

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar>

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
ÁREA PEDAGÓGICA DE TURISMO

MONOGRAFÍA DE GRADUACIÓN

**"POTENCIALIDAD DEL DESARROLLO Y GESTIÓN DE
ACTIVIDADES TURÍSTICO RECREATIVAS EN LA
AVIACIÓN CIVIL"**

**UNA ALTERNATIVA PARA DIVERSIFICAR LA OFERTA TURÍSTICA ACTIVA
EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

Autora: Guadalupe Campos

Mat. N°: 13127/ 95

Mar del Plata, junio de 2003.

ÍNDICE

Prólogo	6
Introducción	9
Marco Metodológico	12
Glosario	15
CAPÍTULO 1	
1. Comparación de modelos y paradigmas turísticos.	21
1.1. Diagnóstico del turismo internacional y tendencias de los modelos de turismo convencional y alternativo.	
1.2. Comparación entre modelos turísticos.	26
1.3. El Modelo de Turismo Alternativo.	29
1.4. Tendencias mundiales que consolidan el Turismo Alternativo.	34
1.5. Perfil de usuarios de Turismo Alternativo.	36
1.6. ¿Existen mercados para estos productos?	36
1.6.1. ¿Qué se pretende con el desarrollo de este modelo de turismo?	37
1.7. Desarrollo del Modelo.	37
1.7.1. Rentabilidad del Modelo.	38
CAPÍTULO 2	
1. Modalidades del Turismo Alternativo.	40
1.1. ¿Turismo Alternativo o Turismo de Aventura?	
1.2. ¿Turismo de aventura, turismo aéreo o recreación aérea?	41
1.3. Principales elementos para definir al turismo de aventura y al aeroturismo.	48
CAPÍTULO 3	
1. Antecedentes y diagnóstico actual del desarrollo de actividades aéreo - recreativas a escala internacional y nacional.	54
1.1. Antecedentes de la actividad aéreo - recreativa mundial.	
1.2. La aeronáutica y la aviación deportiva.	55
1.3. Antecedentes de la aviación deportiva a nivel nacional Y provincial.	57
1.4. Antecedentes internacionales aerodeportivos con participación de competidores argentinos.	63
2. Descripción de las actividades aéreo recreativas.	66
2.1. ACROBACIAS AÉREAS	67
2.2. AEROESTACIÓN	68

2.3. AEROMODELISMO	69
2.4. ALADELTISMO	70
2.5. AEROFOTOGRAFÍA	71
2.6. HELICÓPTEROS	71
2.7. PARACAIDISMO	72
2.8. PARAPENTE Y PARASAILING	73
2.9. SKYBOARD	74
2.10. ULTRALIVIANOS	74
2.11. VOLOVELISMO	75
1.5. Asociaciones intermedias y entidades de distinta índole dedicadas a la gestión y planificación de actividades aéreo recreativas a nivel nacional.	77
CAPÍTULO 4	
1. Alternativas para el desarrollo turístico regional. Conceptos de sustentabilidad turística. Principios de Ordenamiento Territorial.	78
1.1. Planificación y Diseño de Destinos Turísticos tendientes al Modelo Aeroturístico.	
1.2. Integración del aeroturismo en el marco de la planificación física o territorial.	79
1.3. Instrumentos de planificación y diseño de destinos aeroturísticos.	80
1.4. Modelo espacial propuesto para regiones de destino aeroturístico.	82
1.4.1. Papel de los nodos aeroturísticos en el destino regional.	84
1.5. Clasificación jerárquica del modelo de planificación y diseño de la región de destino.	87
CAPÍTULO 5	
1. Normativa jurídica vigente relacionada con la práctica de actividades aéreo – recreativas.	89
1.1. Nuevo Reglamento General De Uso Y Funcionamiento De Los Aeropuertos Del Sistema Nacional De Aeropuertos (Ley N° 17.285).	
1.2. Programas de Certificación de aeronaves deportivas y de uso recreativo.	89
1.3. Códigos Deportivos.	90
1.4. Regulaciones.	90
2. Aspectos a tener en cuenta para regular el aeroturismo.	92
CAPÍTULO 6	
1. Análisis de la oferta turística y recreativa actual de la Provincia de Buenos Aires dirigidas a la explotación de actividades aéreo – recreativas.	95
1.1. Estructura del aeroturismo en la Provincia de Buenos Aires.	

1.1.1. Oferta aeroturística real.	96
1.1.2. Demanda aeroturística real.	100
1.1.3. Atractivos turístico - recreativos complementarios.	101
2. Análisis de potenciales regiones de la Provincia de Buenos Aires dirigidas a la explotación de actividades aéreo – recreativas.	104
2.1. Elementos considerados para la selección de potenciales regiones aeroturísticas.	
2.1.1. Atractividad	104
2.1.2. Aptitud	105
2.1.3. Accesibilidad	106
2.1.4. Las condiciones ambientales de la Provincia de Buenos Aires como eje para la elección de potenciales regiones aeroturísticas.	107
2.1.5. Cantidad de aeródromos en zonas aeroturísticas potenciales.	108
CAPÍTULO 7	
1. Recursos aéreo – recreativos como un producto integrado en las comunidades turísticas rurales del interior bonaerense.	111
2. Análisis de la vinculación económica entre la producción primaria y el aeroturismo para la puesta en valor y desarrollo de las zonas agrícola – ganaderas bonaerenses.	115
3. Conformación de rutas aéreo – recreativas intra e interregionales.	118
Propuestas	122
Conclusión	123
Anexos	
1. Medios de difusión de prácticas aéreo recreativas. Revista Aeroespacio. Antecedentes.	127
2. A. Aeródromos de la Provincia de Buenos Aires.	130
2. B. Zonificación aeroturística bonaerense.	134
Bibliografía	136

ÍNDICE DE CUADROS Y GRÁFICOS

CUADRO N° 1	28
DIFERENCIAS ENTRE TURISMO DE MASAS Y TURISMO ALTERNATIVO.	
CUADRO N° 2	90
REGULACIONES	
CUADRO N° 3	96
CANTIDAD DE AERÓDROMOS SEGÚN SU PROPIEDAD.	

CUADRO N° 4	98
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA TURÍSTICA.	
CUADRO N° 5	98
AERÓDROMOS EN ZONAS TURÍSTICAS SEGÚN SU JERARQUÍA REGIONAL.	
CUADRO N° 6	98
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA POTENCIAL.	
CUADRO N° 7	99
AERÓDROMOS EN ZONAS AEROTURÍSTICAS POTENCIALES SEGÚN SU JERARQUÍA REGIONAL.	
CUADRO N° 8	99
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA.	
CUADRO N° 9	108
% DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA.	
GRÁFICO N° 1.	100
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONAS AEROTURÍSTICAS.	
GRÁFICO N° 2.	109
% DE AERÓDROMOS POR ZONAS AEROTURÍSTICAS BONAERENSES.	

PRÓLOGO

En los últimos años, la actividad turística ha mostrado cambios sustanciales adaptándose a las transformaciones en los gustos y necesidades del mercado turístico y recreativo. El modelo turístico tradicional compite actualmente con un sinnúmero de actividades recreativas y turísticas que se encuadran en un nuevo paradigma o modelo turístico que trasciende a toda connotación turística.

El surgimiento de nuevas modalidades turísticas y recreativas exige a los planificadores de la actividad y a los prestadores de servicios, directa e indirectamente relacionados con la misma, el desarrollo de una racionalidad estrictamente acorde con el concepto de calidad en las prestaciones en su sentido más amplio. Es decir, calidad en lo ambiental, en lo territorial, en la atención y hospitalidad y en el diseño de los productos y servicios turísticos y recreativos que requieren los turistas.

Se propone un estudio de la potencialidad percibida en la gestión y planificación de las actividades aéreo recreativas como un recurso turístico regional de futura relevancia en la programación de la actividad turística de la Provincia de Buenos Aires.

El objeto del mismo se circunscribe a la definición del aeroturismo, su viabilidad, la explotación de estas actividades, a sus antecedentes, la oferta complementaria, las bases o principios de ordenamiento territorial, el debate sobre aspectos legales, la puesta en valor de este recurso turístico y su incorporación en las convencionales tipologías de la actividad turística.

El origen de la propuesta se inicia al culminar la carrera de Licenciatura en Turismo, ante el compromiso social de aplicar los conocimientos adquiridos, en ese

estadio privilegiado de la imaginación creativa alejada de compromisos universitarios, nutrido del entusiasmo juvenil observador de la realidad regional, de un escenario de oferta y demanda turística, de sus posibilidades, de sus necesidades, con el deseo de generar proyectos viables que respondan a requerimientos de sectores específicos de la población y de los visitantes.

La misma representará la intención de mostrarnos profesionales y posiblemente marcará nuestros próximos pasos como planificadores del turismo, enmarcando los lineamientos a seguir como investigadores sobre el desarrollo y puesta en valor de los recursos turísticos regionales que van metamorfoseándose a la par de las necesidades y requerimientos de los turistas.

Por tal motivo, debemos estar atentos y profesionalmente preparados para reconocer y detectar aquellos recursos y actividades turísticas y recreativas que permitan desplegar un análisis integral y multidisciplinario con la finalidad de organizar la prestación de tal actividad.

Se trata, por lo tanto, de un planteamiento teórico y práctico sobre el despliegue de las actividades aéreo recreativas, que parte del análisis de la Provincia de Buenos Aires, la cual representa el escenario sobre el que se efectuará la integración de esta modalidad turística derivada de la aviación civil y el resto de las modalidades.

Espero que este trabajo constituya un valioso aporte para quienes avizoren una nueva oportunidad social y económica que nos brinda el turismo una vez más, a través del relevante potencial que presenta esta modalidad.

Por último, se contribuirá a nutrir el marco teórico y conceptual de la actividad turística mediante una nueva terminología que se corresponde con la

realidad turística y con el surgimiento de acontecimientos y actividades recreativas no contempladas en la planificación pública de los espacios y recursos turísticos.

Siempre hemos estudiado y analizado las críticas hacia el marco conceptual del turismo, tan precario y obsoleto como escaso de contenido; por lo que considero sumamente valioso el intento de actualizar las tipologías y modalidades de las prácticas turísticas y recreativas y el avance en la constante evolución de conceptos, contribuyendo tal vez a que nuestra profesión adquiriera la jerarquía que se merece y demostrando que de la simple observación de la realidad turística mundial y nacional surgen nuevos marcos teóricos y posibles paradigmas y modelos que permiten profundizar esta temática, la cual cada vez más necesita de una gestión sistematizada e integral de la información otorgada por los cambios en los gustos y preferencias de los turistas y que son éstos los que determinan la necesidad de aplicar nuevas pautas en la organización del territorio.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo monográfico pretende poner en valor y en desarrollo un nuevo conjunto de actividades aéreo recreativas y turísticas en la Provincia de Buenos Aires, actividades que pueden conformar un producto turístico de gran relevancia a la hora de captar un turismo internacional, cada vez más exigente y selectivo. Considerando que la Provincia en cuestión cuenta con el valor y las condiciones para satisfacer las necesidades de este segmento del mercado turístico, nos encontramos ante una interesante oportunidad de desarrollo regional, social, ambiental y económico no fácil de pasar inadvertida.

Estas actividades hacen referencia a la práctica de aeromodelismo, parapente, paracaidismo, acrobacias aéreas, globos aerostáticos, zeppeling, fotografía aérea, aladeltismo, entre otras, las cuales apuntan a una demanda turística más que diferenciada, de alto poder adquisitivo y que su despliegue implica la demostración de usos y costumbres culturales muy atractivos por parte de aquellas personas que las realizan.

Por otro lado, la puesta en valor de las mismas puede representar un elemento adicional en una red turística recreacional más amplia, susceptible de ser promocionada a nivel nacional e internacional, como complemento de la actual oferta turística de la zona.

El interior de la Provincia de Buenos Aires se encuentra atravesando un período de crisis, producto de la situación coyuntural y las circunstancias presentes en la economía nacional, que se evidencia en la merma o desaparición de sus actividades económicas tradicionales, principalmente vinculadas a la producción agrícola, ganadera e industrial.

En este contexto, el planteo de la problemática de puesta en valor y en desarrollo regional turístico recreativo de la Provincia de Buenos Aires, resulta oportuno, complementario y necesario, teniendo en cuenta los alcances económicos y sociales de la actividad turística.

En la actualidad, en el ámbito provincial, se asigna un rol relevante a la actividad turística. No solamente por parte de los sectores y actores sociales involucrados directamente, sino además por la sociedad en su conjunto, que reconoce su contribución económica y la potencial incidencia social de su desarrollo.

Asimismo, las diferentes regiones ambientales que singularizan el territorio de la Provincia, permiten inferir el potencial de la diversidad de recursos para la puesta en valor de este nuevo atractivo en función de la actividad turística recreativa.

A los fines de este trabajo, el análisis del territorio de la Provincia de Buenos Aires se centra exclusivamente en las extensiones, predios, zonas rurales y otros recursos naturales donde este tipo de actividades se podrían llevar a cabo y en estudiar aquellas actividades aéreo recreativas a las que el marco paisajístico le otorga su sustento, susceptibles de ser integradas en alternativas de *turismo aéreo*, como una de las modalidades del turismo alternativo o activo.

El planteo de la actividad turístico recreativa desde la perspectiva del modelo de *turismo alternativo* se caracteriza por una oferta con un patrón de distribución espacial disperso y de baja densidad y emprendimientos turísticos de pequeña escala de propiedad local y familiar. Asimismo, por una demanda de bajo volumen, segmentada y/ o especializada, que realiza actividades vinculadas a la naturaleza y a la cultura, a lo largo de todo el año.

En función de lo expuesto, el presente trabajo propone como objetivos:

- conceptualizar el *aeroturismo* y su aporte al desarrollo de la comunidad local.
- realizar un diagnóstico de la potencialidad de la región para el turismo dedicado a la práctica de actividades aéreo - recreativas en consideración de la unidad y diversidad de sus recursos naturales.

Por lo mencionado, se analizará la potencialidad aeroturística de la zona para desarrollar estas actividades, la oportunidad de gestión de las mismas y se evaluará la posibilidad de generar un escenario alternativo para el flujo turístico destinado al aprovechamiento de nuevas dinámicas de la aviación civil, que no sólo implican el traslado, pernocte y gasto en productos regionales sino que resulta más que interesante analizar las prácticas culturales que giran en torno a estas actividades.

Otro motivo que sustenta el valor de la problemática turística planteada se basa en la incorporación de conceptos de propia creación, los cuales considero necesarios para definir, enmarcar y clasificar el conjunto de actividades aéreo - recreativas, las cuales constituyen el objeto del análisis, con la finalidad de categorizarlas en la oferta de productos y servicios turísticos, bajo el término de ***“aeroturismo”***.

MARCO METODOLÓGICO

El enfoque del presente trabajo monográfico se basará en analizar de qué manera influye el desarrollo de las actividades aéreo – recreativas en el ordenamiento territorial de una región particular y cuáles son o deberían ser las alternativas de planificación y diseño de los destinos turísticos susceptibles de desarrollar estas prácticas turísticas, teniendo en cuenta la organización de la estructura espacial del fenómeno turístico, pero haciendo hincapié en los procesos y en los resultados de esta gestión.

Se trata de innovar en el modelo turístico actual mediante la apertura de posibilidades recreativas a partir de la puesta en valor de los recursos turísticos regionales.

El modelo turístico actual se inscribe en una concepción reduccionista que atiende exclusivamente a la consideración económica de la actividad y presupone la espontánea expansión de la actividad a través de la lógica del mercado.

La alternativa que se postula apela a la noción de tiempo libre como oportunidad de realización más plena del hombre y de la comunidad en el descanso, la recreación y la creación, aspira a una comprensión pluridimensional del turismo, evitando reducir el turista al consumidor y propicia el deliberado desarrollo de la actividad, atento sus requisitos ambientales, sociales y económicos.

En el marco de las actividades recreativas y turísticas se plantea el tema de los recursos, entendiendo como tales todo elemento natural, todo producto cultural o toda actividad humana que puede motivar oportunidad de descanso y recuperación y actividades recreativas y creativas físicas, intelectuales y vivenciales. Este concepto trae consigo el análisis de cómo éstos se organizan en

el territorio como sistemas de recursos o atractivos para ofrecer posibles alternativas turísticas.

La cuestión resulta de concebir la entidad de una región turística potencial a través de circuitos recreativos aéreos, actualmente no asumida ni integrada dentro de la Provincia de Buenos Aires, donde se ve incluida la ciudad de Mar del Plata, otorgándole también a ésta una entidad de centralidad turística y recreativa, receptora y emisora, que le confiere funcionalidad a esta región.

La cuestión identifica un área – problema susceptible de conformar una región – plan a partir de la puesta en valor, promoción y desarrollo de los recursos turísticos y recreativos de las áreas naturales que servirán de escenario para la realización de actividades aéreo recreativas.

El área de estudio comprende el territorio delimitado por la Provincia de Buenos Aires, de cuyo análisis y evaluación resultará el espacio de la región turístico – recreativa a asumir, evaluar y proyectar para el despliegue de las actividades aéreo recreativas.

El problema planteado surge de considerar que el paradigma de desarrollo turístico de la Provincia de Buenos Aires ya no constituye un marco adecuado a la realidad urbana, social, legal y económica ni provee un marco referencial necesario y suficiente para asumir las tendencias actuales de la actividad turística y recreativa, teniendo en cuenta que una de estas tendencias es el desarrollo de actividades aéreo recreativas ante el cual, la Provincia no muestra organización ni planificación algunas.

De acuerdo con los fundamentos expresados, el análisis partirá de las siguientes hipótesis:

- La atractividad turística de la Provincia excede la consideración del litoral marítimo y del recurso playa.
- Dentro de la diversidad de recursos naturales y culturales de interés y de actividades recreativas susceptibles de promoción en la Provincia de Buenos Aires se encuentran las actividades aéreo recreativas las cuales representan una alternativa viable para el flujo turístico selectivo en y fuera de temporada.
- La potencialidad turístico – recreativa del desarrollo y gestión de las actividades aéreas en esta la región resulta de considerar a las áreas naturales, culturales y urbanas que sirven de soporte como un continuo susceptible de desarrollo integrado.
- La puesta en valor y en desarrollo de las áreas naturales y rurales, en tanto paisaje, escena y soporte de las actividades aéreo recreativas constituye una alternativa significativa de acción.

Los objetivos que se persiguen son:

- Realizar un estudio sistemático del actual desarrollo de actividades aéreo recreativas en la Provincia de Buenos Aires y elaborar un inventario de las regiones donde se practican estas actividades y bajo que prestaciones se ofrecen los servicios complementarios que las sustentan.
- Identificar unidades, itinerarios, actividades y atractivos complementarios y equipamientos.
- Analizar las diferentes combinaciones aéreo recreativas para la creación de circuitos aéreo turísticos.
- Estudiar las acciones de puesta en valor de estas actividades deseables, posibles y probables.
- Proponer principios de ordenación y planificación territorial en tal sentido.
- Analizar la legislación vigente en materia de actividades aéreas en la aviación civil.

GLOSARIO

Accesibilidad: la condición emergente de la ubicación y de la puesta en uso y actividad del recurso o de la unidad considerada en su capacidad de admisión vial, pública y privada, por tanto de las restricciones y posibilidades de acceso y estancia, respecto de las actividades turísticas y recreacionales susceptibles de desarrollo.

Actividad recreacional: aquella que la persona realiza en el escenario de su lugar de residencia o en su entorno inmediatamente accesible, en un tiempo libre reducido y con frecuencia fraccionado por las implicancias de la vida cotidiana.

Actividad recreativa: aquellas actividades que, en función de uso y goce de su tiempo libre, realiza la persona en espacios y tiempos, sin diferencial incidencia de su condición de residente o turista.

Actividad turística: aquella que la persona realiza en el escenario de su elección, destino ajeno y distante de su lugar de residencia, del ámbito de su cotidianidad, en tiempo libre más amplio y necesariamente continuo, sin implicancias habituales.

Aeródromo: área definida de tierra o agua que incluya sus edificaciones, instalaciones y equipos destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves, habilitado por la Autoridad Aeronáutica competente.

Aeronave: Aparato o mecanismo que pueda circular en el espacio aéreo y que sea apto para transportar personas o cosas.

Aptitud: la condición emergente del estado del recurso o de la unidad considerada en su capacidad de uso, sostén y apoyo de acoger actividad itinerante o localizada, turístico o recreacional, por tanto de permitir prácticas espontáneas o programadas, acondicionadas o institucionalizadas. Significa en qué medida un bien puede insertarse adecuadamente a la actividad turística. Para ello se tiene en cuenta: su capacidad de carga (el número de personas que pueden disfrutar simultánea o sucesivamente del bien, como la existencia o la previsión de medidas de protección para la conservación de sus valores) y la capacidad de integración

(la integrabilidad de los recursos culturales con otros similares o con su ambiente natural, es importante para dar al turista una imagen que le permita tener una comprensión mas plena del patrimonio).

Área: espacio superficial extensa susceptible de adquirir entidad paisajística y recreativa de uso turístico o recreacional, el entorno.

Atractividad: la condición emergente de las cualidades del recurso o de la unidad considerada en su capacidad de suscitar goce e interés de inducir disposición de conocerle, por tanto de impulsar el traslado para su disfrute. Se refiere a la cualidad básica capaz de generar una visita. Depende de: su representatividad, autenticidad, valor estético y otros, propios de cada bien. Como también requiere que la información del mismo sea eficiente, abierta, veraz y equilibrada, de manera que el usuario pueda realizar una elección.

Atractivo: elemento que tiene fuerza de atracción hacia sí.

Aviación civil: aquella destinada al transporte de pasajeros, mercancías y correspondencia de un lugar a otro.

Avión deportivo: cualquier aeronave mono o biplaza cuyo peso máximo al despegue no supere los 545 kg. con una velocidad de pérdida máxima de 72 km/ h CAS.¹

Configuración espacial: implica la manera de aprehender al espacio, a través del análisis de todos sus hechos sociales, históricos, culturales y económicos. Se expresa por la forma, el movimiento, la posición, las conexiones y las distancias.

Desarrollo turístico: provisión y mejoramiento de las instalaciones y servicios idóneos para satisfacer las necesidades del turista.

Disponibilidad: se refiere a la accesibilidad que posee un bien componente del patrimonio de una comunidad. Ésto implica: horarios, días y época en que el bien está disponible para ser disfrutado; la existencia de aranceles, la necesidad de una autorización previa para la visita, documentación a presentar; como también, la

¹ Definición del Programa de Certificación de Aeronaves Pequeñas de la Federal Aviation Administration, Estados Unidos, 1992.

distancia entre el bien y los centros turísticos, las características de las vías de acceso y los medios de transporte que llegan hasta el lugar.

Espacio: conjunto indisoluble de sistemas de objetos naturales o fabricados y de sistemas de acciones, deliberadas o no. En cada época se añaden nuevos objetos y nuevas acciones a los anteriores y modifican el todo, tanto formal como sustancialmente (Milton Santos, 1994).

Motivación: conjunto de factores (necesidades, pulsiones, modelos valores) que determinan (impulsan) el comportamiento respecto a objetos, situaciones y estímulos.

Motivación turística: impulso asociado a los aspectos psicológicos o relativo al medio ambiente que incitan a experimentar nuevas situaciones o actividades (Leno Cerro 1993).

Necesidades: carencias y aspiraciones expresadas en términos de requisitos de ser, tener, estar y actuar de la persona en disposición turística o recreacional.

Oferta turística: conjunto de servicios que se pueden comprar por un precio determinado para su disfrute en un lugar y tiempo determinados y que permiten disfrutar de una experiencia de viaje completa (Altés Machín, 1996).

Paisaje: expresión o apariencia visible del espacio geográfico. Por lo tanto, está constituido por elementos naturales y culturales. Es la calificación estética que se otorga a los elementos que constituyen el medio ambiente natural.

Parte aeronáutica: Área de un aeropuerto o aeródromo integrada por el área de movimiento, los terrenos y edificios adyacentes o parte de los mismos y cuyo acceso está controlado.

Parte pública: Área de un aeropuerto o aeródromo y los edificios en ella comprendidos a la que tiene libre acceso el público no pasajero. Es el área de terreno con el complejo de edificios aeroportuarios constituidos por las terminales, edificios de servicio y auxiliares, sistema terrestre de accesos, circulaciones, estacionamientos e instalaciones de los servicios que resulten de libre acceso al público no pasajero y todo otro espacio no comprendido en la Parte Aeronáutica.

