



Nombre del posgrado: Maestría en Desarrollo y Gestión del Turismo

Nombre del seminario: Situación del transporte y desarrollo del turismo

Clase N°: 1

Profesora: Noemí Wallingre



Fecha: 02 de mayo de 2012

Módulo: N° I

Temas de la clase

Funciones del transporte. Elementos. Modos. Sistemas, Redes y Centros de distribución. Política de integración territorial y transporte. La división jurisdiccional para el desarrollo y la prestación de los servicios.

Objetivos de la clase

Lograr que los lectores adquieran conocimientos, capacidad de análisis y comprensión sobre:

- Los elementos que componen a los medios de transporte
- Las funciones que los medios de transporte deben cumplir
- la organización de sistemas, redes y centros de distribución del transporte
- las instancias de división jurisdiccional para el desarrollo y la prestación de los servicios.

Lectura Obligatoria

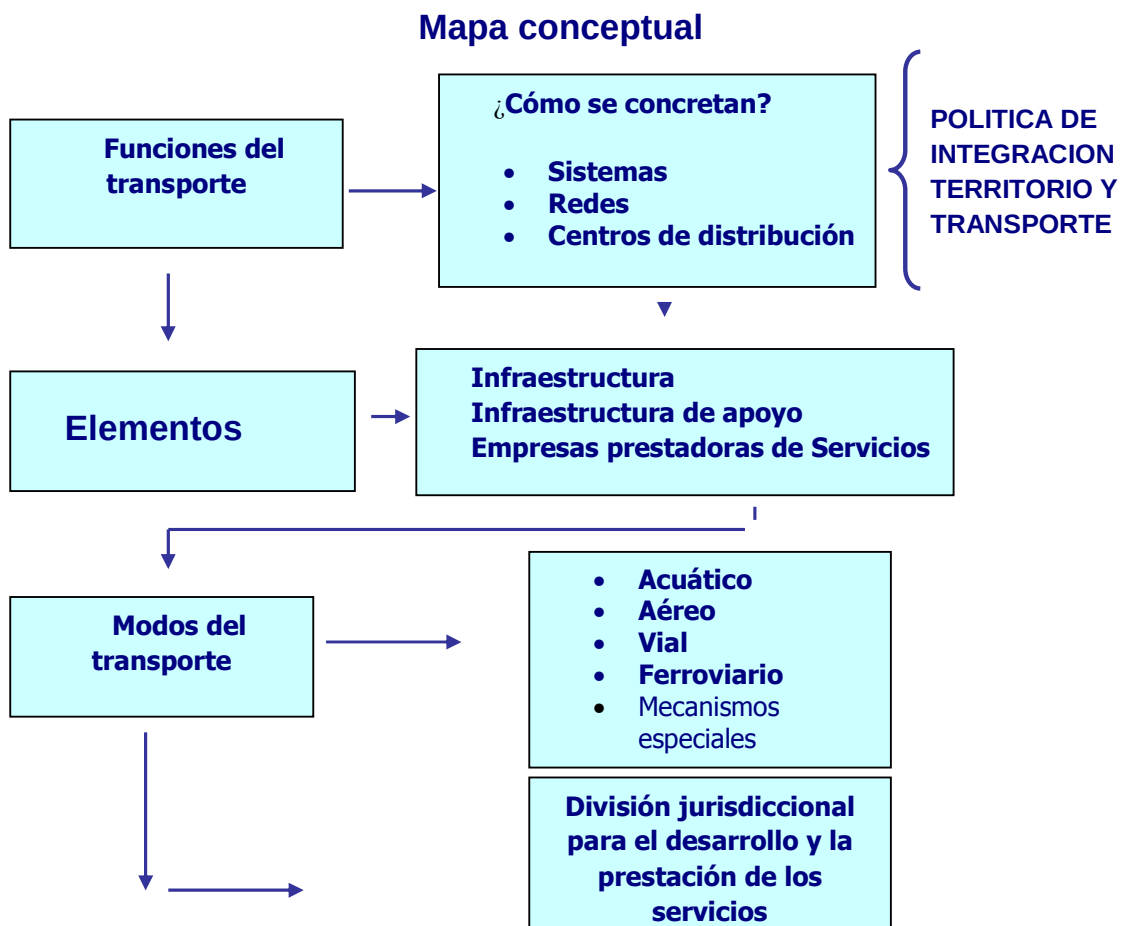


SEGUI PONS, J. (1991), *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Síntesis, Madrid, Cap. 3, pag. 47-77.

ROCCATAGLIATA, J. (1994), *Geografía y políticas territoriales*, Ceyne, Buenos Aires, Cap. 5, pag. 57-63.

Introducción

A modo de presentación y de organización de los temas de esta primera clase consideré oportuno, para facilitar su comprensión-relación, presentarlos mediante el siguiente mapa conceptual. Su finalidad les permitirá estructurar relacionadamente la totalidad de los temas que iremos desarrollando en esta clase.



Para iniciar la temática sobre la situación del transporte, y su posterior relación con el desarrollo del turismo, son muy oportunas estas primeras reflexiones que comparto a continuación:

Para Reflexionar



"El transporte deficiente es un factor principal en el problema mundial del hambre." Wilfred Owen

En un trabajo publicado por Naciones Unidas en la década de 1980, se expresaba que: "en el subdesarrollo de América Latina es un factor importante la ausencia o la calidad del transporte."

En la década de 1990 el pensador Edgar Morin, expresó que: "el planeta se ha encogido" "Magallanes necesitó tres años para dar la vuelta al mundo por mar (1519/22). Se necesitaron sólo ochenta días para que un intrépido viajero del siglo XIX, utilizando carreteras, ferrocarril y navegación a vapor diera la vuelta a la tierra. A finales del siglo XX, el jet logra el bucle en veinticuatro horas". Agrega además que "el mundo se vuelve cada vez más un todo".

Que estas reflexiones guíen nuestro Seminario e inviten a cada uno de ustedes a partir de sus diferentes realidades regionales-locales, a las permanentes y necesarias reflexiones en general sobre la realidad y problemática del transporte en nuestros países latinoamericanos, y en particular sobre su incidencia en el desarrollo de la actividad turística.

