concentración de algunas rutas abarcadas por los vuelos regionales y c) La concentración de vuelos en destinos específicos como resultado del proceso de concentración de los vuelos regionales.

La Concentración de los Centros de Distribución

El proceso de centralización empresarial en el MERCOSUR ha promovido cambios en la cantidad y ubicación de los centros de distribución o núcleos dentro de las redes nacionales de transporte aerocomercial y de la red de carácter regional que conforman estas redes nacionales.

Los núcleos, también conocidos como hubs en inglés, son nodos de máxima jerarquía, con la particularidad de que cumplen la función de estructurar a las diferentes redes y conforman las sedes operativas. Estos núcleos son empleados con el fin de abaratar costos operativos de una determinada empresa o para un grupo de empresas que hayan pactado alianzas o acuerdos especiales. Las sedes empresariales pueden, o no, estar localizadas en la misma ciudad donde dicha empresa monta su sede operativa y por lo menos alguno de sus núcleos. El hecho de que una ciudad cuente con una sede operativa o con algún núcleo de la red de vuelos de una empresa, le otorga a esta ciudad un incremento en su conectividad (objetivo de cualquier ciudad, hoy en día, para competir en el contexto de la economía global). En la mayoría de los casos, las sedes operativas se encuentran en las ciudades donde se localizan las sedes empresariales de las líneas aéreas. Contar con sedes empresariales es, supuestamente, favorable para las ciudades teniendo en cuenta que: "La pérdida de sedes empresariales es interpretada como un decrecimiento

del status de una ciudad" (SASSEN, 1994:69).

Una gran cantidad de ciudades fueron y son elegidas por distintas empresas para montar allí su sede operativa. Si tenemos en cuenta todas las sedes operativas que tuvieron lugar entre 1986 y el 2002, veremos que se han producido varios cambios. En primer lugar, hay 12 ciudades que contaban con por lo menos una sede operativa y que en 2002 no contaban con ninguna. Estas ciudades son: Arica (Chile), Brasilia (Brasil), Colonia del Sacramento (Uruguay), Coyahiqué (Chile), Neuquén (Argentina), Porto Alegre (Brasil), Puerto Montt (Chile), Resistencia (Argentina), Ribeirao Preto (Brasil), Río Grande (Argentina) y Salvador (Brasil).

En segundo lugar, se puede confirmar que desde 1986 han convivido muchas empresas con sede en distintas ciudades (ver Fig. 1), siendo las más importantes: Buenos Aires (Argentina), San Pablo (Brasil), La Paz (Bolivia), Santiago (Chile) y Cochabamba (Bolivia). Sin embargo, si vemos la Fig. 2, deduciremos que las ciudades que mantienen para el año 2002 una diferencia suculenta son sólo San Pablo y Buenos Aires. No es casualidad que La Paz, Cochabamba y Santiago hayan dejado de tener un peso significativo con respecto al número relativo de sedes operativas, si tenemos en cuenta que Bolivia y Chile fueron los países que sufrieron los procesos más fuertes de centralización empresarial en toda la región. Pero este fenómeno no implica un decrecimiento en la cantidad o destinos de los vuelos, sino que implica que estas ciudades contienen centros de distribución cada vez más monopolizados.

Por último, si prestamos atención a la diferencia entre la cantidad relativa de sedes empresariales correspondiente al año 2002 y la correspondiente entre los años 1986 hasta 2002 (ver Tab. 2) podremos verificar que las ciudades que perdieron más o ganaron menos participación relativa en este aspecto son: Santiago (-6,53 %), La Paz (-4,96 %), Cochabamba (-4,58 %), Asunción (-1,07 %), Montevideo (-1,07 %), Belo Horizonte (-0,19 %), Boa Vista (-0,19 %), Río de Janeiro (-0,19 %) y Buenos Aires (0,60%). Se observa que las principales ciudades de los países que forman parte del MERCOSUR, excepto Brasil, son las que más participación relativa perdieron con respecto a esta temática. Este cambio responde, no sólo a la centralización empresarial, sino también a la localización de las sedes operativas que tiende a la agrupación locacional de sedes operativas en una sola ciudad por país. Así se pueden encontrar grandes ciudades que cuentan con un centro de distribución operado por una sola empresa, como por ejemplo: Asunción, Montevideo y Santiago.