Patrimonio turístico: conjunto potencial de los bienes materiales o inmateriales a disposición del hombre que pueden utilizarse mediante un proceso de transformación para satisfacer sus necesidades turísticas (O.M.T. 1978).

Patrimonio: conjunto de elementos que hereda una persona de sus ascendientes, una generación de sus precedentes.

Perímetro aeroportuario: Límite de la superficie total del terreno sobre el cual se asienta el aeropuerto.

Pista: Área rectangular definida en un aeropuerto terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Potencialidad turística del recurso: es la probabilidad de afectación al uso turístico de un recurso natural, cultural o paisajístico, en función de las condiciones intrínsecas que le confieren singularidad en su dimensión natural o cultural de las condiciones extrínsecas que le confieren inclusividad en un ámbito susceptible de atraer al turista en la expectativa de obtener utilidades funcionales, simbólicas y vivenciales.

Producto recreacional: conjunto de recursos, equipamientos y servicios integrados en función de proponer una opción de actividades recreativas a consideración del usuario actual y potencial en función de la unidad de tiempo considerada.

Producto turístico: conjunto de recursos naturales y humanos con capacidad de atracción que un área puede ofrecer complementado por un equipamiento de apoyo y promovido por una organización de ventas (Ferrario 1980).

Puesta en desarrollo: estrategia adoptable cuando la actualidad del recurso o de la unidad considerada, en transición, asume su potencialidad mediante el desarrollo de actividades recreativas, susceptibles de constituirse en embrión de un desarrollo recreacional o turístico más intenso o extenso.

Puesta en valor: estrategia adoptable cuando la incipiente actualidad del recurso o de la unidad considerada no asume su potencialidad y se considera pertinente inducir un proceso gradual de puesta en uso a través de actividades recreativas de impacto asimilable de intensidad eventualmente creciente.

Recurso Paisajístico: unidad paisajística valorable (visible, aprensible, estimulante), susceptible de integrarse en la imagen perceptible de un territorio natural, rural o urbano para goce de las personas en situación de residente o turista.

Recurso turístico: todos los bienes y servicios que, por intermedio de la actividad del hombre y de los medios con que cuenta, hacen posible la actividad turística y satisfacen la necesidad de la demanda (O.M.T. 1978).

Recurso: elemento del medio usado para satisfacer alguna necesidad.

Refuncionalización: volver a poner en funcionamiento un bien cultural, especialmente en lo que hace a sus funciones vitales o esenciales. La refuncionalización no implica necesariamente un cambio de actividades o funciones del bien.

Satisfactores: posibilidades y potencialidades expresadas en términos de condiciones, tiempos, espacios y actividades que permiten satisfacer necesidades de la persona en disposición turística o recreacional.

Servicios y equipamientos recreativos: conjunto de actividades, instituciones y establecimientos que proveen a la satisfacción de las necesidades de recreación, en sus diferentes dimensiones (lúdicas, deportivas, culturales, sociales) del residente, en su mayoría susceptibles de uso de por parte de los turistas.

Servicios y equipamientos turísticos: conjunto de actividades, instituciones y establecimientos que proveen a la satisfacción de las necesidades de traslado, alojamiento, restauración y esparcimiento o recreación de los turistas, algunos susceptibles de uso por parte de los residentes.

Tiempo libre: aquel modo de darse el tiempo personal que es sentido como libre al dedicarlo a actividades autocondicionadas de descanso, recreación y creación para compensarse y en último término afirmarse la persona individual y socialmente (Munne, 1983).

Turismo: actividades de las personas que se desplazan a un lugar distinto al de su entorno habitual, por un determinado tiempo y por un motivo principal distinto al de ejercer una actividad que se remunere en el lugar visitado (O.M.T., 1991).

Turismo deportivo: uso de los deportes como vehículo para la consecución de los objetivos del turismo.

Turismo interno: aquel turismo que realizan los residentes de un país dentro de las fronteras del país.

Usuarios: Todas aquellas personas físicas o jurídicas que hacen uso de las instalaciones y servicios de los aeropuertos.

CAPÍTULO 1

1. Comparación de modelos y paradigmas turísticos.

1.1. Diagnóstico del turismo internacional y tendencias de los modelos de turismo convencional y alternativo.

El siguiente capítulo intentará mostrar las transformaciones introducidas en la concepción de ocio relacionadas con los cambios en los gustos, necesidades y preferencias de los turistas y cómo estas modificaciones en las prácticas culturales influyen en el surgimiento de un nuevo paradigma o modelo turístico.

Asimismo, este nuevo modelo de turismo invita a desarrollar una nueva gestión en la planificación de los espacios y destinos turísticos y exige nuevos principios de ordenamiento territorial, proponiendo para tal fin la incorporación de conceptos y lineamientos de la teoría general e los sistemas y del modelo de escenarios posibles, probables y deseables.

El fenómeno del turismo como una de las formas de utilización del tiempo libre ha evolucionado de acuerdo al cambio de los comportamientos y exigencias de la demanda turística. Sin embargo, en muchos países se le sigue concibiendo tal y como era entendido en la década de los 50, época en la cual se sientan muchas de las bases sobre las que se fundamentó la oferta turística en atención a una sociedad postindustrial.

El turismo alternativo o activo es una de las nuevas modalidades que denota esta transformación en los gustos, necesidades y prácticas culturales del mercado turístico recreacional, el cual ha causado una verdadera revolución en las formas de planificación y gestión del sistema turístico, en la organización de la estructura

del espacio turístico y desde luego en la manera de utilizar el tiempo libre de los recreacionistas y turistas de todo el mundo.

El fenómeno ha sido detectado por muchos de los prestadores de servicios de aquellos países que se dedican al turismo y que pretenden mantenerse atractivos para el turista, captando la atención de ese creciente grupo que busca algo diferente, algo alternativo, algo que esté acorde con su personalidad y estilo de vida.

Con lo anterior no se pretende decir que el llamado ***Modelo Tradicional de Turismo*** vaya a desaparecer, pues sigue siendo requerido por un amplio sector de la población turística, aunque inclusive éste ha venido evolucionando, incorporando servicios adicionales a los comúnmente reconocidos como parte de la oferta de servicios turísticos tales como la *Animación Turística*, el *Ecoturismo*, el *Turismo de Aventura*, etc..

A este tipo de prestaciones adicionales o no convencionales se las conoce como servicios diferenciados, las cuales constituyen un atractivo que incorpora un valor añadido en la oferta turística ya existente o a la que se pretende crear y que pueden convertirse en un elemento más para el turista o recreacionista a la hora de elegir el destino en el cual va a vacacionar y en la forma en que utilizará su tiempo libre.

Muchos son los países que cuentan desde hace varios años con este tipo de servicios diferenciados y los convierten en atractivos para nuevos segmentos en busca de un viaje a la medida de sus preferencias, gustos, necesidades y que desafíen cubrir sus expectativas.

Estos servicios se convierten en una herramienta alternativa para competir en el mercado turístico, cada vez más rivalizado por la captación de divisas por turismo.

Hoy en día algunas modalidades turísticas se conciben no sólo como una posibilidad de la tan ansiada activación económica en zonas rezagadas, sino que son concebidas como estrategias prioritarias para:

- la conservación de los recursos naturales
 - el mantenimiento de los ecosistemas y
 - la preservación de el patrimonio histórico y cultural,
- entre otros beneficios comunitarios.

Para la consecución y diseño de estas estrategias es necesaria la participación directa de las regiones en la instrumentación de las políticas sectoriales, la promoción y la maduración del mercado para decidir sobre los precios y las características de los servicios, que son la base para el desarrollo sustentable del turismo en una región.

El desarrollo turístico implica abordar el problema con un análisis distinto, ya que no sólo se trata de indicar las necesidades de infraestructura y promoción, sino de reorientar y rediseñar las políticas de desarrollo a partir de los mercados internacionales y nacionales, tomando en cuenta a su vez y en la misma escala de valores las necesidades de la comunidad receptora.

Por tal motivo, se debe tener en cuenta que las necesidades en el mercado turístico cambian en forma permanente y las empresas de servicios turísticos deben planificar una reingeniería en la prestación de los mismos, buscando modernizarse, reconvertirse, insertarse en la dinámica mundial, adecuando y

desarrollando una oferta turística diferenciada y un nuevo esquema de comercialización.

Los cambios actuales en el turismo mundial van más allá de la mera innovación tecnológica, administrativa o de comercialización, o modalidades arquitectónicas de los hoteles. El principal cambio se encuentra en el turista, en su comportamiento y en sus valores y la manera de percibir sus relaciones con el entorno geográfico y cultural, con el resto de los turistas y con la comunidad anfitriona.

En el nuevo modelo denominado **Turismo Alternativo**, la atención personal y la posibilidad del "viaje a medida" son los factores más importantes en la elección del destino, además de la búsqueda de vivencias y experiencias únicas, no repetibles y que se desarrollen en un entorno de calidad.

El cambio debe ser cualitativo antes que cuantitativo y relacionado con la planificación territorial para no caer en los mismos errores que se han cometido, pues en el modelo tradicional siempre se proyectaba pensando más en aspectos estructurales y de infraestructura que en una cuestión de procesos y resultados, en las necesidades reales de las personas y en la capacidad de gestión.

La estrategia de desarrollo pone énfasis en las personas antes que en instalaciones, atractivos o la promoción. Ésta sólo se puede sustentar en la adecuada formación y desarrollo del personal calificado a todos los niveles.

Las acciones de los prestadores de servicios y de los profesionales deben ser una vocación y no sólo una obligación de carácter laboral, o bien un modo de supervivencia o un simple negocio, estas actitudes se verán reflejadas en la calidad de los servicios ofertados, misma que responde a la existencia de calidad en el uso

del tiempo libre del visitante, de calidad del entorno geográfico del destino y de calidad en el entorno social de la comunidad receptora.

La calidad turística basada únicamente en la capacitación y la educación, la conservación del patrimonio y el entorno, el mejoramiento de la imagen urbana y la eficiente administración de las empresas no se logrará sin una "*Cultura Turística*", entre empresarios, trabajadores, comunidad y los turistas.

El objeto de fomentar una cultura turística es lograr que la calidad de vivencia del visitante se encuentre estrechamente relacionada con la calidad de vida del anfitrión.

El modelo alternativo ayuda a minimizar estos impactos negativos en las comunidades y en la naturaleza, dado que se trata de un modelo sustentable por no agotar los sistemas culturales, financieros, naturales y económicos que lo hacen posible.

Se necesitan definir con claridad las políticas adecuadas para determinar zonas ó lugares para el turismo de masas y otras para el turismo alternativo.

Con respecto a los primeros se debe igualmente ordenar su crecimiento para no perder el atractivo turístico que le dio vida al lugar y con respecto a los segundos se deben definir capacidades de carga, planes de ordenamiento territorial de bajo impacto, estructurar productos, definir modalidades, etc. En definitiva, para los casos de Turismo Alternativo se deben establecer planes de desarrollo ágiles, ya que al tratarse de lugares con desarrollo turístico escaso ó nulo, se está a tiempo de organizar y planificar el impacto de las diferentes prácticas que se lleven a cabo en la región.

Mientras el turismo de masas se ha convertido en un sector monopolizador de la economía en las zonas afectadas, el turismo alternativo aparece como una estrategia de reactivación social y económica para algunas zonas en crisis.

Teniendo en cuenta el conflicto y la crisis observada entre los distintos usos de las zonas litorales y rurales de la Provincia de Buenos Aires, principalmente los usos agrícola - ganaderos intensivos, el turismo y las segundas residencias, se deben contemplar principios para la ordenación del espacio turístico y definir directrices y un modelo de planificación del espacio tendiente al desarrollo de actividades aéreo – recreativas.

Para que los responsables políticos de las diferentes administraciones públicas que dirigen los planes puedan tomar decisiones sobre el modelo deseable para el desarrollo turístico se deben realizar estudios específicos que tienen por objeto profundizar en las implicancias ambientales, territoriales y socioeconómicas de los diferentes modelos y opciones de desarrollo turístico, definiendo así un modelo deseable y posible para las distintas zonas del interior bonaerense.

Así, deberían delimitarse zonas de estudio para analizar los recursos turísticos existentes y su utilización actual, el modelo tendencial y sus consecuencias y las ventajas e inconvenientes de los usos actuales frente al turismo de servicios y al desarrollo de actividades aéreo – recreativas en esas zonas en concreto, concluyendo en una propuesta de principios de ordenación territorial para las mismas.

1.2. Comparación entre modelos turísticos.

Existen dos modelos de turismo desde el punto de vista de la oferta y de la demanda:

a) Convencional o masivo.

b) Alternativo o activo.

El primer caso se caracteriza por los siguientes aspectos:

- Generalmente dado por oferta de «Sol y Playa» y en algunos casos «Nieve y Montaña».
- Ofertas de servicios estandarizadas y homogéneas.
- Niveles de demanda en números masivos.
- Sobresaturación de la capacidad de carga de los atractivos y recursos turísticos.
- Poco respeto hacia el medio ambiente y hacia el paisaje (no se tiene en cuenta el entorno).
- Pérdida del «atractivo original» por la masificación de la oferta.
- Baja calidad en la «experiencia de disfrute» del turista.
- Destinos con urbanizaciones de fuerte impacto negativo (desorganización territorial).
- Alta dosis de artificialidad en el entorno y en el atractivo.

El segundo modelo se caracteriza por los siguientes elementos:

- Generalmente dado en destinos no tradicionales y con escaso o nulo desarrollo turístico.
- Existe respeto hacia el entorno donde se localiza o, según el caso, reducida modificación del paisaje.
- Está destinado a segmentos de demanda específicos y reducidos.
- Se acentúa el interés por los espacios mejor conservados. Muy ligado a la naturaleza.
- Se promueven «otra clase de atractivos», más específicos (culturales, históricos, naturales) y más diferenciados.

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

- Contacto, por parte de los turistas, más intenso con las poblaciones y entornos locales, que le da un carácter de mayor autenticidad a las experiencias y vivencias.
- No estacional o estacionalidad poco acentuada.
- Compuesto por actividades turístico recreativas, deportivas, científicas y culturales muy diversas y heterogéneas.
- En muchas comunidades este modelo debe ser entendido como complementario y secundario a la base productiva local o regional.
- Desde el punto de vista del turista es más participativo, personalizado y exótico.
- Teniendo en cuenta el último punto, requiere de servicios altamente especializados.

CUADRO N° 1

DIFERENCIAS ENTRE TURISMO DE MASAS Y TURISMO ALTERNATIVO.

Variable	Turismo de Masas	Turismo Alternativo
Modelo		
Patrón Espacial	Costero. Alta densidad.	Disperso. Baja densidad.
Escala	Gran escala. Integrado.	Pequeña escala. Doméstico.
Propiedad	Extranjero. Multinacional.	Local, familiar. Pequeños negocios.
Mercado		
Volumen	Alto.	Bajo.
Origen	Un mercado dominante.	No hay mercado dominante.
Segmento	Psicocéntrico - Mediocéntrico.	Altocéntrico - Mediocéntrico.
Actividades	Agua, playa, vida nocturna.	Naturaleza, cultura.
Estacionalidad	Verano.	No hay estación dominante.
Economía		
Estatus	Dominio del sector turístico.	Dominio de sectores complementarios.
Impacto	No retención de beneficios.	Retención de beneficios.

Fuente: Weaver, 1991; citado por Mowforth, 1993.

Se puede definir entonces al **Turismo Alternativo**, como aquellas actividades turísticas sustentables, respetuosas del medio natural y social y hacia los valores de una comunidad, que permite a su vez disfrutar de un positivo

intercambio de experiencias entre residentes y visitantes y donde éstos últimos tienen una actitud verdaderamente participativa activa o pasiva en su experiencia de viaje.

- Desde un punto de vista geográfico: es el turismo en centros receptores nuevos, con escaso desarrollo y donde el recurso principal no es sol y playa.
- Desde el punto de vista de la demanda: es el turismo en centros turísticos no masivos y donde el turista se torna protagonista y participe del entorno natural y social.

1.3. El modelo de turismo alternativo.

El modelo de *turismo alternativo* es un modelo integral que se caracteriza por:

- una ***oferta diversificada y flexible*** que presenta un patrón de distribución espacial y temporal disperso y de baja densidad de uso de los recursos.
- una ***gestión turística participativa*** que por un lado procura proporcionar recursos económicos directos a través emprendimientos turísticos de pequeña escala de propiedad local y familiar. Y por otro establece los mecanismos para la obtención de fondos que financien directamente la explotación y conservación del área turística.
- la ***desestandarización de los atractivos*** que se valoran por su autenticidad y su singularidad. Elementos que se constituyen en la principal ventaja competitiva para el diseño del producto turístico (Niding y otros, 2000).
- una ***demanda de bajo volumen, segmentada y/ o especializada***, que realiza actividades vinculadas a la naturaleza y a la cultura, a lo largo de todo el año. Estas prácticas implican un bajo deterioro de los atractivos turísticos y responden a motivaciones específicas relacionadas al aprendizaje y desarrollo personal.

En este sentido, en primer lugar se destaca *el recurso natural como referente principal de las prácticas turístico - recreativas*. Donde este tipo de turismo rescata el carácter singular y distintivo de los atributos específicos del entorno natural de las distintas localidades del área objeto de estudio, que reportan servicios de ocio en consideración de su calidad ambiental.

En segundo término, se evidencia la *necesidad de una gestión local* del desarrollo turístico que tiene lugar dentro del contexto del desarrollo socioeconómico. Entonces las opciones turísticas son consideradas a largo plazo, junto con otras opciones de uso de la tierra. Donde la población local está involucrada en la planificación y la toma de decisiones y los costos y beneficios son equitativamente distribuidos entre los operadores y prestadores turísticos y la comunidad anfitriona.

Esto implica que se está frente a un proceso orientado, que no es espontáneo y que exige políticas y acciones concretas. El desarrollo del turismo debe compatibilizar la conservación de la integridad de los recursos, sobre los cuales se sustenta la actividad turística y la viabilidad económica colectiva de la actividad.

Además, el objetivo de largo plazo refuerza un proceso de desarrollo comprensivo. Esto requiere el diseño de productos en base a la calidad de los recursos locales y a las tendencias en la composición de la demanda y sus motivaciones.

En tercer lugar, las *prácticas deben ser bajo o nulo impacto ambiental*. Si bien las actividades que se realizan se vinculan a una demanda un turismo activo y protagónico, las personas que realizan actividades de turismo alternativo tienen también motivaciones vinculadas observación, contemplación y estudio la naturaleza practicando un uso y no un consumo.

En definitiva, el uso sostenido de los recursos implica la revalorización del patrimonio natural que contribuye a la creación de una identidad local, ayudando a mantener y conservar el paisaje, potenciando la valoración de la cultura local y técnicas tradicionales y la gestión sostenible de los recursos naturales.

En el plano económico se considera al turismo como un generador de rentas en el lugar de destino, que favorece la creación de empleo, el aumento de los ingresos públicos y el fomento de la actividad empresarial. Todos estos aspectos, repercuten positivamente, no sólo en los sectores de directa vinculación con la actividad, sino también en el resto de los sectores de la economía a través del efecto multiplicador.

Obviamente, la actividad turística es una complementariedad² de las rentas o simplemente un modo de diversificación de las actividades económicas, con el consiguiente beneficio económico para la población local. Es también, un instrumento para la supervivencia y revitalización de los espacios naturales.

Esta contribución a la diversificación de la economía local, que en muchos casos poco se aleja de la economía tradicional vinculada al sector agrario, provoca un desarrollo endógeno, sostenido y equilibrado, el cual se expresa en el área que se desarrolla a través de la mejora distribución de ingresos para la población, fomentando además su arraigo y la contribución al equilibrio regional, estableciendo un flujo de relaciones entre las áreas rurales y urbanas.

Esta mejora estructural contribuirá al aumento de las rentas empresariales e ingresos fiscales, que podrían contribuir al mejoramiento del patrimonio público y el equipamiento privado y a la mejora de las infraestructuras.

² El turismo es una contribución pero de ningún modo un fin en sí mismo lo que implica no plantear al turismo como *monocultivo*.

La actividad turística se caracteriza por empresas de pequeño y mediano tamaño, cuya localización está determinada por la existencia de particularidades ambientales de los recursos naturales. Donde las instalaciones y las prestaciones están vinculadas a las familias residentes del lugar, favoreciendo de este modo la permanencia de la población en zonas rurales.

En este sentido, una singularidad es que el origen de las empresas en su mayoría surge por iniciativa de los jóvenes, que partiendo de su afición a la práctica y, en función de la demanda, crean un negocio.

Evidentemente, el turismo contribuye al crecimiento del nivel de vida, de la producción y del consumo de bienes materiales, así como al aumento del consumo de bienes inmateriales. Éstos últimos hacen al sector servicios en general y al turismo, en particular, una actividad cada vez más importante dentro de la economía y la sociedad. Donde se trata de lograr la existencia de un ambiente físico y social vivible³, en el cual se asocien espacios y actores, públicos y privados, para el bienestar social, emocional y físico de los individuos.

Ésto implica la generación de un *"paradigma de racionalidad socialmente adoptado"* (Venturini, 1998) que tienda a mejorar de forma creciente y permanente la calidad de vida de la comunidad de acuerdo a objetivos vinculados con un sistema de valores consensuado y a procesos decisorios de política y gestión.

La gestión local del turismo alternativo tiene carácter inter y multidisciplinario en todas las etapas de desarrollo, tanto en el aspecto técnico

³ Si bien el medio ambiente condiciona a la calidad de vida, además, intervienen patrones micro sociales de comportamiento y de percepción individual. El mejoramiento o la disminución de esta percepción no sólo se determina por parámetros o indicadores medio ambientales sino también por las apreciaciones psicosociales, producto de los comportamientos y percepciones.

como en el operacional. Debe ser un requisito prioritario la conservación de las áreas naturales y el beneficio directo a la población local.

Por lo tanto, requiere de una adecuada organización y diseño de las alternativas de oferta para evitar grandes grupos de visitantes con el objetivo de preservar el recurso y satisfacer a ecoturistas que aspiran a disfrutar de una alta exclusividad y privacidad.

En este sentido, se deben establecer las competencias de los actores involucrados, a los fines de crear una estrategia para el desarrollo del turismo que revitalice los recursos naturales y culturales, el diseño de una oferta no concentrada y de pequeña escala y de la gestión local del producto a obtener.

El municipio tiene un rol principalmente de promotor y regulador de la actividad, fomentando el asociativismo entre sectores y servicios. Mientras que el sector privado tiene la necesidad de diseñar productos y servicios turísticos, diferenciados y congruentes con la realidad natural con la cual operan, buscando nichos concretos en los que poder posicionarse de manera competitiva.

Por ello, en el trabajo se plantea una metodología para establecer criterios de valoración que permitan medir directa e indirectamente la capacidad y viabilidad turística de una determinada región, en relación con su "*potencial natural*" susceptible de ser desarrollada para explotar modalidades de aeroturismo, entendido en términos de su capacidad productiva de servicios de ocio y de satisfacción de las necesidades de la sociedad.

Lo expuesto implica determinar variables, en primer lugar, de valoración de los atributos intrínsecos del recurso, en este caso de las actividades aéreo recreativas y umbrales o niveles de calidad ambiental.

Al analizar la potencialidad turística de los recursos debe considerarse que la práctica turística tiene implícita tres finalidades:

- *finalidades ambientales* vinculadas con las condiciones y calidad del recurso, donde se realiza la práctica.
- *finalidades sociales* que implican la satisfacción de uso del tiempo libre a través del consumo, cuyos significados sociales, culturales y psicológicos están directamente vinculados a las características de los grupos de usuarios y a la calidad de vida de la comunidad en general.
- *finalidades económicas*, dado que dichas prácticas demandan para su cumplimiento ciertas condiciones y servicios que faciliten el acceso y goce del recurso.

El *recurso natural*, a los fines de esta presentación, es la unidad natural valorable (atractiva, apta y accesible), actual o potencial, susceptible de constituirse en oportunidad, escenario y paisaje de la actividad turística y recreativa, en este caso particular, de las modalidades correspondientes al aeroturismo.

La utilidad de los recursos se asocia a su valor de uso para ocio, noción que se centra en la finalidad de consumo del recurso y que no se trata tan sólo de un valor de uso intrínseco del mismo, sino en un valor subjetivo dado por quienes lo requieren. Sin embargo, en esta etapa del trabajo ese valor de uso es estimado en función de la valoración objetiva.

