

SERVICIO DE TRANSPORTE Y TURISMO. UN ANÁLISIS DE RED EN LA COSTA ATLÁNTICA BONAERENSE

FURLAN, Adriano Daniel; HERNÁNDEZ, Facundo Martín

GEMAU/UNMdP/ CONICET (Grupo de Estudios sobre Medio Ambiente y Urbanización de la Universidad Nacional de Mar del Plata).

adryfurlan@hotmail.com / fmhernandez12@yahoo.com.ar

RESUMEN

El trabajo analiza el funcionamiento de la red de autotransporte público de pasajeros que interconecta la Región Metropolitana de Buenos Aires con la costa atlántica bonaerense considerada como una región turística. El enfoque teórico integra conceptualizaciones de red, territorio en red y territorio turístico. Se caracteriza morfológicamente la red y, se aplica un análisis de redes basado en métodos estadísticos y representaciones gráficas. Asimismo, se elabora un mapa temático de flujos. Como resultados, se reconocen dos sectores de la red y se identifican diferencias y similitudes en los patrones de funcionamiento ligadas a la estructura regional interna.

Palabras clave: territorio turístico - transporte de pasajeros - localidad balnearia - costa atlántica.

TRANSPORT SERVICE AND TOURISM. NETWORK ANALYSIS IN ATLANTIC COAST OF BUENOS AIRES PROVINCE

ABSTRACT

This work analyzes the operation of the network of public passenger transport network that connects Región Metropolitana de Buenos Aires and atlantic coast of Buenos Aires province regarded as a touristic region. Theoretical approach integrates conceptualizations of networks, networked-territory and touristic territory. Transport network is characterized morphologically. Network analysis based on statistical method and graphs is applied. It is also produced a thematic map of flows. Two sectors of network are recognized and differences and similarities in the patterns of functioning of the internal regional structure are also identified.

Keywords: touristic territory - passengers transport - sea resort locality - atlantic coast.

Introducción: red, territorio en red y territorio turístico

El estudio de las redes de transporte es necesario para la comprensión de los fenómenos de desarrollo turístico. Siendo la Costa Atlántica de la provincia de Buenos

Aires la principal región turística del país en términos de turismo interno, es notoria la ausencia de trabajos que analicen su relación con la red de transporte. En el presente trabajo se aborda tal relación a partir de la aplicación de tres conceptos: *red*, *territorio turístico* y *territorio en red*, todos abordados desde una geografía del transporte.

La *red* hace referencia a un conjunto de objetos interconectados y reunidos por sus intercambios de materia e información (Parrochia en Blanco, 2007); se trata de una articulación de nodos y flujos a través de determinadas vías. El sistema de transporte constituye un ejemplo de red. Potrykowsky y Taylor (1984) sostienen que el transporte es la parte del proceso de producción que prevé el traslado de mercancías y/o de personas de un sitio a otro.

Con base en los citados autores, la red de transporte estaría formada por:

- 1) *vías*: parte de suelo acondicionado al tráfico;
- 2) *líneas*: medio, trayecto y vía determinados para un traslado específico;
- 3) *rut*as: conjunto de líneas que unen puntos;
- 4) *puntos*: iniciales, intermedio y finales;
- 5) *nudos*: convergencia de tres o más líneas o vías;
- 6) *flujos*: masa de personas o mercancías trasladadas y
- 7) *medios*: vehículos que permiten el traslado de personas y mercancías.

Estos componentes definen el aspecto técnico de la red de transporte. No obstante, las redes pueden ser enfocadas desde dos perspectivas: desde un punto de vista puramente técnico o desde un enfoque integrador que considera de forma simultánea sus aspectos técnicos y sociales.

En otro nivel de análisis se plantea el *territorio en red*, espacialmente discontinuo, segmentado, dinámico (con diversos grados de movilidad) y más susceptible a superposiciones (Haesbaert, 2004; Veltz, 1999). Las conceptualizaciones de red y territorio-red permiten homologar la idea de “territorio turístico” en tanto éste se encuentra formado por un sistema de redes y lugares.

Para Bertoncello (2002), el *territorio turístico* es aquel que participa en forma constitutiva de la práctica turística; por lo tanto, al mismo tiempo que la concreta es transformado por ella. En aquel pueden reconocerse tres tipos de lugares: de origen, de destino y de tránsito. Este último desempeña la función de conector (rutas aéreas, viales, marítimas, ferroviarias) entre los espacios emisores y receptores del turismo, que son los puntos inicial y final del turismo: el de *cabecera* (de donde provienen los turistas) y el de *destino* (el lugar hacia donde se dirigen los turistas).