Figura 1 Sedes operativas presentes entre 1986 y 2002.
Fuente: Elaborado en base a la tabla 2.



Figura 2 Sedes operativas para el año 2002.
Fuente: Elaborado en base a la tabla 2.

En Brasil en cambio, la centralización empresarial fue más tardía y fuertemente localizada en San Pablo (para las empresas grandes) o en pequeñas ciudades (para empresas chicas). Así se

explica que las dos ciudades más grandes de Brasil después de San Pablo hayan perdido en favor de esta ciudad que fue la que más participación relativa ganó en todo el MERCOSUR (7,23%).

Tabla 2 Participación relativa de centros de distribución.

Sedes Operativas (SO) (1986 – Abril 2002)	N° Sedes Operativas	Participación
Buenos Aires	16	14,04%
La Paz	14	12,28%
San Pablo	14	12,28%
Santiago	13	11,40%
Cochabamba	8	7,02%
Asunción	4	3,51%
Montevideo	4	3,51%
Belo Horizonte	3	2,63%
Boa Vista	3	2,63%
Río de Janeiro	3	2,63%
Santa Cruz	3	2,63%
Brasilia	2	1,75%
Colonia del Sacramento	2	1,75%
Coyahiqué	2	1,75%
Neuquén	2	1,75%
Resistencia	2	1,75%
Salvador	2	1,75%
Trinidad	2	1,75%
Arica	1	0,88%
Campinas	1	0,88%
Ciudad del Este	1	0,88%
Córdoba	1	0,88%
Fortaleza	1	0,88%
Goiania	1	0,88%
Manaos	1	0,88%
Porto Alegre	1	0,88%
Puerto Montt	1	0,88%
Punta Arenas	1	0,88%
Recife	1	0,88%
Ribeirao Preto	1	0,88%
Río Branco	1	0,88%
Río Grande	1	0,88%
Santarem	1	0,88%
Total	114	100,00%

Sedes Operativas (SO) Mayo 2002	N° Sedes Operativas	Participación	Variación
San Pablo	8	19,51%	7,23%
Buenos Aires	6	14,63%	0,60%
La Paz	3	7,32%	-4,96%
Salvador	2	4,88%	3,12%
Santa Cruz	2	4,88%	2,25%
Santiago	2	4,88%	-6,53%
Trinidad	2	4,88%	3,12%
Asunción	1	2,44%	-1,07%
Belo Horizonte	1	2,44%	-0,19%
Boa Vista	1	2,44%	-0,19%
Campinas	1	2,44%	1,56%
Ciudad del Este	1	2,44%	1,56%
Cochabamba	1	2,44%	-4,58%
Córdoba	1	2,44%	1,56%
Fortaleza	1	2,44%	1,56%
Goiania	1	2,44%	1,56%
Manaos	1	2,44%	1,56%
Montevideo	1	2,44%	-1,07%
Punta Arenas	1	2,44%	1,56%
Recife	1	2,44%	1,56%
Río Branco	1	2,44%	1,56%
Río de Janeiro	1	2,44%	-0,19%
Santarem	1	2,44%	1,56%
Total	41	100,00%	

Fuente: Elaboración propia en base a recopilación de información periodística y airtlinedata (www.airlinedata.com).

Vuelos Regionales y Concentración de las Rutas

Los vuelos regionales son servicios que tienen lugar entre ciudades de una misma región. Muchas veces al hablar de vuelos regionales en transporte aéreo, se hace referencia a estos como servicios brindados por aviones que apenas superan 3.000 kilómetros de autonomía de vuelo, sin llegar a definir una región geográfica. Desde la geografía se puede definir qué vuelos son

regionales mediante la previa definición de la región a ser estudiada. En este trabajo, la región estudiada es el MERCOSUR y los países asociados a este bloque económico (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay)⁷. Entonces los vuelos regionales, para este artículo, son sólo los servicios aéreos internacionales que vuelan desde y hacia ciudades de cualquiera de estos seis países. En el MERCOSUR, para el año 2002 hubo

⁷ Se incluye a Bolivia y Chile ya que, por ejemplo, estos dos países son incluidos junto a los cuatro estados partes de MERCOSUR bajo las mismas condiciones en el Protocolo de Fortaleza.

