

CIRCULACIÓN Y TERRITORIO: GLOBALIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE AERONÁUTICO EN ARGENTINA (1990-2009)

Sebastián Gómez LENDE¹

Resumen

Entender el funcionamiento del territorio exige explicar el funcionamiento de las redes de circulación: en ellas, objetos, acciones y normas crean, para responder a la necesidad de fluidez de la economía globalizada, interdependencias jerárquicas de cooperación y relación entre los lugares, generando un territorio reticular superpuesto al espacio total. El objetivo de este trabajo consiste en dar cuenta del reciente proceso de globalización y reestructuración de la red aeronáutica argentina, analizando su funcionamiento según parámetros de fluidez virtual - morfología, densidad técnica y nivel de modernidad del equipamiento material (dotación cuantitativa y cualitativa de vías, soportes y vehículos aptos para esa forma de circulación)- y fluidez efectiva -frecuencia, velocidad y fluidez de uso de la red (densidad informacional), estrategias de acumulación y regulación técnica y política (densidad normativa)-; como las redes 'eligen' agentes y lugares destinados a beneficiarse con su geometría, explotación y modernización, es posible identificar áreas de densidad y rareza, rapidez y lentitud, fluidez y viscosidad, luminosidad y letargo, surgidas a partir de la privatización de la aerolínea de bandera, la crisis y extranjerización del sector, la concentración del capital y de los flujos, el aumento de los movimientos internacionales y la reducción de los vuelos de cabotaje.

Palabras-clave: Circulación. Territorio. Fluidez. Red de transporte aeronáutico.

Palabras-chave: Circulação. Território. Fluidez. Rede aeronáutica.

Abstract

Circulation and territory: globalization and restructuring of air transport network in Argentina (1990-2009)

To understand the operation of territory demands to explain the operation of circulation networks: in them, objects, actions and norms produce, to respond to the fluency necessity of globalized economy, relationship and cooperation's hierarchical interdependences between places, generating a reticular territory superimposed to the whole space. The purpose of this paper consists on giving bill about the recent globalization and restructuring process of Argentinean aeronautical network, analyzing its operation according to parameters of virtual fluency - morphology, technical density and modernity levels of the material equipment (quantitative and qualitative endowment of roads, supports and vehicles capable for that circulation form)- and effective fluency -frequency, speed and fluency of use of network (informational density), strategies of accumulation and technical regulation and politics (normative density)-; as networks 'choose' agents and places dedicated to benefit with its geometry, exploitation and modernization, it is possible to identify density and rarity, speed and slowness, fluency and viscosity, brightness and lethargy areas, arisen starting from flag airline privatization, crisis and denationalization of sector, flows and capital concentration, international movements increase and coastal traffic flights reduction.

Key words: Circulation. Territory. Fluency. Aeronautical network.

¹ Profesor, Licenciado y Doctor en Geografía. Investigador Asistente del Centro Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Centro de Investigaciones Geográficas, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, Tandil (CP 7000). E-mail: gomezlen@fch.unicen.edu.ar

INTRODUCCIÓN

En este trabajo, se pretende explicar el funcionamiento del sistema de transporte aeronáutico en Argentina, a la luz de los cambios estructurales suscitados en el sector durante el decenio 1999-2009, para identificar, en el territorio, las desigualdades -áreas de densidad y rareza, de rapidez y lentitud, de fluidez y viscosidad- resultantes de ese proceso de reestructuración y racionalización. Orientado a entender el espacio geográfico como un todo, el primer acápite de esta investigación buscará dar cuenta de conceptos teóricos y cuestiones metodológicas fundamentales para el análisis propuesto, como objetos, acciones y normas, densidades, verticalidades y horizontalidades, luminosidad y letargo, redes de circulación y fluidez. Seguidamente, se abordará el desenvolvimiento histórico del sector aeronáutico en el país, con énfasis en el período actual: allí se estudiará la reciente fase de globalización de la red, dando cuenta de fenómenos tales como la privatización de los aeropuertos públicos y de la aerolínea de bandera, la crisis y extranjerización del sector, la concentración del capital y de los flujos, el aumento de los movimientos internacionales y la reducción de los vuelos de cabotaje: eso permitirá interpretar el funcionamiento del sistema conforme a parámetros de fluidez virtual -morfología, densidad técnica y nivel de modernidad del equipamiento material (dotación cuantitativa y cualitativa de vías, soportes y vehículos aptos para esa forma de circulación)- y fluidez efectiva -frecuencia, velocidad y fluidez de uso de las rutas (densidad informacional), estrategias de acumulación y regulación técnica y política (densidad normativa)- y, también, revelar los espacios luminosos y letárgicos derivados de la imposición de un nuevo mapa de flujos. Finalmente, se presentarán las principales conclusiones a las que este trabajo ha arribado.

ESPACIO GEOGRÁFICO, REDES DE TRANSPORTE Y DESIGUALDADES REGIONALES

Según SANTOS (1996), el espacio geográfico es un conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, mediados por las normas; es una síntesis entre configuración territorial y dinámica social, en la cual intervienen formas y técnicas, funciones, estructuras y procesos (SANTOS, 1992). Los objetos revelan cómo las acciones del pasado producen nuevas formas y las acciones del presente modifican las preexistentes; pensados y fabricados para realizar una función específica, esos objetos son productores de diferentes densidades técnicas -diversos grados de artificio del espacio (SANTOS, 1996)-. Significante del objeto, la acción otorga sentido a la existencia y permanencia de aquél; simultáneo y acumulativo, el fluir de las acciones diseña en el territorio una densidad informacional (SANTOS, 1996) que indica el grado de exterioridad local, la propensión de sus sectores y actores a relacionarse con otros subespacios. Las normas, finalmente, son cristalizaciones socio-políticas de la acción, reglas técnicas y jurídicas (SANTOS, 1996) socialmente legitimadas y correlaciones de fuerzas de poder que regulan el territorio, y a la vez son determinadas por éste (SILVEIRA, 2000). Nuevas o antiguas, mundiales, nacionales o locales, públicas o privadas, ellas forman una densidad normativa (SILVEIRA, 1997).

Omnipresente, el conflicto entre Estado y mercado, lo interno y lo externo, y lo antiguo y lo nuevo (SANTOS, 1992) determina que el espacio funcione a partir de fuerzas verticales y horizontales (SANTOS, 1996). Si las verticalidades componen un sub-sistema de puntos funcionales a las actividades hegemónicas, articuladas por una lógica económica obediente a las solidaridades organizacionales que agentes externos (firmas globales y grandes empresas) imponen para satisfacer sus propios intereses (SANTOS, 1996; 2000) -explotando

el territorio como si de un recurso se tratara (GOTTMANN, 1975)-, las horizontalidades pretenden negar ese orden hegemónico; ellas forman un tejido continuo y heterogéneo de modernidades y obsolescencias materiales y organizacionales, cohesionado por nexos de solidaridad orgánica (SANTOS, 1996) que privilegian otras racionalidades y valoraciones del trabajo (SILVEIRA, 1999); aquí el territorio ya no es sólo un recurso, sino también un abrigo (GOTTMANN, 1975).

No es extraño, pues, que el espacio acabe fragmentándose entre puntos obedientes a la racionalidad dominante, y áreas incapaces de subordinarse completamente a esa lógica -irracional para la óptica de los actores hegemónicos- (SANTOS, 1996). Si en el primer caso sobresalen objetos perfectos, de origen importado; acciones pragmáticas, exactas, dotadas de un *know-how* homogéneo y globalizado; normas obedientes al paradigma de la competitividad, la modernización y el mercado mundial; información especializada; cronodinámica exacta, en tiempo real; y una neoburocracia compuesta tanto de agentes públicos como de firmas globales, en el segundo caso predominan objetos poco concretos o antiguos, de contenido regional; acciones locales e 'irracionales'; normas basadas en la vecindad y en criterios locales apegados a la métrica estatal y a regulaciones pretéritas; información banal procedente de patrones empírico-cotidianos; cronodinámica no instantánea; y actores aglutinados en burocracias y burguesías regionales, pequeñas y medianas empresas y la población en general (SILVEIRA, 1999). El contraste entre esas -diametralmente opuestas- condiciones materiales e inmateriales de existencia da lugar a áreas o espacios de densidad y rareza, de rapidez y lentitud, de fluidez y viscosidad y, sobre todo, de luminosidad y opacidad -o letargo- (SANTOS; SILVEIRA, 2001).

¿Qué significan, empero, luminosidad y letargo? Santos y Silveira (2001) explican que los espacios luminosos son aquellos que más acumulan densidades técnicas e informacionales, afianzándose así como los más aptos para atraer actividades con mayor contenido en capital, tecnología y organización; por oposición, los subespacios donde tales características están ausentes serían opacos. Los espacios luminosos se configuran como *locus* de los eventos propios del nuevo orden, donde el trabajo universal y el trabajo local crean una solidaridad *ad hoc*, funcional a los designios del mundo (SILVEIRA, 1999; 2008), en la cual se superponen la densidad, la rapidez, la fluidez y la racionalidad. Esa autora distingue a su vez entre una luminosidad primaria, en la cual son acogidas las instancias de control en el comando del territorio, y una luminosidad secundaria o dependiente (SILVEIRA, 1999), donde los diversos subespacios se configuran como islas estratégicas -pero inconstantes- para la reproducción del orden hegemónico, pues algunos elementos favorecen el avance de la modernidad, pero otros operan oponiéndose a su empuje. En las áreas letárgicas u opacas, en cambio, se observa la reproducción de una división territorial del trabajo pretérita (SILVEIRA, 1999), relictos de estructuras venidas del pasado, que tienden a reproducir el todo tal como era en la fase precedente (SANTOS, 1982); ellas son producto de una combinación explosiva: sus nexos orgánicos ya no cuentan con el apoyo del Estado, y al mismo tiempo tampoco son escogidas por los nexos organizacionales (SILVEIRA, 2008). Opacidad y letargo constituyen, pues, otra forma de definir a espacios lentos, viscosos, improductivos, irracionales; y así, la coexistencia en un país de áreas luminosas y letárgicas da lugar a un desarrollo desigual y combinado, que distingue entre medios concretos o perfectos y medios repulsivos a la modernización (SILVEIRA, 1999).