Tanto el espacio receptor como el emisor pueden estar representados por una o varias localidades. A partir de esta propiedad es posible identificar diferentes escenarios (Ver Fig. 1). Los lugares de destino, cuando se localizan con relativa proximidad los unos de los otros dentro de un área de cualidades ambientales y/o culturales similares, compartiendo características que le confieren una cierta homogeneidad en la oferta de servicios y atractivos, pueden conformar una región turística (de litoral, montaña, arqueológica, urbana).

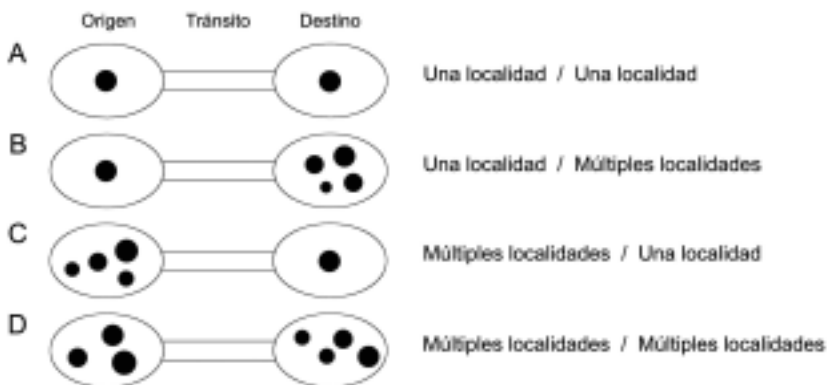


Fig. 1: Modelos de configuración del territorio turístico.

Fuente: elaboración propia.

Los estudios de redes que utilizan la teoría de grafos pueden ser estáticos, índices de forma y conexiones, aunque su desarrollo se produzca a través de una sucesión temporal, y dinámicos, al valorar los elementos de conexión de la red –las vías– con variables reales como pueden ser las de distancia kilométrica y horaria, costes, o los flujos que por ellas circulan (Seguí Pons y Petrus Bey, 1991).

El presente trabajo tiene como principal objetivo analizar el dinamismo de la red del auto-transporte público de pasajeros que conecta a la Región Metropolitana Buenos Aires (RMBA) con la Costa Atlántica durante la temporada turística-veraniega. Se parte de dos supuestos: a) los destinos turísticos que están conectados a partir de una vía central, o de primer orden, tienen una mayor conectividad y accesibilidad con los destinos de origen y b) el desarrollo de las redes de transporte es esencial en la conformación de una región turística y explica, en buena medida, el grado y el tipo de su desarrollo.

Materiales y métodos

Se efectúa un estudio dinámico de redes que consiste en la aplicación de herramientas de análisis estadístico a indicadores de accesibilidad y conectividad y en representaciones gráficas. Las variables que se utilizaron corresponden a la propuesta de Potrykowsky y Taylor (1984) para el análisis de redes de transportes (Fig. 2).

Variables	Indicadores
Vías	Tipo de vía terrestre (ferroviaria y vial), Calidad de la vía (asfaltada, no asfaltada)
Líneas	
Rutas	Recorrido, Cantidad de vías que componen la ruta (Qr)
Puntos	Tipo de punto (cabecera, trasbordo y destino), Distancia
Núdos	Cantidad de vías que convergen en el destino
Flujos	Cantidad de vehículos que arriban a destino (Qv), Cantidad de servicios que es necesario emplear para llegar al destino (Qs), Frecuencia (F)
Medios	Tipo de medio de transporte terrestre (tren, ómnibus)

Fig. 2: Variables e indicadores.

Fuente: elaboración propia en base a Potrykowsky y Taylor (1984).

No se identifican indicadores en la variable “línea” debido a que la misma está compuesta por tres variables ya trabajadas.

Para complementar el análisis del dinamismo de la red se consideró oportuno incluir indicadores que permitan medir el comportamiento económico del flujo (Fig. 3).

Variable	Indicadores económicos	
Flujo	Tarifa del servicio (en pesos)	
	Costo por kilómetro (en pesos)	
	Cantidad de empresas	Por localidad En la RTCA
	Participación relativa de las empresas	Por localidad En la RTCA

Fig. 3: Indicadores económicos de la variable “Flujo”.