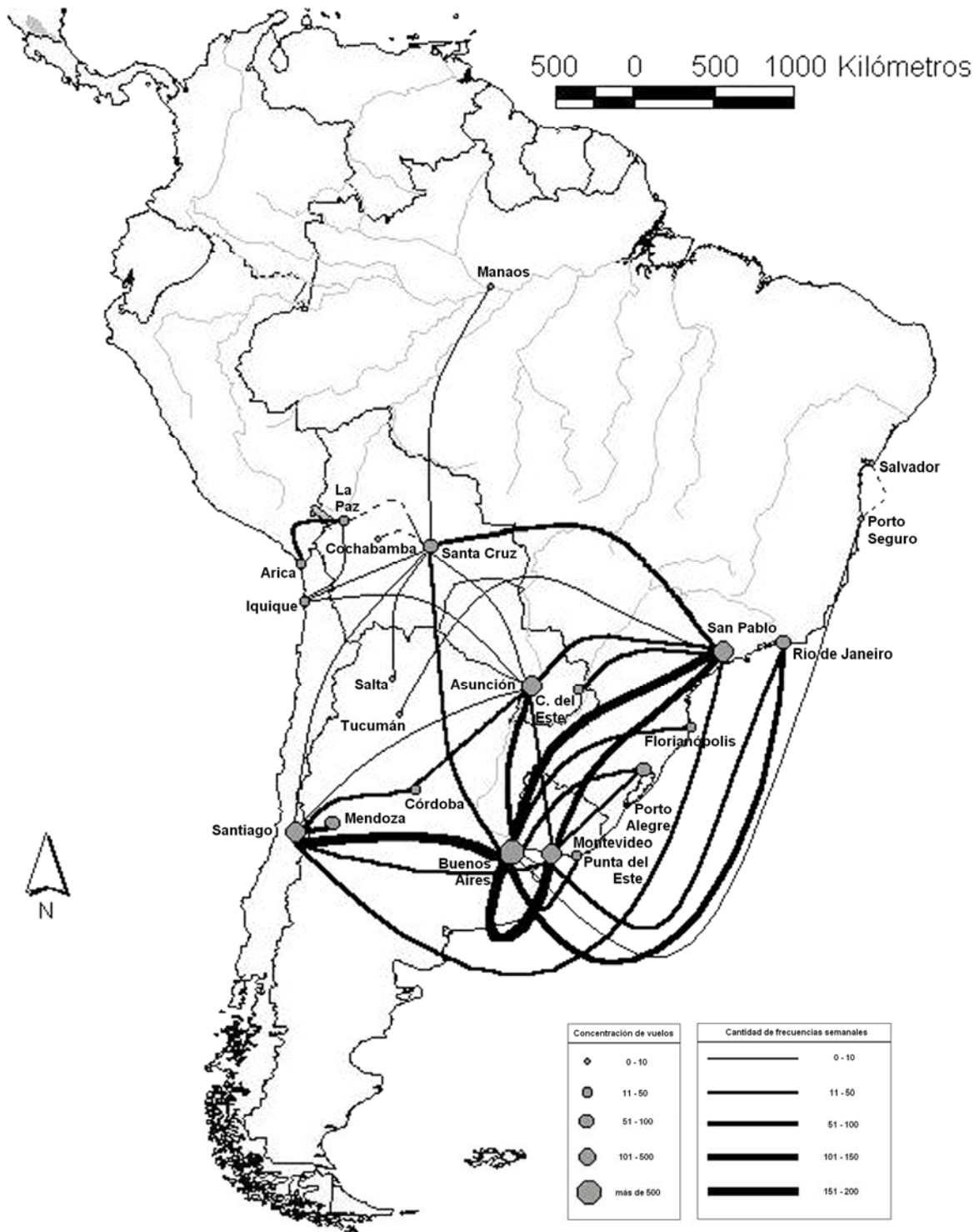
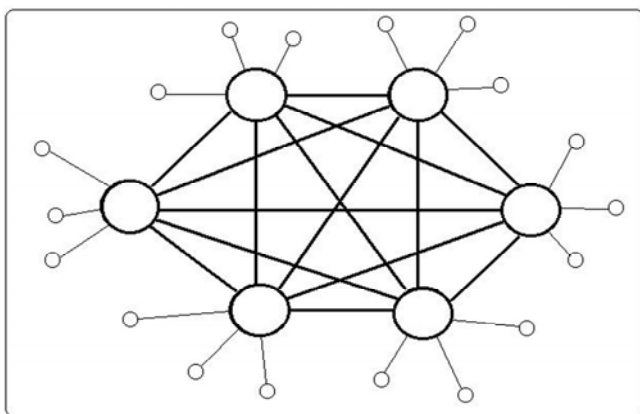