No obstante, para entender ese funcionamiento del territorio es preciso captar el movimiento; de ahí la importancia de las redes y del concepto de interacción espacial (LOBATO CORRÊA, 1997), entendido este último como un amplio y complejo conjunto de desplazamientos de personas, mercancías, capital e información en el espacio geográfico que, al realizarse a través de diversos medios y velocidades, participa de su existencia, reproducción y metamorfosis. Es, pues, por medio de las redes geográficas o de circulación -entendidas como localizaciones articuladas entre sí por vías y nexos-, que nace un espacio de flujos que, como sistema de producción, regula la reproducción de la división territorial del

trabajo, creando interdependencias jerárquicas para responder a las necesidades de cooperación y relación entre los lugares, y erigiéndose en ordenador del espacio total, al cual se superpone (SANTOS, 1996; 2000). Su papel estratégico está dado por el hecho de que no basta con producir -es necesario poner en la producción en movimiento-, y de que, en la actualidad, el dinamismo de los factores esenciales de la economía globalizada exige que la circulación prevalezca sobre la producción propiamente dicha, de suerte que los objetos despuntan como puntos o soportes territoriales destinados a producir fluidez. Algunas redes, al configurar estructuras vastas, capaces de articular múltiples sub-sistemas integrados, dan lugar a lo que GRAS (1993) llama macro-sistemas técnicos, imprescindibles para garantizar el funcionamiento y la reproducción de todas las demás redes; ejemplo de ello es el caso del transporte, donde múltiples sub-sistemas -portuario, aeroportuario, ferroviario, vial, cada uno de ellos con su propia red individual- se engarzan para operar en conjunto. Surge así un acontecer jerárquico (SANTOS, 1996), ligado a la obediencia a información y órdenes externas y a la racionalización de las actividades.

El espacio geográfico es, en cada período, fracturado por las redes, merced al contraste entre las áreas más densamente cubiertas y los intersticios que, deliberadamente dejados por el trazado, el funcionamiento y la regulación del sistema, generan nuevas fragmentaciones; de hecho, la segmentación de un país en áreas luminosas y letárgicas no se realiza sin la cooperación de las redes, cuya misión es unir los puntos globalizados y constituir un territorio reticular (SILVEIRA, 1999), soporte de redes que transportan verticalidades (SANTOS, 1996). El espacio de flujos no abarca todo el espacio, sino que se forma a partir de puntos, líneas y manchas; y donde las redes existen, ellas no son uniformes: la creación de fluidez es selectiva, razón por la cual las regiones donde se sitúan producciones destinadas a la exportación y al comercio distante obtienen prioridad (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Se vuelve entonces lícito aseverar que las redes portan una racionalidad, pues 'eligen' subespacios y actores destinados a beneficiarse con su geometría, explotación y modernización; para SANTOS (1996), su realidad técnica y sus reglamentos de uso permiten 'regular' comportamientos y 'escoger' o 'seleccionar' agentes y lugares.

La ideología, al desempeñar un rol-clave en cuanto a la configuración, funcionamiento y modernización de las redes, se revela esencial para entender ese despedazamiento del espacio; castigando a las poblaciones más pobres, aisladas, dispersas y distantes con respecto a los grandes centros de producción y consumo, el neoliberalismo torna al uso del territorio más selectivo: de ahí la producción de auténticos vacíos de consumo, más numerosos y vastos cuanto más sensibles son los productos y servicios involucrados: al renunciar al control y a la explotación de los sistemas de ingeniería públicos -puertos, aeropuertos, ferrocarriles, rutas, yacimientos de hidrocarburos, ductos, refinerías, polos petroquímicos, centrales eléctricas, redes de alta tensión, telefonía, bancos, etc-, el Estado permite la constitución y reproducción de un auténtico espacio corporativo (SANTOS; SILVEIRA, 2001), donde las mayores empresas pasan a desempeñar un papel central en la producción y funcionamiento del territorio y, por medio de la colaboración o de la omisión burocrática, se vuelven parte y juez en conflictos de interés con otros agentes, lo cual genera monopolios u oligopolios territoriales (SILVEIRA, 2008) que operan integrando las redes a sus respectivos circuitos espaciales de producción y lucrando con su explotación (XAVIER, 2001). No es extraño, pues, que ante la explícita dimisión de los sistemas de acciones públicas, la geometría, el funcionamiento, la gestión y la regulación de los sistemas de circulación adquieran un grado de desigualdad mucho mayor que el verificado en épocas pretéritas, observándose una acumulación de eventos portadores de la división del trabajo en ciertos puntos y áreas -un territorio equipado y fluido-, y un abandono de extensas partes, con la producción de una enorme deuda social; el espacio está poblado por redes cuyas rutas evitan las áreas opacas y sólo unen a puntos dinámicos (SILVEIRA, 1999; 2008).

Las redes en general, y sobre todo las distintas modalidades de transporte, pueden ser estudiadas a partir de dos enfoques complementarios: la fluidez virtual y la fluidez

efectiva (SANTOS; SILVEIRA, 2001). Según esos autores, la fluidez virtual atañe a la presencia de los medios o respectivos sistemas de ingeniería, esto es, la morfología, densidad y nivel de modernidad de los sistemas de objetos necesarios para concretar la circulación -puertos, ríos aptos para la navegación, aeropuertos, vías férreas, rutas, buques, aviones, ferrocarriles, automóviles, camiones, ómnibus, etc-; como hace referencia a un aspecto estrictamente material -en función de la dotación cuantitativa y cualitativa de vías, soportes y vehículos aptos-, la fluidez virtual da cuenta de la densidad técnica de los distintos eslabones de la red. La fluidez efectiva, en cambio, revela densidades informacionales y normativas, pues al preocuparse por la espesura de los movimientos y la desigual cobertura de la regulación y funcionamiento de los sistemas considerados, privilegia no tanto el número y la densidad de las vías de circulación, como la frecuencia, velocidad y fluidez de su uso, el nivel de cobertura geográfica alcanzado por la red, las estrategias de acumulación de los capitales que operan en el sector y las distintas instancias de regulación técnica y política del sistema. No obstante, ambas perspectivas se solapan, para revelar un aspecto del nutrido abanico de luminosidades y letargos que puebla el territorio actual.

CIRCULACIÓN Y TERRITORIO: EVOLUCIÓN HISTÓRICA (1944-1990) Y GLOBALIZACIÓN (1990-2009) DE LA RED ARGENTINA DE TRANSPORTE AERONÁUTICO

Nadie ignora que, si bien el sistema de transporte aéreo comparte con las demás redes de circulación el uso de bases técnicas o soportes materiales anclados o fijados en el territorio, él es en verdad singular, pues sus rutas se configuran a partir de un medio intangible o no-material. Sucediendo a una era signada por el imperio de los ferrocarriles y los puertos, las rutas y los aeropuertos recién se convirtieron en vías dominantes de circulación a escala mundial durante la segunda mitad del Siglo XX (GEORGE, 1974). Si los progresos mundiales del sector, al disminuir el número de horas de vuelo y permitir la construcción de aviones más potentes, aumentaron las posibilidades de ampliar la cooperación en escalas extra-locales, el incremento de la seguridad de los vuelos y de la capacidad de carga y la velocidad de los aviones (CONTEL, 2001) satisfizo las limitadas exigencias de fluidez de la época. En Argentina, el monopolio ejercido por los sistemas de acciones públicas sobre las redes de aeronavegación fue, desde un principio, paralelo a la emergencia y posterior desenvolvimiento del modelo de industrialización sustitutiva de importaciones (1930-1973): a la creación, suscitada entre 1944 y 1949, de las firmas Líneas Aéreas del Estado (LADE), Aerolíneas Argentinas (ARSA), se añadiría luego la fundación, en 1967, de la empresa Líneas Aéreas de Entre Ríos (LAER); este último hito consumó el proceso de concentración de la operación y la gestión de los aeropuertos, las líneas aéreas y las rutas de aeronavegación en manos de las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado; sólo la firma Austral, complementaria de ARSA, pertenecía a capitales privados. Luego, el siguiente período (1973-1989) -caracterizado, sobre todo, por la decadencia del modelo de industrialización sustitutiva de importaciones y el auge de las finanzas internacionales- forjó el marco necesario para la multiplicación de pequeños y medianos aeropuertos, así como también para la remodelación y re-jerarquización de los aeropuertos metropolitanos (SILVEIRA, 1999).

Obrando de mediadora entre los espacios racionales e irracionales, la ideología desempeña un papel-clave, pues justifica la adopción de un modelo dominante de modernización. Surge así una psicosfera (SANTOS, 1996), esto es, una fábula o enredo ideológico en el que se difunden ciertas creencias, como por ejemplo, que el desarrollo económico y social requiere de la generación de condiciones propicias para los agentes de la globalización; inyectado en el imaginario social de países y lugares, esa psicosfera asume la

forma de un discurso eficaz que introduce y afianza valores y significados funcionales a los intereses de los actores hegemónicos y a la propagación de la racionalidad dominante, y cierra todos los caminos alternativos al modelo que se pretende imponer: se vale, para ello, de la persuasión y la manipulación propia de la operatividad simbólica, la cual opera en las asociaciones con el progreso, la creación de empleos y el desarrollo regional y nacional, entre otras alusiones (SILVEIRA, 1999). Notorio, el énfasis en la privatización de empresas, recursos y espacios públicos, la 'desregulación' de la economía, y la adopción de políticas funcionales a los intereses corporativos que observa en el territorio actual desde hace al menos dos décadas, y que tiene como baluarte a la doctrina y al sistema de poder neoliberal, es, ciertamente, un claro testimonio de esa psicosfera.

Nuestro país no ha conseguido evadir esa ley general: la adopción, desde finales de la década de 1980 y los albores de la siguiente, del neoliberalismo y de las reformas estructurales del llamado Consenso de Washington, dieron vida al denominado Régimen de Convertibilidad, basado en la dolarización de la economía, la privatización y desregulación del patrimonio público, y la apertura al capital extranjero. Las redes y la maquinaria de circulación del territorio se convirtieron, en ese contexto, en objeto del interés de las grandes firmas; de ahí que el 43,2% de la IED que el país recibiera entre 1990 y 2000 fuera destinado a infraestructura (ARGENTINA, 2002), privilegiando, sobre todo, los sistemas de transporte, energía y comunicaciones.

El Estado nacional ya había comenzado a desprenderse de su patrimonio aeronáutico en 1984, cuando Austral -firma que había sido recientemente estatizada- pasó nuevamente a manos privadas. Se inauguró entonces un agresivo proceso de racionalización del sector, que se vio afianzado por la privatización de la aerolínea de bandera (ARSA) que, al igual que la firma anteriormente mencionada, cayó en manos del conglomerado norteamericano Cielos del Sur y la empresa estatal española Iberia; así pues, ARSA y Austral quedaron integradas de hecho, lo cual reforzó los preexistentes lazos de complementariedad entre ambas firmas, a tal punto que aviones de una aerolínea suelen volar a ciudades en las cuales opera la otra, y viceversa.