Fuente: elaboración propia en base a Potrykowsky y Taylor (1984).

Todos los datos corresponden a la temporada estival 2010-2011, estos fueron relevados a partir de información solicitada a las trece empresas transportistas que operan en la Ruta Turística Costa Atlántica (RMBA-RTCA), a las estaciones terminales de ómnibus y a los organismos públicos de gestión y administración del transporte (Secretaría de Transporte de la Provincia de Buenos Aires, Secretaría de Transporte de la Nación).

La temporada analizada está dentro del período automotor iniciado en la década de 1990 y fue seleccionada por: a) la ausencia de registros de datos para las temporadas precedentes, b) la regularidad en el comportamiento estacional de las actividades turísticas en la RTCA y c) la escasa diferenciación en la evolución interanual de los niveles de afluencia turística de la RTCA luego de la recomposición económica que el sector experimentó en la Posconvertibilidad.

Los datos de los indicadores de flujo se relevaron en su totalidad a nivel diario y se aplicaron diversas técnicas para su procesamiento y análisis. Las comparaciones fueron realizadas sobre valores absolutos (Tarifa y Distancia) y cocientes (Frecuencia y Costo por kilómetro).

También se aplicaron medias aritméticas para el análisis de la participación relativa de las empresas transportistas en el conjunto de la RTCA y en cada localidad.

La periodización de referencia ha sido confeccionada en base al predominio del medio de transporte empleado por los turistas a lo largo de la historia de la RTCA. Estos datos históricos fueron extraídos de los organismos municipales de estadística de la región turística. Como representación gráfica de la estructura morfológica y de las mediciones efectuadas se instrumentó el método de grafos para elaborar un mapa temático de flujos diarios.

Resultados

El litoral marítimo bonaerense, por sus cualidades ambientales y su cercanía con los principales núcleos urbanos del país, se ha transformado en el espacio turístico de mayor atracción durante el verano. Desde fines del siglo XIX hasta la actualidad se han fundado 40 localidades balnearias desde Punta Rasa hasta Pehuen-Có, todas concentradas en más de 800 km de costas que, en conjunto, reciben por temporada a más de 6 millones de turistas (Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires). La homogeneidad que poseen estas localidades debido a compartir una misma oferta ambiental (turismo de sol y playa) y el emplazamiento sobre la línea de costa, la contigüidad espacial de los asentamientos y las similitudes en su oferta de alojamiento y servicios, hace que pueda ser considerada como una región turística.

La RMBA, siendo el principal núcleo de población urbana del país, es históricamente el mayor centro emisor del turismo interno, ya que en todas las localidades balnearias este supera el 50 % de los lugares de origen. El predominio de los flujos turísticos que circulan desde la RMBA hacia la Región Turística de la Costa Atlántica (RTCA) es representativo del comportamiento estival de la red de transporte. La evolución histórica de los modos de transportación ha llevado a que en la actualidad las empresas de autotransporte predominen en la oferta de pasajes a la RTCA, tanto en la época estival como en el resto del año. Por este motivo, ha interesado estudiar el funcionamiento del autotransporte público de pasajeros.

Construcción histórica de las redes de transporte en la RTCA

Las redes de transporte, como elemento estructural del territorio turístico, tienen un proceso de construcción histórica acorde a los diferentes contextos económicos, políticos y sociales. Milton Santos (2000) se refiere a la temporalidad de las redes en tanto están formadas por trozos, instalados en diversos momentos, diferentemente fechados, muchos de los cuales pueden no estar en la configuración actual, y que son sustituidos también en momentos diversos, obedeciendo a las exigencias de cambios tecnológicos y morfológicos de la sociedad. La reconstrucción histórica de las mismas es fundamental si queremos entender como una totalidad la evolución de un lugar. Siguiendo estas apreciaciones se puede periodizar el desarrollo geográfico del turismo en función del

despliegue de las redes de transporte, ya que su conformación es lo que permite la integración de un lugar a un proceso de producción de espacios turísticos (Callizo Soneiro, 1991).