Comencemos entonces a transitar nuestro camino del aprendizaje

**Funciones
del
transporte**

Owen responsabiliza, interpretemos que en parte, al transporte como el problema del hambre mundial. ¿Podemos considerar su postura como cierta? ¿Y la mirada de Naciones Unidas que casi treinta años atrás cargaba también "las tintas" sobre el transporte responsabilizándolo del subdesarrollo regional? Podremos estar de acuerdo o en desacuerdo con esas posturas. Pero no podemos estarlo sobre que el transporte cumplió a lo largo de la historia, y más que nunca en el actual mundo global, un rol imprescindible para favorecer el desarrollo de las naciones, regiones o localidades en todos los continentes. También es cierto, y demostrable, que los países con los mayores avances e inversiones en el transporte, son coincidentes con el mayor grado de desarrollo alcanzado por los mismos. Por el contrario, los países periféricos -subdesarrollados o de menor prosperidad- parecieran no reconocer la importancia de invertir en las mejoras del sistema de transporte, y en consecuencia ven afectadas sus posibilidades de desarrollo, incluyendo el sector del turismo. Esta situación tiende a producir un 'círculo vicioso' que a la vez tiende a generar un mayor subdesarrollo, o por lo menos a limitarlo. El crecimiento económico y social requiere indefectiblemente de un sistema de transporte eficiente. El transporte es crucial para el comercio y la competitividad territorial.

Podríamos pensar, por ejemplo, y no creo exagerar, que para el desarrollo del turismo el transporte es tan necesario como el disponer de excelentes atractivos y de productos turísticos que motiven a la demanda.

Entonces, el transporte cumple un rol fundamental e imprescindible para el desarrollo socioeconómico en general, o en particular de cualquiera de las actividades productivas. Es impensable, por ejemplo, pretender un mayor crecimiento del turismo, o de cualquier otro sector productivo, si no se consideran políticas de transporte acordes que acompañen a cada sector. Por esto, existe una estrecha correlación entre el sector del transporte y las actividades económicas. Sin embargo, las políticas de transporte deben ir 'mas allá' de los sectores productivos debiendo cumplir además un importante rol social.

Por esto, podemos sintetizar que las funciones principales que el transporte debe cumplir son:

- Satisfacer las necesidades humanas en cuanto se refiere a garantizar el derecho de desplazamiento. Este aspecto es considerado por lo general en la Constitución nacional de cada país.
- Satisfacer las necesidades de los diferentes sectores productivos: industriales, rurales, pesca, minero, de servicios u otros, facilitando la conexión con los centros de consumo.
- Contribuir a la integración de los grupos sociales, a la difusión de la cultura y a la unión de todos los pueblos del mundo.
- Reactivar o desarrollar nuevas regiones, zonas o localidades. En este caso debe preverse la mejora o el desarrollo de transporte en zonas pobres o marginales con el fin de proporcionar acceso a la salud, educación y posibilitar acciones de desarrollo.
- Integrar el mundo.
- En el sector productivo turístico garantizar la conectividad entre los centros emisores y receptores facilitando el desplazamiento de la demanda turística, redistribuyéndola con posterioridad dentro del destino turístico.

A todo ello, es posible agregar que el Banco Mundial (2008-2012) plantea que el transporte podría contribuir al lograr los objetivos del desarrollo del nuevo siglo de cinco formas fundamentales:

- Al facilitar el crecimiento económico y la integración regional a través del comercio internacional.

- Al lograr que las ciudades funcionen mejor para sus habitantes, para el medio ambiente y para lograr el crecimiento económico.
- Al crear oportunidades económicas e impulsar el crecimiento de zonas rurales.
- Al proporcionar acceso a centros que entregan servicios de salud y educación.
- Al volverse más seguros y limpios para los usuarios y la comunidad.

Lectura Recomendada



Transporte seguro, limpio y accesible en pos del desarrollo.

La estrategia de negocios del Grupo del Banco Mundial relativa al transporte para 2008-2012. Extractos. Washington, DC.

Por ello, debemos entender que las funciones del transporte son amplísimas y abarcan prácticamente a la totalidad de las acciones de la humanidad. Por lo tanto, es necesario comprender que los transportes no tienen un fin en sí mismo sino que son un **MEDIO** imprescindible para alcanzar otros fines. ¿Cuáles otros fines?: **el desarrollo socioeconómico**. Esta es la razón por la cual los gobiernos que apoyan al desarrollo, consideran la implementación de políticas de transporte, disponen de importantes inversiones, y en muchos casos subvenciones, para su concreción y formando parte de aquellos servicios de interés público. Es un hecho demostrable que la ausencia o la falta de eficiencia en los transportes redundan en importantes pérdidas económicas para una nación, región o provincia.

El término transporte proviene del latín transportare que permite interpretar su significación en *llevar algo de un punto a otro*. Por esto, el transporte se diferencia del resto de las formas de comunicaciones porque implica movimiento físico de algo -de personas o cosas- y es en consecuencia la alternativa de comunicación que acompaña a todas las demás. En la última década, por ejemplo, se aceleró el comercio, incluso en el turismo, mediante el uso de internet. Sin embargo, sin un dinámico y eficiente sistema de transporte dicho comercio no puede evolucionar porque la compra efectuada debe ser trasladada -transportada- lo más rápido, seguro y económicamente posible. Es por ello, y tal como ya quedara expresado, que el transporte es un fin para lograr otros objetivos y no un fin en sí mismo. El transporte, por el transporte en sí, no tiene razón de existir.

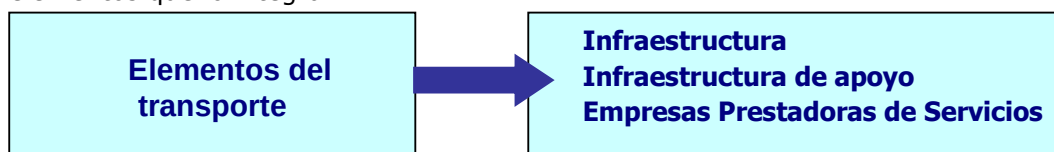
Recordemos entonces:

**El transporte es un MEDIO, NO UN FIN
en sí mismo**

Ahora bien, siempre se encuentran 'algunas excepciones a la regla'. Es el caso de un transporte de cruceros, o un tren turístico donde el transporte sí se constituye en un fin en sí mismo. ¿Porqué?, porque no solo cumple el rol de trasladar personas de un lugar a otro sino que es la razón de ese traslado. En esos casos, el turista no

busca llegar a un destino, sino que el fin es el de disfrutar el transporte durante el traslado. Entonces, el transporte se constituye en el producto turístico, es decir en el fin del viaje.