Figura 3 Vuelos Regionales en el MERCOSUR (frecuencias semanales).
Fuente: Elaborado en base la Tab. 3.

1.173 frecuencias semanales de vuelos regionales. Estos vuelos no están repartidos de forma equilibrada entre las distintas ciudades que son destinos de vuelos regionales (ver Fig. 3). La centralización empresarial y la concentración espacial de los núcleos inciden directamente en la distribución de los vuelos regionales.

En primer lugar, es pertinente la relación entre la centralización empresarial y la confección de esta red de servicios aéreos. Las grandes empresas que operan vuelos internacionales definen, generalmente, un único centro de distribución donde se lleva a cabo la organización de eficientes conexiones entre los vuelos internacionales, regionales y nacionales. A partir de esto, las empresas buscan alimentar sus hubs con pasajeros, incrementando la cantidad de vuelos y de destinos dentro de la región. Pero si cada vez hay menos empresas, cada vez habrá menos sedes operativas. Por lo tanto, si la tendencia en los distintos países es monopólica con respecto a la cantidad de empresas, la tendencia general será la de la expansión en cantidad de destinos pero la concentración de los vuelos en una sola ciudad por país. Este fenómeno se verifica en la Fig. 3 y mi conclusión es que las capitales de transporte aéreo de estos países se localizan en: Asunción para Paraguay, Buenos Aires para Argentina, Montevideo para Uruguay, San Pablo para Brasil, Santa Cruz de la Sierra para Bolivia y Santiago para Chile. Pero si tenemos en cuenta que estas ciudades además concentran, en mayor o en menor medida, gran parte de los servicios en sus respectivos países⁸, entonces nos encontraríamos con una red muy jerarquizada como la ilustrada en la Fig. 4.

Figura 4 Modelo teórico de núcleos y redes de conexión.



Org.: Gustavo Lipovich.

La consecuencia de la instauración de una red tan ponderada, es la jerarquización de ciertas rutas. Las rutas que concentran la mayor cantidad de frecuencias serían, y en este caso lo son, las rutas que conectan a los principales núcleos de la red o capitales del transporte aéreo (ver Tab. 3).

Tabla 3 Cantidad de frecuencias de vuelos regionales (Mayo 2002).