1.4. Tendencias mundiales que consolidan el Turismo Alternativo.

- Crecimiento sostenido de la actividad turística en el futuro.

- Nuevas ofertas centradas en destinos turísticos nuevos que desconcentrarán la masificación en los destinos tradicionales, que a su vez ofrecen servicios cada vez más deficientes y producirán cansancio en los turistas que los visitan.

- Convencimiento político en cuanto a que el turismo es un excelente vehículo de modernización y desarrollo, al margen de ideologías políticas o sentimientos religiosos.

- **Tendencias demográficas:**
 - ✓ Mayor demanda de viajes por parte de mujeres independientes, solteras y parejas sin hijos.
 - ✓ Aumento de las familias tardías, es decir parejas maduras con hijos pequeños.

- **Tendencias culturales:**
 - ✓ El turista estará cada vez más informado acerca de lo que va a consumir.
 - ✓ Exigirá mayor calidad, tanto en el servicio como en el entorno.
 - ✓ Exigirá servicios personalizados y no-estandarizados.
 - ✓ Existirá una mayor diversificación motivacional.
 - ✓ El turista será mucho más activo y participativo en la programación de su viaje.
 - ✓ Estará sensibilizado hacia los aspectos medioambientales.

- **Tendencias económicas y tecnológicas:**
 - ✓ Mejora en los sistemas de transporte.
 - ✓ Abaratamiento de los pasajes aéreos.
 - ✓ Mejoras en los sistemas de comunicación.

1.5. Perfil de usuarios de Turismo Alternativo.

Nos encontramos ante un visitante más participativo, que busca el disfrute de otros recursos y atractivos menos estandarizados, donde pueda participar activamente de las tradiciones y de la cultura de los espacios visitados, conociendo su gastronomía, sus fiestas, contemplando y aprendiendo del patrimonio histórico artístico local, practicando actividades relacionadas con la naturaleza o paseando por ella, etc.. Por lo tanto, éste segmento de mercado:

1. quiere participar e interactuar con el entorno.
2. respeta profundamente el entorno y el medio ambiente.
3. requiere lugares con paisajes poco contaminados.
4. requiere servicios personalizados y especializados.
5. exige calidad en el servicio y paga por ello.
6. por lo general es amante de actividades ligadas a la naturaleza.
7. es un consumidor inteligente, con educación y poder adquisitivo.
8. requiere de experiencias excitantes.
9. son jóvenes y personas de edad madura y muy activos.

Estas características se adecuan perfectamente a los aspectos motivacionales de los turistas que practican actividades aéreo – recreativas.

1.6. ¿Existen mercados para estos productos?

Los países emisores de turistas que consumen turismo alternativo, según datos proporcionados por la Adventure Travel Society, son: EE.UU., España, Canadá, Italia, Francia, Inglaterra, Suiza, Holanda, Alemania y Bélgica, en este orden.

1.6.1 ¿Qué se pretende con el desarrollo de este modelo de turismo?

- Constituir un subprograma que esté contenido en un plan de desarrollo regional.
- Propender a un desarrollo turístico sostenible más amplio para la Provincia de Buenos Aires.
- Fomentar actividades y lugares nuevos para el turismo en la región.
- Frenar ó corregir la expansión masiva y desmedida de algunos centros receptivos.
- Elaborar productos turísticos que se adapten a los nuevos gustos y tendencias de la demanda turística internacional.
- Generar nuevos puestos de trabajo.
- Permitir que las divisas ingresadas queden efectivamente en manos de las comunidades locales.

1.7. Desarrollo del Modelo.

Para encarar seriamente un desarrollo turístico sustentable en la región, adoptando como modelo a implementar el Turismo Alternativo, se requiere básicamente contar con una herramienta estratégica que ayude y oriente tanto al sector público como al privado en la toma de decisiones que estarán relacionadas con:

1. Inversiones públicas y privadas.
2. Definición y estructuración de productos.
3. Inventario de Atractivos y Actividades.
4. Capacidades de carga de los atractivos.
5. Ordenamiento territorial de los centros receptores.
6. Accesibilidad.
7. Posicionamiento del producto (mercados-canales-promoción).

8. Competencia.
9. Precios.
10. Entrega del producto (capacitación-información).

Esta herramienta reclamada no es otra cosa que un Plan de Marketing Estratégico para Turismo Alternativo. Como se explicita más arriba, se trata de un modelo diferente al Turismo Convencional, por lo tanto requiere de un estudio e investigación diferente y de adopción de estrategias y acciones distintas también, ya que irán dirigidas a otro perfil de demanda y a través de diferentes canales de distribución.

1.7.1. Rentabilidad del modelo.

- Es necesario buscar la rentabilidad de un futuro desarrollo de las actividades aéreo recreativas en la Provincia de Buenos Aires, no solamente desde el punto de vista económico sino también desde una óptica social y ambiental.
- Desde el punto de vista ambiental se considera que la gestión de estas actividades turístico recreativas es altamente rentable, por cuanto las actividades y las inversiones que genera este tipo de turismo buscan la sustentabilidad, es decir, el menor impacto posible en el medio ambiente.
- Desde un punto de vista social creo que también es sumamente rentable, debido a que obtiene más protagonismo la comunidad local, en cuanto al intercambio de experiencias con el turista que las visita. La comunidad receptora siente que su papel es mucho más interesante en esta actividad económica, e incluso observa que la identidad y cultura local son más valorizadas por los visitantes. Y en este caso los residentes no se sienten anónimos y que sólo deben atender y sonreírle al turista, como suele ocurrir en los centros receptores de turismo masivo.

- Por último, podemos decir que económicamente, si bien no se manejan las grandes cifras de dinero que suele mover un destino de turismo masivo o convencional, en este caso, las divisas se distribuyen en una forma más horizontal debido a que las empresas prestadoras de servicios del turismo alternativo son PyMES, en su gran mayoría familiares, justamente por que este turista demanda un servicio personalizado y con mayor grado de especialización.

CAPÍTULO 2

1. Modalidades del Turismo Alternativo.

1.1. ¿Turismo Alternativo o Turismo de Aventura?

En la concepción vulgar, al Turismo de Aventura se lo suele confundir muy a menudo con el Turismo Alternativo y con el Ecoturismo, se los llama indistintamente como si fueran la misma cosa. Y en realidad no es así.

Según el Acta de la Comisión de Turismo Alternativo del Consejo Federal de Turismo, de la reunión de Río Gallegos, donde fue convocado un grupo de expertos de varias provincias para establecer una concepción más académica, se acordó que el Turismo Alternativo es una nueva forma de hacer turismo ó un nuevo modelo de turismo alejado del turismo Convencional y que actúa como una especie de «paraguas» incluyendo modalidades específicas como lo es el Turismo de Aventura, por ejemplo.

Las modalidades que involucra son:

- **Turismo de Aventura**
- Turismo Rural/ Agroturismo/ de Estancias
- Ecoturismo
- Turismo Cultural
- Turismo Científico
- Turismo Minero
- **Otras modalidades**

1.2. ¿Turismo de aventura, turismo aéreo o recreación aérea?

Las definiciones de turismo de aventura tradicionalmente se han centrado en las actividades de ocio aventurero (Hall y Weiler, 1992; Sung, 1997). Este tipo de experiencias se caracterizan porque en ellas confluyen habilidad y riesgo. Más recientemente, Walle (1997) ha propuesto una nueva y más amplia definición del turismo de aventura basada en un modelo de análisis estructural.

La aventura se ha asociado históricamente con la exploración de tierras lejanas y extranjeras. Sin embargo, el concepto vigente de turismo aventura abarca connotaciones relacionadas con otros fenómenos de índole turística asociados al concepto del sistema turístico.

Este autor afirma que lo que subyace en el turismo de aventura no es tanto el riesgo sino una búsqueda de lo profundo y de su conocimiento personal. Un elemento común en todos estos conceptos es que son sus autores quienes han definido en qué consiste este tipo de turismo y han limitado sus investigaciones al marco determinado por este conjunto de parámetros. Sin embargo, la pregunta es si este enfoque relativamente limitado de la investigación es suficiente para alcanzar una comprensión integral del turismo de aventura.

En este trabajo se propone un enfoque alternativo y a la vez complementario, basado en que es necesario considerar la experiencia y la percepción subjetivas del individuo para alcanzar una comprensión plena de este fenómeno turístico. Centrar la investigación en las percepciones individuales tiene importantes implicancias tanto en la gestión como en el marketing del turismo de aventura.

El turismo actual de aventura se concibe como una extensión de las actividades de ocio al aire libre/ de aventura, donde se ha obviado la contribución

del aspecto turístico y la mayoría de las teorías se toma al factor riesgo como fundamento del turismo de aventura. Sin embargo, en la actualidad se ha tomado un nuevo aspecto para definir al turismo de aventura que involucra la percepción del individuo que practica este tipo de actividades.

“El turismo de aventura es una actividad turística recreacional en la que se utiliza el entorno natural para producir determinadas emociones y sensaciones de descubrimiento, exploración, riesgo controlado o conquista de lo inexplorado”.⁴

La definición de turismo de aventura de Hall y Weiler (1992) es la más citada: “un amplio espectro de actividades turísticas al aire libre, a menudo comercializadas y llevadas a cabo con cierta interacción con el entorno natural, lejos del ámbito habitual del participante y con la intervención de elementos de riesgo, cuyo resultado final está influido por el participante, el emplazamiento y la gestión de la experiencia turística”.

A la hora de analizar el turismo de aventura resulta imprescindible hacer referencia a las actividades de ocio o tiempo libre de aventura, ya que éstas constituyen el núcleo central de esta modalidad de turismo y nos permitirán comprender finalmente el concepto de **turismo aéreo o aeroturismo**.

Las actividades de tiempo libre de aventura tienen su origen en las tradicionales actividades de ocio al aire libre. Tanto unas como otras implican la realización de actividades para las que se requieren habilidades específicas en un entorno al aire libre, aunque difieren en la “búsqueda deliberada del riesgo y la incertidumbre respecto al resultado de la acción” (Ewert, 1998), propia de las actividades de ocio de aventura. De acuerdo con este autor, el riesgo juega un rol central en la satisfacción de la experiencia, de forma que el deseo de participar en

⁴ Definición adoptada en el VI Congreso Mundial de Ecoturismo y Turismo de Aventura, realizado en Puerto Varas, Chile. Noviembre 1996.

ellas puede disminuir en ausencia de riesgo. En este contexto, el riesgo se asocia generalmente al peligro de sufrir lesiones físicas graves o incluso la muerte.

Walle hace extensible el concepto de aventura argumentando que es posible distinguir dos tipologías: aventura que implique riesgo y aventura que persiga un conocimiento y una experiencia profundos. Si bien esta ampliación de la noción de aventura para incorporar elementos internos puede resultar útil, es preciso efectuar algunos ajustes, dado que en la aventura siempre se encuentra implícito el riesgo pero a la vez, existen actividades de turismo aventura donde el riesgo percibido es mínimo o nulo, como la observación de aves o árboles. En este sentido, podemos aplicar este análisis a la diferencia que existe dentro del conjunto de actividades aéreo – recreativas, dado que no todas presentan un riesgo.

El autor establece que la aventura dependerá de la motivación del individuo que lo estimula a realizar ciertas actividades que impliquen riesgo o que simplemente mediante estas prácticas busque satisfacer otro tipo de necesidades más profundas. Para sostener esta teoría, el autor se refiere a la pirámide de necesidades de Maslow, estableciendo algunas críticas sobre qué tipo de necesidades deben satisfacerse en primer lugar para lograr la motivación necesaria con el fin de practicar alguna actividad de tiempo libre de aventura.

Por otro lado, a pesar de que buena parte de la teoría de la demanda turística se ha fundamentado en las tesis de Maslow, no queda claro en sus trabajos por qué seleccionó cinco necesidades básicas, por qué y en base a qué criterio las clasificó jerárquicamente y cómo pudo justificar su modelo habida cuenta de que nunca llevó a cabo experimentos clínicos ni realizó observaciones empíricas y por qué nunca intentó ampliar el conjunto de motivaciones originales.

Walle mantiene de forma implícita que las necesidades situadas en los niveles jerárquicos inferiores deben ser plenamente satisfechas antes de que el individuo pretenda satisfacer las necesidades de índole superior. Sin embargo, se observa que una vez satisfechas las necesidades básicas, los individuos desplazan rápidamente su atención y esfuerzos a la satisfacción de necesidades superiores.

En el contexto particular del turismo de aventura, esto supondría que el individuo, descuidando de algún modo sus necesidades de seguridad, asuma un cierto elemento de riesgo y peligro para satisfacer así necesidades de nivel más elevado a través de la realización de actividades de aventura. Esta situación no constituye un argumento a favor de la afirmación de Walle de que los aventureros están dispuestos a abandonar conscientemente toda seguridad con el fin de realizarse personalmente a un nivel superior. De hecho, diferentes investigaciones han demostrado que su preocupación e interés por la seguridad son mayores, lo cual se refleja en la meticulosa preparación de su equipo y detallado examen de las condiciones medioambientales o la selección de prestadores de servicios especializados.

Walle establece que el aventurero busca el riesgo per se para procurarse la recompensa emocional que supone experimentarlo. La aventura implica perseguir un riesgo que es un fin en sí mismo. Sin embargo, numerosos estudios han demostrado que el riesgo no es un fin en sí mismo (Ewert, 1994). El rol que juega el riesgo suele ser mínimo, dado que quienes practican actividades de aventura buscan desafíos y dificultades cada vez mayores, pero no buscan necesariamente mayores niveles de riesgo. Lo que quieren es poner a prueba sus habilidades y preparación frente a situaciones arriesgadas. Por lo tanto, adquirir un conocimiento de los aspectos más profundos no es un efecto colateral de las actividades de aventura como dice Walle, sino que es una parte integrante. La adquisición de un conocimiento profundo es un motivo común al aventurero tradicional atraído por el riesgo y a aquél motivado por la búsqueda de este conocimiento. El nivel de riesgo

aceptado por cada individuo es susceptible de experimentar variaciones según la actividad que despliegue. El impulso por descubrir lo desconocido es el punto de arranque de la aventura, de allí se logra satisfacer el individuo con lo que percibe del resultado.

Siguiendo este análisis se puede concluir que la realización de actividades aéreo – recreativas se acomodan perfectamente bajo estos fundamentos y bajo el concepto de turismo aventura, por lo cual podemos clasificarlas bajo el término de **aeroturismo** para lograr diferenciarlas de otras modalidades de turismo aventura. Teniendo en cuenta que existen dentro de este conjunto de actividades, aquellas que implican un riesgo directo y aquellas que sólo atraen por satisfacer otro tipo de necesidades según el individuo y considerando el lugar donde se practican, que es el espacio aéreo, denominamos al aeroturismo como al **conjunto de actividades que se desprenden de la aviación civil y que motivan al turista a desplazarse fuera de su lugar de residencia habitual con el objetivo de recrearse en forma competitiva o no, motorizando el desarrollo de actividades complementarias a su práctica que hacen al sistema turístico.**

Con motivo de pulir el término al que se hace referencia, esta nueva modalidad, abarcará a las actividades aéreo – recreativas que, por un lado, impliquen la práctica deportiva (turismo aerodeportivo) y por otro, a aquellas que no son deportes pero que hacen a la recreación aérea y que constituyen un atractivo turístico o un elemento en la conformación de circuitos turísticos, como la aerofilatelia, la asistencia a conferencias y convenciones, participación en exposiciones de maquetas con réplicas, en encuentros de construcción amateur de aeronaves, entre otras.

Todas las definiciones analizadas conciben al turismo de aventura como una prolongación de las actividades de ocio de aventura o al aire libre, por lo que la

introducción del elemento turístico sólo se utiliza para indicar que el lugar donde la actividad se realiza es diferente a la residencia habitual del participante y que se trata de un destino turístico determinado.

Leiper propone un concepto de turismo como sistema que comprende cinco elementos distintos: el turista, la región de origen, la ruta de tránsito, la región de destino y la actividad turística con diversos entornos que enmarcan el sistema. Para este análisis son de especial interés los elementos geográficos, es decir, el mercado generador de turismo, la ruta de tránsito y la región de destino. Definir al turismo de aventura como una mera extensión de las actividades de ocio al aire libre supone otorgar el rol del turismo simplemente a un cambio de lugar donde dichas actividades se efectúan, desde el mercado de origen a la zona de destino. Por lo tanto, el centro de interés lo constituyen las actividades que se realizan en el lugar de destino. De esta forma se ignora por completo el rol de la ruta de tránsito, que es la de mayor trascendencia para el turismo de aventura.

Por otro lado, esta modalidad se encuentra dentro del Turismo Activo Sostenible, dado que es una modalidad turística en la cual el turista puede participar **activamente** de las diferentes propuestas. Por otra parte, dicho turismo pretende ser **sostenible**, es decir respetando el medio ambiente social y natural del entorno en el cual se desarrolla. Es decir que es un turismo participativo y responsable.

En el turismo de aventura, se ha unido el interés creciente de los viajeros por experimentar vacaciones "activas" con el rápido crecimiento en la fabricación de equipos y la extendida capacidad de los operadores comerciales, incluyendo a los comerciantes de indumentaria y equipos y a los minoristas para brindar productos de viajes "de actividad" más variados. Pareciera que Estados Unidos y Australia encabezan tales esfuerzos (Hall, 1992). En la actualidad el turismo de aventura se ha convertido en uno de los segmentos del mercado de turismo de

crecimiento más rápido y ha aumentado su alcance y atractivo en el turismo y viaje internacional. La variedad y disponibilidad de los productos de turismo de aventura para una amplia gama de intereses y habilidades pareciera no tener límites.

Es difícil de medir la magnitud de esta industria. Nadie está seguro de qué es lo que se tiene que medir y de cómo debe hacerse. Para abordar estas preguntas, debería haber: (1) una definición de turismo de aventura como una herramienta para medir y (2) un marco conceptual para la presentación e interpretación de la definición.

Si bien se llevaron a cabo varios estudios en el campo de la recreación o tiempo libre bajo los nombres de "recreación de aventura", "aventura mayor", "actividades de desafío mayor", "actividades al aire libre" y "recreación de riesgo" (Ewert, 1989), es escasa la información existente relacionada con esta modalidad turística. En realidad, al distinguir entre recreación de aventura y turismo de aventura, el campo de turismo de aventura sufre las mismas dificultades como otras áreas de turismo con respecto a la falta de una definición global.

Henderson (1994) sostenía que los objetivos principales de la investigación deberían ser "tanto para relacionar las informaciones en teoría o para generar una teoría a partir de las informaciones". Para sostener un conocimiento nuevo y existente, la teoría debe brindar un marco conceptual, para que se pueda interpretar el conocimiento para la aplicación empírica de una manera integrada.

Además de carecer de una base teórica, el estudio sobre turismo también se vio enfrentado con diferentes inconvenientes metódicos y limitaciones en los ensayos prácticos (Schueft, 1993). Si se considera la naturaleza del turismo, siendo tan activo y orientado a la industria, la investigación es muy útil cuando contribuye a la aplicación empírica y ayuda a entender y a abordar temas

gerenciales. Tal como lo sugirió Henderson (1994), las teorías, los marcos conceptuales y las aplicaciones empíricas deben estar estrechamente relacionadas de manera integrada para que "la teoría guíe a la investigación o la investigación a la teoría."

La finalidad de este trabajo es la de establecer una definición global de turismo de aventura para formar un marco conceptual para la interpretación y presentación de la definición de aeroturismo o recreación aérea, tema de debate a lo largo de la presente monografía.

Se revisaron estudios anteriores sobre el tiempo libre y/ o recreación para utilizarlos como guía de la investigación y para relacionar la noción de "aventura" con la de "viaje y/ o turismo". Aunque no existe una base teórica, por lo general se reconoce que el turismo de aventura es un segmento viable del turismo que ha crecido y que la industria lo reconoce.

También se argumentará sobre las implicaciones para la utilidad de la teoría en el manejo en un esfuerzo para acortar la brecha entre la investigación y la industria.

1.3. Principales elementos para definir al turismo de aventura y al aeroturismo.

Pareciera que en el siglo 20, el turismo de aventura se desarrolló a lo largo y a lo ancho del crecimiento tradicional de la recreación al aire libre.

Formas tradicionales de recreación generalmente incluyen elementos de destreza en un lugar específico al aire libre. Es el "lugar" el que brinda la atracción principal, ya sea un atractivo en particular o un destino en su totalidad. Sin embargo, en el turismo de aventura es la "actividad" la que atrae a los viajeros

como participantes. Este estudio sostiene que el turismo de aventura está principalmente asociado con actividades donde el propósito del viaje es experimentar y tomar parte de las mismas antes que recorrer las tradicionales atracciones turísticas, las cuales aparecen en un segundo plano. Asimismo, si se considera al espacio aéreo como el lugar elegido para desarrollar actividades aéreo recreativas, relacionando el lugar con la actividad y con la finalidad de comprender la clasificación propuesta como turismo aéreo, se entiende que al hablar de esta nueva tipología se hará referencia al **conjunto de actividades aéreo recreativas derivadas de la aviación civil que tienen lugar en el espacio aéreo, las cuales motivan a los turistas a desplazarse a un destino diferente del lugar de residencia habitual con la finalidad de satisfacer una necesidad recreativa en forma activa y responsable.**

Lo que distingue a estas actividades de turismo de aventura de las recreaciones tradicionales al aire libre es "la búsqueda deliberada del riesgo y la incertidumbre del resultado generalmente denominado aventura" (Ewert, 1989), donde un individuo por lo general enfrenta cada vez más riesgos y amenazas personales (Hall, 1992). A pesar de que Ewert (1989) acertó al afirmar que las búsquedas de aventura pueden incluirse bajo una categoría más amplia de recreación al aire libre, también es debatible si tal categoría es lo suficientemente amplia para abarcar el alcance total del turismo de aventura.

En síntesis, **en el concepto de recreación al aire libre se incluyen las actividades de turismo de aventura y dentro de las cuales se encuentran las actividades aéreo recreativas, que se engloban en el aeroturismo.**

Se ha argumentado que la recreación al aire libre y la aventura al aire libre son para diferentes interesados con diferentes necesidades, expectativas y motivaciones (Ewert & Hollenhorst, 1989; Schreyer & White, 1979; Schuett, 1993).

a participar en una recreación al aire libre por lo general consisten de un deseo de logro, afiliación, control, escape y conocimiento de uno mismo. Además, se debe tener en cuenta que los motivos para participar en el turismo aventura también están interrelacionados con las actividades. De manera más completa, Hall (1992) trató de categorizar los motivos asociados con el turismo aventura en una búsqueda de riesgo, auto descubrimiento, autorrealización, contacto con la naturaleza y contacto social.

Ewert (1989) sostenía que el concepto de toma de riesgo era esencial para las actividades de turismo de aventura. Se puede predecir que la ausencia de riesgo puede traducirse en una disminución en la satisfacción como también en un aumento en el deseo por participar. Como tal, se considera que el riesgo es un elemento importante al distinguir entre las actividades de aventura al aire libre y otras actividades recreativas al aire libre que no se basan en la aventura (Ewert, 1987; Ewert & Hollenhorst, 1989; Meier, 1978).

La naturaleza desafiante de las experiencias de aventura, como lo informó Iso-Ahola (1980), procede de las interacciones del riesgo de situación y de la

competencia personal. En otras palabras, el grado de toma de riesgo pareciera tener correlación positiva con el nivel de experiencia y habilidad del participante (Ewert, 1989).

Estudios sobre recreaciones del pasado señalaban que el desempeño en el turismo aventura se asocia firmemente con el nivel de habilidad (Ewert, 1987; Ewert & Hollenhorst, 1994, Martín & Priest, 1986). Por lo general, está más ligado con el logro de metas personales, más abstractas, auto impuestas que con los resultados tangibles de formas tradicionales de la recreación al aire libre (Ewert, 1989).

Otra idea para tener en cuenta es que una experiencia de aventura está esencialmente asociada a un estado psicológico y a la participación en actividades físicas mientras se enfrentan los desafíos y riesgos de un determinado escenario ambiental. Por lo tanto, en el turismo de aventura, el escenario ambiental está interrelacionado en gran medida con la experiencia de participar en una actividad en particular (Hall & Weiler, 1992).

Entonces, podemos sostener que el turismo aventura está asociado a actividades específicas como el móvil principal para los viajes, así también como a los resultados esperados de las experiencias de los participantes en lugares particulares.

Para definir al aeroturismo se deben considerar varios elementos, entre los que se incluyen actividad, motivación, riesgo, desempeño, experiencia y medio ambiente. También es importante cómo se combinan estos elementos para formar una definición.