Continuemos adelante. Hasta aquí pudo demostrarse la imprescindibilidad del transporte para el desarrollo. Debemos avanzar en como pueden concretarse tan amplias e imprescindibles funciones. Para ello debemos considerar los diferentes elementos que lo integran.



¿A que nos referimos con la denominación Medio de transporte? La misma abarca una sumatoria de elementos a saber:

- **La infraestructura**

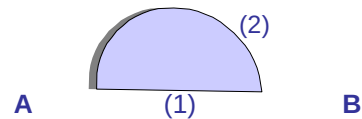
Es la vía de desplazamiento, es decir la parte física -la ruta- terrestre, acuática o aérea que permite el tránsito vehicular en tanto este acondicionada para esos fines. Su trazado debe obedecer a las necesidades humanas y a la demanda ya sea existente o potencial, es decir aquella que puede producirse en un corto, mediano o largo plazo. Tiene por finalidad unir dos puntos de enlaces rectilíneos. En su trazado, dependiendo de cada modalidad (aéreo, acuático, carretero, ferroviario) inciden el relieve, los bosques, ríos, desiertos, clima, etc. En consecuencia, puede ser necesaria la planificación de desvíos para evitar obstáculos o alargar los trazados para permitir además unir localidades intermedias entre dos puntos. Esto tiende a producir un aumento de flujo y a asegurar una explotación más eficiente de la vía.

Todas las modalidades del transporte requieren necesariamente de rutas para su funcionamiento. En algunas las rutas son naturales mientras que en otras son artificiales. Las rutas naturales son las que no fueron desarrolladas por la humanidad mientras que las artificiales sí. Sin embargo, en las primeras el ser humano pudo o puede aportar mejoras, como por ejemplo el dragado y la señalización de las vías navegables para permitir optimizar su aprovechamiento. Son consideradas rutas naturales las áreas y acuáticas (marítimas, fluviales y algunas de las lacustres) y artificiales las correspondiente al transporte ferroviario, vial, lagos y canales artificiales y los mecanismos especiales (teleféricos, ascensores, aerosillas, escaleras mecánicas, funiculares, etc.)

Los profesionales en turismo no tienen entre sus alcances profesionales el desarrollo de vías de desplazamiento, debido a que dependen de otras disciplinas, sino que deben tener un buen conocimiento de la infraestructura existente o de las carencias para realizar una correcta planificación de los itinerarios turísticos, el desarrollo de los productos turísticos u otros usos. Sin embargo, el criterio que debe aplicarse a esos fines puede considerarse similar al que se emplea para la construcción de la vía, cuya finalidad es unir dos puntos rectilíneos entre sí, de A (origen) A ----- B (destino) y viceversa. Esto significa que como primera opción se debería optar por elegir la ruta más corta, la que permita brindar el servicio en menor tiempo y que posiblemente, aunque no necesariamente, redundará en un menor costo.

No obstante, una vez más, siempre están 'esas excepciones a la regla', que justifican que se aplique un criterio diferente y que la opción recaiga en elegir una ruta más extensa. Estas excepciones pueden ser:

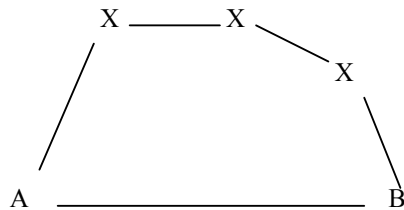
- a) Para evitar ciertos obstáculos a lo largo de la ruta. Son los casos de una mala calidad del camino, inundaciones, nieve, pantanos, camino muy sinuoso, ruta con mejor equipamiento, problemas climáticos, etc. En el transporte aéreo puede suceder que por promociones temporales, las tarifas sean las más bajas o debido a la disponibilidad de asientos.



(2) Opción de vía de mejor calidad (+ distancia y probablemente + tiempo y mayores tarifas)

(1) Alternativa de vía más conveniente (-distancia y probablemente menos tiempo y menores tarifas)

- b) Para abarcar y aprovechar varias localidades o atractivos turísticos intermedios en la ruta.



X= opción de vía que incluye el aprovechamiento de atractivos turísticos intermedios (+ km + tiempo). B= alternativa rectilínea más conveniente (-km - tiempo).

En esos casos, es posible optar por una ruta más extensa porque seguramente la relación precio (tarifa) - valor (del servicio ofrecido) lo justifica. Debemos entender que bajo ninguna circunstancia debería emplearse esta alternativa si la misma no ofrece algún beneficio adicional al pasajero.

- **Infraestructura de apoyo**

Puede recibir también la denominación de supraestructura, así como algunos organismos no realizan una separación entre ésta y la infraestructura. La infraestructura de apoyo es la que actúa 'de apoyo' o de soporte en el desplazamiento para la prestación de un servicio de transporte y cumple el rol de acompañar a la infraestructura.

Hay medios de transporte como el aéreo o el acuático, que no necesitan del trazado de una vía -porque la misma es natural-, pero sí requieren indefectiblemente de una infraestructura de

apoyo. Por ejemplo: el transporte aéreo debe desarrollar aeropuertos con sistemas de comunicación, torres de control, meteorología, pistas y terminales. De todo ello dependerá la operatividad de los mismos. Por su parte, el transporte acuático, necesita de puertos, sistemas de comunicación, dragados y canalizaciones que le permita mejorar y optimizar la navegación.