Vuelos	Frecuencias semanales
Buenos Aires - Montevideo	192
Buenos Aires - Santiago	177
Buenos Aires - San Pablo	142
Asunción - Buenos Aires	78
Buenos Aires - Río de Janeiro	58
Mendoza - Santiago	52
Montevideo - San Pablo	52
San Pablo - Santiago	34
Buenos Aires - Santa Cruz de la Sierra	30
Asunción - San Pablo	28
Buenos Aires - Porto Alegre	28
Córdoba - Santiago	28
Montevideo - Porto Alegre	28
Buenos Aires - Punta del Este	26
Montevideo - Santiago	22
Ciudad del Este - San Pablo	18
Montevideo - Río de Janeiro	18
Arica - La Paz	14
Asunción - Córdoba	14
Asunción - Montevideo	14
Buenos Aires - Florianópolis	14
San Pablo - Santa Cruz de la Sierra	14
San Pablo - Santa Cruz de la Sierra - La Paz	14
Río de Janeiro - San Pablo - Santiago	14
Asunción - Santiago	10
Santa Cruz de la Sierra - Santiago	10
Asunción - Santa Cruz de la Sierra - Cochabamba	8
Asunción - Iquique	6
Buenos Aires - Porto Seguro	6
Asunción - Santa Cruz de la Sierra	4
Salta - Santa Cruz de la Sierra	4
San Pablo - Tucumán	4
Manaos - Santa Cruz de la Sierra	4
Iquique - Santa Cruz de la Sierra	4
Buenos Aires - Porto Seguro - Salvador	2
Iquique - La Paz	2

Fuente: Recopilación de información periodística y los datos publicados por las empresas por Gustavo Lipovich.

Todos los vuelos conducen a Buenos Aires

El subtítulo adelanta el resultado de mi análisis acerca de las consecuencias de la concentración de los vuelos regionales en algunas rutas. La estrategia empresarial de operar con un centro de distribución o núcleo, como afirmé antes, lleva a la formación

⁸ El 96,7 % de los vuelos internos en Chile tienen como origen o destino a Santiago y el 75,8 % de los tramos internos en Argentina tienen como origen o destino a Buenos Aires, porcentaje que se elevaría a más del 90 % teniendo en cuenta los vuelos completos.

de una capital del transporte aéreo para cada país que forma parte del MERCOSUR. Pero estas ciudades destacadas por su oferta de servicios aéreos no se encuentran en una situación de equilibrio, sino que se pueden encontrar diferencias en la oferta entre estas ciudades así como también podemos encontrar distintos grados jerárquicos en el total de las ciudades que operan vuelos regionales. Este análisis es simple y consiste en verificar todas las frecuencias semanales de los vuelos regionales y luego

especificar cuántas de estas frecuencias tienen como origen o como destino a cada ciudad que integra la red de vuelos regionales. Después se calcula la participación relativa de todas estas frecuencias para cada ciudad. Al tener cada vuelo un origen y un destino, la participación relativa no podrá superar en ninguno de los casos el 50 %. Los resultados se encuentran detallados en la Tab. 4 y en la Fig. 5.

Tabla 4 Concentración de vuelos por destinos.

Ciudades	Número de Vuelos	Porcentaje	Numero de destinos
Buenos Aires	753	31,59%	11
Santiago	347	14,56%	8
Montevideo	326	13,67%	6
San Pablo	320	13,42%	9
Asunción	162	6,80%	8
Santa Cruz de la Sierra	92	3,86%	6
Río de Janeiro	90	3,78%	3
Porto Alegre	56	2,35%	2
Mendoza	52	2,18%	1
Córdoba	42	1,76%	2
La Paz	30	1,26%	3
Punta del Este	26	1,09%	1
Ciudad del Este	18	0,76%	1
Árica	14	0,59%	1
Florianópolis	14	0,59%	1
Iquique	12	0,50%	3
Cochabamba	8	0,34%	2
Porto Seguro	8	0,34%	1
Salta	4	0,17%	1
Tucumán	4	0,17%	1
Manaos	4	0,17%	1
Salvador	2	0,08%	1
Total	2384	100,00%	

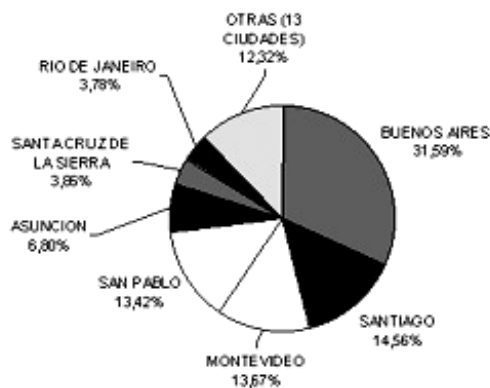
Fuente: Elaborado en base la Tab. 3.