Idéntica suerte corrieron los aeropuertos: notablemente concentrados en las provincias (Figura 1) de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos -entendidas como áreas de alta densidad técnica para los flujos de aeronavegación comercial, ya que concentran el 60,3% de las terminales del país (ARGENTINA, 2001)-, los aeropuertos continuaron bajo la órbita y control del Estado nacional hasta finales del Siglo XX, momento en el cual 32 de ellos fueron concesionados por treinta años a Aeropuertos Argentina 2000 (AA2000), un consorcio constituido por Ogden, SEA y el grupo económico nacional Eurnekián; a esto deben añadirse los cinco nuevos aeropuertos - El Calafate, Ushuaia, Merlo, Trelew y Río Gallegos- que, construidos entre 1997 y 2004, fueron adjudicados a la firma London Supply por un lapso de veinte años, y el resto de los nodos del sistema, explotados por distintos segmentos del Estado, o quedando sumidos en total inactividad y letargo. Nominalmente todos ellos bajo la propiedad y control de la Fuerza Aérea Argentina, la Armada o los gobiernos provinciales y municipales, los aeropuertos forman una red que se vuelve híbrida, en virtud de su fragmentación entre la actividad pública y privada (Tabla 1), y de la superposición, en los aeropuertos concesionados, de métricas mercantiles y burocráticas.



Figura 1 - Provincias Argentinas

Tabla 1 - Principales aeropuertos, según categoría, propietario y concesionario. Año 2004

Aeropuerto	Provincia/ jurisdicción	Categoría	Propietario	Concesionario
Aeroparque Jorge Newbery	Capital Federal	Internacional Primera	Gob. C. A. Bs. As.	Aeropuertos Argentina 2000
Bahía Blanca	Buenos Aires	Cabotaje Primera	Armada Argentina	Mun. Bahía Blanca
Comodoro Rivadavia	Chubut	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Concordia	Entre Ríos	Cabotaje Segunda	Gob. Entre Ríos	-----
Córdoba	Córdoba	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Corrientes	Corrientes	Internacional Primera	Gob. Corrientes	-----
Cutral-Co	Neuquén	Cabotaje Tercera	Mun. Cutral-Co	-----
El Calafate	Santa Cruz	Internacional Primera	Gob. Santa Cruz	London Supply
El Maitén	Río Negro	Cabotaje Tercera	Fuerza Aérea Arg.	-----
Esquel	Chubut	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Ezeiza	Capital Federal	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Formosa	Formosa	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Goya	Corrientes	Cabotaje Tercera	Gob. Corrientes	-----
General Pico	La Pampa	Cabotaje Segunda	Gob. La Pampa	Aeropuertos Argentina 2000
General Roca	Río Negro	Cabotaje Tercera	Gob. Río Negro	-----
Junín	Buenos Aires	Cabotaje Segunda	Mun. Junín	-----
La Rioja	La Rioja	Cabotaje Primera	Gob. La Rioja	Aeropuertos Argentina 2000
Malargüe	Mendoza	Cabotaje Segunda	Gob. Mendoza	Aeropuertos Argentina 2000
Mar del Plata	Buenos Aires	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Mendoza	Mendoza	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Merlo	San Luis	Internacional Primera	Gob. San Luis	London Supply
Necochea	Buenos Aires	Cabotaje segunda	Mun. Necochea	-----
Neuquén	Neuquén	Internacional Primera	Gob. Neuquén	Aeropuertos del Neuquén
Presidente Roque Sáenz Peña	Chaco	Cabotaje Cuarta	Gob. Chaco	-----
Paraná	Entre Ríos	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Paso de los Libres	Corrientes	Internacional Segunda	Fuerza Aérea Arg.	-----
Posadas	Misiones	Internacional Primera	Gob. Misiones	Aeropuertos Argentina 2000
Puerto Iguazú	Misiones	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Puerto Madryn	Chubut	Cabotaje Segunda	Gob. Chubut	Aeropuertos Argentina 2000
Reconquista	Santa Fe	Cabotaje Segunda	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Resistencia	Chaco	Internacional Primera	Gob. Chaco	Aeropuertos Argentina 2000
Río Cuarto	Córdoba	Cabotaje Segunda	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Río Gallegos	Santa Cruz	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Río Grande	Tierra del Fuego	Internacional Primera	Armada Argentina	Aeropuertos Argentina 2000
Rosario	Santa Fe	Internacional Primera	Gob. Santa Fe	-----
S. C. de Bariloche	Río Negro	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
S. F. Del Valle de Catamarca	Catamarca	Cabotaje Primera	Gob. Catamarca	Aeropuertos Argentina 2000
Salta	Salta	Internacional Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
San Fernando	Buenos Aires	Internacional Segunda	Gob. Santa Fe	Aeropuertos Argentina 2000
San Juan	San Juan	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
San Luis	San Luis	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
San Martín de los Andes	Neuquén	Cabotaje Segunda	Gob. Neuquén	-----
San Miguel de Tucumán	Tucumán	Internacional Primera	Gob. Tucumán	Aeropuertos Argentina 2000
San Rafael	Mendoza	Cabotaje Segunda	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
San Salvador de Jujuy	Jujuy	Internacional Primera	Gob. Jujuy	-----
Santa Fe	Santa Fe	Internacional Primera	Gob. Santa Fe	-----
Santa Rosa	Santa Rosa	Cabotaje Primera	Gob. La Pampa	Aeropuertos Argentina 2000
Santa Teresita	Buenos Aires	Cabotaje Tercera	Mun. S. Teresita	-----
Santiago del Estero	Santiago del Estero	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Tandil	Buenos Aires	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	-----
Tartagal	Salta	Cabotaje Tercera	Gob. Salta	-----
Trelew	Chubut	Cabotaje Primera	Mun. Trelew	London Supply
Ushuaia	Tierra del Fuego	Internacional Primera	Armada Argentina	London Supply
Venado Tuerto	Santa Fe	Cabotaje Tercera	Mun. Venado Tuerto	-----
Viedma	Río Negro	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000
Villa Gesell	Buenos Aires	Cabotaje Segunda	Mun. Villa Gesell	-----
Villa Mercedes / V. Reynolds	San Luis	Cabotaje Primera	Fuerza Aérea Arg.	Aeropuertos Argentina 2000

Fuente: elaboración personal sobre la base de Aeropuertos Argentinos (2004); y Argentina (2006).

Otrora aislado de los circuitos internacionales, el tráfico aéreo doméstico se globalizó rápidamente, gracias a las nuevas pautas externas -técnicas y políticas- impuestas al funcionamiento de la red: por un lado, la difusión de los programas de millas por parte de las firmas estadounidenses Continental Airlines y United Airlines, y la adopción de los Sistemas Computarizados de Reservas y de los GDS SABRE, AMADEUS y GALILEO- redujo los costos de explotación en un 40%; por otro lado, el sistema se sometió a las regulaciones de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), la Organización Internacional de la Aviación Civil (ICAO) y la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos, instituciones globales que no indican apenas las tasas aeroportuarias y las tarifas correspondientes a las principales rutas internacionales, sino que, al alentar la concentración del capital, homogeneizar las normas de seguridad de los aeropuertos y certificar las operaciones de las aerolíneas

norteamericanas en las terminales de otros países, ejercen un comando unificado sobre los usos del territorio, imponiendo, en todos los lugares, una solidaridad vertical.

Normas específicas, empero, fueron formuladas desde el poder público y la burocracia nacional para regular el desenvolvimiento de esa primera fase de racionalización del sistema y los usos del territorio a ella asociados: los precios y las tasas aeroportuarias fueron liberalizados; paralelamente, se le otorgó a ARSA una suerte de reserva jurídica de mercado, plasmada en una garantía estatal de exclusividad por cinco años en lo referente a las operaciones del tráfico internacional de cargas con países limítrofes, y por una década en lo concerniente al resto del mundo. No fue sino hasta que ese período de protección para la aerolínea de bandera caducó, que empresas extranjeras como American Airlines, United Airlines, British Airways, Air France, Swiss Air, Iberia y Span Air, entre otras, pudieron ingresar al mercado de vuelos internacionales; paralelamente, ARSA se aseguraba la adjudicación, por quince años, de la explotación de las rutas internas tradicionales, así como también el monopolio de los vuelos entre Argentina y Estados Unidos. Según las nuevas normas técnicas y políticas de funcionamiento del sector, el objetivo de Aerolíneas Argentinas consistía en satisfacer la demanda de todas las rutas, independientemente de su caudal y rentabilidad; de ahí que la aerolínea de bandera concentrara sus intereses en los trayectos troncales de cabotaje y en los principales destinos internacionales, delegando en Austral los itinerarios menos densos, por regla general asociados a flujos turísticos estacionales -la Patagonia, Mendoza, Salta, San Juan, Santiago del Estero, Córdoba-.

Otras compañías -en este caso de origen doméstico- fueron a su vez habilitadas para ingresar en el mercado nacional; entre ellas sobresalían LAPA -firma privatizada de la Fuerza Aérea Argentina cuyas operaciones unían a las ciudades patagónicas con las principales urbes del centro, oeste y norte del país-, Southern Winds -que explotaba regularmente los vuelos a Mendoza, Tucumán, Salta, Neuquén, Bariloche, Resistencia, Buenos Aires, Rosario, Santa Fe, San Juan, Mar del Plata y Río Cuarto-, y AeroVip -que, nacida de un *joint-venture* entre ARSA y LAPA, colocaba sus aviones en las rutas desdeñadas por Aerolíneas Argentinas-. Surgió así una breve fase de auge o bonanza para el sector: entre 1994 y 1998, la cantidad de vuelos comerciales se incrementó un 44,6%; y entre 1990 y 1997, el número de vuelos internacionales hizo lo propio un 86,8% (VILLARREAL, 1999); la capacidad instalada de las aerolíneas aumentó un 45% (TOMASSETTI DE PIACENTINI, 2002); y a finales del Siglo XX, el número de pasajeros trasladados ya había rebasado los doce millones, más de la mitad (54,3%) de los cuales correspondía a vuelos internacionales: de estos últimos, apenas cinco países -entre los que figuraban España y Estados Unidos- daban cuenta del 75% de los pasajeros embarcados y arribados al país, en tanto que sólo Brasil explicaba casi el 25% del caudal (ARGENTINA, 2001). Omnipresente, la decisiva influencia de Aerolíneas Argentinas y Austral sobre el mercado, y la concomitante incorporación de nuevas firmas al sector, permitieron establecer una vinculación directa entre las regiones y las principales ciudades del interior del país, suscitada a raíz de una ruptura relativa del esquema aéreo tradicional que, reproduciendo la lógica anisotrópica de las redes terrestres, concentraba las interconexiones en Buenos Aires (SILVEIRA, 1999). Los lugares ganaban cierta autonomía y, con ella, densidad informacional.