Dados estos factores, se ha definido al *turismo aéreo* de la siguiente manera: **la búsqueda de recreación en constante interacción con el medio**

ambiente natural que ofrezca una exposición al peligro físico mediante la realización de actividades auto emprendidas en el espacio aéreo cuyo resultado es el principal elemento de satisfacción y motor del desplazamiento del individuo.

Sumados a los seis elementos principales del aeroturismo arriba expuestos, se agregan al marco fundamental para definir esta nueva tipología, los conceptos de "aventura" y "viaje". Una definición global de turismo aventura debe contar con un equilibrio razonable entre estos dos conceptos.

Y, si llamamos turismo aventura a la forma de disfrutar el tiempo libre con cierto nivel de exigencia, en contacto con la naturaleza, disfrutando el paisaje desde una perspectiva de respeto y comprensión para con el medio ambiente, podemos afirmar que una de las modalidades del turismo de aventura es el turismo que abarca el desarrollo de actividades aéreo – recreativas derivadas de la aviación civil. Así, podemos aplicar los seis elementos mencionados a una nueva definición o marco conceptual del turismo que supone la práctica de tales actividades como **aeroturismo** o **turismo aéreo**.

Por otra parte, y con la finalidad de demostrar que es una tipología de fácil inclusión en clasificaciones ya consensuadas, podemos tomar la clasificación de los atractivos turísticos brindada por CICATUR, considerando que las actividades aéreo – recreativas son un atractivo turístico o recurso turístico regional, potencial o real, las mismas se encontrarían contenidas en la categoría 5.2, dentro de los acontecimientos programados deportivos. Ésto si se tienen en cuenta los elementos competitivos o bien aquellas actividades aerodeportivas dentro del aeroturismo, pero se observa que quedan excluidas aquellas actividades que no constituyen la práctica de deportes aéreos.

El enfoque más extendido de investigadores y académicos a la hora de concebir al turismo de aventura es demasiado estrecho para abarcar la diversidad y magnitud potencial de este mercado. El reconocimiento de que la experiencia subjetiva del individuo sobre la aventura y la percepción de sí mismo pueden no ser coherentes con las clasificaciones clásicas de los investigadores. De ello se derivan implicancias para la investigación, la gestión y el marketing de este tipo de turismo.

CAPÍTULO 3

1. Antecedentes y diagnóstico actual del desarrollo de actividades aéreo - recreativas a escala internacional y nacional.

1.1 Antecedentes de la actividad aéreo - recreativa mundial.

La etapa comprendida desde 1783 a 1900 se caracteriza por ser este año cuando el hombre se elevó por primera vez, siendo los franceses François Pilâtre de Rozier y François Laurent d'Arlandes quienes se elevaron en un globo de aire caliente forrado en papel y recubierto exteriormente con una red de cañamo, llamado Montgolfiere. Volaron unos 20 minutos, a una altura de 1000 metros y cubrieron una distancia de 12 km sobre la ciudad de París. Más tarde, los físicos Charles y Robert, utilizando un globo de hidrógeno (creado por el primero) y con una cubierta impermeabilizada con goma (ideada por el segundo) se elevaron a una altura de 3000 metros y permanecieron 2 horas en las alturas.

En 1785 los franceses Jean-Pierre Blanchard y Jeffries concretaron el primer vuelo sobre el Canal de la Mancha y ya en 1862 los meteorólogos británicos Coxwell y Glaisher a bordo de un globo de hidrógeno establecieron el primer récord de altitud (29000 pies).

En 1875 Gaston Tissandier alcanzó un verdadero récord de altura: 8600 metros, a bordo del globo "Zenith". Sus compañeros Sivel y Croce-Spinelli perecieron asfixiados durante la ascensión por la falta de oxígeno.

En 1884 dos franceses, Renard y Krebs, construyeron una aeronave provista de timón y de un motor eléctrico que accionaba una hélice de 7 metros de diámetro. Hizo así su aparición el primer "dirigible" digno de este nombre.

En 1898 se crea el primer aeroclub francés que oficialmente se convirtió en 1903 en el Aero Club de Francia, referente obligado de la aviación mundial desde su fundación.

En el año 1900, el general y aeronauta alemán conde Ferdinand von Zeppelin concluyó la construcción del primer dirigible de tipo rígido que tenía 128 metros de largo, un volumen de 11320 metros cúbicos, un motor de 32 CV y alcanzaba la velocidad de 30 km/h.

Desde 1901 a 1927 el hombre se elevó por primera vez en un medio más pesado que el aire hasta el cruce del océano Atlántico. De 1928 en adelante comienza de la era aeronáutica industrial.

1.2. La aeronáutica y la aviación deportiva.

La aeronáutica se define como el arte o ciencia de la navegación aérea. Es evidente que de esta definición se desprende un sinnúmero de actividades que se pueden considerar dentro de aeronáutica, por lo que se hace imperioso ordenar una clasificación.

En un primer nivel podríamos dividir a la aeronáutica en civil y militar. Entendiendo por aeronáutica militar a todo lo relativo a la aviación de asuntos de guerra y seguridad nacional. Mientras que por oposición, la aeronáutica civil es la aviación no relacionada a estos asuntos. Dentro de ésta última podemos distinguir dos grandes grupos:

1. **la aviación comercial**, destinada al transporte de mercancías y personas.

2. **la aviación deportiva**, la cual involucra a todas las actividades aéreas con un fin deportivo, recreativo o lúdico. Es a esta fracción de la aeronáutica a la cual nos referimos en el presente trabajo. Cabe mencionar que las actividades aéreo - recreativas que aquí se tomen no constituyen todas las que se practican en la actualidad, es decir, no es una mención taxativa.

Los deportes aéreos fueron víctimas de prejuicios y no fueron reconocidos como recreación de aventura hasta hace pocos años. Estos deportes no son más costosos que la práctica del ski, del windsurf, del tenis y no más peligrosos que el automovilismo, la motonáutica o el motociclismo. Motivos por los cuales, pueden ser practicados por cualquier persona que valore los elementos que definen al turismo aéreo, contacto con el medio ambiente, la demostración de habilidades y aptitudes, el estímulo originado por la satisfacción del resultado, la actividad que motiva el desplazamiento, el riesgo real o percibido y la experiencia adquirida. Además de involucrar a aquellas personas que se desplazan para observar la práctica de estas actividades en forma pasiva o para disfrutar de muestras, exposiciones o participar en eventos relacionados.

Un sinnúmero de actividades aéreo – recreativas se desarrollan anualmente en todas partes del mundo, motivando la realización de una infinidad de demostraciones, exposiciones y acontecimientos programados deportivos y recreativos desde aproximadamente cincuenta años atrás.

Lamentablemente en nuestro país aquellas que tienen lugar a lo largo y ancho del mismo, no presentan el apoyo, el reconocimiento y la difusión que merecen como atractivo turístico y como recurso regional para diversificar la oferta recreativa de determinadas zonas y para poner en valor las características que hacen a la identidad regional.

1.3. Antecedentes de la aviación deportiva a nivel nacional y provincial.

En nuestro país se comenzaron a utilizar en diferentes festejos pequeños globos de papel llenos de aire caliente. Las primeras noticias datan del 26 de mayo de 1809, día en que se elevó desde la plaza de la Victoria un globo no tripulado, en honor al cumpleaños del rey Fernando VII. Luego se lanzaron varios globos pero sólo en días festivos y ninguno con intenciones de ser tripulado.

Le corresponde al francés de apellido Lartet el honor de ser el primer hombre en surcar los aires porteños. Lartet llegó con una compañía francesa que inauguró el Teatro Porvenir (en la calle Piedras), el 12 de octubre de 1856. El teatro lanzaba globos anunciando sus funciones. Pero finalmente se anunció en los diarios de Buenos Aires que el jueves 19 de octubre de 1856 tendría lugar la "Gran Ascensión Aerostática" bajo la organización del aeronauta francés y en el terreno del Molino de Viento, calle de la Federación en Callao, cerca de la Plaza Lorea.

Se cobraba 20 pesos los primeros asientos y 10 los segundos para presenciar el acontecimiento. El día era tormentoso y el globo fue desplazado por el fuerte viento hasta chocar con una casa. Lartet cae pero resulta ileso.

El teatro organiza una segunda ascensión el 30 de octubre del mismo año. El globo se elevó pero la poca pericia de Lartet hacen que el globo se vaya contra el Molino, golpeándose contra varios techos hasta que Lartet salió de la cestilla de goma. Lartet fue reducido a prisión. Pide repetir la prueba el domingo 16 de noviembre de 1856 desde la Plaza Lorea, que estaba colmada de público. Es conducido al lugar por un vehículo de la policía. Otro fracaso que obligó a Lartet a irse del país.

El 5 de mayo de 1857 para conmemorar el comienzo del gobierno de Valentín Alsina se lanzó un globo desde los techos del Teatro Colón frente a la Plaza de la Victoria.

En mayo de 1864 llega a Buenos Aires el estadounidense Gibbon Wells. Su intención era hacer demostraciones públicas en un globo que denominaría Washington, si es que recibía apoyo financiero. La Comisión de Fiestas de la Municipalidad de Buenos Aires le otorgó 60 mil pesos para su proyecto y en pocos días construyó un globo con telas especiales de seda. El ascenso entraría en el marco de los festejos de la semana de mayo en la Plaza de Mayo. Este globo, que a diferencia con el de Lartet era a gas. Una vez llegado a la plaza, desciende y saluda al presidente Mitre, que presenciaba el ascenso. Luego sube a la barquilla en compañía del joven Styche, voluntario argentino que iba como pasajero. Descendió sin problemas en la quinta del señor Latham, entre Lomas de Zamora y Quilmes. Era el primer vuelo exitoso en la ciudad de Buenos Aires.

El 7 de abril de 1868, el francés Casimir Baraille realiza una ascensión desde la Plaza del Parque en el globo "el Zephyr". Se cobraba entrada y organizaron espectáculos musicales. El globo partió desde las actuales calles Tucumán y Talcahuano y aterrizó en Barracas. El 23 de mayo de 1869 vuela con un globo diferente, llamado "América", pero el viento lo llevo contra el río, al mismo tiempo salió a rescatarlo el vaporcito "Cavour". El globo lleno de gas, tocó la chimenea del vaporcito, desencadenando una gran explosión en la que perecieron dos pasajeros del vapor y 22 resultaron con quemaduras. Otra lancha que también se había acercado a ayudar se hundió. Fue ésta la primera catástrofe aérea de nuestro país.

El 27 de abril de 1874 el mexicano Tomás Ceballos asciende en globo en la zona de Belgrano descendiendo en la quinta de Oliver al norte de la actual calle Monroe. En ese mismo sitio efectúa ascensiones el español Esteban Martínez en 1884.

En 1888 el capitán español Sánchez efectuó tres ascensiones en el globo "Albatros" y estando en lo alto realizó exhibiciones en trapecio. Lo hacía en la zona del actual Hospital Español.

Desde Florida y Paraguay el capitán Amadeo Meyer asciende en un globo de gas llamado "Patria" el 20 de julio de 1891. Efectu varias ascensiones con posterioridad.

A principios de 1904 llega a Buenos Aires el italiano José Silimbani, quien realizó muchas ascensiones desde el Frontn de Buenos Aires (Córdoba 1130) y desde el Pabellón de Rosas, frente al actual edificio de ATC.

En 1907 el argentino Aarón de Anchorena trajo de Francia un globo al que bautiza "Pampero". En compañía del conocido deportista Jorge Newbery planean un vuelo inaugural para el globo. El lugar elegido fue la Sociedad Sportiva Argentina, entidad dedicada fundamentalmente a propiciar y difundir el deporte. Ésta se ubicaba en el sitio que hoy ocupa el Campo Argentino de Polo. Cruzaron el Río de la Plata y aterrizaron en Conchillas, Uruguay, realizando el primer cruce aéreo del Río de la Plata. Este vuelo dio comienzo a la aeronáutica argentina.

Al poco tiempo Aarón de Anchorena funda el Aero Club Argentino, el 13 de enero de 1908. Esta entidad gestion y orient la aeronáutica argentina por muchos años. Las actividades de este club comenzaron en la sede de la Sportiva y luego se desarrollaron en la quinta "Los Ombes", propiedad del banquero Ernesto Tornquist, en las barrancas de Belgrano. Se realizaron diferentes competencias y demostraciones integrando a la ciudad de La Plata y a Rosario.

En los años siguientes se batieron los récords de altura, distancia y tiempos. En 1910 se realizan nada menos que 48 vuelos. A mediados de ese año el Aero Club ya cuenta con instalaciones propias en Belgrano. Tamben salieron

incontables vuelos desde la Sportiva. En 1911 se realizaron 15 ascensiones. El 24 de abril de este año se realiza la copa Tornquist entre cuatro globos resultando ganador el "Patriota" y una cacería del zorro, seguidas con mucho interés por el público. Ya por estos años había comenzado la llegada de los aviones. Pero los globos seguirían ascendiendo, en 1912 hay nueve ascensiones, en 1913 hay 68, en el 14 se registran 27, al año siguiente 21. En los siguientes años iría decayendo, sólo se registran seis en 1916, 17 en 1917, dos al año siguiente y sólo una en 1919. En la mayoría de las oportunidades el descenso de los globos se produjo dentro de los mismos límites de la Capital, en Villa Devoto, Tiro Federal, Dársena Sur, Mataderos, Villa del Parque, Puente la Noria, Golf Club, Villa Lugano, Floresta, Versalles, Vélez Sársfield y Palermo.

La aerostación seguiría hasta nuestros días, pero el Aero Club comenzaba a dedicarse a una nueva actividad, el vuelo con los más pesados, los aviones.

Todo comenzaría como parte de los festejos del centenario de la revolución de Mayo. Era el año 1910 cuando llegaron los primeros pilotos extranjeros a nuestro país para realizar demostraciones aéreas, contratados por la Comisión de Fiestas. Los primeros pilotos fueron los franceses E. Aubrum, A. Ruchet, H. Pequet, A. Valletón, H. Breguí y el italiano Ricardo Ponzelli. Éste último hizo demostraciones en la localidad de Hurlingham. Breguí realizó acrobacias aéreas en el hipódromo de Longchamps (Alte. Brown). Valleton fue el primero en realizar vuelos con pasajeros.

Con motivo de las demostraciones que se realizarían por los festejos del Centenario se decidió crear un aeródromo en Villa Lugano, el cual sería el primer aeródromo del país. La inauguración es el 23 de marzo con un vuelo de Aubrum que también inaugura la "Quincena de Aviación", la cual se llevó a cabo desde el 23 de marzo al 6 de abril de 1910. En ese festival participaron Aubrum, Richet, Picquet y Valleton.

El 24 de enero de 1910 se funda la Compañía Aérea Argentina, que se instala en El Palomar con intención de dedicarse a la enseñanza de la aeronáutica. Ésta el 27 de abril logra obtener las tierras de El Palomar y funda el segundo aeródromo del país. Allí se creó también la primera escuela de aviación, a cargo de Valleton. También se realizaban demostraciones públicas de vuelo, como en Lugano. La escuela se cierra el 5 de mayo de 1911, debido a que dos de sus alumnos estrellaron los únicos dos aviones que la escuela tenía.

Un hecho curioso es la manera en que se informaba al público si es que iba a haber vuelos en alguno de estos aeródromos. Se utilizaba un lenguaje con banderas, ubicadas estratégicamente en plazas o estaciones de ferrocarril cercanas a los aeródromos. Roja significaba "se realizan vuelos", blanca "tal vez" y azul "no hay vuelos".

Ya los vuelos dejan de ser locales y de exhibición, dado que comienza a buscarse una forma de ganar dinero con la aviación. Se transporta correo a grandes distancias y realizan viajes entre ciudades distantes para promocionar el servicio de pasajeros.

Ya para esta época había muchos pilotos argentinos, que habían aprendido en las escuelas de aviación. Uno de larga trayectoria fue Jorge Newbery, uno de los primeros argentinos en volar en globo. Justamente el 10 de febrero de 1914 partiendo de El Palomar alcanza una altura de 6225 metros, récord total. Newbery moriría trágicamente en un accidente aéreo en Mendoza.

El primer acróbata aéreo que llegó a nuestro país fue el suizo Domejóz. El 20 de febrero de 1914 realizó una estupenda exhibición ante la prensa en la Sociedad Sportiva asombrando a toda la concurrencia. El 5 de abril del mismo año y en el mismo lugar el aviador paraguayo Silvio Pettirossi realizó un espectáculo similar. El 10 de abril el italiano Cattáneo realizó en Villa Lugano su primer looping.

Luego realizó varias demostraciones acrobáticas en el Stadium de Palermo y poco después hubo un torneo con Domejóz en el Club Hípico Argentino. Según las crónicas fueron más de 20.000 personas a verlos. La contienda terminó en un empate.

En 1920 se funda la Compañía de Excursiones Aéreas. Esta compra un dirigible con el fin de transportar pasajeros. El primer vuelo del dirigible, apodado "El Plata", se realiza el 6 de enero de 1921. La empresa fracasa económicamente, y venden el dirigible a la Armada. El mismo se utiliza en la provincia, pero en 9 de julio de 1926 surca la ciudad sobrevolando la Avenida de Mayo y las plazas del Congreso y Mayo en un desfile militar por la fecha patria. El Graf Zeppelin llegó en 1934 y aterrizó en Campo de Mayo.

Luego vendrían las empresas multinacionales, que se instalarían en el país para promocionar sus aviones y el negocio de la aviación. Las primeras serían la misión italiana y la francesa en 1919. Se crearían empresas, que como aparecían desaparecían, por el fracaso económico. Otra fue la misión junkers, alemana, en 1924 y muchas otras más, que construyeron improvisados aeropuertos que luego abandonaron. Funcionaron aeropuertos en San Isidro (1921), San Fernando (1914-16/1920-35), Quilmes (1915), Longchamps (1915-18), Villa Altube (1915), Villa Germanó (1916), Pacheco (1927-49), Retiro (1929). Luego vinieron los aeropuertos que finalmente duraron hasta hoy. El de Morón se inaugura en 1926. El aeropuerto civil de Quilmes se construyó en 1934. El aeropuerto internacional de San Fernando fue inaugurado en 1935. En 1940 aparece el aeródromo de La Matanza. El 22 de diciembre de 1945 se colocó la piedra fundamental del aeropuerto de Ezeiza en un acto presidido por el general Perón, en ese entonces candidato a presidente. Ezeiza se inauguró formalmente el 30 de abril de 1949, siendo bautizado con el nombre de Ministro Pistarini, en honor a su impulsor. En 1945 se encara la construcción de una estación deportiva y auxiliar que se llamaría Aeroparque 17 de octubre. Sería el actual Aeroparque, que se inauguró en 1947.

Así fue creciendo la aeronáutica bonaerense, dando lugar a los primeros pasos en la aviación deportiva en los aeródromos antedichos y en los que se construyeron posteriormente motivados por las competencias y exhibiciones internacionales.

1.4. Antecedentes internacionales aerodeportivos con participación de competidores argentinos.

En 1953 se crea la EAA, Experimental Aircraft Association, entidad encargada de la organización de la Convención en Vuelo de Osh Kosh en el Estado de Wisconsin, Florida, la cual se realiza anualmente a principios del mes de agosto. Cuenta con más de 700 filiales en más de 17 países. Presenta más de 130000 asociados y publica la revista Sport Aviation.

En 1956 se inscribieron 50 aeronaves para ser juzgadas que se ubicaron junto a otras 500 aeronaves que volaron para participar del evento. En 1961 aparecieron por primera vez los hidroaviones y las primeras demostraciones de acrobacia aérea sin carácter competitivo. En 1966, la Convención rompió su primer récord de movimientos aéreos diarios, contabilizando 2703 despegues y aterrizajes en un día y 10310 a lo largo de la semana. Para 1971 esta exhibición ya tenía renombre internacional y atrajo 868 concursantes que presentaron aviones de distintas categorías. Año tras año se fueron batiendo récords: en 1976, 300000 personas y 1260 aeronaves; en 1981, 500000 personas y 1600 aviones; en 1986, 700000 personas y 1741 aviones; en 1991, 815000 personas y 2000 aeronaves; en 1995, 830000 personas y 2700 aviones.

Algunas de las categorías que se presentan son: aeronaves de construcción casera, antiguos, clásicos, contemporáneos, pájaros de guerra, ultraligeros, aviones livianos, helicópteros, hidroaviones y anfibios, réplicas, aviones especiales,

entre otras. El acontecimiento otorga la posibilidad de disfrutar de demostraciones de acrobacia aérea, de paracaidismo, espectáculos diversos, conferencias, exposiciones, etc.

En 1979 un grupo de entusiastas argentinos vinculados a la aviación deportiva viajó a Osh Kosh, Estados Unidos, para representar a nuestro país en aquella manifestación aeronáutica. Era la primera vez que la Argentina participaba en la Fly in Convention, considerada la feria aeronáutica más importante de su tipo en el mundo. Encabezando el grupo se encontraba Ildefonso Durana, quien tres años más tarde fundó la filial argentina de la Experimental Aircraft Association (EAA) en General Rodríguez, Buenos Aires, y que en 1982 organizó la primera Convención en Vuelo en Junín. A partir de entonces, el crecimiento de esta organización aerodeportiva fue extraordinario, alcanzando el número de 700 asociados en todo el país en 1989. Luego se organizó la VII Convención en Vuelo en el campo de vuelo propio. Dada la falta de infraestructura se han suspendido diferentes actividades que estaban previstas como algunas conferencias, pero el público pudo disfrutar de las exhibiciones, vuelo de aeronaves y demostraciones de acrobacia. Se presentaron 30 aeronaves ultralivianas pertenecientes a distintas categorías.

Desde 1981, la filial argentina de la EAA trabajó intensamente para fomentar la aviación deportiva en el país, organizando seis convenciones anuales, publicando libros, manuales y fascículos sobre temas diversos. Ha fundado las divisiones de ULM, la cuales organizaron campeonatos mundiales y una raid por la costa bonaerense. Luego, fundó trece filiales distribuidas en todo el país, lo cual le otorgó entidad federal a la organización. También se encarga de organizar charlas mensuales. Recién en 1986 pudo adquirir sus propios terrenos para el desarrollo de sus actividades con fondos proporcionados por la Dirección de Fomento y Habilitación.

El mundial de Osh Kosh en 1980 fue el primer masters de acrobacia aérea internacional. En 1981 se realizó en Phoenix, Arizona. Luego, en 1984, en Australia. Diez años más tarde tuvo lugar en la Argentina el primer masters, el IAMA '91. Doce de los mejores pilotos del mundo fueron juzgados en Mar del Plata y Morón. El objetivo era mostrar al público en qué consistía el vuelo ACRO ilimitado, pero fundamentalmente la importancia que este despliegue tenía en relación a los beneficios producidos por publicidad y sponsors.

En 1988 se realizó en Argentina el campeonato internacional de Vuelo a Vela Cruz del Sur, donde participaron aeronaves de Australia, Nueva Zelanda, Chile, Brasil y Argentina.

Durante Osh Kosh de 1993, la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos entregó la primera certificación de aeronave deportiva a Quicksilver Enterprises, por su modelo GT-500. Fue el primer avión deportivo de la categoría aeronaves primarias para uso recreativo.

En 1994 se realizó la Copa Mundial Breitling con los masters de la acrobacia aérea internacional, con un despliegue de actividades aéreas en Japón, Alemania, Hungría, Gran Bretaña y EE.UU. este acontecimiento consiste en un programa de estilo libre, de cuatro minutos volados por cada competidor, con el acompañamiento de música y efectos de humo y luces.

En 1994 tuvo lugar en el Aeródromo de Ingeniero Maschwitz, el séptimo Campeonato Argentino de Ultralivianos, auspiciado por la Federación Argentina de la especialidad aerodeportiva.

En 1995 se realizó en Michigan el Campeonato Mundial de Globos de Aire Caliente, donde compitieron más de 100 globos de 35 países y donde Argentina estuvo representada por dos equipos.

En 1995 se construye en nuestro país el primer planeador solar de Sudamérica. En este año se realiza la XIII Convención EAA - Argentina en Gral. Rodríguez.