Los resultados de esta tabla pueden parecer sorprendentes con respecto a las cifras para la ciudad de Buenos Aires. La capital argentina es origen o destino de 753 vuelos regionales, superando con facilidad la cantidad de estos vuelos para el resto de las ciudades. Esta ciudad, por lo tanto, participa relativamente con 31,59 % de estos vuelos. Esta cifra es muy alta si consideramos que la máxima participación posible es el 50 %. En suma, casi las dos terceras partes del total de vuelos regionales tienen a Buenos Aires como origen o destino. Un posible trabajo futuro, podría consistir en buscar las causas de esta fuerte concentración, la cual se podría basar en el análisis de accesibilidad de esta ciudad con respecto a la red entera para el

transporte regular de pasajeros. También habría que tener en cuenta los detalles de las políticas gubernamentales y estrategias empresariales presentes en Argentina, además de muchos otros aspectos que faciliten una explicación a este fenómeno que en un primer momento puede resultar extraño.

Con respecto al resto de las ciudades se puede afirmar que existe una participación relativa pareja entre Santiago, Montevideo y San Pablo. Luego la ciudad que cuenta con una mayor participación relativa es Asunción y después Santa Cruz de la Sierra. No es casualidad que las seis ciudades más importantes, respecto a las frecuencias regionales, sean las capitales del transporte aéreo de los seis países que conforman el MERCOSUR.

Figura 5 Concentración de vuelos por destinos, participación relativa.



Fuente: Elaborado en base a la Tab. 3.

Reflexiones Finales

El transporte aéreo regular de pasajeros ha experimentado mucho dinamismo en los últimos veinte años. En estos años en la región se sucedieron fuertes procesos de centralización empresarial, de concentración espacial de los centros de distribución, de concentración de vuelos regionales en ciertas rutas y, por último, procesos de concentración de los vuelos en algunas ciudades. La lógica empresarial de brindar servicios a partir de conexiones operadas en núcleos lleva a que las ciudades de Asunción, Buenos Aires, Montevideo, San Pablo, Santa Cruz de la Sierra y Santiago sean las más importantes del MERCOSUR respecto a los vuelos regionales. Este fenómeno es bastante especial si tenemos en cuenta que la actividad aerocomercial total en algunas de las ciudades restantes es mucho más importante que la de alguna de estas seis ciudades.

Todo indica que esta actividad económica se encuentra concentrada a escala nacional y es desde las ciudades que concentran al tráfico aéreo en cada país, desde donde se llevan a cabo la mayor parte de los vuelos regionales. A partir de esta idea, se puede pensar que algunos aspectos para la integración regional del MERCOSUR se dieron de forma previa a la integra-

ción a escala nacional e interna a cada país. Si existe algún tipo de intencionalidad en que esto suceda de esta forma, nos encontraríamos frente a falsos objetivos de integración regional, o se podría decir que falta mucho para acercarse a los objetivos explicitados al comienzo de este trabajo, por lo menos en materia aerocomercial.

Esto se verifica si tenemos en cuenta, en primer lugar, que no se tiene en cuenta al transporte aerocomercial como factor de desarrollo económico en la integración regional debido a que en la primera formulación de subgrupos de trabajos del MERCOSUR se incluyen para el transporte, sólo el de transporte terrestre y el de transporte marítimo. Por otra parte, se puede agregar que este sector de la economía complementa a diferentes sectores y lamentablemente no se basa en el equilibrio por todos los procesos de centralización y concentración analizados en este trabajo. De aquí puede surgir una nueva inquietud consistente en verificar si los otros sectores económicos se basan en el equilibrio. En tercer lugar, si algunos aspectos para la integración de América Latina, se dieran de forma previa a la integración del MERCOSUR, de la cual algunos aspectos son previos a la integración interna de cada país, habría que incrementar los esfuerzos o explicitar de forma verídica sus objetivos. En cuarto lugar, se puede afirmar que no se toma en cuenta el carácter positivo del transporte aéreo con respecto al desarrollo tecnológico estrechamente ligado con la presencia de una red aerocomercial eficiente. Por último, no está demás resaltar que la escasa presencia de políticas conjuntas para el sector aerocomercial, donde sólo se puede destacar el Protocolo de Fortaleza, no asegura condiciones adecuadas de competencia ni ayuda a alcanzar escalas operativas eficientes.