Obvio era, sin embargo, el creciente avance del capital extranjero sobre el sector: las aerolíneas foráneas, después de haberse apoderado entre 1995 y 2000 del 60% de las rutas Buenos Aires-Madrid y Buenos Aires-Montevideo y del 75% de las frecuencias con destino a Miami y Nueva York, explicaban en 2000 el 70% de los vuelos internacionales de personas (ARGENTINA, 2001). Otrora pertenecientes a distintos segmentos del Estado, algunas aerolíneas provinciales fueron obligadas a asociarse con el capital extranjero para subsistir: fueron los casos, por ejemplo, de Transportes Aéreos Neuquinos (TAN), Servicio Aéreo Provincial de Río Negro (SAPSE), Aero Chaco y LAER, firmas actualmente enajenadas o en proceso de adjudicación al capital privado. Cuanto mayor era la globalización del sistema, mayor era también la contracción de los flujos de carga de cabotaje: entre 1991 y 1998, la reducción de los vuelos domésticos, superior al 13%, determinó que la participación

relativa de éstos cayera al 9,2% del transporte aéreo de mercancías (ARGENTINA, 1999). Son solidaridades organizacionales, verticales, que imponen una racionalización al funcionamiento de la red y a los agentes que en ella operan.

Sin embargo, la vida de ese flamante mosaico de rutas laterales resultó, empero, efímera, siendo truncada por la conjunción de factores tanto internos cuanto externos: por un lado, la grave crisis financiera e institucional de Aerolíneas Argentinas, que no sólo implicó el desmantelamiento -o la tercerización a otras firmas, según el caso- de los itinerarios de cabotaje menos rentables, sino que también desembocó en la venta, por parte de Iberia, de ARSA y Austral al también hispano grupo Marsans; por otra parte, un vertiginoso proceso de quiebras y fusiones dio lugar a la desaparición, entre 2001 y 2004, de numerosas pequeñas y medianas firmas (American Falcon, CATA, LAPA, AeroVip, Dinar, etc), en tanto que Southern Winds debió, para sobrevivir, integrarse a la flamante compañía Federales Líneas Aéreas, de propiedad estatal-; finalmente, la crisis internacional desatada en el sector a comienzos del Siglo XXI, originada en la desaparición de aerolíneas europeas y norteamericanas, la reducción de flotas y frecuencias, y el exorbitante incremento del precio del crudo, derivado de los conflictos bélicos en Irak y Afganistán.

No fue extraño que, a raíz de esa crisis, las firmas globales procuraran ensayar la captura, en los países periféricos, de las frecuencias internacionales más rentables e, incluso, de una cuota de los respectivos tráficos de cabotaje. Se multiplicaron a nivel mundial, pues, los llamados acuerdos de 'cielos abiertos', Impulsados por Estados Unidos y Chile para liberalizar el ingreso de los grandes operadores extranjeros en el tráfico doméstico de otros países, y así suprimir los controles burocráticos que pesan sobre la distribución de frecuencias entre empresas nacionales y extranjeras. Ese sistema de acciones, perfeñado en Estados Unidos, pretendió convertir a la periferia latinoamericana en una variable de ajuste de la crisis de la aviación estadounidense; así, el capital extranjero redobló su avanzada sobre el mercado doméstico, anulando la vigencia de normas públicas pretéritas, como la Ley 17.825 del Código Aeronáutico de 1967, y la Ley 19.030 de Política Aérea, de 1971. No obstante, y pese a la reducción de frecuencias sufrida por Buenos Aires con respecto a Chicago (100%), Madrid (33%) y Miami (25%), y a su menor vinculación con Punta del Este, Montevideo, Colonia, Puerto Montt, Santiago de Chile, San Pablo, Florianópolis y Atlanta, ARSA/Austral aún controlaban la red internacional (21 destinos) y de cabotaje (33 destinos) más amplia y diversificada del país (ARGENTINA, 2005).

Indefensas, ciertamente, frente a la pretensión de gigantes como Continental Airlines y Delta Airlines de sumarse a American Airlines y United Airlines en el esquema preexistente de explotación del transporte de pasajeros desde y hacia Estados Unidos -y apenas sobreviviendo gracias a los magros beneficios obtenidos por la explotación de las rutas tercerizadas de ARSA-, las pequeñas y medianas aerolíneas debieron ensayar un proceso de dramática reducción de costos operativos, lo cual redundó en un brutal incremento de la siniestralidad y un rápido retroceso de los índices de seguridad aérea (THWAITES REY, 2001); por esa razón, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo situó a los niveles argentinos de seguridad aérea -previamente desvirtuados por los graves accidentes acaecidos en la década de 1990- por debajo de los de Bolivia y Perú. Sólo el persistente colapso financiero e institucional de Aerolíneas Argentinas logró paralizar el acuerdo de "cielos abiertos" que Estados Unidos quería imponer a Argentina, aunque no fue suficiente para impedir que las aerolíneas extranjeras involucradas fueran habilitadas para despegar y aterrizar en Córdoba, Mendoza y Puerto Iguazú; paralelamente, LAN Chile obtuvo la incompleta liberalización del mercado argentino -la escala en Río Gallegos en la ruta Punta Arenas-Islands Malvinas-, y nuevas posibilidades de lucro, como el tramo Buenos Aires-Santiago, que permitió a esa empresa ingresar pasajeros en la capital trasandina, realizar escalas en Buenos Aires, embarcar nuevos viajeros y arribar a un tercer país.

Orientada a la multiplicación de los flujos internacionales, el aumento de la participación de los flujos de carga en detrimento de los de pasajeros y la racionalización de los flujos de

cabotaje, la estrategia de supervivencia de las principales firmas aeronáuticas nacionales fue sistemática. Si la participación del transporte aéreo doméstico sobre el tráfico global de pasajeros cayó, durante el quinquenio 2001-2005, del 68% al 46% (ARGENTINA, 2006), los flujos internacionales crecieron, en promedio, un 40%; a su vez, el esquema preexistente de distribución de esos movimientos se afianzó: en 2009, Brasil todavía representaba la cuarta parte; junto a Uruguay, Chile, Estados Unidos y España, explicaba nada menos que el 78% (ARGENTINA, 2011a).

Si bien no existen en el país compañías aéreas exclusivamente dedicadas al tráfico de cargas -los flujos comerciales se realizan completando la capacidad ociosa de los aviones de pasajeros-, el transporte de mercancías se cuadruplicó durante la década de 1990 (TOMASSETTI DE PIACENTINI, 2002), volviéndose estratégico para las grandes aerolíneas frente a la crisis del transporte de pasajeros, la reducción de las tarifas del servicio de carga y la oferta de prestaciones conforme a parámetros internacionales de calidad; por eso, el tráfico aéreo de cargas creció un 19% entre 1999 y 2009 (ARGENTINA, 2011b). Los aeropuertos argentinos ganaron así una vocación extrovertida, puesta al servicio de un flujo internacional repartido entre un puñado de países que, encabezado por Estados Unidos, explicaba en 2004 el 81% del comercio -sólo Miami y Dallas, centros de triangulación del intercambio mundial, daban cuenta de casi el 40% (ARGENTINA, 2006)-. No obstante, se trataba de un negocio sobre todo extranjero: no solo ARSA/Austral, sino LAN Cargo, Martinair, Cargolux, Delta Airlines, British Airways y United Airlines -que absorbían el 75% y el 90% del transporte internacional y doméstico de cargas (ARGENTINA, 2006)-, oligopolizaban las once rutas principales de la red.

Otros datos son igualmente ilustrativos de la preponderancia del capital global y el avance de la transnacionalización sobre el sector: entre 1999 y 2009, el transporte de mercancías controlado por firmas extranjeras creció un 27% en el segmento de cabotaje, y un 40% en el mercado internacional, contra los graves retrocesos sufridos por las empresas domésticas (-48% y -27%, respectivamente); la variación del tráfico internacional de pasajeros fue del -12% para las aerolíneas de bandera, contra el 65% de las extranjeras (algo similar ocurrió en el caso del transporte de cabotaje -6% contra 39%-); los kilómetros recorridos aumentaron espectacularmente en el caso de estas últimas -35% para los trayectos de cabotaje y 166% para los viajes internacionales-, en contraposición a las modestas cifras ostentadas por las firmas nacionales (-31% y 2%); y, aunque en 2009 las firmas nacionales controlaban la mayor parte de la renta (61%), la fuerza de trabajo ocupada (78%) y las remuneraciones (81%), eran las empresas foráneas las que obtenían beneficios más abultados, pues la menor participación del costo laboral sobre sus ingresos -4%, contra el 12% de las compañías domésticas- revelaba, ciertamente, una explotación más intensa de la fuerza de trabajo (ARGENTINA, 2011b; 2011c; 2011d).

Originada tanto en la pérdida de nichos de mercado cuanto en el vaciamiento de la compañía -endeudamiento sistemático a gran escala, obsolescencia y progresiva desaparición de su flota de aviones (la mayor parte de la cual era explotada por empresas de *leasing*, firmas que lucran alquilando aviones de aerolíneas comerciales nacionales y extranjeras), etc-, la crisis estructural de Aerolíneas Argentinas se agravó aún más, a tal punto que el Estado argentino debió en 2008 re-nacionalizar ARSA/Austral para garantizar la continuidad de las operaciones de ambas compañías; a partir de ese momento, las dos empresas redoblaron su presencia en el interior del país, retomando algunas escalas y frecuencias otrora canceladas. Sin embargo, la situación de ARSA/Austral dista de ser halagüeña: su déficit ascendía en 2009 a 320 millones de dólares, y en 2011, a 805 millones de dólares, esto es, el 90% de los fondos remesados por el gobierno nacional para solventar su funcionamiento (CLARIN, 2012). Se trató más de una asociación del Estado nacional con inversores privados que de una nacionalización propiamente dicha; en efecto, si bien el funcionamiento técnico y político de la compañía depende exclusivamente del gobierno argentino, las acciones de ARSA/Austral todavía continúan en manos de Marsans.

Nacidas en la época de bonanza de la actividad (1994-1998), las rutas más recientes se esfumaron, pues, sin dejar rastro; a su vez, como las regulaciones estatales que obligaban a las aerolíneas a operar en los itinerarios menos densos habían conducido a nuevos episodios de quiebras y fusiones, los trayectos periféricos laterales -incluso aquellos que hasta el momento habían sido objeto de una explotación tercerizada- fueron finalmente desactivados. Numerosos aeropuertos del interior del país pasaron a depender exclusivamente de la configuración asumida por las rutas explotadas por la aerolínea de bandera y un puñado de compañías extranjeras, a raíz de la desaparición de pequeñas firmas y la racionalización de frecuencias y paradas intermedias, concretada a partir de la cancelación de decenas de escalas en diversos puntos del territorio: de hecho, las frecuencias semanales se concentraron en los trayectos más rentables, como Buenos Aires-Córdoba, Buenos Aires-Ushuaia y Buenos Aires-Salta. Se retornó, pues, a un esquema de rutas troncales cada vez más directas, que suprime las escalas intermedias de circulación -ciudades de menor jerarquía demográfica y funcional-, quitándoles densidad informacional.