En 1996, Marcelo Matocq, piloto civil argentino, cumplió el raid entre Buenos Aires y Osh Kosh en un ULM Flight Star. La travesía comenzaba en General Rodríguez y pasaba por Concordia, Posadas, Foz de Iguazú, Dourados, Rondonópolis, Matupá, Itatuba, Manaus, Nova Paraíso, Santa Elena, Tucupita, Trinidad, Kingstown, Dominica, Saint Croix, Santo Domingo, Guantánamo, La Habana, Miami, Tampa, Russel, Chicago Rock y Osh Kosh. Lo acompañaba una aeronave con los insumos necesarios y los elementos requeridos en caso de emergencia. Además de disponer de la tecnología necesaria para realizar el seguimiento del ULM, tomar fotografías y registrar visualmente la totalidad del recorrido.

También en 1996 se realizó en Luján, Provincia de Buenos Aires, la I Regata Aerostática del Mercosur. Fue auspiciada por la Municipalidad de Luján y la Secretaría de Deportes de la Nación. Esta zona es ideal para la práctica de este deporte y ya constituye un atractivo turístico para la misma. En este mismo año, otro acontecimiento de la misma índole se realizó en Capilla del Señor, a 80 km de Buenos Aires en la Estancia La Encantada. Participaron pilotos de Argentina, Uruguay, Inglaterra y Francia.

2. Descripción de las actividades aéreo recreativas.

Las actividades aerodeportivas que se describen a continuación son algunas de las que han alcanzado un cierto desarrollo dentro del acontecer nacional.

2.1. ACROBACIAS AÉREAS

Podríamos definir a esta actividad como toda evolución espectacular que realiza un aviador u otra persona con su nave o en torno a la misma. Para ser piloto acrobático se requiere ser piloto privado de avión. Luego los pilotos se especializan en esta rama y deben reunir determinada cantidad de horas vuelo con el objeto de obtener la experiencia necesaria para consagrarse como pilotos acrobáticos.

La acrobacia aérea nació en septiembre de 1913, cuando el francés Adolphe Pégoud consumó el primer loop o rizo sobre el aeródromo de Buc, aunque algunos afirman que el primero fue el aviador ruso Pedro Nikolaevich Nesterov, quien en la misma fecha habría estrenado la maniobra en el cielo de Kiev. Otros sostienen que la acrobacia nació con la aviación misma cuando los hermanos Wright describieron un viraje completo, con inclinación, en septiembre de 1904.

La edad de oro de la acrobacia aérea se centra en los años que siguieron a la primera guerra mundial, cuando los jóvenes pilotos que habrían combatido se encontraron con aviones baratos, un espacio aéreo infinito y un público delirante. La mayor parte de aquellos aviadores eran veteranos de guerra, donde habían recurrido a las piruetas para derribar al adversario o salvarse de la muerte.

La segunda guerra mundial volvió a poner a prueba la destreza de los pilotos de caza. Actualmente existen aviones capaces de volar al doble de la velocidad del sonido, transportar una carga igual a su propio peso o decolar casi verticalmente desde una reducida plataforma en medio del océano. Los festivales de destreza constituyen un inigualable espectáculo, pero también entrañan grandes riesgos.

Los torneos de acrobacia aérea tienen lugar dentro de un enorme e imaginario cubo de aire. Todas las maniobras deben realizarse sin cruzar sus límites. Esta actividad se encuentra en pleno resurgimiento. En los últimos años se ha estructurado una especie de circo aéreo, sin los riesgos de los enfrentamientos deportivos verdaderos. Se realizan "Masters", que atraen a multitudes de todas partes del mundo como el que se realizó en 1987 que recaudó en una decena de países 400 millones de dólares en concepto de auspicios y derechos de televisación. Algo comparable con el negocio de la Fórmula 1.

Esta modalidad comenzó a popularizarse en nuestro país, más precisamente en Córdoba cuando se fundó en 1986 el Club Internacional de Acrobacia como una división de la EAA Argentina. El objetivo se basaba en difundir la aviación deportiva haciendo hincapié en la acrobacia aérea, dentro de un estricto espíritu amateur organizando competencias acrobáticas en todas sus formas y categorías.

En febrero de 1991 se llevó a cabo un Master en la Argentina y fue precisamente en Mar del Plata. Participaron los quince mejores pilotos de la especialidad, sin embargo este acontecimiento no alcanzó la dimensión debida.

2.2. AEROESTACIÓN

La F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) define al aerostato o globo libre como la aeronave más liviana que el aire, sin motor y no unida a la tierra durante el vuelo. La F.A.I. admite cuatro subclases de globo libre, pero los admitidos en la clasificación de actividades aéreo – recreativas son los llamados aerostatos de aire caliente. El globo aerostático contiene un gas más liviano que el aire que permite que se eleve, dado que hace que la totalidad del globo sea más liviano. Existen tres grandes elementos constitutivos de un aerostato de aire caliente: la envoltura, el quemador y la barquilla.

La envoltura es el elemento principal del aerostato. Tiene como función esencial contener el aire caliente que generalmente produce el quemador y elevar consigo a el o los tripulantes en la barquilla. Su estructura está constituida por gajos verticales, horizontales o diagonales. Podemos definir su figura como una gota de agua invertida a cuyo tope llamamos polo norte o corona, a su ancho máximo, ecuador y a su parte inferior, boca o polo sur. Los gajos se extienden desde la boca hasta el polo norte, donde sus cuerdas terminan en un anillo o en el aro superior según el tipo de envoltura que se trate. En la boca terminan los gajos y sus cuerdas que se unen a cables de acero inoxidable y flexibles que a su vez se vinculan a la barquilla que transporta a los tripulantes, el quemador y los tanques de combustible.

Para poder manipularlo se necesita obtener la licencia de piloto de aerostatos. Una vez finalizado el curso pertinente, la FAA (Fuerza Aérea Argentina), otorgará dicha licencia. Esta actividad es muy novedosa en Argentina. En el año 1987 se realizó el primer campeonato nacional de aerostación. En 1992 se realizó el cruce de la Cordillera de los Andes en globo desde Santiago de Chile a Mendoza, a una altitud promedio de 6000 metros, en más de dos horas y media, debiéndose soportar temperaturas de -20° C. El acontecimiento se denominó Balloon´s 500 II y han participado globonautas de Argentina, Brasil, Chile, Gran Bretaña, España y Dinamarca.

Es una disciplina que promete y está a la espera de que se le otorgue la importancia que merece. Además es la modalidad aeroturística que menos accidentes presenta a nivel mundial.

2.3. AEROMODELISMO

Se define como el arte de diseñar aeroplanos y otros aparatos aéreos y de construirlos en tamaño reducido con fines técnicos o bien por afición. Es

innumerable la cantidad de adeptos que existen a esta disciplina y en parte se debe a la escasez de requerimientos que se necesitan para practicarla. Se requieren conocimientos acerca de aerodinámica, materiales, sustentabilidad, etc.

Esta actividad aerodeportiva se divide en tres niveles: Vuelo Sport, Competición y Escala. A partir de ellos se proponen tres tipos de categorías: Vuelo Libre, U-Control y Radio Control. En la primera se encuentran el planeador, el motor a goma, el motor a explosión y el indoor. En la segunda categoría se ubican las actividades de acrobacia, velocidad, team racing y combate. En la categoría de radio control se ubican el vuelo sport, la acrobacia, el pylon racing (aviones de carrera), los planeadores, la escala R/ C y los helicópteros.

Existen en Argentina, varios clubes de aeromodelismo como así también la FAA (Federación Argentina de Aeromodelismo) que los nuclea. Todos los años se lleva a cabo el Campeonato Nacional de Aeromodelismo y diferentes campeonatos sudamericanos y panamericanos. La competencia consiste en realizar una serie de pruebas, acrobacias, aterrizajes, alturas, las cuales reciben un puntaje hasta determinar el ganador. Cabe destacar que se ha formado recientemente la ANAPHER (Asociación Nacional de Pilotos de Helicópteros Radiocontrolados), entidad afiliada a la FAA. Dicha entidad se ha propuesto fines que se dividen en dos etapas. La primera, orientada a que el helicóptero se popularice como ocurrió con el avión. La segunda es establecer en los campeonatos nacionales de aeromodelismo la categoría F3C según las reglas de la FAI para luego poder participar en las competencias internacionales.

2.4. ALADELTISMO

Es la disciplina que mediante el llamado aladelta permite al hombre desplazarse en el aire. Se define al aladelta como un aparato de aviación cuya forma general es de un aeroplano sin fuselaje, constituido por un plano único o ala

enteriza. Es una de las actividades aerodeportivas que más pone en contacto al hombre con el vuelo en sí. Es la que más se asemeja al vuelo de un pájaro. Posee una limitante dada por las condiciones del terreno. Es sabido que es imposible volar en aladelta en una zona de llanura. En nuestro país se practica con mayor frecuencia en la provincia de Córdoba y los campeonatos se realizan por lo general en la zona de la Cumbre y La Falda.

2.5. AEROFOTOGRAFÍA

Se realizan numerosos concursos aerofotográficos en la Provincia de Buenos Aires bajo la organización y gestión de la Revista Aeroespacio. Se dividen en amateurs y profesionales.

Esta modalidad permite la realización de diferentes investigaciones geográficas y científicas.

2.6. HELICÓPTEROS

El mercado argentino de helicópteros civiles ha experimentado en los últimos años un incremento notable. El crecimiento de la actividad ha permitido que grandes empresas soliciten con mayor frecuencia los servicios de compañías de traslados en helicóptero para sus ejecutivos, tomando como base el ahorro de tiempo que éste implica.

A fines de 1992 se crea Tecnopter S.A., empresa dedicada a la prestación de este servicio. Ofrece traslados VIP para pasajeros ejecutivos, hacia y desde aeropuertos, vuelos turísticos y de aventura, servicios de carga interna, supervisión e inspección de cableados de alta tensión, entre otros servicios. Además, es representante de ventas de Eurocopter International, el mayor fabricante de

helicópteros de Europa. Posee un predio de operaciones de 30000 m² en el Aeropuerto Internacional de Don Torcuato.

El auge cobrado por las aeronaves provistas de rotor y motor, como son los helicópteros, en el año 1988 motivó a que el Club Alas Rotativas de EAA Argentina organizara RADAR, Reunión Anual de Alas Rotativas, para acercar a los aficionados del vuelo vertical en la localidad de Salto en la Provincia de Buenos Aires. Allí se puso a disposición un camping durante todo un fin de semana con entrada gratuita para todos los asistentes.

2.7. PARACAIDISMO

El paracaídas se define como un armazón construido de tela resistente que al desplegarse en el aire toma la conformación de un amplia sombrilla. Se emplea para moderar la velocidad de caída de los cuerpos que se arrojan desde las aeronaves.

En los últimos meses de la segunda guerra mundial los aviadores alemanes se atrevieron a confiar en ellos. Hasta ese momento se habían registrado distintos saltos de arriesgados y aventureros que querían desafiar la caída libre. En la segunda guerra mundial los ejércitos de todos los países los utilizaron para escapar de un avión o para lanzar armas, suministros y divisiones. Los alemanes se apoderaron de Creta con tropas aerotransportadas y los aliados inundaron el cielo del sur de Francia con más de 9000 hombres. También es muy conocido el rescate a Benito Mussolini de prisión por un comando de paracaidistas.

Clausurada su etapa guerrera, el paracaidismo se estrenó como deporte reconocido por la FAI nada menos que con el campeonato mundial de Yugoslavia en 1951. Desde entonces hay más de 60 naciones afiliadas a la disciplina y se han celebrado unas 30 competencias internacionales en cuatro especialidades. En la de

precisión se trata de caer lo más cerca posible de un marca de 5 cm. de diámetro. Un disco electrónico mide la distancia del aterrizaje en forma automática.

Para la categoría estilo, el participante en caída libre desarrolla 6 maniobras como loopings o giros verticales u horizontales. Se computa cuanto tiempo tarda en completar la serie y se penalizan las figuras inexactas.

En la de trabajo relativo, equipos de deportistas practican una especie de ballet aéreo. El límite es de ocho participantes en competencias pero en exhibiciones pueden ser más. Durante los juegos de Seúl, 25 paracaidistas formaron los anillos olímpicos, el récord lo tiene EE.UU. con 144 personas. En el trabajo relativo de velámenes, las maniobras se hacen con los paracaídas abiertos.

Desde 1962 la Federación Argentina de Paracaidismo regula la actividad local. Para obtener la licencia expedida por la Fuerza Aérea Argentina debe aprobarse un curso en el que se aprende a plegar el paracaídas, procedimientos de emergencia y técnicas de despegue y aterrizaje.

2.8. PARAPENTE Y PARASAILING

Estas disciplinas son derivadas de la anterior y no forman deportes constituidos por el momento. El parapente procede cuando uno es remolcado con un paracaídas abierto desde un vehículo en tierra, mientras que el parasailing es similar pero remolcado desde un vehículo en agua. Estas disciplinas están en pleno auge y no requieren habilitación de la FAA para practicarlas. Simplemente se deben adquirir los conocimientos mínimos para poder realizarlas.

2.9. SKYBOARD

Esta actividad se encuentra en auge y se deriva de la práctica del snowboard y del waveboard. Se trata de lanzarse desde un helicóptero o aeronave similar con una tabla utilizada en los deportes mencionados y el equipo requerido para aterrizar con paracaídas.

2.10. ULTRALIVIANOS

Se trata de los ultralivianos motorizados (ULM), que como son de bajo consumo están ganando cada día más adeptos entre los amantes de la aviación deportiva.

La FAI ha definido al ULM como un aeroplano de uno o más asientos que presenta un peso seco o vacío que no excede los 150 kg. y una superficie alar no menor a su peso dividido por 10 y en ningún caso inferior a los 10 metros cuadrados. Se trata de una aeronave muy económica, simple, de poca velocidad, gran superficie alar y escasa energía cinética.

A partir de 1970 comenzaron a colocarse motores de baja potencia a los planeadores y a los aladeltas convirtiéndolos en los primeros ultralivianos motorizados. Posteriormente, sobre la base de proyectos originales hubo creadores que diseñaron ULM aplicando los principios fundamentales de la aerodinámica que se usan para los aviones convencionales. Por estas razones podemos afirmar que los ultralivianos son una conjunción de elementos técnicos y aerodinámicos extraídos de las experiencias de los aladeltas y una simplificación de los aviones convencionales. Son capaces de elevarse hasta los 5000 metros y volar a más de 150 Km./ h.

Los ultralivianos sólo pueden volar en benignas condiciones meteorológicas, no resisten tormentas y vientos de gran velocidad, pues están constituidos por estructuras y materiales débiles y no se hallan equipados con los elementos técnicos para poder sortear aquellas dificultades. Hay infinidad de modelos de ULM y cada día aparecen nuevos diseños, pero sus características básicas permanecen inalterables. Están contruidos de aluminio anodizado, sencillos, son desarmables para facilitar su traslado y pueden aterrizar y despegar en sólo 50 metros.

El 5 de agosto de 1981 fueron matriculados los dos primeros aviones, el LVU 001 y el LVU 002. la actividad cada vez más intensa obligó a las autoridades aeronáuticas a reglamentar su uso, para asegurar su libre operación y también la de los aviones convencionales. Los ULM fueron autorizados a volar en los aeródromos no controlados del país, pero respetando todas las reglas básicas del tránsito aéreo.

Los aviones ultralivianos pueden ser piloteados por mayores de 16 años que hayan aprobado un examen psicofisiológico y el curso teórico práctico de pilotaje impartido por un instructor habilitado. Al completar estos requisitos se les otorga un certificado de competencia para tripularlos. Los pilotos privados de avión o superior están habilitados automáticamente para conducirlos.

2.11. VOLOVELISMO

La historia del vuelo a vela es la historia misma de la aventura del vuelo. El primer aparato que voló fue un globo aerostático, luego voló un planeador y mucho más tarde los hermanos Wright hicieron volar el primer avión a motor. Cabe mencionar que ya a esta altura el vuelo a vela o volovelismo es el vuelo en planeador (aeroplano que carece de motor).

El objetivo del vuelo a vela consiste en tratar de ganar altura para planear luego una distancia propuesta. Pero, ¿cómo puede un aeroplano carente de motor alcanzar el fin mencionado? Existen en la atmósfera masas de aire caliente más conocidas como térmicas y también se encuentran masas de aire frío, las famosas descendentes. La cuestión se centra en que uno debe tratar de introducirse con el planeador dentro de estas masas de aire caliente, las cuales harán que uno virando dentro de las mismas ascienda. De esta manera se va adquiriendo altura y luego se inicia el planeo hacia el punto determinado. A medida que vamos planeando, vamos perdiendo altitud, por lo que debemos buscar otra térmica para ascender y proseguir el planeo. El planeador es remolcado desde tierra por un avión, cuando se llega a una altura aproximada de 600 metros, el planeador se desprende del avión remolcador para quedar totalmente liberado.

Cuando se realiza una prueba deportiva, según las condiciones meteorológicas, se fija un recorrido a cumplir, se realizan los vuelos y de aquí en más cada piloto parte en busca de dibujar el recorrido propuesto. Muchas veces no se llega a cumplir la prueba, no se arriba al aeródromo base, por lo que se queda fuera del campo, aterrizando en algún terreno alternativo. Ésto es lo que se conoce como tronada. El ganador de la competencia es el que realiza la prueba en el menor tiempo posible.

Para ser piloto de planeador se requiere hacer un curso teórico práctico, luego del cual se obtiene un título de piloto privado de planeador en la Fuerza Aérea Argentina. A medida que se van adquiriendo horas de vuelo se puede ir participando, primeramente de campeonatos regionales y más tarde de los nacionales.

La FAVAV (Federación Argentina de Vuelo a Vela) organiza todos los años el Campeonato Nacional de Vuelo a Vela en distintas partes del país. Este deporte

sufre de estacionalidad, ya que por las condiciones meteorológicas necesarias para poder practicarlo se da únicamente en el período estival.

En 1997 se realizó el Campeonato Mundial de Vuelo a Vela en Santa Rosa, La Pampa. Es una ciudad de excelentes condiciones meteorológicas para el volovelismo.

Es de destacar la actividad desarrollada por el Club de Planeadores Albatros, en San Andrés de Giles fundado en 1930. Es la primera institución aerodeportiva dedicada al vuelo de planeadores en el país.

1.5. Asociaciones intermedias y entidades de distinta índole dedicadas a la gestión y planificación de actividades aéreo – recreativas a nivel nacional.

- Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).
- Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC).
- Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).
- Federación Argentina de Aeroclubes.
- Federación Argentina de Aeromodelismo.
- Asociación Argentina de Aeronavegantes.
- Asociación Argentina de Pilotos de Parapente.
- Centro Nacional de Paracaidismo.
- Club Argentino de Paracaidismo.
- Club Argentino de Planeadores Albatros.

CAPÍTULO 4

1. Alternativas para el desarrollo turístico regional. Conceptos de sustentabilidad turística. Principios de Ordenamiento Territorial.

1.1. Planificación y diseño de destinos turísticos tendientes al Modelo Aeroturístico.

Uno de los retos más importantes que han surgido al pretender alcanzar el objetivo del desarrollo turístico sostenible es la planificación de los destinos. El enfoque tradicional expansivo del desarrollo se ha orientado a reducir las barreras y a estimular el interés del mercado. Este énfasis es el resultado de la importancia otorgada a los beneficios económicos de la industria, tales como la generación de ingreso, la creación de empleo y el desarrollo regional.

No obstante, los que investigan los impactos del turismo observan cada vez más que el enfoque tradicional con orientación al mercado no siempre proporciona la solución más apropiada o sostenible. Son necesarias algunas formas de intervención para proteger los activos medioambientales en los que se basa el turismo, para mitigar los impactos sociales y culturales y para maximizar los beneficios económicos, minimizando los impactos negativos.

Aunque el contexto más deseable para esta intervención depende de la naturaleza del turismo en sí misma, así como del contexto político y administrativo, se acepta cada vez más que los problemas de desarrollo deberían tratarse como parte de un proceso de planificación coherente. Además de la planificación del mercado, se necesita también resolver las implicancias espaciales del turismo.

Al tratar el interés pragmático ligado a la gestión de destinos es esencial integrar el turismo en la política de planificación local de los destinos. Es decir, el

turismo se asienta en el stock de recursos naturales y humanos de la comunidad, pero a menudo estos recursos se planifican y gestionan bajo otros regímenes de planificación como la planificación del uso del territorio, la gestión de recursos naturales y los programas de desarrollo económico de la comunidad. La mayoría de estos regímenes tienen como objetivos principales otros temas y se ejecutan con independencia de las iniciativas de planificación turística. En consecuencia, si la gestión de destinos tiene que ser efectiva, debería integrarse en los sistemas de planificación existentes.

1.2. Integración del aeroturismo en el marco de la planificación física o territorial.

La planificación del territorio es un proceso normativo que pretende identificar una visión del desarrollo espacial de un área y conseguirlo en base al diseño de pautas preferentes de uso del territorio. Es un proceso que se lleva a cabo a escala regional o local en oposición a la planificación del turismo orientada al mercado. El objetivo de la planificación del territorio requiere que los problemas de desarrollo se interpreten espacialmente. No obstante, existen pocas o ninguna guía sobre el tipo de estrategias espaciales a niveles de gobierno más elevados. Se afirma que a pesar de los avances considerables en el desarrollo de procesos metodológicos de planificación turística se da una carencia de modelos, teorías y conceptos espaciales que permitan a los planificadores desarrollar la planificación del territorio. Ésto a su vez puede exacerbar la dificultad en integrar la gestión de destinos aeroturísticos en el marco de la planificación del territorio.

Dentro de la ordenación territorial del desarrollo turístico es necesario considerar la integración de los modelos turísticos en la estructura territorial ambiental y social para evitar la formación de enclaves de producción de servicios totalmente ajenos a la comunidad y a los paisajes donde se insertan. Ordenar el territorio significa entonces seleccionar de manera consciente una alternativa de

actuación económica y promover, consecuentemente, una determinada opción territorial y urbanística. Estos procesos son más eficientes a efectos económicos, si además de dimensionar correctamente los usos preferibles del suelo y la localización más satisfactoria de los equipamientos, plantean una valorización y gestión sostenible de los recursos y facilitan la creación de los productos recreativos y turísticos que resalten los valores paisajísticos y que permitan diferenciar el espacio.

El objetivo es hacer más precisa la conceptualización del núcleo de elementos que integran las regiones de destino con el fin de colaborar en los procesos de planificación del territorio. Siguiendo ésto, se partirá de un número de modelos, teorías y conceptos existentes para elaborar un análisis más apropiado del diseño de destinos aeroturísticos en el que están implicados problemas de planificación física, territorio y desarrollo.

1.3. Instrumentos de planificación y diseño de destinos aeroturísticos.

La planificación es el proceso que permite establecer una visión estratégica para un área determinada que refleje los objetivos y aspiraciones de la comunidad e implementándolo con la identificación de las pautas preferentes de uso del territorio y de los estilos más apropiados de desarrollo. Tradicionalmente, el campo de interés de los planificadores ha estado muy vinculado a los usos territoriales residenciales, comerciales e industriales.

Como el turismo implica una amplia gama de usos del suelo interrelacionados, que normalmente no han estado considerados en su totalidad, sino que han sido compartamentalizados. No obstante, el estímulo para los planificadores locales para implicarse más en la gestión y planificación de destinos

parte de los cambios que se han producido en la profesión durante las dos últimas décadas.

Las problemáticas del turismo deben competir contra todos los demás intereses de la comunidad en el desarrollo de la política de gestión de los destinos, por lo cual, el planificador debe tener a su disposición un abanico de instrumentos en forma de metodologías, conceptos, modelos y teorías para responder a las cuestiones críticas acerca de la estructura espacial del turismo más deseable con el fin de facilitar el desarrollo y el diseño de las regiones de destino.

En cuanto al aeroturismo se debe plantear cuál es la configuración espacial más deseable para facilitar los flujos de turistas, bienes y servicios con destino a/ y dentro de una región de destino cuyo atractivo se relacione con la recreación aérea, cómo puede manipularse la estructura espacial de un destino de aeroturismo para resaltar su identidad, cómo puede un destino maximizar su integración con un producto turístico más amplio, cómo puede manipularse la estructura espacial con el fin de facilitar la protección de los atributos naturales, sociales y monumentales que hacen que el destino sea atractivo y viable para la práctica de actividades aéreo – recreativas y cuál es la relación más apropiada entre el costo y el beneficio emergentes del desarrollo de tales actividades.

Los instrumentos de planificación se manifiestan en una variedad de formas. Un examen breve de sus tipos proporciona bases útiles para organizar los modelos y conceptos de turismo, para determinar su contribución e identificar los problemas pendientes en una investigación futura.