Todas las modalidades requieren de este tipo de infraestructura. Sin embargo en algunos puede considerarse que es más imprescindible que en otras y su implementación puede requerir de una mayor inversión. Así por ejemplo: el transporte aéreo no puede operar sin la existencia de un aeropuerto mientras que el transporte automotor puede ofrecerse -aunque carente de calidad- si la ruta no dispone de señalización y de determinadas alternativas de servicios (estaciones de servicio, alimentos y bebidas, sanitarios, comunicaciones u otros). A pesar de esto, una región o país, en particular si pretende un desarrollo turístico, debería considerarla como imprescindible porque su ausencia o falta de calidad afecta a la experiencia total de un viaje.

- **Empresas prestadoras de Servicios**

El tercer elemento del transporte lo integra el conjunto de empresas de cada modalidad: aéreo, automotor, ferroviario y acuático. Éstas son las encargadas de seleccionar las distintas alternativas de vehículos (aviones, trenes, buques, ómnibus) que constituirán sus flotas y permitirán diversificar la prestación de los servicios. El parque móvil debe ser seleccionado en función de la demanda generada por una ruta. Así, una compañía aérea podrá seleccionar determinado modelo de avión para prestar un servicio entre Buenos Aires-San Pablo y otro muy diferente para un vuelo entre Buenos Aires-París o Buenos Aires- Sydney. Sin duda, los mismos variarán tanto en autonomía (alcance de la aeronave expresada en millas aéreas) como en la cantidad de pasajeros que pueda transportar (existe una gran diversidad de aeronaves que van desde los 100 pasajeros hasta más de 650) y posiblemente también en la diversidad de clases de a bordo (puede ofrecer las clásicas tres clases –primera, ejecutiva o económica-, dos o solamente una clase, dependiendo por lo general de la ruta operada.) Para el caso del transporte por ómnibus en Argentina, puede analizarse que dependiendo de la ruta a operar y de los horarios (diurnos o nocturnos) una empresa podrá ofrecer servicio Común, Semi cama, Cama ejecutivo o Cama suite. Es decir que el mercado condiciona, en la mayoría de las regiones, las posibilidades de los servicios a ofertar.

Concluyendo este tema, la sumatoria de los elementos infraestructura, infraestructura de apoyo y empresas de transporte -y sus respectivos parques móviles-, recibe la denominación de **Medio de transporte**.

Ahora bien, un tema no menor es, debido a la composición del transporte mediante estos tres elementos, la dificultad para determinar la calidad de un servicio de transporte así como el grado de responsabilidad de cada uno de esos elementos que lo constituyen.

Para la determinación de la calidad de un servicio de transporte se debe tener en cuenta que los 3 elementos que lo conforman son relevantes. A modo de ilustración: Si el camino se encuentra en mal estado, afectará inmediatamente la calidad total del servicio que desee ofrecer la empresa de ómnibus. De igual manera, si el camino reúne óptimas condiciones, la empresa de transporte también pero la ruta carece de buen equipamiento en sanitarios, alimentos, estaciones de servicio u otros. En cualquiera de los casos el pasajero se

perjudicará. Ejemplos similares son válidos para las restantes modalidades: aéreo, acuático y ferroviario. Por lo tanto, para garantizar calidad en la prestación de los servicios se debe tener la interdependencia de los tres elementos que componen el transporte.

Así también, es importante considerar que la totalidad de los elementos deberían evolucionar conjuntamente. Para que el nuevo Airbus 380 (con una estimación de 650 pasajeros) que comenzó a operar en 2007, pudiera iniciar sus servicios, algunos aeropuertos del mundo se anticiparon en realizar trabajos de adaptación de sus aeropuertos porque de lo contrario este avión no podría operar. Los mega buques destinados a cruceros están requiriendo puertos de aguas más profundas, muelles más largos y terminales de mayor tamaño. En el caso de Argentina y debido al incremento en el tamaño de los ómnibus de larga distancia, incluyendo los de doble piso, muchas terminales y sus plataformas operativas alcanzaron la obsolescencia al igual que la mayoría de las rutas nacionales consideradas actualmente demasiado angostas en función del tamaño de ómnibus y camiones y del nivel de tráfico. De esta forma, el listado de ejemplos podría continuar...

Para concretar las funciones, los transportes se desarrollan (o deberían) organizados en:

- **Sistemas**
- **Redes**
- **Centros de distribución**

Un **sistema de transporte** es un conjunto de modalidades interrelacionadas, coordinadas, organizadas y jerarquizadas, cuya finalidad es optimizar su funcionamiento. Así, los países desarrollados, que son los poseedores de los sistemas de transporte más eficientes, apostaron a la implementación de sistemas coordinados intramodales, intermodales y multimodales para favorecer, a partir de los mismos, el mejor aprovechamiento de cada modalidad.

La coordinación **intramodal** es aquella que para brindar la totalidad de un servicio combina dos de una misma modalidad. Es el caso de un pasajero que debe trasladarse entre Buenos Aires y Ushuaia y no cuenta con un servicio directo de ómnibus. El pasajero es transportado en dos tramos mediante la misma modalidad: 1) Buenos Aires - Río Gallegos + trasbordo, tramo 2) Río Gallegos-Ushuaia. Esta alternativa es muy utilizada en las conexiones aéreas para destinos internacionales.

La coordinación **intermodal** es aquella que para brindar la totalidad de un servicio debe combinar dos modalidades diferentes. Ejemplo: auto-tren, auto-avión, crucero-avión, tren-avión, etc. Trasladamos un pasajero entre Buenos Aires y Miami en avión, allí renta un automóvil para recorrer Florida.

La coordinación **multimodal** es aquella que para brindar la totalidad de un servicio debe combinar más de dos modalidades diferentes. Ejemplo: avión-crucero-rent a car. Es el caso de un pasajero que se traslada a Europa en avión, allí realiza algunos trayectos en tren y luego un crucero por el Mediterráneo.

Para ofrecer servicios turísticos estas alternativas son altamente utilizadas porque la finalidad es lograr la satisfacción de las necesidades del cliente al menor costo posible. No obstante, en muchos casos los servicios intra-inter o multimodalidad se implementan en perjuicio de los pasajeros debido que suman tiempos adicionales por conexiones, mayor tiempo de viaje, produciendo un mayor agotamiento psicofísico.