No es de extrañar entonces que el mapa de flujos se haya vuelto más concentrado que en tiempos pretéritos. En efecto, si en 1999 siete aeropuertos -Aeroparque, Córdoba, Mendoza, Bariloche, Neuquén, Tucumán y Mar del Plata- concentraban el 75% del transporte de cabotaje de pasajeros -junto a Ushuaia, Salta, Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, Río Gallegos y Rosario, daban cuenta del 87%-, un decenio después idéntica cantidad de terminales -Aeroparque, Córdoba, Mendoza, Bariloche, Iguazú, Ushuaia y Lago Argentino- acaparaba el 77% -dando cuenta, junto a Neuquén, Salta, Tucumán, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia y Trelew, del 91% (ARGENTINA, 2011e)- (Tabla 2). Se puede aseverar, pues, que el mapa de flujos aéreos se tornó más centralizado y excluyente: apenas dos aeropuertos -Aeroparque (el más importante del país y el segundo de Sudamérica) y Ezeiza (que concentra casi el 90% del tráfico aéreo internacional)- explicaban a comienzos del Siglo XXI el 63% del transporte general de pasajeros; paralelamente, Córdoba, Bahía Blanca, Mendoza, San Miguel de Tucumán, Salta, Bariloche y Mar del Plata acaparaban el 23%: nueve aeropuertos reunían nada menos que el 86% del flujo nacional e internacional de personas (AEROPUERTOS ARGENTINOS, 2004). Son los puntos luminosos de la red, cuya dinámica opera irrigando las áreas de mayor fluidez virtual y efectiva. (Vea se figuras 2, 3 y 4)

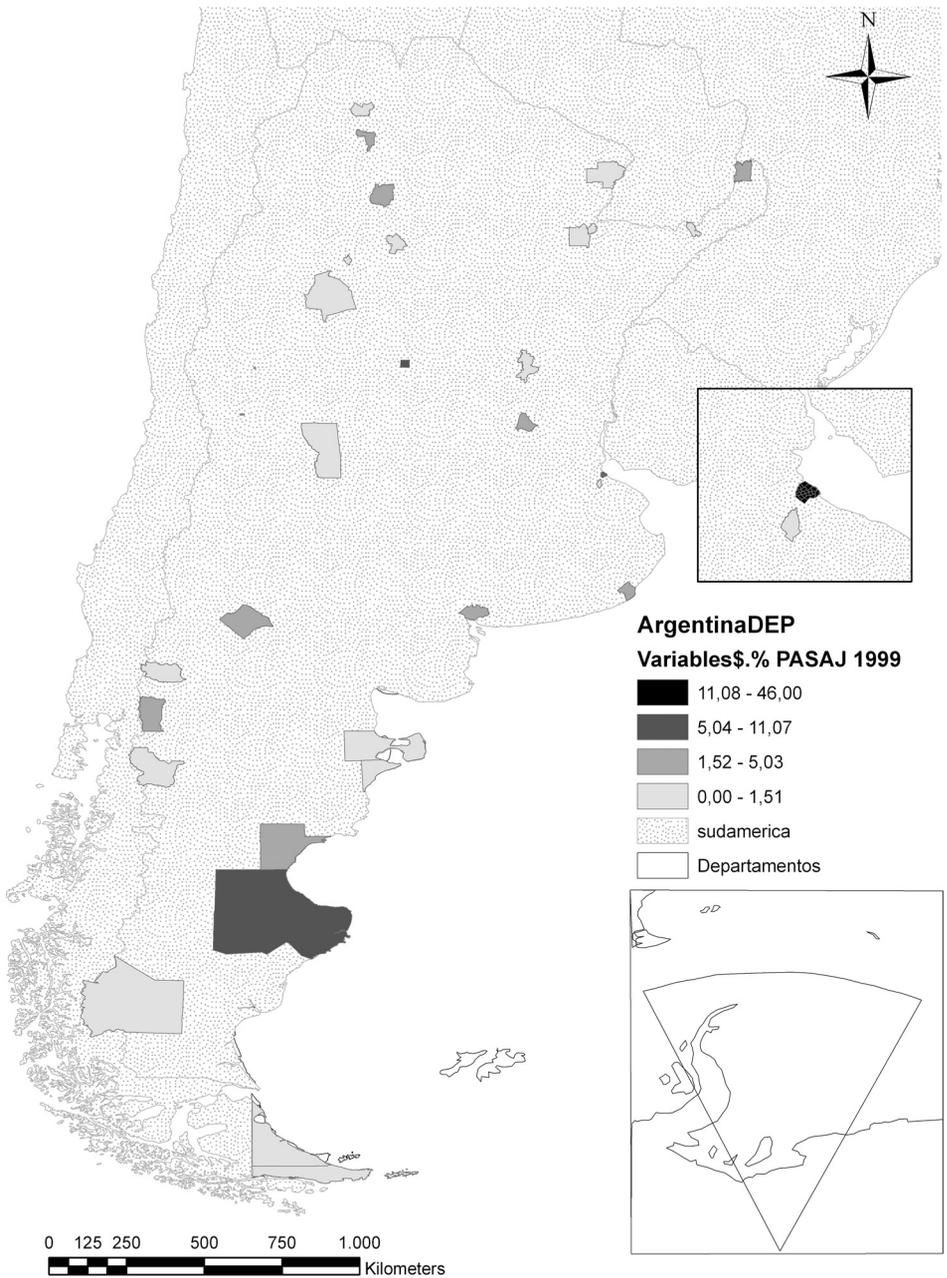


Figura 2 – Pasajeros de cabotaje, según aeropuertos. Argentina, 1999 (en %)

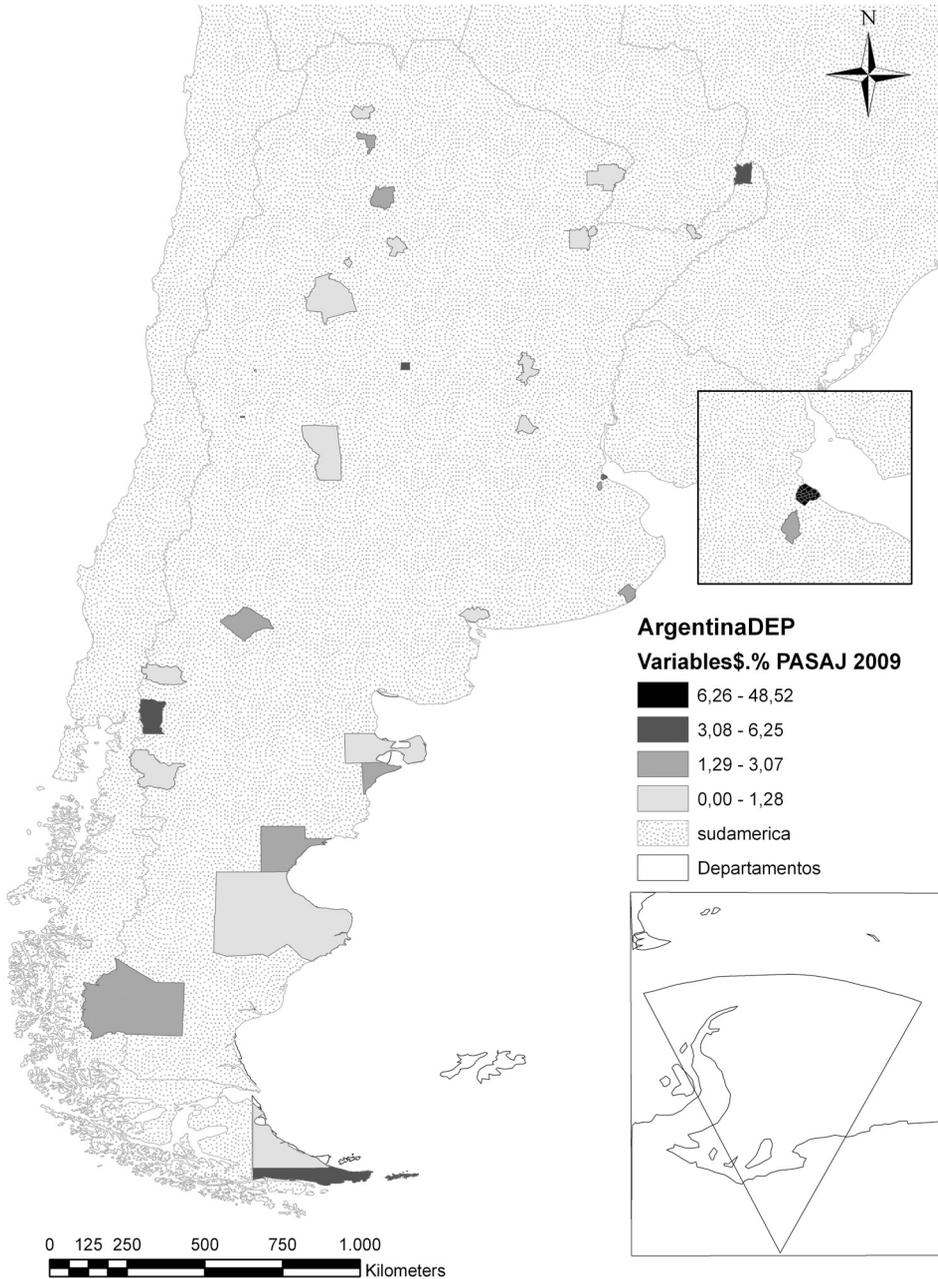


Figura 3 – Pasajeros de cabotaje, según aeropuertos. Argentina, 2009 (en %)