Históricamente, el desarrollo del turismo ha estado íntimamente vinculado a los progresos en la tecnología del transporte. Estos avances en la transportación, además de aumentar el volumen, han modificado el comportamiento de los flujos turísticos y, por lo tanto, los modelos de desarrollo turístico (Pearce, 1991). Desde este análisis se reconocen tres fases o períodos en el desarrollo de las redes de transporte que unen la RMBA y la RTCA: a) Ferroviaria (1880-1940), b) Ferro-automotora (1940-1990) y c) Automotora (desde 1990).

a) *Ferroviaria*: el ferrocarril es el medio pionero que conectó la Buenos Aires de fines de siglo XIX con las emergentes villas balnearias de la provincia. La Estación Constitución se utilizó como punto de partida de la red ferroviaria que se dirigía a la RTCA, explotada por la inglesa Ferrocarriles del Sud. Los destinos turísticos que fueron incorporándose a esta red son Mar del Plata (1886), Necochea (1894), Miramar (1910) y Pinamar (1938).

Dado que este era el único medio de transporte que posibilitaba el traslado de contingentes de turistas, los balnearios fundados en el mismo período y no incorporados a la red ferroviaria, no tuvieron éxito y, en esta etapa, quedaron marginados (Mar del Sud, Ostende). En este período fundacional, los pocos destinos de playa, su dispersión y la práctica del turismo restringido a las élites de la época, impiden definir la existencia de una región turística.

b) *Ferro-automotora*: el crecimiento demográfico de la RMBA y el acceso de las populosas clases obreras al turismo en un contexto favorable, impulsaron cambios tecnológicos y morfológicos en el sistema de transporte. Durante la Postguerra, el uso ya consolidado del tren se complementó con la amplia difusión de los automotores. Para su circulación se construyó la infraestructura vial, dispuesta en forma paralela a las vías ferroviarias. Los turistas comenzaron a desplazarse mediante autobuses.

En poco tiempo, la red vial alcanzó mayor extensión que la ferroviaria e integró nuevas localidades al proceso de desarrollo geográfico del turismo, iniciando la tendencia hacia una formación regional turística en el litoral marítimo bonaerense. La Ruta Nacional 2 (RN2) se terminó de asfaltar en 1938, lo que permitió la masificación turística de Mar del Plata, y se convirtió en la vía más importante. Las localidades ubicadas en el sector nordeste (actuales partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell), que no formaban parte de la red ferroviaria, se desarrollaron a partir de la creación de una vía paralela a la costa, la Ruta Interbalnearia (RP11), que se asfaltó entre las décadas de 1950 y 1980. Por el contrario, al norte y sudoeste de Necochea (partidos de Lobería, San Cayetano, Tres Arroyos y Coronel Dorrego), donde no se acondicionaron los caminos, el crecimiento de los balnearios quedó limitado.

La excepción la representa Monte Hermoso, que se incorpora a la red vial aprovechando la proximidad de la Ruta Nacional 3, cuya pavimentación fue concluida

en la década de 1940. Además, durante este período se produce la estatización de los ferrocarriles, que amplía su capacidad, su velocidad y su frecuencia, lo que impulsa una revalorización de su uso.

c) *Automotora*: el proceso de privatizaciones implicó una profunda reestructuración de los sistemas de transporte. En la RTCA, este proceso significó que, salvo el ramal ferroviario Estación Constitución-Mar del Plata, los restantes fueran desactivados y se consolida una fase de predominio del transporte automotor en todas las localidades balnearias. La red vial tuvo que soportar, entonces, una mayor presión a causa del redireccionamiento del flujo.

Los tramos más dinámicos de la red vial fueron concesionados, implementándose el sistema de peajes. Para mejorar la calidad de la circulación se reasfaltan las vías más transitadas y se construyen autovías. Estas últimas son la Autovía de la RN2 (Au2) y las Autovías que se emplazan en dos sectores de la RP11 (Mar del Plata-Santa Clara y Villa Gesell-Pinamar).

A pesar de que el ramal a Pinamar se reactivó a fines de la década de 1990 y que el ramal a Miramar fue reactivado circunstancialmente en algunas temporadas veraniegas hasta que volvió a funcionar durante todo el año, todavía no se logró una gravitación de la oferta de este medio sobre el volumen total de pasajeros. Según estimaciones de la temporada 2010-2011, el tren participó con un 13% del flujo diario.

El funcionamiento de la red de transporte público automotor de pasajeros: análisis de los datos

La red de transporte automotor que conecta la RMBA con las RTCA asume, según Lobato Correa (2010), una forma predominantemente dendrítica. Desde el punto de partida (lugar de origen) se desprenden dos vías principales que se dirigen a diferentes puntos de llegada (lugares de destino), en los que, a su vez, se subdivide el flujo por vías secundarias y terciarias.