Existen tres grupos amplios de instrumentos de planificación. Los primeros, los instrumentos **de proceso**, que se ocupan de la naturaleza de los procesos de planificación y se alinean estrechamente con los campos de análisis de la teoría de la decisión y de la política.

Los instrumentos **funcionales** explican cómo surgen y funcionan las formas de asentamiento derivadas principalmente de la teoría de sistemas y que pueden ser de naturaleza descriptiva, explicativa o predictiva. Las teorías funcionales más ambiciosas intentan explicar la relación dinámica entre el comportamiento humano y la estructura de las formas de asentamiento, como por ejemplo los modelos centro – periferia.

Los instrumentos **normativos** que constituyen el tercer grupo tratan de las relaciones entre los valores humanos y las formas de establecimiento. Menos desarrollados y en determinados sentidos más nebulosos que los grupos precedentes, los instrumentos normativos tratan de la conexión entre cultura, diseño urbano y arquitectura del territorio.

Estos tres grupos de instrumentos no son independientes sino que están inseparablemente relacionados. Los planificadores utilizan una gama variada de estos instrumentos en diferentes etapas para definir el proceso de planificación, para describir y explicar el problema que se está investigando, para generar soluciones alternativas e identificar la opción preferida. El presente trabajo monográfico se fundamentará en los instrumentos normativos y funcionales de naturaleza espacial que pueden ayudar a la planificación territorial estratégica de las regiones de destino orientadas a la explotación de actividades aéreo - recreativas.

1.4. Modelo espacial propuesto para regiones de destino aeroturístico.

Existen varias ideas importantes que emergen del análisis de los modelos vigentes y que facilitan la base para el desarrollo de un modelo espacial de planificación y diseño de una región de destino para el aeroturismo.

Una perspectiva es la de Gunn que ha hecho considerable progreso en la descripción de la estructura física de las regiones de destino. En su concepto de planificación regional identifica cinco elementos clave: una frontera definida de la región, un acceso desde los mercados y un corredor de circulación interior, complejos de atracción de la comunidad, un interior no atractivo y las entradas o puertas a y de la región.

Dentro de las regiones de destino hay varios nodos o puntos que se llaman complejos de atracción de la comunidad o del destino (Gunn, 1993) y contienen atracciones llamadas núcleos y servicios. Se utiliza el término nodo para referirse a los racimos o clusters de atracciones y servicios que conjuntamente forman un subdestino local. Este autor observa que estos nodos comprenden atracciones, servicios y facilidades y que están organizadas en racimos rodeados de un interior no atractivo. Éste es el entramado de un destino turístico que también contiene áreas residenciales, usos del suelo para industria, agricultura y comercio al servicio tanto de población residente como de la temporal. Gunn indica que la estructura espacial de estos nodos tiene la forma de tres anillos concéntricos. El núcleo es el centro: puede ser una atracción, un panorama o un objeto de importancia para el turista. Está rodeado de un cinturón virgen que provee el escenario directo tanto físico como psicológico para la experiencia turística. Este cinturón virgen a su vez está rodeado por una zona de cierre que es la zona de influencia exterior, donde se hallan los servicios y facilidades que sostienen el turismo.

Los senderos o corredores circulatorios unen los mercados emisores de turismo con las regiones de destino, así como también los nodos con las regiones de destino. Los tres tipos de rutas: de acceso, salida y rutas vacacionales deben tenerse en cuenta también a la hora de la planificación de un destino aeroturístico.

Este modelo facilita un buen comienzo para la exploración de la estructura nodal de las regiones de destino que presentan actividades y una cierta

distribución de servicios relacionados para la práctica del aeroturismo y que en definitiva facilitan la conceptualización de un modelo espacial para la planificación y diseño de una región de destino orientada a la explotación de esta modalidad turística que logra complementarse con otros nodos o recursos regionales susceptibles de atraer flujos turísticos.

De esta manera, se analizará si la Provincia de Buenos Aires presenta múltiples regiones de destino con determinados núcleos para la práctica de actividades aeroturísticas o si existe una única zona con múltiples nodos o complejos de atracciones. Y, según sea el caso, determinar qué tipo de facilidades y prestaciones se brindan para trazar circuitos o rutas aeroturísticas y establecer parámetros de ordenamiento y planificación territorial respecto a la distribución de estos nodos.

1.4.1. Papel de los nodos aeroturísticos en el destino regional.

Leiper identifica tres componentes de un sistema de atracción: un núcleo, un turista y un marcador. El núcleo es el elemento central en todas las atracciones turísticas y puede ser cualquier faceta o característica del lugar que una persona visita o contempla en una visita turística, siendo en este caso, una actividad aeroturística. Existe una jerarquía que permite clasificar al núcleo en los siguientes niveles: primario, secundario y terciario.

El marcador es un elemento de información o de imagen recibido por el turista sobre cualquier aspecto relacionado con el núcleo de una atracción. Leiper define dos tipos de marcadores: los marcadores separados y los adyacentes. Los separados se forman con marcadores emisores y de tránsito, siendo los primeros, los situados en el mercado y los segundos, a lo largo de la ruta. Los marcadores adyacentes se refieren a la información sobre atracciones que se origina en este mismo lugar. Con relación a la planificación y diseño de un destino los marcadores

separados tienen influencia sobre los comportamientos de viaje dentro del destino y por lo tanto, influyen también en la elección de los nodos a visitar, en qué secuencia y por cuánto tiempo. En este modelo, los marcadores emisores y de tránsito juegan un papel importante facilitando la información sobre las atracciones, probablemente desconocidas antes del viaje. Por ello, pueden estimular más viajes dentro de la región de destino e incluso pueden prolongar la duración de la estancia.

En base a la revisión de esta literatura, se propone un modelo espacial de planificación y diseño de una región de destino orientada al aeroturismo. Se parte de un enfoque sistemático que permita conceptualizar la integración de la región de destino dentro de otros modelos de turismo. Ésto es coherente con el principio básico de la teoría de los sistemas: un conjunto de partes interrelacionadas con cada sistema y con este conjunto a su vez formando parte de uno mayor.

Hay tres supuestos fundamentales que proporcionan la base de este modelo: que los mercados emisores de turismo y las regiones de destino sean entidades geográficas separadas; que la naturaleza compleja y de distintos niveles de los destinos requiera una estructura jerárquica pero flexible que se adapte a los distintos lugares, niveles y características del mercado; y que el modelo de planificación y diseño comprenda una región de destino, mercados emisores de turismo, nodos, distritos, elementos de servicio, rutas circulatorias y puertas.

Cabe hacer una aclaración en cuanto a los **nodos o complejos de atracción** y a los **distritos**. Los primeros tienen dos elementos principales que a menudo son interdependientes: las atracciones y los componentes de servicio. Como se dijo anteriormente, un complejo de atracción consiste en cualquier facilidad que un turista pueda visitar o contemplar. Éstos pueden localizarse en un lugar geográfico o en varios racimos o clusters dentro de la región de destino. Así, podemos tomar a la Provincia de Buenos Aires como la región de destino, dentro

de la cual se detectan distintos complejos de atracción aeroturística. La naturaleza complementaria de las atracciones normalmente aumenta al atractivo general del núcleo existente dentro del complejo. Los complejos suelen tener relaciones de sinergia entre sí y, por tanto, aumentan el interés turístico general a un nivel superior al que conseguiría la suma de las partes por separado. Este núcleo estará dado por cada una de las actividades aeroturísticas.

La **configuración de nodos** se determina por el nivel de atracción del núcleo. Los nodos primarios contienen un núcleo ya conocido del turista potencial en su lugar de origen y constituyen la principal fuerza motivadora para la elección de un destino. Los nodos secundarios contienen aquellos núcleos también conocidos por el turista antes del viaje, que no son la primera fuerza motivadora para la visita del destino. Los nodos terciarios son aquellos que contienen núcleos no conocidos por los turistas antes de visitar una región pero que lo son cuando llegan allí. Por tanto, estas atracciones terciarias no influyen en la decisión de visitar un destino pero sí pueden influenciar la duración de la estancia, en especial de los turistas que se desplazan independientemente.

En cuanto a los **distritos**, éstos indican que existen nodos con distintos énfasis turísticos dentro de una determinada región de destino, constituyendo áreas donde hay un estilo o ambiente turístico dominante. Además, los distritos pueden contener uno o más nodos con estilos de turismo similar. La existencia de tales distritos apoya la idea de que una región de destino es posible que pueda satisfacer una variedad de necesidades y expectativas turísticas. Si además están correctamente planificadas, estas áreas pueden coexistir y crear sinergias con el resultado de que el atractivo de la región es mayor que la suma de sus componentes.

1.5. Clasificación jerárquica del modelo de planificación y diseño de la región de destino.

Las diferentes regiones aeroturísticas bonaerenses se pueden organizar y clasificar de acuerdo a sus características específicas de atracción, a la calidad y cantidad de facilidades que brindan y a la forma en que sus nodos o complejos de atracción se muestran distribuidos en el territorio.

Las jerarquías que se proponen son las siguientes:

Región de destino de nodo único: describe la situación en la que los turistas van desde sus lugares de origen hacia un único nodo en el interior de la región de destino. Este nodo contiene un núcleo único o bien un complejo de atracción turística que comprende varios núcleos agrupados. En esta situación los turistas llegan a destino y permanecen en un lugar especialmente limitado en comparación con regiones de destino turístico más complejas. Aquí, se les proporcionan todos los servicios necesarios y las facilidades requeridas durante la visita y no se utilizan rutas de circulación intrarregionales. La generación de marcadores en los mercados turísticos proporciona estímulos para el viaje, ya que los turistas al llegar a su destino pueden encontrar marcadores adyacentes.

Región de destino de nodo múltiple: describe la situación en la que un destino comprende más de un nodo (complejo de atracción y componentes de servicio). En este modelo se especifican tres niveles de nodos: primarios, secundarios y terciarios. Un destino turístico no es necesario que posea un nodo primario. La sinergia creada entre nodos secundarios puede ser suficiente para atraer turistas a la región.

Región de destino encadenada: se construye a través de la conexión ya sea de destinos de nodo único o destinos de nodo múltiple. Describe la situación en la

cual un viaje consta de una secuencia de dos o más regiones de destino distintas en las cuales se pernocta al menos una noche en cada una de ellas.

La escala local, tomando como región de destino a la Provincia de Buenos Aires, presenta un alto nivel de adecuación para el desarrollo de la producción y la gestión aeroturística. Las oportunidades de gestión y control directo de los destinos y procesos productivos facilitan la flexibilidad y la posibilidad de rectificación, en el marco de la participación social y económica. Por lo tanto, se puede establecer una ordenación de los nodos y complejos de atracción aeroturísticos en base a los modelos expuestos según el desarrollo del aeroturismo en los distintos municipios de la Provincia de Buenos Aires.

La clasificación jerárquica de las regiones aeroturísticas de la Provincia dependerá de la cantidad y características de los aeródromos, de la distancia entre ellos, si se encuentran en el mismo municipio o en distritos separados, si los corredores de circulación son accesibles, si existen facilidades para la satisfacción de los aeroturistas y qué tipo de condiciones se presentan en cada una de las regiones aeroturísticas, tanto actuales como potenciales, para categorizarlas en uno u otro modelo de región de destino.

CAPÍTULO 5

1. Normativa jurídica vigente relacionada con la práctica de actividades aéreo – recreativas.

1.1. Nuevo Reglamento General De Uso Y Funcionamiento De Los Aeropuertos Del Sistema Nacional De Aeropuertos (Ley N° 17.285).

El Código Aeronáutico regula la actividad aérea en aeródromos en el título III, capítulo I, en los artículos 25, 26, 27, 28 y 29. Luego, en el título IV conceptúa, clasifica e indica las normas de registro y matriculación de las aeronaves.

1.2. Programas de Certificación de aeronaves deportivas y de uso recreativo.

Como es de público conocimiento existen en el país ultralivianos motorizados que fueron producidos sin el control técnico de la CDABA, Dirección de Certificación Aeronáutica de Buenos Aires.

Siendo éste un problema de antigua data, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA) intentó buscar una solución, para lo cual generó diferentes reuniones con los fabricantes de ULM.

La primera de estas reuniones surgió de la disposición N° 01/ 92, la cual permitió regularizar la situación de aquellos usuarios que habían comprado las aeronaves sin la certificación correspondiente, posibilitando como una excepción, que fabricantes informaran a la Autoridad Aeronáutica cuáles eran aquellos fabricados en esas condiciones.

Dado que el problema no quedó resuelto, la DNA buscó otra alternativa y emitió la Disposición N° 236/ 94, donde reactualiza el tema y otorga a los propietarios un plazo para regularizar la situación de sus ULM, cumpliendo ciertos requisitos.

1.3. Códigos Deportivos.

Cada una de las especialidades aerodeportivas presenta su propio Código Deportivo que se ajusta a la normativa internacional.

Cada actividad posee el Reglamento Nacional de la especialidad respectivo, que regula aspectos como categorías, tipo de pruebas, récords, distancias libres, recorridos, virajes, itinerarios, tiempos de vuelo, insignias, permisos, seguros, reclamos, entre otros temas.

1.4. Regulaciones.

CUADRO N° 2

AÑO 1985		
36/85	LUGARES APTOS, AERÓDROMOS PÚBLICOS Y PRIVADOS. TALLERES AERONÁUTICOS, EMPRESAS DE TRABAJO AGROAÉREO Y AEROCLUBES.	20-Dic-85
AÑO 1990		
26/90	NORMAS Y MÉTODOS A CUMPLIMENTAR PARA HABILITAR AERÓDROMOS PARA OPERACIONES EXCLUSIVAS DE AERONAVES ULTRALIVIANAS MOTORIZADAS.	11-Sep-90
28/90	ACTIVIDADES CON APARATOS AERODESLIZADORES.	15-Sep-90
33/90	NORMAS PARA EL LANZAMIENTO DE PARACAIDISTAS.	04-Oct-90
AÑO 1991		
Dic-91	FESTIVALES Y EXHIBICIONES AÉREAS. (RES.217/76 - C.G.F.A.)	20-Jun-91

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

13/91	NORMAS DE PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS DE COMPETENCIA Y/O HABILITACIONES POR PARTE DE ASPIRANTES QUE FUESEN APLAZADOS O REPROBADOS EN EXAMEN.	21-Jun-91
32/91	HABILITACIÓN ESCUELAS DE VUELO.	10-Dic-91
AÑO 1993		
May-93	NORMAS PARA EL CURSO DE INSTRUCCIÓN RECONOCIDA PARA AVIONES MULTIMOTORES HASTA 5.700 KG. DE MASA DE DESPEGUE.	11-Jun-93
14/93	DIRECTIVAS COMPLEMENTARIAS PARA PILOTOS Y COPILOT OS.	15-Sep-93
AÑO 1994		
Abr-94	ENTRENAMIENTO PERIÓDICO Y VIGENCIA DE APTITUD Y READAPTACIÓN A LA ACTIVIDAD DE PARACAIDISMO.	22-Feb-94
AÑO 1995		
Abr-95	NORMAS PARA LA OPERACIÓN DE DIRIGIBLES. (DISP. N° 55/95. C.R.A.)	01-Ago-95
AÑO 1996		
Jul-96	EDICIÓN OFICIAL DE CARTAS Y PUBLICACIONES AERONÁUTICAS. (TRANSCRIPCIÓN DEL DECRETO 353 DEL 10-FEB-77) REF. AIC 3/77	11-Mar-96
Ago-96	REGLAMENTO PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES - PARTE III - HELICÓPTEROS (ROA-HEL) (DISP. 96/94 C.R.A.).	01-Abr-96
Oct-96	UTILIZACIÓN DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL (GPS) PARA FINES DE NAVEGACIÓN AÉREA (DISP. 57/96 - CRA - 28-MAY-96).	01-Jul-96
AÑO 1997		
May-97	APROBANDO LA UTILIZACIÓN DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL (GPS) COMO MEDIO PRIMARIO DE NAVEGACION AÉREA EN RUTAS RNAV Y ESPACIOS AÉREOS OCEÁNICOS (DISP. 105/97 CRA).	30-Sep-97
Ago-97	LISTA DE VERIFICACIÓN DE CIRCULARES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.	28-Nov-97
Dic-97	LISTADO DE DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIA QUE DEBEN LLEVAR LAS AERONAVES Y SUS TRIPULACIONES.	23-Dic-97
AÑO 1998		
Sep-98	NORMAS PARA SOLICITAR BASE DE OPERACIONES, AMARRE Y/O FACTIBILIDAD HORARIA EN AEROPUERTOS DEL SNA Y OTROS ADMINISTRADOS POR EL ESTADO NACIONAL.	02-Nov-98
AÑO 1999		

Sep-99	PLAN DE CONTINGENCIA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA - Y2K.	30-Sep-99
AÑO 2000		
01/00	LISTADO DE DOCUMENTACIÓN REGLAMENTARIO CONCERNIENTES A LA AERONAVE Y SU TRIPULACIÓN DURANTE LA REALIZACIÓN DEL VUELO.	26-Jun-00
03/00	ACTUALIZACIÓN DE NORMAS PARA SOLICITAR BASE DE OPERACIONES Y/O AMARRE Y FACTIBILIDAD HORARIA DE OPERACIÓN EN AEROPUERTOS DEL SNA Y OTROS ADMINISTRADOS POR EL ESTADO NACIONAL. (DISP.Nº 78/00 C.R.A.).	21-Jul-00

2. Aspectos a tener en cuenta para regular el aeroturismo.

En general son varios los aspectos que hay que considerar para regular esta nueva modalidad de turismo a la cual se está apostando ya en varios puntos de la región bonaerense, algunos de estos aspectos deberán convertirse en ley o en reglamentaciones de la provincia y otros simplemente en políticas que tendrán que adoptar los gobiernos nacional, provincial y municipales. Cabe aclarar que los temas identificados seguidamente han sido discutidos y consensuados en la reunión de la Comisión de Turismo Alternativo del Consejo Federal de Turismo, realizada en Río Gallegos en el mes de marzo de 1996.

Podemos mencionar algunos de estos temas, que al menos hoy aparecen como que requieren rápidamente una solución ó legislación; entre otros, son los siguientes:

- Adopción de una Ley Provincial de Marco Teórico que sirva para referenciar conceptualmente este nuevo modelo de turismo alternativo y las modalidades específicas que el mismo involucra.
- Reglamentación de las distintas actividades, principalmente las de aventura, ya que implican la participación por parte de los turistas con cierto riesgo para su integridad física. Entre los aspectos a tener en cuenta están:
 - Seguros contra accidentes.

- Condiciones mínimas de seguridad en los diferentes equipos.
- Idoneidad de los prestadores de servicio.
- Capacitación de los prestadores de turismo alternativo.
- Conservación de la naturaleza, respeto por el entorno y el paisaje.
- Definición de competencias entre organismos nacionales, provinciales, municipales y privados.
- Elaboración de planes de manejo en áreas naturales protegidas.
- Encuadre legal provincial para los prestadores de Turismo de Aventura.
- Establecimiento de un cronograma de festivales aéreos nacional y provincial.

Las recomendaciones se dividen en las siguientes secciones:

I. Los Programas de Uso Público

1. Revisar los objetivos y estrategias de recreación, educación ambiental e interpretación de los planes de manejo de las diferentes áreas.
2. Crear normas y actividades dentro de los programas de uso público que pueden ser realizados dentro del presupuesto financiero y recursos humanos.
3. Ofrecer oportunidades para desarrollar actividades de recreación acordes con las características de la región.
4. Asegurar la satisfacción del visitante y la protección de los recursos naturales.
5. Proveer información de las unidades, sus recursos y la cultura de la región.
6. Prevenir la degradación de características física o cultural y fomentar el conocimiento de la vulnerabilidad de las unidades y por lo tanto la necesidad de una atención especial.

II. La Zonificación

1. Crear lineamientos específicos de desarrollo de turismo dentro de la zonificación de las áreas aeroturísticas.

2. Dentro de la zonificación presente, algunas áreas dentro de la zona podrían ser más frágiles ambientalmente que otras y podrían requerir una mayor protección. La creación de lineamientos de desarrollo de turismo más específico podría prevenir el deterioro de sitios importantes en la Provincia de Buenos Aires.

III. Las Oportunidades Turísticas

1. Valorizar cada uno de los sitios turísticos para: interés específico, capacidad de carga y fragilidad ambiental.
2. Conducir un estudio de evaluación de los circuitos de aeroturismo identificados después del análisis de los sitios.
3. Aumentar el uso de señales interpretativas y folletos de educación ambiental dentro de las áreas.

IV. El Papel de las Comunidades Locales

1. Involucrar comunidades locales en el proceso de identificación de objetivos y estrategias de desarrollo del aeroturismo.
2. Ayudar la capacitación en el desarrollo aeroturístico de las comunidades locales.
3. Educación de la población local para que conozca y respete las estrategias de conservación.

CAPÍTULO 6

1. Análisis de la oferta turística y recreativa actual de la Provincia de Buenos Aires dirigidas a la explotación de actividades aéreo – recreativas.

1.1. Estructura del aeroturismo en la Provincia de Buenos Aires.

Una vez analizadas las características y los requisitos de la gestión del aeroturismo, nos planteamos si en el ámbito geográfico de la Provincia de Buenos Aires existe esta modalidad y si la misma se encuentra suficientemente desarrollada y en qué condiciones. Este análisis tiene el objetivo de describir el sistema aeroturístico de esta región y su relación con otros sistemas y prestaciones.

A fin de elaborar un diagnóstico sobre el estado actual de desarrollo de actividades aeroturísticas en la Provincia se analizará el peso de esta modalidad respecto a la oferta turística de la región, cómo debe planificarse su desarrollo, cuál es el papel de la comunidad local en este tipo de turismo y de qué forma impacta a dichas poblaciones y qué perspectivas económicas, sociales y ecológicas ofrece esta actividad.

De la observación directa de la realidad y de la investigación del área se desprende la gran cantidad de posibilidades de práctica de actividades aéreo – recreativas y sus reales y posibles localizaciones, por lo que es necesario centrar y localizar el ámbito de estudio.

Es significativo enfocarse en aquellas zonas donde actualmente se realiza aeroturismo y en segundo lugar especificar aquellas que potencialmente presentan

características susceptibles de configurar para el desarrollo de esta modalidad turística, que en varias ocasiones son coincidentes.

El primer escalón en este análisis se centra en cuantificar la oferta real. Para ello es conveniente establecer dos tipos de medidas y relacionarlas con las zonas donde se practican estas actividades, con la finalidad de observar cuáles son las áreas de mayor desarrollo de las mismas, qué superficie involucran, que servicios brindan y si se encuentran relacionadas con otros atractivos turísticos.

Por otro lado, se analizarán aspectos relacionados con la oferta de combustible, frecuencias de navegación, conexiones con otros aeródromos, existencia de áreas protegidas, elevación permitida, comunicaciones, características de las pistas y restricciones.

1.1.1. Oferta aeroturística real.

En cuanto a la cantidad y calidad de instalaciones aerorecreativas existentes puede observarse, según fuentes del sitio aeronáutico, que en la Provincia de Buenos Aires existen alrededor de **145 aeródromos**, de los cuales **34** corresponden a aeródromos y pistas alternativas en áreas **de propiedad privada** y **111 aeródromos de propiedad pública**⁵.

CUADRO N° 3
CANTIDAD DE AERÓDROMOS SEGÚN SU PROPIEDAD.

Propiedad	Zonas Potenciales	Zonas Turísticas	TOTAL
Privada	16	18	34
Pública	55	56	111
TOTAL	71	74	145
%	49	51	100

⁵ Quedan excluidos los aeródromos de empresas privadas dedicadas sólo a actividades relacionadas con trabajos de aeroagronomía.

De este cuadro se desprende que la cantidad de aeródromos en zonas turísticas es aproximadamente equivalente a aquellos que se ubican en zonas aeroturísticas potenciales. Lo mismo sucede con la proporción de aeródromos de propiedad privada y pública.

La totalidad de los aeródromos se agrupó en diferentes zonas turísticas bonaerenses para precisar el análisis y evaluar qué tipo de características presentaba cada una de las áreas y cuáles eran los atractivos turísticos próximos para el posterior diseño de circuitos recreativos. Así, quedan definidas cinco zonas turísticas que concentran el **51 %** del total de los aeródromos de la Provincia. (Ver Cuadro N° 4).

A la vez, se observa que en estas zonas existen localidades de explotación aeroturística potencial y una sexta zona en el noroeste de la Provincia no explotada turísticamente pero que concentra una importante cantidad de aeródromos. Este conjunto de aeródromos en zonas aeroturísticas potenciales alcanza un total de 71 campos de vuelo, lo que representa el **49 %** del total de los aeródromos bonaerenses. (Ver Cuadro N° 6).