Las **redes del transporte** son las arterias que posibilitan la circulación y estructuran el territorio sobre la base de una modalidad. Así, existe la red vial, la red ferroviaria, la red aeroportuaria y la portuaria. La sumatoria de esas redes, forman el sistema de transporte de un país o región.

Dependiendo de su diseño las redes pueden ser **equilibradas**, cuando conectan en forma equitativa todo el territorio y brindan una homogénea conectividad entre las regiones y ciudades o **desequilibradas**, cuando tienden a desestructurar el territorio, generando una escasa o nula garantía de conectividad entre las regiones o ciudades, provocando desigualdades en el desarrollo. Podemos permitirnos imaginar, o comparar, a una red equilibrada con una telaraña mientras que una red desequilibrada son tramos de rutas 'suelos' que no tienen conectividad entre sí. Vale la pena resaltar que un modelo eficiente debe tender a implementar redes equilibradas cuya sumatoria constituya un sistema de transporte de iguales características.



Así también, según su funcionalidad y respondiendo a un concepto coordinado e integrador, las redes del transporte se clasifican en **principales y secundarias**. Las primeras son las que tienden a estructurar las localidades y centros de producción más importantes de una región y es donde se producen los mayores desplazamientos vehiculares. Éstas pueden brindar conectividad nacional y también internacional a través de garantizar el acceso a los puentes y túneles con terceros países. Las secundarias, actúan como colectoras de las primeras, tienen una movilidad media y son empleadas para desplazamientos de media y corta distancia que tiendan a 'empalmar' con las redes principales.

Ensamble de redes (enganches)

1. Redes principales (jerárquicas)

- a) Nacionales
- b) Transnacionales

2. Redes secundarias (complementarias)

Elaboración propia

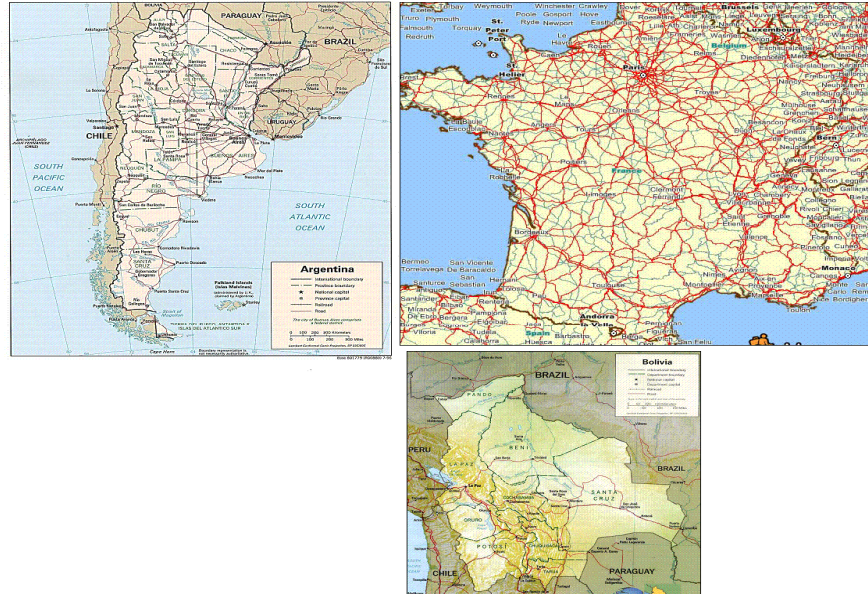
Los **centros de distribución** (denominados *hub* en el transporte aéreo), son los puntos de origen o de destino de una red y generalmente coinciden con una ciudad importante, un puerto o un aeropuerto estratégico. A modo de ejemplo Buenos Aires, es el centro de distribución más importante de Argentina y donde se concentran las redes de las diferentes modalidades generando un sistema de transporte centralizado y de tipo radial.

Este concepto -centro de distribución- también es utilizado por las empresas de transporte a los fines de planificar la oferta de partidas y arribos de sus servicios. A partir de esa organización optimizan la relación costo-beneficio a través de concentrar la oferta de servicios en uno o en unos pocos centros de distribución desde donde, además pueden facilitarse las conexiones hacia otros destinos. En el caso del transporte aéreo argentino, el *hub* para los vuelos internacionales es el aeropuerto Ministro Pistarini (EZE) mientras que para los vuelos de cabotaje (y ahora también regionales) es el aeropuerto J. Newbery (AEP). En el autotransporte de pasajeros (ómnibus) se constituye como el principal la terminal de ómnibus de Retiro de la Ciudad de Buenos Aires, seguidos por las terminales de Córdoba y Rosario y un poco más distante Mendoza, Tucumán y Bahía Blanca, entre otros posibles.

Cualquiera sea, o sean, las modalidades que se implementen, el transporte debe ofrecer capacidad, rapidez, comodidad, seguridad, accesibilidad en precio y confiabilidad tanto para las cargas como para los pasajeros. Asimismo, como bien lo reconoce SEGUI PONS (1995:47) “[...] las vías por las que transcurren los flujos, jerarquizan los territorios y los estructuran, desarrollando **centros de poder y de decisión**.”

A continuación se incluyen los mapas viales de Argentina, Francia y Bolivia que le permitirá interpretar el tipo de red que caracteriza a cada país.

Redes viales Argentina, Francia y Bolivia



En el Foro de esta clase se encuentra el primer tema para participar en debates

Lectura Obligatoria



SEGUI PONS, J. (1991), Geografía de redes y sistemas de transporte, Síntesis, Madrid, Cap. 3, pag. 47-77.

Para Reflexionar



[...] Alfred Marshall abordó el tema del valor de la situación. Éste se añadió a cualquier parcela de tierra próxima a una gran concentración de población que poseyera mercados y fábricas. Con el advenimiento de medios eficientes de transporte a largas distancias y la logística eficaz significan que el valor de la situación ya no depende de que un lugar se ubique a las puertas de un mercado potencial.

OHMAE, Kenichi, El próximo escenario global, Grupo Editorial Norma, Bogotá, 2005.