En la figura 4 solamente se han graficado mediante líneas las conexiones de nodos con servicio de transporte (directo o indirecto), por consiguiente, los nodos en blanco son destinos que carecen de servicio. No se identifican indicadores en la variable “línea” debido a que la misma está compuesta por tres variables ya trabajadas.

Se distinguen dos sectores de la red resultante que tienen morfologías ligeramente diferentes:

1) La costa atlántica oriental, que presenta una forma dendrítica en torno a la Au2 con líneas perpendiculares a la costa, en su mayoría asfaltadas, combinada con una formación axial (nodos unidos linealmente) sobre la RP11, donde se asienta un rosario de localidades balnearias desde San Clemente del Tuyú hasta Mar del Sud. Este sector muestra un mayor desarrollo de la red asociado a la elevada densidad de asentamientos.

2) La costa atlántica austral, sólo exhibe la forma dendrítica en torno a la RN3. Los balnearios se conectan a la misma por medio de vías secundarias y terciarias de diferente calidad (asfaltadas, de ripio y caminos vecinales de tierra y arena). La ausencia de un complemento axial explica el menor desarrollo relativo de la red.

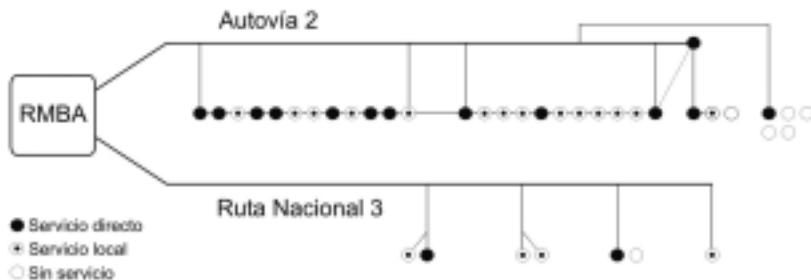


Fig. 4: Esquema de conexiones de las localidades balnearias a la red de la RTCA.
Fuente: elaboración propia.

En la figura 5 pueden apreciarse diferencias de accesibilidad y conectividad en una selección de localidades servidas a través de cuatro indicadores básicos. Se destaca el caso de Mar del Plata, nodo al que ingresa el 54 % de las unidades de transporte con una alta frecuencia, todas ellas de forma directa desde Retiro y utilizando una única vía (Au2). Esto la convierte en la localidad más accesible y conectada.

El nordeste de la costa atlántica captura un 33 % de la oferta, coincidiendo con la densidad indicada en la figura 4, y el 13 % restante se redistribuye al sur de Mar del Plata. Es también representativo del comportamiento de la costa austral la necesidad de realizar dos y tres trasbordos, al igual que el uso de varias vías, para completar el recorrido hacia el lugar de destino.

La figura 6 expresa cartográficamente los flujos de acceso directo. Por el eje de la Au2 circula el 97 % del servicio, contrastando notablemente con el eje de la RN3, que reúne el 3 % restante.

Destino	Qv	F	Qs	Qr
San Clemente	21	0,88	1	3
San Bernardo	21	0,88	1	3
Mar de Ajó	21	0,88	1	3
Pinamar	34	1,42	1	3
Villa Gesell	34	1,42	1	3
Mar Chiquita	-	-	2	3
Santa Clara	1	0,04	1	2
Mar del Plata	90	3,75	1	1
Miramar	11	0,46	1	2
Mar del Sur	-	-	2	2
Necochea	15	0,63	1	2
Balneario Orense	-	-	3	4
Claromecó	3	0,13	1	3
Reta	-	-	2	3
Marisol	-	-	3	3
Monte Hermoso	2	0,08	1	2

Fig. 5: Indicadores básicos de servicio de autotransporte de pasajeros de la RTCA (temporada 2010-2011). Qv: Cantidad de vehículos que arriban a destino; F: Frecuencia; Qs: Cantidad de servicios que es necesario emplear para llegar al destino; Qr: Cantidad de vías que componen la ruta. Fuente: elaboración propia con datos de empresas transportistas.