La delimitación de las áreas de estudio es la siguiente:

ZONA 1: Noreste y Delta del Paraná.

ZONA 2: GBA y Lagunas.

ZONA 3: Centro.

ZONA 4: Litoral Atlántico.

ZONA 5: Suroeste.

ZONA 6: Noroeste y Centro.

(Ver Anexo 2.B).

CUADRO N° 4
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA TURÍSTICA.

ZONA	CANTIDAD DE AERÓDROMOS	%
Noreste y Delta del Paraná	23	31
GBA y Lagunas	10	14
Centro	7	9
Litoral Atlántico	16	22
Suroeste	18	24
TOTAL	74	100

La zona turística con mayor presencia de aeródromos es la ZONA 1, Noreste y Delta del Paraná.

CUADRO N° 5
AERÓDROMOS EN ZONAS TURÍSTICAS SEGÚN SU JERARQUÍA REGIONAL.

ZONA	% por zona turística
Noreste y Delta del Paraná	31
Suroeste	24
Litoral Atlántico	22
GBA y Lagunas	14
Centro	9

CUADRO N° 6
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA POTENCIAL.

ZONA	CANTIDAD DE AERÓDROMOS	%
Noreste y Delta del Paraná	6	8
GBA y Lagunas	25	36
Centro	7	10
Litoral Atlántico	7	10
Suroeste	6	8
Noroeste y Centro	20	28
TOTAL	71	100

Así vemos que la zona con mayor peso en cuanto a la oferta aeroturística potencial es la ZONA 2, GBA y Lagunas.

Otra observación relevante es que la ZONA aeroturística potencial 6, Noroeste y Centro, se ubica en segundo lugar, lo cual muestra que existe una amplia cantidad de aeródromos en una zona no turísticamente explotada que posibilita, mediante el desarrollo del aeroturismo, la integración de esta región en los circuitos convencionales o bien la creación de nuevos recursos recreativos en este sentido. (Ver Cuadro N° 7).

**CUADRO N° 7
AERÓDROMOS EN ZONAS AEROTURÍSTICAS POTENCIALES
SEGÚN SU JERARQUÍA REGIONAL.**

ZONA	% por zona potencial
GBA y Lagunas	36
Noroeste y Centro	28
Centro	10
Litoral Atlántico	10
Noreste y Delta del Paraná	8
Suroeste	8

Efectuando una comparación se observa:

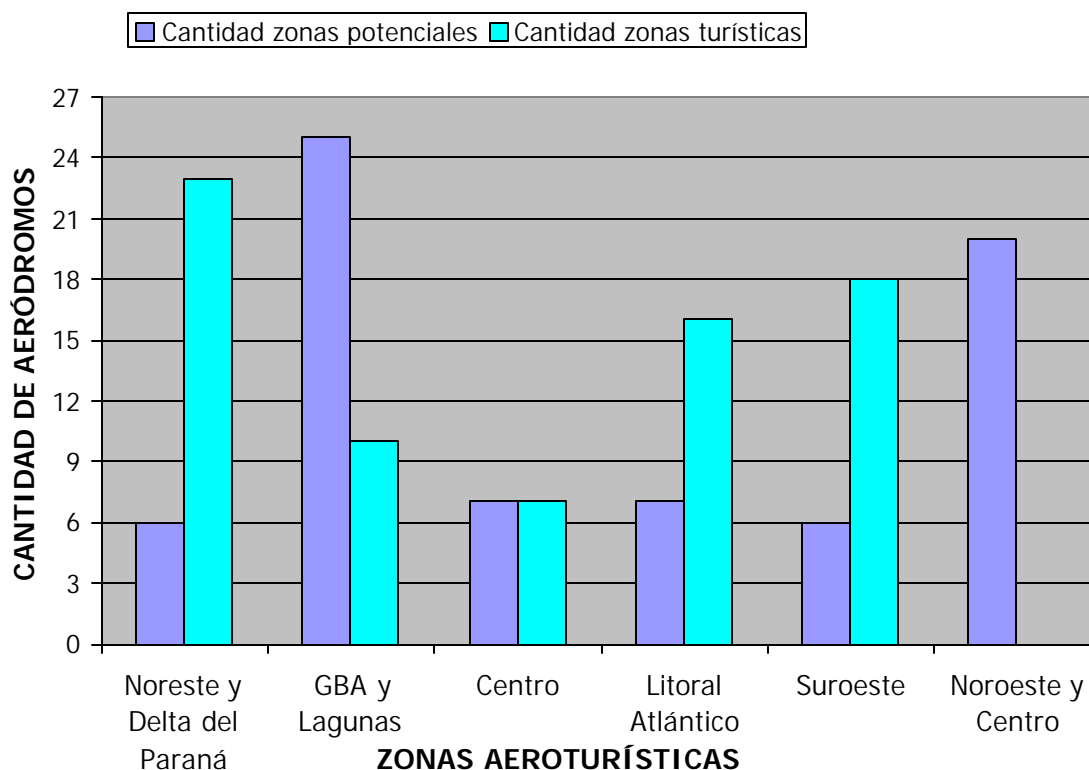
**CUADRO N° 8
CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA.**

ZONA	Q por zona potencial	Q por zona turística
Noreste y Delta del Paraná	6	23
GBA y Lagunas	25	10
Centro	7	7
Litoral Atlántico	7	16
Suroeste	6	18
Noroeste y Centro	20	0
TOTAL	71	74

Ver Gráfico N° 1.

GRÁFICO N° 1.

CANTIDAD DE AERÓDROMOS POR ZONAS AEROTURÍSTICAS



1.1.2. Demanda aeroturística real.

En cuanto a la demanda, la mayor parte de los datos existentes se obtienen a partir de la cantidad de asociados a los diferentes clubes e instituciones de actividades aéreo – recreativas del país.

Los rasgos más sobresalientes de los turistas se relacionan con la heterogeneidad de sus motivaciones que los estimulan a realizar este tipo de oferta de ocio y la edad de los mismos, quienes se ubican en el segmento de población más joven, entre 18 y 45 años.

La mayor cantidad de aeroturistas pertenecen al sexo masculino y presentan un nivel socioeconómico medio-alto y alto.

El cálculo de la demanda aeroturística representa uno de los límites de la investigación, dada la dificultad de acceder a estos datos.

1.1.3. Atractivos turístico - recreativos complementarios.

De acuerdo a la zonificación planteada anteriormente pueden observarse los atractivos que presenta cada una de las regiones que actualmente desarrollan actividades aeroturísticas.

Esta delimitación permite observar cuáles son los aeródromos que se encuentran aislados o más alejados de las zonas turísticas para, en una segunda etapa, estudiar sus condiciones y poder proponer usos alternativos o posibles inclusiones en circuitos aeroturísticos.

De manera genérica en cada una de las zonas podemos observar los siguientes atractivos turísticos:

ZONA 1: Noroeste y Delta del Paraná. La costa del Delta del Paraná se caracteriza por ser una excelente rivera pesquera, la cual cuenta con un equipamiento turístico recreativo para todo tipo de deportes acuáticos, náuticos y actividades recreativas en sus clubes costeros y campings. Éstos se encuentran en San Fernando, San Isidro, Tigre, Zárate, Baradero, entre otros. La ciudad de San Nicolás posee numerosas construcciones coloniales y se realizan procesiones de la Virgen del Rosario. En Zárate se ubica la Central Nuclear Atucha, el Complejo Zárate Brazo Largo, circuitos de ciclismo, motocross y el cartódromo. En Escobar tiene lugar la Fiesta Nacional de la Flor y se encuentra la Reserva Natural Estricta Otamendi, el Jardín Japonés, y el Museo Indígena. En Tigre se aprecia el Mercado de Frutas, el Paseo Victoria, los Museos de la Reconquista, de la Prefectura y Naval. Luján es el centro de peregrinación más importante del país y en él se ubican la Basílica de Nuestra Señora de Luján y el Complejo Museográfico Enrique

Udaondo. San Antonio de Areco es la localidad que refleja la tradición de nuestro país y aquí tiene lugar la realización de la Fiesta de la Tradición, se encuentran el Parque Criollo y el Museo Gauchesco R. Güiraldes.

ZONA 2: Gran Buenos Aires y Lagunas. En la ciudad de La Plata se puede apreciar el Museo de Ciencias Naturales, la República de los Niños, el Hipódromo, el Palacio Municipal, la Catedral, la Universidad Nacional de la Plata y el Observatorio Astronómico. En Chascomús se puede visitar la laguna más importante de la Provincia y se encuentra la Casa de Rosas, el Fuerte San Juan Bautista, el Museo Pampeano y la Estación Hidrobiológica de cría de pejerreyes. Monte es igual de frecuentada que Chascomús por la posibilidad de pescar en sus lagunas homónimas. En Monte se encuentra la Casa de la Cultura y la Iglesia San Miguel de Arcángel. En Lobos existen establecimientos rurales, un Centro de Pesca Deportiva, el Museo Histórico y de Ciencias Naturales y la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen. En Berazategui se ubica el Museo del Vidrio. General Belgrano es frecuentada por los amantes del campamentismo y la pesca deportiva en el Río Salado.

ZONA 3: Centro. En Olavarría se encuentra el Museo Dámaso Arce, la Villa Luciana Fortabat, la Colonia San Miguel, en la cual se practica pesca deportiva y campamentismo. El atractivo principal lo constituye el conjunto de sierras del Sistema de Tandilia, especialmente la Villa Turística La Ventana. En Azul se puede visitar la Catedral Nuestra Señora del Rosario, el Museo Etnográfico y Archivo Histórico E. Squirru y la Casa del Cacique Catriel. En Tandil se encuentra el Dique del Fuerte, la iglesia del Santísimo Sacramento, el Parque y el Fuerte Independencia, el Museo Rural, el Cerro El Calvario y el Cerro La Movediza. También se realiza turismo de salud en la Posada de los Pájaros.

ZONA 4: Litoral Atlántico. En Tres Arroyos se encuentra el Yacimiento Arqueológico Arroyo Seco, los campos de golf y polo. Los principales balnearios

son Claromecó, Reta y Orense. Se realiza en toda la zona un importante desarrollo del turismo rural. En Necochea se puede apreciar el puerto Quequén, el faro, sus extensas playas, el puente colgante, el Museo Histórico Regional y de Ciencias Naturales y la Reserva Forestal M. Lillo. En Balcarce se ubica el Museo Automovilístico J. M. Fangio y Sierra y Laguna La Brava. En Mar del Tuyú se visita el Museo de Numismática y el faro. Desde Pinamar hasta Miramar se puede realizar una gran variedad de actividades ya conocidas.

ZONA 5: Sureste. En el partido de Alfonso Alsina se encuentra Epecuén, en cuya laguna se practica el termalismo. En Guaminí se ubican las lagunas de Cochicó, Alsina y El Venado, las cuales son reservas y parques provinciales. Aquí también se encuentra el Museo Histórico Regional M. Freire. Saavedra tiene su atractivo concentrado en las estancias, algunas de las cuales son Las Grutas, los Huecos, La Montaña que se encuentran en Pihué. También se encuentra el Museo Arqueológico. En Tornquist se encuentra la estancia San José, el Parque Provincial E. Tornquist, la Sierra de la Ventana, donde se practica la pesca y la caza deportivas y el campamentismo. Coronel Suárez se caracteriza por ser la capital del polo. En Carmen de Patagones se pueden visitar las cuevas sobre el Río Negro, el Museo Histórico Regional F, Viedma, el Museo Gironda, el Fuerte Carmen de Patagones y el Cerro La Caballada. Monte Hermoso se caracteriza por poder apreciar la puesta del sol en el mar, por poseer el faro más alto de la costa atlántica, por el Pisadero de huellas arqueológicas, por la Laguna Sauce Grande y por sus cálidas aguas.

2. Análisis de potenciales regiones de la Provincia de Buenos Aires dirigidas a la explotación de actividades aéreo – recreativas.

2.1 Elementos considerados para la selección de potenciales regiones aeroturísticas.

Los factores que confieren al recurso, considerado en este trabajo monográfico como el conjunto de elementos que convierten al aeroturismo en un atractivo regional, la condición de actualidad y/ o potencialidad turística son de dos tipos: internos, que hacen referencia a las cualidades y valores específicos del recurso y externos, que son aquellos que pueden ejercer una influencia en el flujo turístico con destino al recurso. "A partir de estos factores, en el primer grupo se analizan las variables *atractividad* y *aptitud* y en el segundo grupo, la variable *accesibilidad*". (Mantero y otros, 1998).

A su vez, cada una de esas variables es evaluada por determinados atributos, a los cuales se les asigna una escala de valorización cualitativa, a la que se le aplica valores numéricos (entre 1 y 3). Ésto permite realizar ponderaciones que establezcan una escala standard de valores para cada uno de los criterios adoptados, a los fines de garantizar una evaluación equitativa de todos los recursos inventariados.

Los valores asignados a cada una de las variables indicadas se establecen en función de la información disponible, la opinión de expertos y de la observación *in situ* realizada.

2.1.1. Atractividad

La *atractividad* es la condición emergente de la cualidad del de inducir disposición de ser visitado para su disfrute. Los criterios adoptados para al

valoración de esta variable incluyen las características intrínsecas del recurso, entendidas como aquellos aspectos que definen su propia naturaleza. Éstos son los siguientes:

- *Características visuales* representan el valor estético (alto, medio y bajo) dado en el grado de belleza del paisaje en relación con los caracteres físicos del recurso.
- *Singularidad* es el grado de originalidad de un paisaje que se define a partir de la heterogeneidad o diversidad (alta, media y baja) del recurso.
- *Fragilidad* (alta, media y baja) es el factor que procura medir la capacidad intrínseca de un recurso para soportar incrementos sucesivos de presión turística, sin acusar por ello un deterioro. Se asimila con la noción de capacidad de carga biológica.
- *Grado de modificación* (alto, medio, bajo) se define como la intensidad y tipo de cambio de las condiciones naturales del paisaje por la actividad del hombre.
- *Tipos de uso* (concentrado, intermedio, disperso) son los valores funcionales de uso actual y la utilidad para el desarrollo de una actividad turístico recreativa.
- *Estacionalidad* se refiere básicamente a dos aspectos, duración de la estadía y el periodo de estación turística.

2.1.2. Aptitud

La *aptitud* es la condición emergente del estado del recurso o de la unidad considerada, en su capacidad de uso para la actividad turística o recreativa. En esta variable se analiza la existencia y condiciones de urbanizaciones y de equipamiento turístico que facilite la utilización del recurso.

- *Urbanización* se evalúa según la calidad de la construcción y de la ordenación del espacio (buena, regular, mala) según la intensidad de urbanización del recurso (saturada, suficiente, deficiente).
- *Equipamientos y servicios turísticos* se valoran tanto cantidad la calidad y precio, tanto de prestaciones básicas como complementarias.
- *Capacidad de adaptación* (alta, media, baja) es la posibilidad del equipamiento turístico de adecuarse a un uso sostenible del recurso y a los requerimientos de la demanda.
- *Importancia* (significativa, relativa, escasa) se refiere al valor de un recurso en particular, su equipamiento y su grado de organización, respecto a otros recursos del mismo tipo.

2.1.3. Accesibilidad

La *accesibilidad* es la condición emergente de la ubicación y de la puesta en uso y actividad del recurso o de la unidad considerada en su capacidad de admisión vial, económica y social.

Ésta determina la demanda final limitando o estimulando los valores internos del propio recurso y se analiza tanto la cantidad como la calidad de los accesos, distancia respecto de centros urbanos emisivos y receptivos y del dominio de la propiedad.

- *Cantidad* (saturada, suficiente, insuficiente), *condiciones* (adecuadas, regulares, inadecuadas) y *calidad* (alta, media, baja) respecto de los accesos y disponibilidad de medio de transporte públicos.
- *Distancia de centros emisores* (larga, intermedia, corta) actuales y potenciales en función de rangos de km.

- *Distancia de los centros urbanos receptivos* ⁶ (larga, intermedia, corta) respecto de la distancia tiempo de la localidad a los recursos de interés.
- *Dominio* (privado, publico, mixto) se evalúa la posibilidad y la gratuidad o no del acceso a determinado recurso.

Por lo tanto, con la finalidad de que el aeroturismo constituya un producto competitivo, es necesario establecer una serie de criterios básicos que las zonas de influencia a los emplazamientos de los aeródromos y aeroclubes deberán contener:

- Buena accesibilidad y adecuada señalización hacia y desde los mismos y a los establecimientos que sirvan de apoyo a la prestación de servicios turísticos.
- Atractiva oferta interna de los establecimientos rurales próximos.
- Estado óptimo de conservación de las construcciones, tanto del casco de los establecimientos rurales, como de las instalaciones de los aeródromos y aquellas adyacentes.
- Buena calidad del entorno natural.
- Entorno familiar dedicado a la cálida atención de los aeroturistas.
- Cercanía a un centro turístico o de apoyo.
- Revalorización de las tradiciones y/ o costumbres locales y regionales.
- Oferta de actividades recreativas complementarias a las aeroturísticas.

2.1.4. Las condiciones ambientales de la Provincia de Buenos Aires como eje para la elección de potenciales regiones aeroturísticas.

Las condiciones ambientales de la Provincia de Buenos Aires se determinan a partir de un documento de referencia, "Diagnóstico Ambiental", realizado por la Fundación Vida Silvestre Argentina. Estos datos serán de gran utilidad para

⁶ Se tiene en cuenta la distancia respecto de centros urbanos receptivos, ya que los recursos naturales en su mayoría se localizan a cierta distancia de las zonas urbanas.

seleccionar las posibles regiones susceptibles de explotar como recurso aeroturístico.

Dado que se requiere realizar un exhaustivo análisis de vientos, orientaciones y demás aspectos meteorológicos, entre otros tantos factores, para sugerir un área determinada orientada a tal fin, actividad que trasciende los objetivos del presente trabajo monográfico, tales investigaciones no se llevarán a cabo en esta etapa, pero trataré de brindar una oportunidad de análisis concreto y de proponer a grandes rasgos aquellas zonas que pueden interrelacionarse, complementarse y a la vez, destacarse en sus singularidades, formando parte de un sistema aeroturístico más amplio. La profundidad que presenta esta investigación demanda un trabajo profesional multidisciplinario, el cual quedará pendiente como etapa posterior a esta monografía.

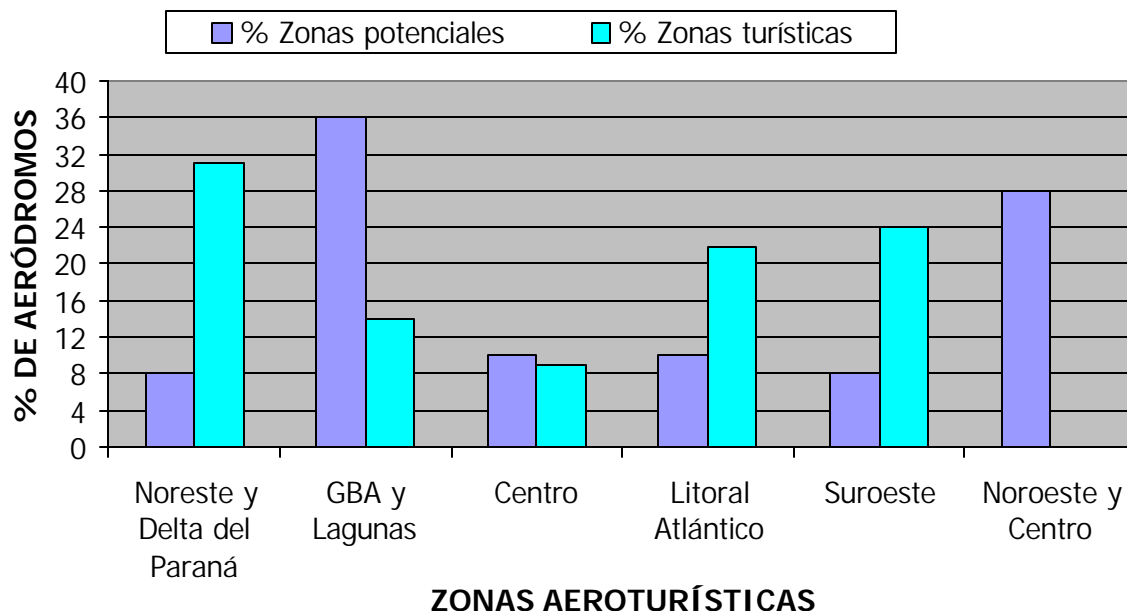
2.1.5. Cantidad de aeródromos en zonas aeroturísticas potenciales.

**CUADRO 9
PORCENTAJE DE AERÓDROMOS POR ZONA AEROTURÍSTICA.**

ZONA	% por zona potencial	% por zona turística
Noreste y Delta del Paraná	8	31
GBA y Lagunas	36	14
Centro	10	9
Litoral Atlántico	10	22
Suroeste	8	24
Noroeste y Centro	28	0
TOTAL	100	100

GRÁFICO Nº 2

% DE AERÓDROMOS POR ZONAS AEROTURÍSTICAS BONAERENSES



Cabe hacer hincapié en la **ZONA** aeroturística potencial **6, Noroeste y Centro**. Esta microrregión presenta un gran abanico de posibilidades recreativas y turísticas complementarias al aeroturismo. No sólo esta zona no es reconocida como potencialmente turística por las autoridades locales sino que tampoco son valorados los recursos que la misma posee y que pueden formar parte de rutas aeroturísticas.

Esta región se ubica en segundo lugar en la jerarquía de las zonas aeroturísticas potenciales con el 28% de incidencia sobre el total de las zonas, lo cual muestra que se le debe prestar especial atención no sólo por la cantidad y calidad de aeródromos que existen sino también por la calidad del entorno paisajístico, las facilidades turísticas y recreativas y los atractivos complementarios que permiten la conformación de circuitos recreativos como complemento de la oferta turística y recreativa regional actual.

Las cinco zonas restantes descritas anteriormente sí están reconocidas como turísticas y forman parte de la actual oferta turística bonaerense pero a su vez muestran diferentes áreas potenciales aeroturísticas no explotadas como tales y que al complementarse éstas con los recursos regionales tradicionales facilitan la comercialización y difusión de las zonas como un sistema recreativo más global que le permite al turista o consumidor aprovechar las múltiples opciones recreativas que cada una de estas zonas puede ofrecer. En este sentido, la zona turística que mayor proporción de áreas potenciales para la práctica de actividades aeroturísticas presenta es la **ZONA 2, GBA y Lagunas**. Ésto implica la importancia que posee la misma en cuanto a las características del mercado interno y los flujos de aeroturistas que pueden acceder a las diferentes áreas de esta zona, dado que el mercado interno que realiza estas actividades se encuentra muy próximo y con amplias facilidades para el desarrollo y consumo de aeroturismo.

Siguiendo este análisis que permite delimitar zonas aeroturísticas potenciales y considerando que la zona más relevante es Noroeste y Centro, se observa que algunos de sus atractivos o recursos regionales más interesantes son aquellos relacionados con las actividades rurales y el turismo rural. También en diferentes localidades de los partidos que se encuentran incluidos en esta zona se pueden realizar actividades recreativas como la caza, la pesca deportiva, la práctica de canotaje, de actividades náuticas, la posibilidad de hacer ecoturismo y turismo cultural.

Los partidos que presentan esta oferta recreativa complementaria al aeroturismo son 9 de Julio, Bragado, Carlos Casares, Pehuajó, Yrigoyen, Trenque Lauquen, Rivadavia, Villegas, Ameghino, Lincoln, Viamonte, Carlos Tejedor y Alem.

CAPÍTULO 7

1. Recursos aéreo - recreativos como un producto integrado en las comunidades turísticas rurales del interior bonaerense.

Como consecuencia del devenir de políticas económicas y sociales a escala nacional e internacional, el territorio de la Provincia de Buenos Aires transita un camino hacia la fragmentación y desintegración económica y social. No obstante, la Provincia de Buenos Aires ha demostrado a lo largo de los años, indicios claros de su elevada participación en el quehacer productivo del país, lo que ha pasado a formar parte de su identidad cultural.

Desde esta perspectiva, en la actualidad puede apreciarse que, en las distintas regiones provinciales consideradas, algunos bloques productivos vinculados sobre todo a la actividad agropecuaria, dada su identidad y singularidad, se presentan como recursos susceptibles de puesta en valor turístico recreativo, lo que podría contribuir a la diversificación de las actividades económicas tradicionales.