Política de integración territorial y transporte

El sector transporte tiene una gran importancia en el desarrollo socioeconómico de las naciones debido a que, tal como quedó planteado en el tema las funciones que debe cumplir, presta un servicio imprescindible para la actividad productiva, de servicios y el desplazamiento de personas.



El sistema de transporte, desde la perspectiva territorio, tiene como funciones principales el dotar de accesibilidad al territorio, es decir que se pueda llegar, que se pueda acceder a los destinos del espacio.

SERRANO RODRIGUEZ, A. 1993: 17

Es por esto, que el desarrollo de los sistemas de transporte, y las redes que lo integran, deben planificarse en base a las funciones de integración –vertebración– que el transporte está llamado a concretar, el que puede variar de un país a otro como así también de una región a otra, de una provincia a otra, dentro de un mismo país. Roccatagliata (1994) indica que el transporte es fundamental para lograr el ordenamiento territorial, entendiendo por ello la articulación y coordinación del territorio, debiendo generar un desarrollo territorial más equilibrado, porque la actividad económica y social, entre las que incluimos el turismo, depende de la accesibilidad, por lo que propone fijar una política nacional de transporte relacionada con el territorio (juntos y no separados). Ese autor indica además, que el modelo de desarrollo a implementar es aquel que mejor se adapte a determinada época, país o región y que, ante una nueva organización territorial, por la mutación del sistema productivo y tecnológico, aquel que para un período pudo ser equilibrado para otro, se puede constituir en desequilibrado y ser poco eficiente. Esta postura justifica la observación sobre que no es conveniente ‘copiar’ sistemas o redes que para determinado país son ‘eficientes’, debido a que ese modelo responde a su realidad territorial en relación con un desarrollo socioeconómico determinado. En este caso, si otro país o región ‘copia’, es muy probable que el desarrollo fracase, o sea, que no satisfaga las necesidades para lo cual fue desarrollado. Estas situaciones son a menudo observables en los países más postergados en su desarrollo, donde muchas veces no se tiene en cuenta la idea de fijar políticas territoriales y de transporte de forma conjunta como tampoco se considera la necesidad de una planificación previa para el posterior desarrollo, y simplemente se aplican modelos que ya fueron probados y funcionan en otros países pero que probablemente fracasen o no suceda lo mismo, cuando se los intenta aplicar en naciones con realidades muy diferentes.

Para implementar una política de desarrollo del transporte se deben generar sistemas constituidos por redes interactuantes, permitiendo la multimodalidad e implementando para cada caso la modalidad que ofrezca los mayores beneficios al menor costo posible. Así lo reconoce también el Banco Mundial (2008-2012), organismo que aboga por una inversión multimodal equilibrada para desarrollar sistemas de transporte que aprovechen e integren las mejores características económicas, ambientales, de salud y de seguridad de las distintas modalidades individuales, permitiendo a los usuarios escoger la modalidad más eficaz en función de los costos para un tipo específico de servicio.

La globalización -la evolución del transporte tiene un alto grado de responsabilidad en su vigencia- que rige en la actualidad los destinos del planeta, exige una gran interdependencia entre las naciones. En consecuencia, debe tenderse a estructurar el territorio hacia adentro conectando la nación, provincia y municipios, brindando más autonomía a cada unidad administrativa y también conectando hacia fuera, con otros países, caso contrario el país queda aislado y se imposibilita su desarrollo.

En la pretensión de lograr una integración territorial, no debe descuidarse la generación de **Corredores de Integración**. Éstos son los ejes estratégicos de integración regional tanto hacia adentro de un país como para con los países vecinos. Dichos corredores se apoyan en los caminos y ferrocarriles estratégicos, puentes, puertos y aeropuertos. En la clase 6 ampliaremos cuales son los principales corredores de integración correspondientes a Argentina.

Leer con Atención



Una política de transporte debe orientarse a propiciar el desarrollo de un sistema intermodal integrado y complementado, que actúe con la mejor eficiencia y el menor costo para la sociedad, contribuyendo al proceso de construcción de las nuevas ventajas competitivas de la nación. Y agrega que por otro lado, las políticas de transporte deben contribuir a la integración y vertebración del territorio nacional, paralelamente a la de apoyo físico al MERCOSUR, en el caso argentino.(Roccatagliata, 1994:57)

Para Reflexionar



“En los países más avanzados del mundo la infraestructura es programada adecuadamente en planes consensuados y concertados con los actores sociales y con las jurisdicciones territoriales. Cada proyecto tiene su ubicación en un escenario global deseado y responde a una estrategia. Por otro lado, la infraestructura se gesta junto a propuestas de Ordenación del Territorio y al Desarrollo Urbano y Regional.

En esta tarea, el Estado desempeña un rol orientador, programador o planificador, acompañado por el sector privado, de acuerdo con las variaciones entre países, ya sea Canadá, USA, Gran Bretaña, España y Francia, por tomar algunos casos.”

Fuente: CIMOP, Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas, “Una visión estratégica del transporte en la Argentina, horizonte 2010”, Buenos Aires, 2003

Lectura Obligatoria



Roccatagliata, J.1994), La ordenación del espacio, en *Geografía y políticas territoriales*, Buenos Aires, Editorial Ceyne. pp. 57- 63.