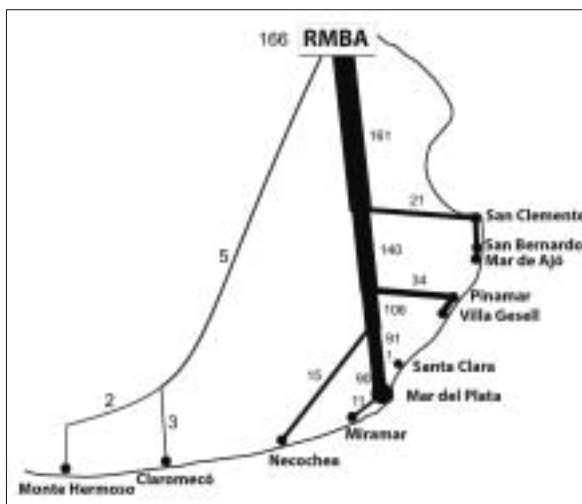


Fig. 6: Mapa de flujos de servicios con acceso directo desde Retiro (temporada 2010-2011).

Fuente: elaboración propia con datos de empresas transportistas.

En relación al comportamiento de la tarifa, en la Fig. 7 puede verse que ésta se incrementa conforme aumenta la distancia del destino, exceptuando Mar del Plata, que experimenta una reducción respecto de la tendencia general. Sin embargo, al introducir los valores del costo por km, se perciben importantes irregularidades (Fig. 8). Analizando los elementos expuestos se presupone que las variaciones corroboradas en la formación del costo del kilómetro son atribuidas a una integración de factores entre los que pueden mencionarse la disminución relativa conforme aumenta la distancia, el tamaño del mercado (que define centralidades) y los precios combinados en los destinos en que debe emplearse más de un servicio. La reducción de los costos por centralidad es significativa en los casos de Mar de Plata, Necochea, Villa Gesell y Pinamar. Al utilizar prácticamente en todo su trayecto la misma ruta que Mar del Plata, Miramar se beneficia con la proximidad. Santa Clara del Mar, por el contrario, posee un mercado ínfimo y, si bien también próximo a Mar del Plata, el ingreso de los vehículos a la ciudad está restringido por cuestiones normativas. En el caso del Partido de la Costa, los picos relativos podrían explicarse por la cercanía al origen. En sentido inverso, al sur de Necochea, las disminuciones observadas de la costa austral corresponden al alejamiento. Las variaciones en localidades que requieren establecer combinaciones estarían asociadas a la especificidad de las políticas municipales (por ejemplo, aplicación de subsidios).

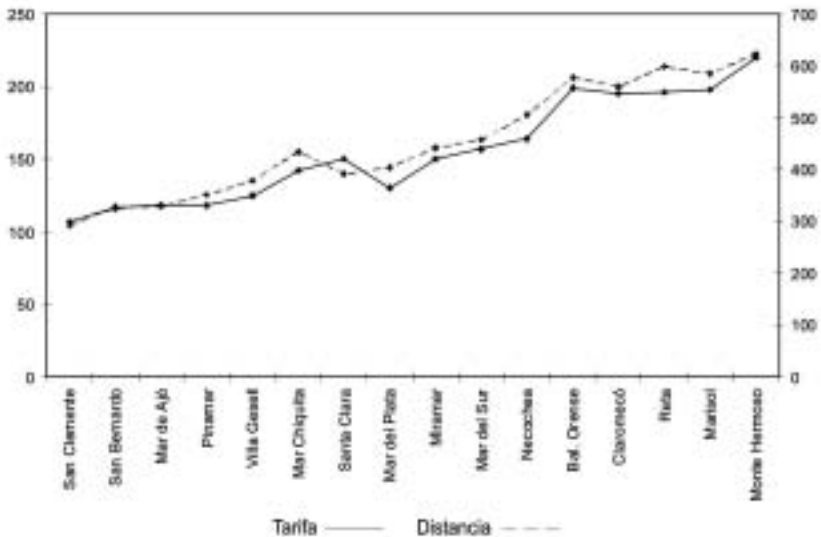


Fig. 7: Comparativo Tarifa y Distancia desde Ciudad Autónoma de Buenos Aires por localidad.

Fuente: elaboración propia con datos de empresas transportistas.