Aclaraciones y agradecimientos

Quiero agradecer a varias personas ya que este trabajo sólo pudo haberse realizado con la ayuda y apoyo de: David Angaramo, Pablo Ciccolella, Luis Domínguez Roca, Nora Lucioni, Elena Quinn, Alejandro Rivadulla, Jessica Savino y Gabriel Videla.

LIPOVICH, G. A. (2005). The territorial concentrations of the air transport flows as a result of the centralization of the air market in the context of the regional integration in the Mercosur. *Revista do Departamento de Geografia*, n. 18, p. 75-88.

Abstract: One of the characteristics of the neoliberal economy with a strong global reach is the generation and beginning of different economic blocks. The air transport is an economic activity that has experienced a great dynamism during the nineties. In the framework of the MERCOSUR the regular transport of passengers has suffered a strong process of business centralization first. This process has derived different spatial and territorial consequences referring to the air connectivity of the cities that integrate the countries that are included in this block. The different manifestations of business centralization and of concentration of the network of regional flights are a phenomena opposed to the objectives presented in the Asuncion Treaty.

Keywords: Air Transport; MERCOSUR; Air Market.

Recebido em 23 de setembro de 2005, aceito em 25 de outubro de 2006.

Referências

- CASTELLS, M. (1999) *The Informational City*. Edition 1999. Malden, Estados Unidos, Blackwell Publishers.
- CASTELLS, M. (2000) *The Information Age. Economy, Society and Culture*. Volume 1. The Rise of the Network Society. 2 Ed. Malden, Estados Unidos, Blackwell Publishers.
- CICCOLELLA, P.; FERNÁNDEZ CASÓ, V. (1993) Las condiciones actuales para la integración en América Latina. Perspectivas e interrogantes del Mercosur. *Modelos de integración en América Latina. Desafíos y alternativas en la construcción de un nuevo territorio latinoamericano*. Buenos Aires, Argentina, Centro Editor de América Latina.
- LIPOVICH, G. (2002) Cielos Cerrados en el Mercosur. La Integra(domina)ción Regional en el Transporte Aéreo. IV Encuentro Internacional Humboldt "Geografía de la Integración. Puerto Iguazú, Argentina, Septiembre 2002.
- MERCOSUR (1991) *Tratado de Asunción de 1991*. Asunción, Paraguay.
- MERCOSUR (1996) *Protocolo de Fortaleza de 1996*. Fortaleza, Brasil.
- PAVAUX, J. (1995) *Le Transport aérien à l'horizon 2020. Éléments de réflexion prospective*. París, Francia, Les Presses de L'Institut du Transport Aérien.
- SASSEN, S. (1994) *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks, Estados Unidos, Pine Forge Press.
- SEGUÍ PONS, J. M.; PETRUS BEY, J. M. (1991) *Geografía de Redes y Sistemas de Transporte*. Madrid, España, Editorial Síntesis.

Otras fuentes consultadas

Para la construcción de las tablas y de algunas informaciones he utilizado artículos e información publicadas en distintos periódicos y paginas de Internet. Entre los diarios consultados se encuentran: *Ambito Financiero* (Buenos Aires), *Revista Avión Revue* (Madrid), *BAE Económico* (Buenos Aires), *Clarín* (Buenos Aires), *El Cronista Comercial* (Buenos Aires), *Folha de São Paulo* (San Pablo), *Hoy* (Quito), *La Nación* (Buenos Aires), *La Razón* (La Paz), *Página 12* (Buenos Aires) y *Revista ¿Qué Pasa?* (Santiago). Entre las paginas de Internet se encuentran: www.aeropuerto.sarg.com.ar, www.jetset.com.br, www.airlinedata.com, www.elsiti.oaeronautico.com