Desarrollo conjunto del transporte y el turismo

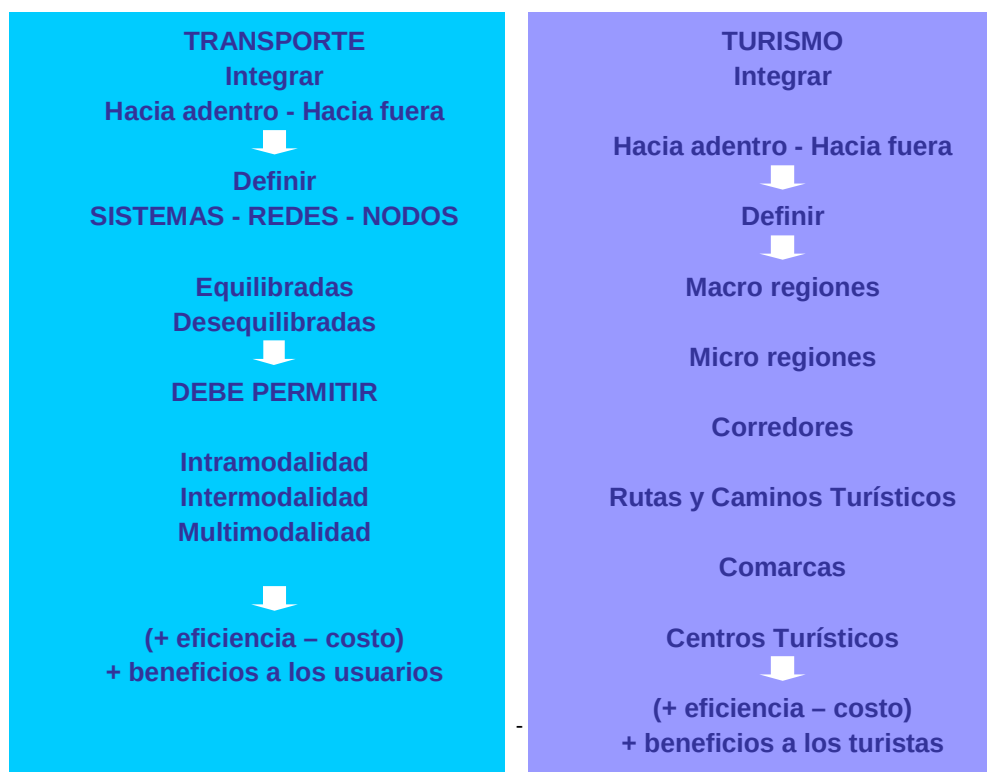
La evolución histórica y socioeconómica del mundo fue cambiando a través de los siglos. La primera gran etapa recibió el nombre de revolución agrícola, y en consecuencia las naciones fortalecidas en el desarrollo de la agricultura y posteriormente la ganadería eran las más evolucionadas. El mundo derivó, en el siglo XVIII a la revolución industrial para, a fines del siglo XX ingresar en el período de los servicios, la que según algunos estudiosos regirá el destino de las naciones en el futuro. El turismo como actividad de servicios se encuentra entre las de mayor crecimiento y una de los primeros sectores económicos del mundo, en particular desde las últimas décadas, y es por lo tanto conocido el interés que existe en la mayoría de los gobiernos, incluyendo el argentino, por incentivar su desarrollo a los fines de contribuir al bienestar socioeconómico y al equilibrio de la balanza de pagos.

Por otro lado, turismo y transporte son actividades interdependientes y además, como se indica en el tema abordado con anterioridad, el transporte es imprescindible para la actividad productiva, de servicios y el desplazamiento de personas. Siendo el turismo una actividad en fuerte crecimiento, se debe también plantear un desarrollo planificado conjunto con el transporte, debiendo resaltarse que no hay desarrollo turístico posible sin una política de transporte que lo acompañe. Respecto de la política turística, históricamente se consideraron, aunque fueron produciéndose modificaciones, criterios de regionalización para el desarrollo del turismo que incluye la región, el corredor, la micro región o comarca y los centros turísticos. Estos temas son seguramente conocidos por todos ustedes debido a que fueron comprendidos en el curso de Ordenamiento Territorial. La siguiente sinopsis tiene como intención ilustrar la interrelación existente entre ambos sectores y sobre la necesidad de implementar un desarrollo planificado conjunto.

DESARROLLO PLANIFICADO CONJUNTO



MAYOR DESARROLLO DEL TURISMO



La división jurisdiccional para el desarrollo y la prestación de los servicios de transporte

A los fines del desarrollo y la prestación de los servicios de transporte, un país debe adoptar una división jurídico-administrativa. La división más convencional adoptada es la siguiente:

a) Jurisdicción nacional: es dependiente del organismo nacional de transporte de cada país. Según la relevancia que tenga para el gobierno podrá alcanzar el rango de Ministerio, Secretaría, Dirección, etc. Es el organismo responsable de la problemática del transporte interprovincial (o interestatal) así como de todos los servicios internacionales que deben garantizar la conectividad con los mercados mundiales. Es decir, que sobre la nación recae la responsabilidad del desarrollo de las infraestructuras y las prestaciones de servicios que articulan a la nación y a ésta con el mundo.

b) Jurisdicción provincial: o estadual, depende del organismo designado por cada gobierno provincial o estadual, el que le asignará el rango según la relevancia que para éste tenga el transporte, y es responsable de la problemática del transporte dentro de la provincia o estado, de los servicios inter departamentales y entre dos o más municipios dentro de la misma provincia o estado.

c) Jurisdicción municipal¹: depende del organismo designado por cada municipio y es responsable de los servicios dentro de esa jurisdicción que en algunos casos son extensivos al área sub urbana.

De cada división jurisdiccional no solo depende el desarrollo sino también el mantenimiento de la infraestructura y la habilitación y prestación de los servicios de transporte, inclusive los turísticos. En consecuencia, si una empresa turística desea organizar, por ejemplo, viajes a un país extranjero o interprovinciales, deberá contratar a una empresa que se encuentre habilitada por el organismo de la jurisdicción nacional, caso contrario no podrá realizar el viaje; mientras que, si el objetivo es organizar un viaje dentro de una provincia o estado, la habilitación necesaria es la correspondiente a la jurisdicción provincial.

Resta agregar que la división jurisdiccional generalmente marca también la diferencia en la calidad de la infraestructura de transporte, así como también de la calidad de los servicios. Así por ejemplo, un servicio de ómnibus que depende de la jurisdicción nacional puede tener una calidad superior a la dependiente de la jurisdicción de una provincia o viceversa. Esto se debe a que las exigencias, condiciones para la habilitación y control varían para cada jurisdicción. Otro ejemplo es el caso de los caminos. Pueden observarse diferencias de calidad según dependan de la nación (rutas nacionales) o de la provincia (rutas provinciales)

¹ A modo de excepción, los servicios de transporte urbano en la ciudad de Buenos Aires, aún se encuentran bajo la jurisdicción del gobierno nacional argentino, excepto taxis y desde 2012 el subterráneo.