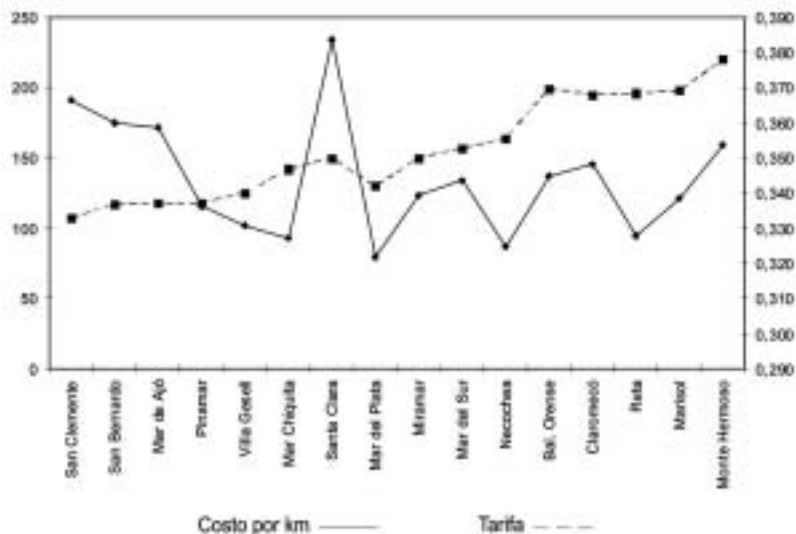


Fig. 8: Comparativo Tarifa y Costo por km por localidad (temporada 2010-2011).

Fuente: elaboración personal con datos de empresas transportistas.

En la figura 9 se cuantifica la participación de las empresas transportistas en cada uno de los destinos de la RTCA que tienen servicios directos con la RMBA. Se puede observar que la mayor participación ($\geq 50\%$) se da en las localidades balnearias con menor cantidad de servicios (Monte Hermoso, Claramecó, Santa Clara), dado que solamente una o dos empresas comercializan la ruta. En las localidades balnearias con más cantidad de oferentes y servicios se reproduce la concentración en una o dos empresas ($> 73\%$). La centralidad de Mar del Plata refleja el caso de mayor competencia, donde nueve empresas compiten por el 54 % del mercado regional; el resultado es que cuatro compañías concentran más del 80 %, reiterándose el modelo de características oligopólicas, aunque más atenuado que en los casos anteriores.

En el total de la RTCA se puede resaltar que las cuatro grandes empresas, dos de ellas integradas y fusionadas en holdings, oligopolizan el 77,1 % de la oferta, posicionándose estratégicamente en el mercado como las más competitivas; en cambio, las PyMEs transportistas sólo participan en el 22,9% con nueve empresas. El Grupo Plaza está constituido por las empresas Plaza, Rápido Argentino, Dumascat y Plusultra. Puente Mar del Plata es una fusión de cuatro grandes empresas que sólo operan en el trayecto Retiro-Mar del Plata: Empresa Argentina, Plusmar, Flecha Bus y Chevalier.

EMP	Sc	SB	MA	Pi	VG	Sca	MdP	Mi	Ne	Cla	MH	CA
GPM	23,8	23,8	23,8	44,2	44,2	100	-	-	46,7	66,7	50	18,7
GPZ	52,4	52,4	52,4	41,2	41,2	-	27,9	-	-	-	-	30,1
CLE	14,3	14,3	14,3	-	-	-	12,2	-	26,7	-	50	11,4
PMdP	-	-	-	-	-	-	31,1	27,3	-	-	-	16,9
NSF	9,5	9,5	9,5	5,9	5,9	-	2,2	-	-	-	-	3,6
Alb	-	-	-	8,7	8,7	-	-	-	-	-	-	1,8
Tt	-	-	-	-	-	-	10,0	-	-	-	-	5,4
TP	-	-	-	-	-	-	5,8	45,5	6,7	-	-	3,6
BCC	-	-	-	-	-	-	4,4	-	-	-	-	2,4
Mm	-	-	-	-	-	-	3,3	-	-	-	-	1,8
Rm	-	-	-	-	-	-	3,3	27,2	-	-	-	1,8
RP	-	-	-	-	-	-	-	-	13,2	33,3	-	1,8
Dom	-	-	-	-	-	-	-	-	6,7	-	-	0,6
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fig. 9: Distribución de la participación de empresas por localidad y en la RTCA (temporada 2010-2011).