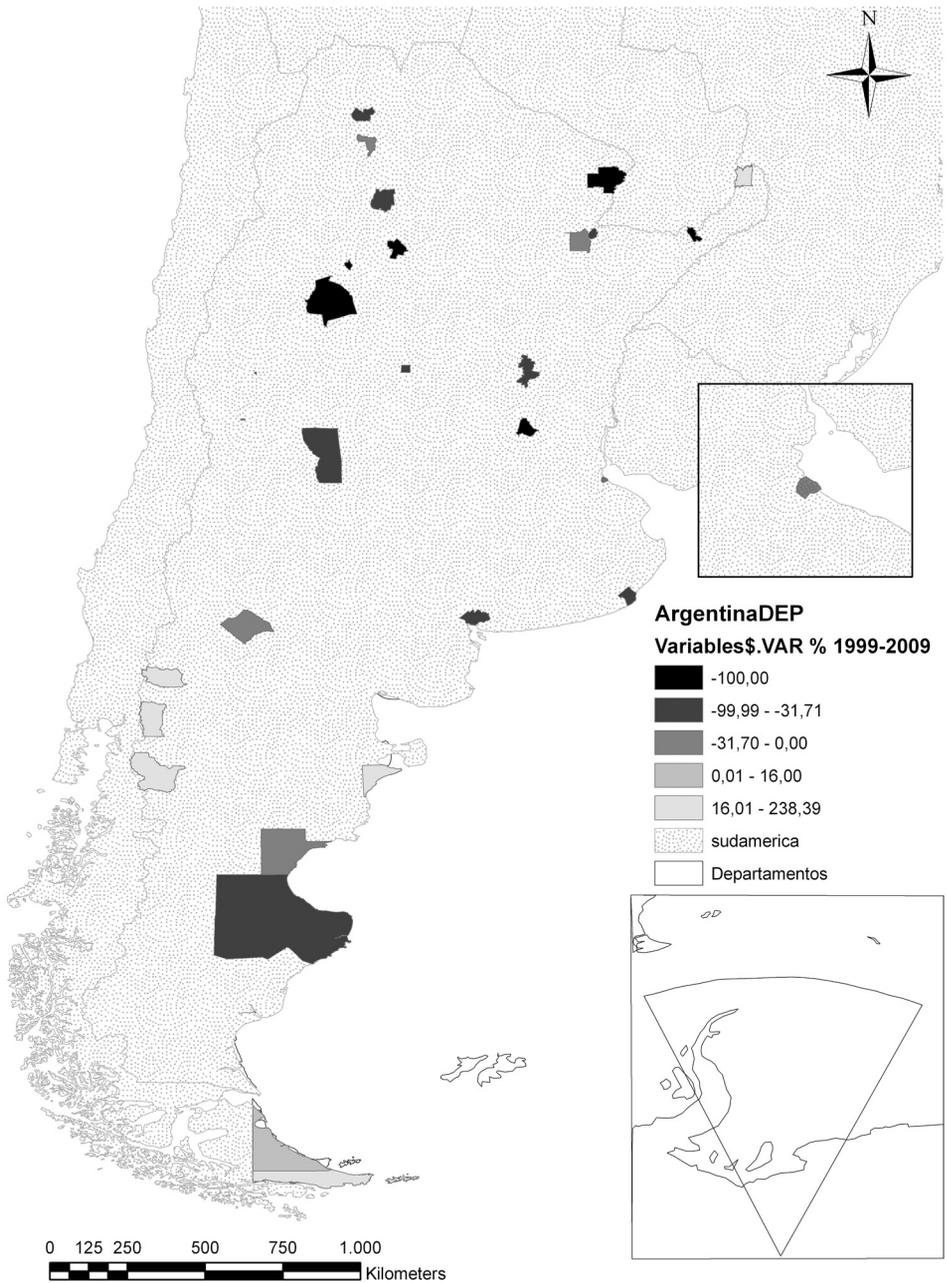


Figura 4 – Variación del número de pasajeros de cabotaje, según aeropuertos. Argentina, 1999-2009 (en %)

Tabla 2 - Principales aeropuertos, según flujos de cabotaje y variación relativa (1999-2009)

Aeropuerto	Pasajeros (1999)	%	Pasajeros (2009)	%	Variación % 1999-2009
Aeroparque Jorge Newbery	6.298.886	46,00	5.614.953	48,52	-10,86
Córdoba	1.515.382	11,07	723.528	6,25	-52,25
Mendoza	688.580	5,03	496.338	4,29	-27,92
San Carlos de Bariloche	413.925	3,02	582.956	5,04	40,84
Iguazú	273.103	1,99	521.426	4,51	90,93
Ushuaia	198.280	1,45	670.953	5,80	238,39
Neuquén	420.622	3,07	329.158	2,84	-21,74
Salta	362.315	2,65	276.938	2,39	-23,56
Tucumán	445.577	3,25	243.956	2,11	-45,25
Mar del Plata	493.398	3,60	189.887	1,64	-61,51
Comodoro Rivadavia	248.633	1,82	248.052	2,14	-0,23
Ezeiza	-----	0,00	179.905	1,55	-----
Trelew	206.248	1,51	239.435	2,07	16,09
Lago Argentino	-----	0,00	354.946	3,07	-----
Bahía Blanca	288.069	2,10	130.928	1,13	-54,55
Río Gallegos	256.703	1,87	147.946	1,28	-42,37
Santa Fe	145.629	1,06	99.449	0,86	-31,71
Rosario	275.346	2,01	-----	0,00	-100,00
Río Grande	88.098	0,64	97.776	0,84	10,99
Chapelco	20.897	0,15	58.652	0,51	180,67
San Juan	175.161	1,28	63.608	0,55	-63,69
Corrientes	106.912	0,78	39.379	0,34	-63,17
San Salvador de Jujuy	113.055	0,83	65.918	0,57	-41,69
San Luis	65.505	0,48	42.659	0,37	-34,88
Puerto Madryn	-----	0,00	15.149	0,13	-----
Esquel	13.597	0,10	19.176	0,17	41,03
Resistencia	162.174	1,18	118.412	1,02	-26,98
Posadas	139.680	1,02	-----	0,00	-100,00
La Rioja	91.258	0,67	-----	0,00	-100,00
Formosa	63.440	0,46	-----	0,00	-100,00
Santiago del Estero	51.760	0,38	-----	0,00	-100,00
Catamarca	69.889	0,51	-----	0,00	-100,00

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2011e).

Notable ha sido, sin embargo, el crecimiento experimentado entre 1999 y 2009 por los puntos ligados al turismo vernáculo y, sobre todo, internacional; así lo atestiguaban los casos de Trelew (16%), Bariloche (41%), Esquel (41%), Iguazú (91%), Chapelco (181%) y Ushuaia (238%) (ARGENTINA, 2011e) (Tabla 2). Solidaridades organizacionales y orgánicas entabladas entre diferentes factores operaron para generar un fenómeno, concentrado, sobre todo, en la Patagonia: por un lado, la "re-nacionalización" de ARSA/Austral y el ingreso de nuevas firmas -Kaiken, ALTA Líneas Aéreas, TAM, Varig, GOL, Pluna, etc, vinculadas al creciente nivel de terciarización de los itinerarios menos rentables para la aerolínea de bandera- implicaron la reactivación de algunas escalas; por otro lado, es la racionalidad del turismo internacional la que preside la expansión de los flujos aéreos en puntos estratégicos como Puerto Iguazú, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Chapelco y Bariloche, dinamizados por la multiplicación de las frecuencias internacionales y, sobre todo, de los vuelos *charter*, arribados directamente desde Brasil, Uruguay y Chile durante la época invernal; Bariloche, además, ganó una nueva jerarquía al convertirse en uno de los pocos nodos de la red aeroportuaria argentina que recibe vuelos internacionales regulares directos, sin la intermediación de Ezeiza. Son las nuevas verticalidades, ciertamente derivadas del reciente proceso de racionalización/globalización de la red.

Otra cara del proceso se manifiesta, finalmente, a partir de la eclosión y expansión de una red de aeropuertos privados, vuelos *charter* y *taxis* aéreos, los cuales permiten mayor flexibilidad a las empresas; desarrollado tanto a partir de la densidad demográfica y la

riqueza de la vida de relaciones de ciertos lugares cuanto gracias a la construcción particular de nuevas bases materiales, ese fenómeno denota cierta impaciencia de los capitales frente al ritmo del proceso de modernización territorial (SILVEIRA, 1999). Si bien los guarismos demográficos y la espesura de la división del trabajo juegan un importante papel en la concentración espacial de esos flujos -por eso Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos concentran el 65% de los aeropuertos privados del país-, es en las ciudades dotadas de sistemas de movimiento terrestre y acuático menos desarrollados, o provistas de redes aéreas de menor densidad, donde las nuevas formas materiales y organizacionales surgen y proliferan con mayor ímpetu. No es casual que sea en la Patagonia donde las empresas de aeronavegación se valgan de ellas con cada vez mayor asiduidad para responder, con rapidez y eficiencia, a las demandas de racionalidad de la producción energética, agrícola y turística. Surge así otra fragmentación, no sólo externa, sino interna: dentro de una misma aglomeración urbana, la mayoría de la población permanece, en lo que respecta al transporte aéreo, casi inmóvil, más algunos grupos privilegiados ganan fluidez.

Controlada por la Fuerza Aérea, una firma como LADE introduce, empero, una horizontalidad en el territorio: esa empresa, al entrelazar a las pequeñas ciudades con los centros receptores del turismo internacional, traslada a nutridos contingentes de pobladores cordilleranos y comunica a la costa bonaerense con el litoral patagónico; de ahí la persistencia de los llamados 'aeropuertos de fomento' que, sin representar valor alguno para el capital, son todavía vitales para la reproducción del cotidiano regional. Superponiéndose a las solidaridades verticales propias del proceso de racionalización del sistema, surge una irracionalidad, cohesión social y una contigüidad territorial que, rebeldes ante las excluyentes lógicas de la modernidad actual, permiten la continuidad del trabajo colectivo en determinados lugares. Sin embargo, en la Patagonia los contrastes aún son dramáticos: algunos aeropuertos esbozan una centralidad gracias a funciones hegemónicas como el turismo internacional y la explotación de hidrocarburos -Neuquén, Trelew, Comodoro Rivadavia, Río Grande, El Calafate, Bariloche, San Martín de los Andes, Caviahue-, y otros son desactivados, pese a la importancia demográfica de las ciudades a las cuales se articulan -General Roca-; y el aeropuerto internacional de Río Gallegos, habilitado en 2004 y rápidamente incorporado a la red de circulación globalizada tejida en derredor de funciones como el petróleo y el turismo, no tardó en ser eclipsado por El Calafate: entre 1999 y 2009, su número de pasajeros disminuyó un 42% (ARGENTINA, 2011e).

Ostensible, la disminución o supresión de frecuencias áreas con otros puntos del país -resultante de la brutal reducción del número de firmas y de las nuevas estrategias de acumulación de los agentes dominantes del sector- implicó que algunos lugares perdieran densidad informacional y fluidez efectiva, entre ellos gran parte de la Patagonia -El Calafate, Puerto Madryn, San Martín de los Andes, San Antonio Oeste, Viedma-, el centro y sur bonaerense y pampeano -Bahía Blanca (-55%), Santa Rosa, Olavarría, Santa Teresita, Mar del Plata (-61%)-, el centro del país -Córdoba (-52%), Río Cuarto, Rosario, Santa Fe, Reconquista, Paraná-, Cuyo -San Juan, San Luis, Merlo- y las principales ciudades del norte argentino -Corrientes, Tucumán (-45%), Posadas, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero y Resistencia (Tabla 2)- sufrieron una pérdida significativa de fluidez (ARGENTINA, 2005). Son algunas de las áreas irracionales, opacas o letárgicas, del mapa dibujado por el funcionamiento de la red aeronáutica argentina.