Esta división jurídico-administrativa, dificulta en muchos países, en particular en los menos desarrollados, de disponer de un sistema de transporte de calidad homogénea en todo el país.

COMIENZO DE ACTIVIDAD OPCIONAL

a) Intente identificar cual es la jurisdicción de la cual dependen los servicios entre las siguientes ciudades:

Buenos Aires - Dubai
San Juan - Santiago de Chile
Buenos Aires – El Calafate
Tandil – Tres Arroyos
San Isidro (BA) Munro (BA)
En la ciudad de Mendoza
En la Ciudad de Buenos Aires

a) Si esta a su alcance intente, analizar también si encuentra alguna diferencia en la calidad de los servicios prestados en cada una de las jurisdicciones arriba ejemplificadas.

FIN DE ACTIVIDAD

Finalizando esta clase, entre las múltiples **funciones a cumplir por el organismo nacional** de transporte (puede adaptarse a los provinciales) se encuentran las siguientes:

- Planificar, desarrollar y mantener la infraestructura del transporte.
- Planificar e implementar los servicios de transporte.
- Hacer cumplir la ley y participar en la elaboración de las mismas.
- Habilitar y controlar las empresas prestadoras de servicios.
- Habilitar y/o estipular las condiciones para el otorgamiento de las licencias habilitantes del personal y tripulaciones.
- Registrar las unidades vehiculares.
- Aplicar sanciones a las empresas.
- Garantizar los servicios por propia prestación o de terceros.
- Fiscalizar el control de calidad sobre los servicios propios y de terceros.
- Regular y/o controlar las tarifas y tasas aplicando el criterio de justicia, si éstas están reguladas por el gobierno.
- Firmar convenios bilaterales con terceros gobiernos.
- Ejercer el control de los servicios que fueran concesionados, creando para cada caso el organismo de control correspondiente.
- Elaborar y aprobar los pliegos de licitación pública.
- Garantizar la seguridad.

Si bien el organismo nacional es el responsable de lo antes detallado, puede resolver llevar adelante algunas actividades por medio de empresas privadas. Así por ejemplo la construcción

o mejoramiento de un camino -concesionado o no- puede ser efectuado por una empresa como también la prestación de determinado servicio. No debe olvidarse que la política vigente en las últimas décadas y en muchos países, cede un sinnúmero de prestaciones a la empresa, por sobre la cual siempre se encuentra el Estado cumpliendo con el rol de garantizar los servicios.

Para completar esta clase, es posible realizarnos la siguiente pregunta: ¿en el desarrollo del transporte que requiere de cuantiosos aportes económicos, quién debe ser el inversor? En todo desarrollo existen numerosos agentes que pueden agruparse sintéticamente en públicos y privados. Por un lado está, el Estado nacional, provincial o local, y por el otro, los empresarios. Históricamente el gobierno central tenía bajo su responsabilidad las inversiones para el desarrollo de las infraestructuras del transporte y muchas veces también la prestación de los servicios. Sin embargo, los acontecimientos desde fines de la década de 1980, han cambiado al respecto y ampliado las alternativas. Por esto, en la actualidad depende de cada país la definición de quien será el responsable de invertir en transporte. Sin embargo, es notable que las inversiones respecto de las infraestructuras (puertos, aeropuertos, caminos, redes férreas, subtes) tienden a seguir recayendo en los gobiernos (nacionales, provinciales o locales), aunque muchas veces la realización de las obras es transferida a empresas privadas, y la prestación de los servicios fue tendiendo a estar en manos de empresas privadas, aunque también existen en muchos países prestaciones a cargo del Estado o de empresas mixtas (Estado y privadas). Aparentemente, y debido a los graves acontecimientos económicos y universales de los últimos años, pueden producirse nuevos cambios tendientes a que el Estado recupere parte del protagonismo y del rol perdido...

Conclusiones

Bien, en esta seguramente para ustedes larga clase, hemos avanzado en un sinnúmero de conceptos y temas prioritarios, y necesarios para seguir comprendiendo los posteriores contenidos de este seminario.

A modo de cierre son válidas las reflexiones de Boisier (2002) quien reconoce que el transporte y las comunicaciones, son condiciones necesarias para generar una región territorial 'ganadora', es decir competitiva; de Juan Roccatagliata quien plantea que *"Cada modo del transporte debe hacer lo que sabe mejor y dejar a los otros modos lo que hacen mejor que él. En este concepto fundamental estriba la intermodalidad, la concepción del transporte como sistema integrado y complementado"*. Finalmente, Seguí Pons, nos invita a la reflexión cuando menciona que *"El transporte aparece pues como una actividad de distribución. Pero en esa distribución intervienen intereses políticos y estratégicos que tienden a aumentar la interacción espacial entre unidades políticas, entre bloques económicos con intereses afines, con los que se busca cooperación [...]"*

Nos encontramos el día miercoles de la próxima clase en la que continuaremos con los últimos contenidos del módulo I. No duden en consultarme sobre cualquier duda o inquietud ya sea a través del espacio Foro de Consultas o demi correo: nwallingre2@cap.uvq.edu.ar. Preferiría que lo hagan a través de Foros porque de esa manera la inquietud puede ser compartida por todos .

Hasta entonces!!

Noemi Wallingre

Bibliografía de consulta



MORIN, EDGAR (1999) *Los siete saberes necesarios para la educación del futuro*, Ediciones Nueva Visión, Buenos Aires.

NACIONES UNIDAS (1983), *Principales cuestiones de transporte que interesan a los países en desarrollo en el tercer decenio de las Naciones Unidas para el desarrollo*, 1981-1990, Nueva York.

OHMAE, KENICHI (2005) *El próximo escenario global*, Grupo Editorial Norma, Bogotá.

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

SEGUI PONS, JOANA y otra (1991), *Geografía de redes y sistemas de transporte*, Editorial Síntesis, Madrid, Cap. 3.

SERRANO RODRIGUEZ, ANTONIO (1993), "Transporte y territorio", en: *Seminario de Transporte y organización territorial*. San Miguel de Tucumán.

WALLINGRE, NOEMÍ (2003), *Transporte carretero argentino*, 3ª. Edición, Editorial Librerías Turísticas, Buenos Aires.