Ref.: Sc: San Clemente del Tuyú; SB: San Bernardo; MA: Mar de Ajó; Pi: Pinamar; VG: Villa Gesell; Sca: Santa Clara del Mar; MdP: Mar del Plata; Mi: Miramar; Ne: Necochea; Cla: Claromecó; MH: Monte Hermoso; CA: Costa Atlántica; GPM: Grupo Plusmar; GPZ: Grupo Plaza; CLE: Cóndor La Estrella; PMdP: Puente Mar del Plata; NSF: Nueva Santa Fé; Alb: Alberino; Tt: Tonytur; TP: Turismo Parque; BCC: Basa Costera Criolla; Mm: Micromar; Rm: Rutamar; RP: Río Paraná y Dom: Domínguez.

Fuente: elaboración propia con datos de empresas transportistas.

Conclusiones

En este trabajo se aplicó un análisis de redes a un caso significativo del transporte público automotor de pasajeros, la interconexión entre la Región Metropolitana de Buenos Aires y la Región Turística de la Costa Atlántica. Basta decir que la ciudad de Mar del Plata se encuentra en segundo lugar en términos de salidas desde Retiro después de Rosario. Además, otras localidades balnearias menores, como Villa Gesell, Pinamar y San Clemente del Tuyú, se han reposicionado durante la Fase Automotora. Esto se debe fundamentalmente al crecimiento de la economía turística y a su expansión territorial en las dos últimas décadas. Este proceso ha generado un interés creciente de las empresas de transporte por capturar la renta del flujo de pasajeros. Esto se condice con el planteamiento de Lickorish y Jenkins (1997), quienes sostienen que los inversores en medios de transporte, al calcular los rendimientos

del capital, tienen en cuenta el uso y los ingresos por turismo, bien como mercado principal o bien como generador de renta de la capacidad sobrante. Además, los horarios y recorridos de las compañías de transporte se han diseñado para maximizar los beneficios que resultan del traslado de turistas (*ibid.*).

El análisis permitió identificar un patrón regional de concentración empresarial en la oferta del servicio, independientemente de las particularidades geográficas de los diferentes destinos turísticos. Surgen dos sectores, la costa atlántica oriental y la costa atlántica austral, organizados a partir de sendos ejes estructuradores de la red: la Autovía 2, en el primer caso, y la Ruta Nacional 3, en el segundo. Se considera que las localidades del área oriental se han consolidado históricamente como economías turísticas, en parte, gracias al despliegue de una red de transporte que permitió concretar una fluida integración del territorio turístico. En base a Gautier (en Potrykowski y Taylor, 1984) podemos señalar que ha operado una “influencia positiva” de las inversiones en transporte, esto es, cuando el desarrollo económico de las áreas deriva inmediatamente de las mejoras producidas en dicho servicio. En cambio, en el sector austral este mecanismo de desarrollo todavía no ha sido incorporado a la “dinámica territorializadora” (Sánchez, 1991). Retomando los resultados del análisis de los indicadores de accesibilidad y conectividad, concluimos que dentro de la región turística coexisten diferencias y similitudes de funcionamiento propias de la complejidad que le imprime la red, producto, a su vez, de simultáneos procesos de competencia y efectos de complementariedad.

Bibliografía

- Bertoncello, R. (2002). Territorio y turismo. Otras prácticas, otras miradas. *Revista Aportes y Transferencias. CIET, UNMdP*. II (6): 31-50.
- Blanco, J. (2007). Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico. *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas*. M. Fernández Caso y R. Gurevich (coord). Ed. Biblos. Buenos Aires: 37-65.
- Callizo Soneiro, J. (1991). Aproximación a la geografía del turismo. Ed. Síntesis. Madrid.
- Haesbaert, R. (2004). O mito da desterritorialização: do “fim dos territorios” á multi-territorialidade. Ed. Bertrand. Río de Janeiro.
- Lickorish, L. y Jenkins, C. (1997). Una introducción al turismo. Ed. Síntesis. Madrid.
- Lobato Correa, R. (2010). Esquemas geo(gráficos). *Textos NEPEC 4*. Río de Janeiro.
- Pearce, D. (1991). Desarrollo turístico. Ed. Trillas. México.
- Potrykowski, M. y Taylor, Z. (1984). Geografía del transporte. Ed. Ariel. Barcelona.
- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Ed. Ariel. Barcelona.
- Sánchez, J. E. (1991). Espacio, economía y sociedad. Ed. Siglo XXI. Barcelona.
- Seguí Pons, J. M. y Petrus Bey, J. M. (1991). Geografía de redes y sistemas de transporte. Ed. Síntesis. Madrid.
- Veltz, P. (1999). Mundialización, ciudades y territorios. Ed. Ariel. Barcelona.