No es extraño, entonces, que se produzca un proceso sistemático de vaciamiento funcional y obsolescencia material de numerosos nodos del sistema. Si a finales del Siglo XX los aeropuertos que -pese a contar con una infraestructura relativamente adecuada- no recibían vuelos regulares de pasajeros ya sumaban una veintena (GIMÉNEZ, 2002), en los albores del nuevo milenio casi la mitad (36) de los nodos del sistema (75) había sido suprimida de las principales rutas troncales y laterales (ARGENTINA, 2006). La retirada de Austral, Southern Winds y LAPA, la crisis de LADE, la enajenación de TAN y el cierre de SAPSE dejaron a muchas localidades neuquinas y rionegrinas -dinamizadas por funciones energéticas

y agrícolas (Cutral-Có, General Roca, Loncopué, Choele Choel, Chos Malal y Rincón de los Sauces)- por completo despojadas de esa forma de circulación, y así, casi virtualmente incomunicadas.

Sin embargo, en el resto del país la situación no era mejor: el caudal de pasajeros mermó sustancialmente en Paso de los Libres, Goya, Concordia, Paraná, General Pico, Necochea, Tandil, Santa Teresita, Junín, Villa Gesell, Presidente Roque Sáenz Peña y Reconquista a raíz del fin de las operaciones de LAER; en otros casos, la retirada de firmas aeronáuticas provinciales privatizadas (la chaqueña ALTA Líneas Aéreas) o en quiebra (Buenos Aires Connection) ocasionó la intermitencia o desaparición de los movimientos. Cundiendo en el noroeste y centro argentino, ese letargo se trasvasa a aeropuertos santafesinos (Venado Tuerto), cordobeses (Villa Dolores, Río Cuarto), correntinos (Corrientes, Curuzú Cuatiá), formoseños (Formosa, El Colorado), catamarqueños (Catamarca, Tinogasta, Santa María), riojanos (La Rioja, Chilecito, Gobernador Gordillo), salteños (Orán), santiagueños (Santiago del Estero, Frías), mendocinos (San Rafael), rionegrinos (Ingeniero Jacobacci, Sierra Grande) y bonaerenses (Olavarría, Miramar, Pehuajó, Coronel Suárez, Tres Arroyos), las cuales ya no forman parte -al menos permanentemente- del mapa actual de la red aeronáutica argentina (GIMÉNEZ, 2002) (Tabla 3). Son, ciertamente, lugares donde las acciones burocráticas destinadas a atenuar la ausencia de flujos aéreos devienen prácticamente inexistentes, y cuando no, ineficaces. ¿Qué decir sino de Rosario, donde la prohibición judicial impuesta a los viajes de LAN Chile a Lima dejó al polo oleaginoso más grande del mundo ligado con apenas cinco destinos -Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Montevideo y Porto Alegre- (AEROPUERTOSARG.COM.AR, 2012)?

Tabla 3 - Principales aeropuertos argentinos, según operadores y rutas (período 1999-2009)

Aeropuerto	Destinos
Aeroparque Jorge Newbery	Bahía Blanca, Bariloche, Catamarca, Comodoro Rivadavia, Córdoba, Corrientes, El Calafate, Esquel, Formosa, Jujuy, La Rioja, Malargüe, Mar del Plata, Mendoza, Montevideo (Uruguay), Neuquén, Paraná, Posadas, Puerto Iguazú, Puerto Madryn, Punta del Este (Uruguay), Resistencia, Río Gallegos, Río Grande, Rosario, Salta, San Juan, San Luis, San Martín de los Andes, San Rafael, Santa Fe, Santa Rosa, Santiago del Estero, Trelew, Tucumán, Ushuaia y Viedma
Bahía Blanca	Buenos Aires, Bariloche, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Mar del Plata, Neuquén, Trelew, Viedma y Puerto Madryn
Comodoro Rivadavia	Buenos Aires, Bahía Blanca, Esquel, Bariloche, Neuquén, Viedma, Mar del Plata, Puerto Madryn, Trelew, Río Gallegos, Río Mayo, Alto Río Senguer, Río Grande y Ushuaia
Concordia	Sin operaciones
Córdoba	Asunción (Paraguay), Buenos Aires, Curitiba (Brasil), Porto Alegre (Brasil), Puerto Iguazú, Río de Janeiro (Brasil), San Pablo (Brasil), Santiago (Chile), Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), La Paz (Bolivia), Mendoza
Coronel Suárez	Sin operaciones
Corrientes	Buenos Aires
Curuzú-Cuatiá	Sin operaciones
Cutral-Có	Sin operaciones
Chilecito	Sin operaciones
Choele Choel	Sin operaciones
Chos-Malal	Sin operaciones
El Calafate	Buenos Aires, Río Turbio, Río Gallegos, Puerto Madryn, Gobernador Gregores, Ushuaia y Bariloche
El Colorado	Sin operaciones
El Maitén	Bariloche, Bolsón y Esquel
Esquel	Buenos Aires, Trelew, Puerto Madryn, Viedma, Neuquén, Mar del Plata, El Maitén, El Bolsón, Comodoro Rivadavia y Bariloche

Ezeiza	Asunción Paraguay, Atlanta (EEUU), Auckland (Nueva Zelanda), Barcelona (España), Bogotá (Colombia), Brasilia (Brasil), Cancún (México), Caracas (Venezuela), Chicago (EEUU), Córdoba, Cochabamba (Bolivia), Curitiba (Brasil), Dallas (EEUU), El Calafate, Florianópolis (Brasil), Frankfurt (Alemania), Guayaquil (Perú), Houston (EEUU), Johannesburgo (Sudáfrica), Kuala Lumpur, La Habana (Cuba), La Paz (Bolivia), Lima (Perú), Londres (UK), Madrid (España), México, Miami (EEUU), Milán (Italia), Montevideo (Uruguay), Munich (Alemania), Nueva York (EEUU), Panamá, París (Francia), Porto Alegre (Brasil), Puerto Iguazú, Punta del Este (Uruguay), Quito (Ecuador), Recife (Brasil), Río de Janeiro (Brasil), Roma (Italia), San Pablo (Brasil), San José de Costa Rica, San Miguel de Tucumán, Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), Santiago de Chile, Sidney (Australia), Toronto (Canadá), Ushuaia, Washington (EEUU) y Zurich (Suiza)
Formosa	Buenos Aires
Frías	Sin operaciones
Gobernador Gordillo	Sin operaciones
Goya	Sin operaciones
General Pico	Sin operaciones
General Roca	Sin operaciones
Ingeniero Jacobacci	Sin operaciones
Junín	Sin operaciones
La Rioja	Buenos Aires y Catamarca
Loncopué	Sin operaciones
Malargüe	Buenos Aires, Córdoba y Mendoza
Mar del Plata	Buenos Aires, Neuquén, Viedma y Bahía Blanca
Mendoza	Buenos Aires, San Juan, Córdoba y Santiago de Chile
Mercedes	Sin operaciones
Merlo	Buenos Aires
Miramar	Sin operaciones
Necochea	Sin operaciones
Neuquén	Buenos Aires, Bariloche, Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Río Grande, Ushuaia y San Martín de los Andes
Olavarría	Sin operaciones
Orán	Sin operaciones
Presidente Roque Sáenz Peña	Sin operaciones
Paraná	Sin operaciones
Paso de los Libres	Sin operaciones
Posadas	Buenos Aires
Pehuajó	Sin operaciones
Puerto Iguazú	Buenos Aires, Córdoba
Puerto Madryn	Buenos Aires, Bariloche, El Calafate, San Antonio Oeste, Viedma, Trelew, Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca
Reconquista	Sin operaciones
Resistencia	Buenos Aires
Río Cuarto	Sin operaciones
Río Gallegos	Ushuaia, Río Grande, C. Rivadavia, Gobernador Gregores, Trelew, Córdoba, Bahía Blanca, Mendoza, El Calafate, Río Turbio, Bariloche, Neuquén y Buenos Aires
Río Grande	Sin operaciones
Rosario	Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe, Porto Alegre y Montevideo
San Carlos de Bariloche	Buenos Aires, Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Córdoba, El Bolsón, El Calafate, El Maitén, Esquel, Neuquén, Puerto Madryn, Puerto Montt (Chile), Río Gallegos, San Martín de los Andes, Santiago de Chile, Trelew y Viedma
San Fernando del Valle de Catamarca	Buenos Aires, La Rioja
Salta	San Salvador de Jujuy, Buenos Aires, Catamarca, San Miguel de Tucumán, Córdoba, Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), Iquique (Chile) y Santiago de Chile
San Fernando	Sin operaciones
San Juan	Buenos Aires, Mendoza
San Luis	Buenos Aires

San Miguel de Tucumán	Salta, Buenos Aires, Santiago del Estero, Mendoza y Córdoba
San Rafael	Buenos Aires
San Salvador de Jujuy	Buenos Aires, Salta, Tucumán
Santa Fe	Buenos Aires
Santa Rosa	Buenos Aires y Bahía Blanca
Santa Teresita	Sin operaciones
Sierra Grande	Sin operaciones
Santiago del Estero	Buenos Aires, Tucumán
Tandil	Sin operaciones
Tartagal	Sin operaciones
Tinogasta	Sin operaciones
Trelew	Buenos Aires, Bariloche, El Calafate, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos
Tres Arroyos	Sin operaciones
Ushuaia	Río Gallegos, Trelew, Comodoro Rivadavia y Buenos Aires
Venado Tuerto	Sin operaciones
Viedma	Bahía Blanca, Mar del Plata, Buenos Aires, San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Trelew, Neuquén, Bariloche y Comodoro Rivadavia
Villa Gesell	Sin operaciones
Villa Mercedes / V. Reynolds	Sin operaciones

Fuente: elaboración personal sobre la base de Argentina (2006); Giménez (2002); y Argentina (2011e).

Sometidas a los erráticos intereses del capital, a veces despuntan iniciativas aisladas, destinadas, en principio, a reactivar los flujos aéreos; de hecho, la dimisión y retirada del Estado nacional pareciera conducir a otros segmentos de los sistemas de acciones públicas a intentar el paliamiento de la situación a partir de una limitada producción de normas. Orientadas a atenuar las limitaciones técnicas de los lugares, un esquema de frecuencias mínimas surge como resultado de los esfuerzos de algunos gobiernos provinciales y municipales que procuran garantizar la continuidad del servicio de cabotaje, compensando con recursos propios la potencial capacidad ociosa de transporte de los aviones o, lo que es lo mismo, garantizando mediante subsidios un pasaje completo a las compañías; lejos de recrear una cohesión social y territorial, esas acciones no hacen sino permitir a las empresas extraer la plusvalía de los subespacios fieles a sus demandas, y así provocar una nueva fragmentación en la red aeronáutica argentina: sólo los lugares que pueden costear las operaciones de las firmas escapan, en parte, a dicha pérdida de densidad informacional; el resto, en cambio, debe permanecer inmóvil.

No obstante, en algunos casos esa pérdida de fluidez efectiva (o densidad informacional) obedece a una pérdida de fluidez virtual (o densidad técnica). Si el conjunto de fijos -aeropuertos, radares, computadoras- ofrece una densidad técnica pretérita (SILVEIRA, 1999), en Argentina se observa, por consiguiente, un marcado desfase existente entre la modernidad de las acciones y la antigüedad de algunos sistemas de objetos. Numerosos aeropuertos argentinos, de hecho, no cuentan con radares de última generación -no poseyendo, en casos puntuales, siquiera un mecanismo elemental de control del tráfico aéreo-, pero en las principales terminales aeroportuarias del mundo esa tecnología ya ha sido sustituida por sistemas basados en GPS y *softwares* de la NASA, desarrollados para resolver los problemas de saturación de las líneas de transmisión de voz (HF-VHF), superar las limitaciones propias de los tradicionales sistemas de radar y administrar el tráfico aéreo optimizando las frecuencias, actualizando en tiempo real las rutas, reduciendo los tiempos de vuelo y disminuyendo la distancia entre los aviones.

Obstando los esfuerzos del Estado argentino en pos de modernizar los aeropuertos e implementar un Plan Nacional de Radarización (PRN), el territorio no cuenta aún con un sistema integrado de control del tráfico aéreo similar al de Brasil, Chile y Uruguay. Sólo Ezeiza, Mendoza, Córdoba, Mar del Plata y Paraná poseen dicha tecnología; las terminales aeroportuarias del norte argentino carecen absolutamente de la misma, y el resto del país no

cuenta con aparatología moderna para el control de la aeronavegación. Obsoleto e irracional, el equipamiento del territorio revela, pues, una persistente ausencia de materialidad apta para el desenvolvimiento de la circulación aeronáutica. Surgen así las zonas opacas de la red, y se revela también la estrecha relación existente entre la fluidez virtual y la fluidez efectiva; los radares, en tanto que sistemas de objetos dispuestos en el territorio en función de la superposición de las rutas y, por tanto, de una mayor concentración del tránsito aéreo en el centro del país, demuestran, a su vez, la interdependencia gestada entre la densidad de los flujos y el grado de modernidad material de los nodos de la red: en efecto, los aeropuertos que contaban con cobertura de radar (Ezeiza, Mendoza, Córdoba, Mar del Plata y Paraná) daban cuenta del 78% de los flujos de pasajeros.

Surgen en ese mapa, a su vez, otros espacios de la irracionalidad, de la viscosidad, de la lentitud, medios repulsivos a la modernidad actual, a veces no tanto en virtud de sus guarismos demográficos irrelevantes para las estrategias de acumulación de las firmas, sino más bien gracias a una materialidad obsoleta e inadecuada para el desarrollo de las actividades de las empresas, ya no sólo despojada de sistemas eficaces de control de la aeronavegación, sino incluso de la infraestructura más indispensable (pistas de aterrizajes en condiciones relativamente seguras u óptimas para la circulación, expendio de combustible, etc).

No obstante, en algunos puntos del territorio ese letargo no siempre resulta duradero; a veces es, ciertamente, interrumpido por una modernización organizacional o, incluso, por una incipiente reincorporación de los lugares al sistema: aislado de los circuitos comerciales tradicionales, San Fernando aloja a numerosas escuelas de aeronavegación y empresas de *taxis* aéreos; fuera de operación entre 1998 y 2002, Tartagal resucitó gracias a los vuelos *charters*; la restitución de las frecuencias y escalas de ARSA, y la solidaridad tejida entre los flujos aerocomerciales y el desenvolvimiento de la zona franca aldeaña, hizo posible la reactivación de la terminal de Santa Rosa. Otros ejemplos ilustran el surgimiento de nuevos circuitos espaciales de producción que, complementarios de los preexistentes, enriquecen la vida de relaciones de los lugares: entre ellos, sobresalen la remesa hacia Buenos Aires y Mar del Plata- de bienes de gran valor y productos frescos o perecederos, y la exportación de pescado fresco desde Puerto Madryn vía Ezeiza.

CONCLUSIONES

Como entender el funcionamiento del territorio actual exige develar interdependencias jerárquicas de cooperación y relación y, por tanto, conocer el funcionamiento del espacio de flujos tejido por las redes de circulación, sólo un enfoque atento a la omnipresente tensión entre Estado y mercado, lo antiguo y lo nuevo, lo interno y lo externo, verticalidades y horizontalidades, puede ayudar a comprender las fuerzas que fragmentan el espacio nacional en áreas luminosas y letárgicas. Si bien todas las redes son, a cada momento de la historia, objeto de sucesivas reestructuraciones, quedan bien claras las consecuencias del más reciente episodio de racionalización de la red aeronáutica argentina: la privatización de la aerolínea de bandera y de los aeropuertos públicos de mayor caudal de tránsito, la aguda crisis del sector -derivada de su desregulación-, la avasallante y sistemática extranjerización del mercado, la concentración del capital y de los flujos, el aumento de los movimientos internacionales, la reducción de los vuelos de cabotaje, el auge de las rutas troncales y el vaciamiento funcional de numerosos aeropuertos.

Ofreciendo una fluidez superior, Aeroparque y Ezeiza afianzan sus posiciones hegemónicas preexistentes, en virtud de su mayor densidad y productividad, su intenso tráfico y las solidaridades organizacionales a las cuales obedecen; son las áreas de luminosidad primaria del sistema. Otros nodos, considerados 'regionales' o secundarios para el funcionamiento de la red -Córdoba, Mendoza, Bariloche, Neuquén, Salta, Mar del Plata,

Bahía Blanca, Ushuaia, Comodoro Rivadavia- configuran, junto a los puntos presididos por la racionalidad del turismo internacional -Iguazú, Lago Argentino, Trelew, Esquel, Chapelco-, una luminosidad de segundo grado. Otrora gobernadas por la cohesión territorial introducida por empresas estatales nacionales y provinciales, otras ciudades son ahora sistemáticamente suprimidas de la red aeronáutica, volviéndose disfuncionales para las exigencias de fluidez del período actual: numerosos aeropuertos, inactivos u obsoletos, que ya no configuran itinerarios rentables para el capital, recrean una geografía opaca, signada por una ausencia de equipamiento material y densidades técnicas aptas para esa forma de circulación y/o la exclusión derivada de las cambiantes estrategias de acumulación del capital y las nuevas regulaciones técnicas y políticas de la red; allí, el impacto de los violentos y repetidos episodios de racionalización del sistema lejos está de ser atenuado por una regulación burocrática eficaz. Surge en el territorio un nutrido mosaico de intersticios que, explotados por firmas más pequeñas -privadas o estatales-, o directamente abandonados a su suerte, forma parte de un mapa de flujos que poco a poco se desvanece.

REFERENCIAS

AEROPUERTOS ARGENTINOS. **Sistema Nacional de Aeropuertos, según categoría, pasajeros (2000) y explotador**. Buenos Aires: Aeropuertos Argentinos, 2004.

AEROPUERTOSARG.COM.AR. **La prohibición a LAN deja al aeropuerto de Rosario con sólo 5 destinos**. Buenos Aires: <http://www.aeropuertosarg.com.ar/noticias/category/argentina.htm>, 19 de febrero de 2012.

ARGENTINA. **Caracterización del transporte aéreo en el país después de la privatización de Aerolíneas Argentinas**. Buenos Aires: Ministerio de Economía de la Nación y Obras y Servicios Públicos, 1999.

ARGENTINA. **Compendio estadístico 2000 del sector transporte**. Buenos Aires: Secretaría de Transporte, 2001.

ARGENTINA. **Inversión Extranjera Directa, según países y ramas**. Buenos Aires: Secretaría de Industria, 2002.

ARGENTINA. **Estadísticas de tráfico aéreo**. Buenos Aires: Secretaría de Transporte, 2005.

ARGENTINA. **Sistema Nacional de Aeropuertos**. Buenos Aires: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos, 2006.

ARGENTINA. **Pasajeros transportados en vuelos internacionales (1999-2009)**. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011a.

ARGENTINA. **Servicios prestados por las empresas de aeronavegación (1999-2009)**. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011b.

ARGENTINA. **Kilómetros recorridos y horas navegadas por empresas de aeronavegación (1999-2009)**. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011c.

ARGENTINA. **Personal ocupado, sueldos y salarios pagados e ingresos de explotación de las empresas de aeronavegación (1999-2009)**. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011d.

ARGENTINA. **Pasajeros embarcados y desembarcados en vuelos de cabotaje en los principales aeropuertos de la República Argentina (1999-2009)**. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2011e.

CLARIN. **El Gobierno gastó 13.000 millones en firmas renacionalizadas**. Buenos Aires: Diario Clarín, Suplemento El país, 8 de abril de 2012.

CONTEL, Fabio. Os sistemas de movimento do território brasileiro. SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura (Comp.). **O Brasil: sociedade e território no início do século XXI**. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2001, pp. 357-374.

GEORGE, Pierre. **L'ère des techniques, constructions or destructions?** Paris: Presses Universitaires de France, 1974.

Jiménez, Edgardo. **Aeropuertos vacíos. Otra consecuencia de la crisis**. Buenos Aires: Aeropuertos Argentinos. <http://www.intertournet.com.ar/aeropuertos/default.htm>, 2002.

GRAS, Alain. **Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques**. Paris: Presses Universitaires de France, 1993.

LOBATO CORRÊA, Roberto. Interações espaciais. DE CASTRO, Ina Elías; DA COSTA GOMES, Paulo; LOBATO CORRÊA, Roberto (Org.). **Explorações geográficas. Percursos no fim do século**. São Paulo: Bertrand, 1997, pp. 279-318.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Hucitec, 1982.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1992.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização. Do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2000.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2001.

SILVEIRA, María Laura. Concretude territorial, regulação e densidade normativa. **Experimental**. São Paulo, a I, n. 2, pp. 35-45, 1997.

SILVEIRA, María Laura. **Um país, uma região. Fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: LABOPLAN-USP, 1999.

SILVEIRA, María Laura. O espaço da globalização: usos diversos, comando único. SANTOS, Milton (Comp.). **Cidadania e globalização**. Bauru: Saraiva, 2000, pp. 121-127.

SILVEIRA, María Laura. Globalización y territorio usado: imperativos y solidaridades. **Cuadernos del CENDES**. Caracas, v. 25, n. 69, pp. 2-19, 2008.

THWAITES REY, Mabel. **Alas rotas. La política de privatización y quiebra de Aerolíneas Argentinas**. Buenos Aires: Libronauta, 2001.

TOMASSETTI DE PIACENTINI, Zulema. **El mercado del transporte aéreo de cargas. Un análisis preliminar**. Buenos Aires: mimeografiado, 2002.

VILLAREAL, Francisco. Rutas en el cielo. **Revista Aeroespacio**, n. 531, Buenos Aires, 1999.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária. SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura (Comp.). **O Brasil: sociedade e território no início do século XXI**. Rio de Janeiro-São Paulo: Record, 2001, pp. 329-343.

Recebido em maio de 2012
Revisado em outubro de 2012
Aceito em dezembro de 2012