Estos recursos turísticos productivos⁷ que brindan los establecimientos rurales ubicados en las proximidades de los aeródromos pueden perfilarse como una modalidad turística que permitiría la puesta en valor del aeroturismo a través de poder relacionar los diferentes usos de los espacios rurales y los servicios recreativos que en estos establecimientos tienen lugar, con las potencialidades aeroturísticas y recreativas.

Es decir, que el medio rural, sus actividades productivas tradicionales y las prestaciones agroturísticas actuales facilitarían la integración de los productos

⁷ Barbini, Bernarda; Docente e Investigadora del Centro de Investigaciones Turísticas de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la UNMdP.

aeroturísticos en una oferta turística más global, dado que compartirían el mismo escenario estético, el territorio, la intención de otorgarle a las comunidades rurales un valor agregado en la prestación de sus servicios, la identidad cultural de las regiones y proporcionarían el conjunto de facilidades turísticas para la satisfacción de las necesidades de los aeroturistas que acceden a las mismas, fomentado de esta manera, el desarrollo de ambas modalidades como productos complementarios y bajo ningún punto de vista, sustitutos.

El turismo rural coadyuva a la motorización del aeroturismo y a su inclusión en la oferta turística microrregional.

Más allá de los criterios de delimitación político – administrativos, se trata de detectar unidades territoriales de actuación que, a partir de afinidades socioeconómicas y culturales, permitan establecer zonas de trabajo conjunto para actores públicos y privados.

El identificar agrupamientos territoriales dotados de afinidad productiva permite detectar factores aglutinantes y facilitadores del desarrollo regional – local, en su capacidad para buscar alternativas de desarrollo turístico desde el propio ámbito territorial, mediante un aprovechamiento de los recursos endógenos existentes y la vinculación en redes de los actores socioeconómicos regionales y locales.

Cabe aclarar que el término integración se analiza desde un punto de vista geográfico y territorial y en un segundo plano, desde una perspectiva social.

Hablar de productos turísticos integrados significa que el elemento esencial de este tipo de productos es el que aparece integrado, que no se limita a la suma del transporte, el alojamiento y la gastronomía, sino que incorpora a la actividad que satisface un propósito concreto y que llena de sentido al período vacacional.

Una actividad que permite el enriquecimiento de la experiencia turística por medio de una mayor integración con el lugar visitado. El producto turístico aparece integrado por los recursos turísticos del destino, los servicios turísticos, la accesibilidad, la imagen y el precio de venta.

El interés por generar una actividad agropecuaria sostenible en el tiempo y una comunidad rural arraigada al medio se concretaría en el planteo de alternativas de diversificación que acompañen y apoyen las actividades que normalmente se desarrollan en áreas rurales, con el fin de fomentar el turismo en regiones no tradicionales y de explotar atractivos potenciales subaprovechados.

Un requisito indispensable de esta nueva modalidad turística es saber que la presión natural que ejercen personas foráneas sobre un área y sus recursos tanto naturales como culturales debe no sobrepasar la capacidad de ésta para perpetuarse, ya que en definitiva la pérdida de las condiciones naturales de la región que justificaron su interés turístico traerá como consecuencia la pérdida del atractivo turístico.

El desarrollo del aeroturismo debe estar integrado al medio natural, cultural e histórico para contribuir a preservar las costumbres y para que el producto perdure en el tiempo, trayendo beneficios a todos los agentes involucrados, desarrollando las economías regionales y reactivando la economía rural a partir de la incorporación al sistema de una economía de alto rendimiento y bajo impacto ambiental como lo es el turismo.

El análisis integrado del territorio aparece como un camino adecuado en el momento de abordar los temas relacionados a la conservación del patrimonio en su dimensión territorial. Es así como el aeroturismo en áreas rurales es un instrumento eficaz para revalorizar las diferentes manifestaciones culturales como puede ser la gastronomía, como así también el desarrollo de rutas temáticas

relacionadas a recursos arquitectónicos, paleontológicos, geológicos e históricos combinadas a actividades de aeroturismo. De esta manera, el aeroturismo fomenta el mantenimiento de la herencia cultural de las distintas zonas.

La preservación de los recursos naturales y culturales a través de su uso sostenible mantiene el equilibrio y la integración en el medio ambiente y la naturaleza. La incorporación del aeroturismo permite el mantenimiento de los recursos con el fin de ser mostrados.

El aeroturismo, el medio rural y las actividades productivas no se sustituyen sino que coexisten en el mismo espacio físico, por lo que cada modalidad de turismo puede ser protagonista desde su individualidad pero que impulsadas en forma conjunta generan un valor agregado que potenciaría el flujo de turistas a estas zonas. Tanto los aeroturistas como aquellos consumidores de turismo rural podrán acceder de esta manera a los diferentes atractivos que ofrece la microrregión en su conjunto.

El aeroturismo debe beneficiar a todos los actores involucrados, es decir, debe ser viable económicamente, equitativo, comercialmente rentable, ecológicamente sostenible, socialmente aceptable y que proporcione un alto grado de satisfacción al turista.

Dentro de estas políticas es altamente considerado el impacto social; la actividad turística está sujeta a las interrelaciones entre los habitantes locales y los turistas con una interrelación en dos sentidos. Se debe integrar al turista y al residente.

El diseño de políticas de emprendimientos aeroturísticos o aquellos relacionados fomentará la coordinación y el consenso de las acciones e iniciativas

locales, regionales y nacionales del sector público y el privado para el logro de políticas conjuntas e integrales.

La integración territorial presenta un carácter estructural que trasciende las interrelaciones o los contactos entre turistas y residentes, estableciendo dinámicas específicas que hacen al territorio turístico.

2. Análisis de la vinculación económica entre la producción primaria y el aeroturismo para la puesta en valor y desarrollo de las zonas agrícola – ganaderas bonaerenses.

El aeroturismo aparece como una nueva alternativa económica para el sector agropecuario, es un complemento del mismo, sin dejar de lado sus actividades principales, implica un camino más para diversificar la oferta económica de las zonas rurales.

La diversificación de las actividades económicas complementarias a las propiamente rurales conllevan a una menor dependencia de las tradicionales tareas agrarias o ganaderas. La incorporación del aeroturismo al sector rural ha despertado gran interés entre los productores, no sólo porque se trata de una actividad que enfrenta una demanda en crecimiento, sino porque ocupa factores ociosos (mano de obra y capital), a través del uso de los recursos productivos rurales para la prestación de servicios relacionados con la actividad turística.

La demanda de mano de obra que genera la oferta de servicios en el campo para la producción artesanal de alimentos como para la atención de los turistas es generalmente mucho mayor que la que atraen las actividades agropecuarias tradicionales.

Tal es así que a partir de la demanda que generaría el aeroturismo hacia estas zonas se pueden potenciar los servicios y actividades que brindan los establecimientos rurales del interior bonaerense. Dado que los aeroturistas podrán recorrer las instalaciones de los cascos, comprar souvenirs, recrearse, alojarse y satisfacer necesidades de distinta índole, el turismo rural puede nutrir el abanico de posibilidades recreativas y turísticas de la zona de influencia a los aeródromos atendiendo a aquellas personas que accedan a estas zonas aeroturísticas como acompañantes de los turistas que se trasladan a realizar alguna modalidad de aeroturismo. En forma inversa, los establecimientos rurales pueden ofrecer como una oportunidad recreativa adicional la práctica de modalidades aeroturísticas que tengan lugar o bien en el aeródromo público más próximo o bien se da el caso de que los propios establecimientos cuentan con los equipos e instalaciones para realizar este tipo de actividades.

La puesta en valor de los recursos históricos, arquitectónicos, culturales y ambientales de los espacios rurales son atractivos para el desarrollo del turismo.

En el interior de la Provincia de Buenos Aires existen estancias con grandes extensiones de campo con cascos antiguos heredados de familias aristocráticas que incorporaron a la explotación turística a fin de salvar la crítica situación económica de la actividad rural y granjas con establecimientos de menor extensión que se han transformado en modelos para la educación de los escolares sobre las tareas del campo y el cuidado de los animales.

Se trata de crear una oferta no concentrada, de pequeña escala, que beneficie homogéneamente a todos los sectores involucrados con una estrategia común, compitiendo en calidad y precio. No todos los productores obtienen una renta por brindar servicios de alojamiento, en muchos casos, los ingresos se generan por la venta directa de los productos primarios del predio sin elaborar, alimentos artesanalmente elaborados que recogen las tradiciones regionales más

antiguas, embutidos, chacinados, dulces, miel y actividades recreativas y educativas.

La diversidad de actividades recreativas que ofrecen los establecimientos brinda una impresión de una oferta amplia y diversificada pero en realidad se trata de una oferta homogénea, dado que todos los establecimientos presentan actividades de participación en tareas rurales, ecoturísticas, culturales, recreativas y deportivas.

La Provincia de Buenos Aires posee 137 establecimientos de turismo rural registrados en la actualidad, lo cual representa el 35% del total de establecimientos de este tipo distribuidos en todo el país. Es la provincia con mayor oferta de establecimientos agroturísticos, arrojando un saldo de 1134 plazas de alojamiento en 513 habitaciones. Además, 105 establecimientos de este total ofrecen más de una actividad recreativa⁸. Habría que analizar cuántos de ellos se ubican en las zonas de influencia de los aeródromos y cuáles son las características de la oferta recreativa y turística que los mismos presentan.

Cabe destacar que el turismo rural debe observarse como un rubro productivo más de la empresa agropecuaria y que de ninguna manera debe dejarse de lado la explotación principal de la misma para llevarse a cabo y que el aeroturismo interviene en este proceso como facilitador de la práctica de esta modalidad.

Por otro lado, la visita a los establecimientos rurales o a los industriales de una región promueve a los propietarios presten atención a las demandas de calidad que expresan los consumidores, encontrando motivaciones para ajustar sus productos a protocolos de calidad. La relación productor-turista/ consumidor genera condiciones adecuadas para implementar estrategias de calidad.

⁸ Programa Argentino de Turismo Rural. RAICES. Año 2000.

Respecto a la necesidad de lograr la suficiente escala para la promoción, comercialización, capacitación, compra de insumos, facilidades de acceso a fuentes de financiamiento, asesoramiento en diferentes aspectos, el complemento entre las actividades productivas y aeroturísticas como elementos de una misma microrregión puede estimular a los productores y a los prestadores de servicios aeroturísticos a asociarse buscando un beneficio común.

3. Conformación de rutas aéreo – recreativas intra e interregionales.

La programación y gestión del aeroturismo en zonas potenciales como complemento de la oferta turística bonaerense actual podría facilitar la creación de circuitos de turismo provinciales que integren a tales regiones territorial y socialmente, facilitando la conexión entre diferentes sitios susceptibles de ser explotados aeroturísticamente.

Programas aeroturísticos de nivel microrregional servirían para promover posibles actividades complementarias a esta modalidad, valorizando a la vez, la gran diversidad biológica y paisajística de las diferentes zonas rurales, la autenticidad de los productos de turismo rural, el incremento del interés por la práctica de actividades de turismo alternativo entre la población local, el comienzo de acciones conjuntas entre los organismos oficiales y el sector privado, los primeros intentos de asociativismo y mayor profesionalismo entre los prestadores de servicios, el mayor protagonismo de la figura del municipio como centro y eje turístico, la ayuda a la desestacionalización de la oferta en ciertos lugares y las costumbres y tradiciones locales.

Actualmente el aeroturismo presenta una nula inclusión de los centros de apoyo cercanos. Por lo tanto, su desarrollo conlleva a modificaciones que abarcan desde la mejora de la infraestructura hasta la rehabilitación del patrimonio

arquitectónico, la recuperación de tradiciones populares y artesanías, la explotación de recursos naturales y el apoyo a pueblos menos favorecidos.

La identificación, conocimiento y evaluación de los recursos turísticos de un área determinada es fundamental para determinar el potencial turístico de la misma y planificar su desarrollo de acuerdo a la conformación de rutas o circuitos aeroturísticos que abarquen el acceso a otros atractivos regionales.

Se podrían establecer programas aeroturísticos que impliquen la coordinación con otros atractivos, motivando la visita a zonas naturales protegidas, sitios de avistaje de fauna, caminos pintorescos alternativos, pulperías y almacenes de campaña, santuarios, museos regionales, asistencia a fiestas y celebraciones populares, entre otros atractivos que unidos a los complejos de atracción de los aeródromos conforman estas rutas turísticas alrededor del territorio bonaerense.

Se pueden configurar **rutas aeroturísticas intrarregionales e interregionales** coordinando los nodos primarios que constituyen la principal fuerza motivadora (aeródromos), los nodos secundarios contienen aquellos núcleos también conocidos por el turista antes del viaje, que no son la primera fuerza motivadora para la visita del destino (establecimientos rurales) y los nodos terciarios son aquellos que contienen núcleos no conocidos por los turistas antes de visitar una región pero que lo son cuando llegan allí (variedad de atractivos).

Teniendo en cuenta el concepto de **distrito**, éste indica que existen nodos con distintos énfasis turísticos dentro de una determinada región de destino, constituyendo áreas donde hay un estilo o ambiente turístico dominante. Además, los distritos pueden contener uno o más nodos con estilos de turismo similar. La existencia de tales distritos apoya la idea de que una región de destino es posible que pueda satisfacer una variedad de necesidades y expectativas turísticas. Si además está correctamente planificado, estas áreas pueden coexistir y crear

sinergias con el resultado de que el atractivo de la región es mayor que la suma de sus componentes.

Siguiendo los modelos de regiones de destino de nodo múltiple y encadenada como modelos de planificación y diseño de la región de destino descritas en el capítulo 4, se observa que el primer modelo mencionado puede constituir el adecuado para la programación de circuitos a nivel intrarregional (recorrido que abarca más de un nodo en la misma zona) y el segundo modelo, para la conformación de rutas a nivel interregional (secuencia de regiones con pernocte en cada una de ellas).

Un elemento que también puede constituir un recurso aeroturístico intra e interregional que facilite los traslados de aquellas personas que no precisamente se trasladan para participar de algún acontecimiento aeroturístico sino que simplemente utilicen este medio para acceder a otra región turística bonaerense es el uso de aviones pequeños o corporativos que desarrollan circuitos en comarcas y que al realizar vuelos más bajos se logra una mayor apreciación del paisaje.

El espectro que cubre el sector comúnmente denominado taxis aéreos abarca un amplio grupo de empresarios menores que ofrecen esencialmente servicios no regulares de transporte de pasajeros y cargas pequeñas. Los vuelos contratados pueden ser traslados de corto alcance o servicios internacionales a gran distancia. Aun cuando no existen estadísticas concretas, se aprecian señales claras de una reactivación del sector, en comparación a años anteriores. En general, las empresas de taxis aéreos coinciden con la opinión de Redair, en el sentido de que se transita un punto de inflexión de la actividad hacia índices de mayor ocupación.

Grande es el número de empresas que se dedica a esta actividad. No existe ciudad en el país en la que no funcione un taxi aéreo. Sin embargo, un reducido

grupo de ellas concentra la mayor parte del movimiento gracias a la calidad de los servicios y del material de vuelo disponible.

El parque aéreo afectado a estos trabajos incluye desde monomotores livianos CESSNA 185 Skywagon a turbohélices y reactores ejecutivos, sin olvidar a los helicópteros e hidroaviones.

La flota aérea de cada empresa determina el perfil de su actividad y las características de sus usuarios. Amercian Jet trabaja fundamentalmente con ejecutivos de grandes empresas. **Transportes Ángela Rosa** satisface la demanda de vuelos turísticos no convencionales así como el transporte de pequeñas cargas. Redear se dedica al transporte de pasajeros y de pequeñas cargas y Rent A Plane se ocupa de servicios de emergencias médicas.

PROPUESTAS

- Incorporar al aeroturismo como una modalidad más en el modelo de turismo alternativo y en las tipologías convencionales de actividades turísticas y recreativas.
- Efectuar un diagnóstico de las zonas aeroturísticas bonaerenses, del tipo de actividades aerorecreativas desarrolladas en cada una, de los recursos turísticos complementarios y de la infraestructura e instalaciones relacionadas.
- Planificar un calendario de actividades aerorecreativas provincial y nacional.
- Establecer programas de gestión municipal y de ordenamiento territorial en las zonas aeroturísticas bonaerenses.
- Elaborar una ley marco sobre turismo alternativo para la Provincia de Buenos Aires.
- Analizar la oportunidad de diversificación de la oferta turística activa bonaerense en las economías rurales.
- Conformar rutas temáticas relacionadas con recursos aeroturísticos.

CONCLUSIÓN

A lo largo del trabajo se ha planteado un marco conceptual para la aplicación empírica y un marco teórico para definir al aeroturismo y en segundo lugar, se analizó el territorio de la Provincia de Buenos Aires relacionado a la práctica de actividades aéreo recreativas, con el objetivo de realizar un diagnóstico de la potencialidad de la región en tal sentido, teniendo en cuenta la unidad y diversidad de sus recursos regionales y su aporte al desarrollo de las comunidades locales.

Se realizó un estudio sistemático del actual desarrollo de actividades aéreo recreativas de la Provincia de Buenos Aires para elaborar un inventario de las regiones donde se practican estas actividades y bajo qué prestaciones se ofrecen los servicios complementarios y facilidades turísticas que las sustentan. A partir de este análisis se efectuó una zonificación para reconocer las áreas aeroturísticas potenciales y cuáles eran las características que presentaban los entornos que les sirven de escenario.

Asimismo, se identificaron las unidades, los posibles itinerarios y rutas turísticas, los atractivos complementarios y las instalaciones y equipamientos. Se analizó la vinculación económica entre el aeroturismo y las actividades agropecuarias tradicionales como una posible y viable alternativa de desarrollo económico complementaria de los establecimientos rurales cercanos a las zonas aeroturísticas, demostrando que constituye una oportunidad más para diversificar la oferta recreativa de los mismos.

También se evaluó que tipo de planificación y gestión de regiones de destino dedicadas a la explotación de actividades aéreo recreativas era la más conveniente para el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

El aeroturismo se considera como un sistema complejo al contener diferentes elementos y estar éstos muy interrelacionados, lo cual hace imprescindible abordarlo desde una perspectiva interdisciplinaria siendo, por tanto, de capital importancia las actividades de coordinación y planificación entre los diferentes actores involucrados. El aeroturismo es un sistema final, es decir, busca alcanzar un objetivo, que en este caso se concreta en su sostenibilidad económica, social y medioambiental.

En la Provincia de Buenos Aires, el aeroturismo es una actividad que se encuentra aislada y fuera de la oferta turística activa vigente de la mayoría de los partidos de la misma. En el territorio bonaerense existen 145 aeródromos de carácter recreativo ubicados en su mayor proporción en zonas de explotación turística potencial; se trata de un considerable número de complejos de atracción capaces de fomentar el desplazamiento de aeroturistas y sus acompañantes hacia estas zonas para la práctica de modalidades recreativas en auge como lo son las aéreo recreativas y las rurales. Ambas actividades se combinan y permiten su integración en el espacio rural, lo que posibilita la conformación de rutas y productos turísticos regionales muy particulares que definen la identidad de estas zonas y denotan las atractivas prácticas culturales que presentan los turistas que desarrollan el aeroturismo.

De esta manera, el aeroturismo constituye un complemento de la oferta regional vigente en la Provincia que de ninguna manera supone dejar de lado las actividades tradicionales del espacio rural sino que los aeródromos se muestran como nodos y focos de atracción tanto del mercado interno como del internacional y que cooperan con la reactivación del sector agropecuario y el desarrollo local. Son nuevos elementos turísticos que otorgan a diferentes espacios rurales bonaerenses una identidad particular para diversificar la prestación de sus servicios. A la vez, es un elemento que invita a estudiar la manera en que se ordena este territorio, es decir, permite conocer los aspectos y los parámetros de

ordenación territorial que deben tenerse en cuenta a la hora de programar inversiones y proyectos directa e indirectamente relacionados con esta modalidad.

Los resultados obtenidos denotan la gran relevancia de ciertas zonas bonaerenses que presentan una oportunidad de complementar la oferta turística y recreativa actual a través del aeroturismo.

Así, las hipótesis planteadas en el inicio del trabajo quedan corroboradas en tanto que la atractividad de la Provincia posibilita el despliegue de nuevas actividades alternativas al recurso sol y playa, que las características del mercado aeroturístico responden a los requisitos necesarios para la práctica de estas actividades fuera de las temporadas estivales, que el territorio donde estas actividades tienen lugar conforman un entorno integrado espacial y socialmente, y que el aeroturismo permite poner en valor y en desarrollo distintas áreas naturales y rurales próximas a los aeródromos a través de acciones conjuntas.

Desde una óptica normativa y a partir del análisis de la legislación vigente considero que sería beneficioso ofrecer una mayor y mejor información sobre los recursos naturales, extrahoteleros y de instalaciones aptas para la práctica de este tipo de turismo; mejorar y aumentar la infraestructura de servicios existentes; diversificar la oferta de actividades de ocio, adaptándolas a la exigencia de sostenibilidad, considerando las características concretas y diferenciadas de cada zona; potenciar aquellas modalidades de aeroturismo escasamente desarrolladas e incrementar la educación ambiental de la población en general y de los visitantes en particular, incorporando en todos los procesos comunicativos mensajes en este sentido.

Atendiendo a los beneficios que arroja el desarrollo sostenido del aeroturismo se deduce que el mismo permitirá:

- Diversificar los ingresos de los empresarios turísticos y de los productores.
- Incorporar a la actividad agropecuaria todos los usos potenciales del suelo, incluyendo la comercialización de servicios sustentados en la naturaleza y en la cultura.
- Asociarse para conformar rutas turísticas.
- Impulsar el desarrollo de los recursos turísticos existentes en el ámbito rural.
- Recabar información estadística y de mercado para el establecimiento y desarrollo de los programas de promoción.
- Formular y actualizar los catálogos y registros de los prestadores de servicios y modalidades de aeroturismo.
- Promover y concretar mecanismos de apoyo crediticio y de asistencia técnica a los prestadores de servicios vinculados al aeroturismo y promover la inversión en infraestructura turística.
- Complementar proyectos y programas aeroturísticos con otros programas de carácter nacional.
- Mejorar los diferentes niveles de actividad, la calidad de los servicios, la rentabilidad a partir de la valoración y reconocimiento del producto.
- Destacar la educación y la concientización de los distintos actores involucrados.
- Dinamizar las economías regionales.

En cuanto a los alcances de este trabajo monográfico y sus futuras aplicaciones considero que constituye una herramienta relevante para posteriores trabajos de investigación, dado el escaso estudio referente a esta modalidad y a la cantidad de temas que no han sido tratados en el presente por la limitación de recursos temporales y financieros y que por lo tanto, invitan a un análisis más profundo, considerando los múltiples aspectos que el aeroturismo abarca.

ANEXO 1

Medios de difusión de prácticas aéreo recreativas. Revista Aeroespacio.

Antecedentes.

El 27 de octubre del año 1941, el Comando de Aviación de Ejército editaba el primer ejemplar del Boletín Informativo, que dio origen a la actual Revista Aeroespacio. Aquel Boletín tenía por misión fundamental llevar al conocimiento del personal de la Aviación Militar de entonces, las expresiones y experiencias más representativas de la ciencia y el arte de volar, en orden al perfeccionamiento profesional y la actualización de conceptos, ideas, doctrinas y tendencias que ya entonces comenzaban a abrirse paso sobre el empleo, conducción y aplicación del Poder Aéreo.

En el mismo se publicó desde septiembre de 1942 hasta enero de 1945 material informativo sobre una cuidadosa recopilación que abarcaba la aeronáutica. De febrero de 1945 a diciembre de 1947, convertida en **Revista de Informaciones Aeronáutica**, sus sumarios registraron trabajos de autores nacionales, con estudios formales sobre temas propios.

En enero de 1948 se transforma la presentación y el contenido, pasando a ser **Revista Nacional de Aeronáutica** que, con el mejoramiento de presentación, mayor formato y el aporte publicitario, se ha convertido en una de las publicaciones especializadas de mayor prestigio en el mundo aeronáutico.

Desde enero de 1962 pasa a denominarse **Revista Nacional Aeronáutica y Espacial** hasta junio de 1967.

A partir de julio de 1967 fija su denominación en **Aeroespacio**. Desde julio de 1970 comienza a llamarse **Aeroespacio - Revista nacional Aeronáutica y Espacial**, denominación que mantiene hasta la actualidad.

El número 1 de la Revista Nacional de Aeronáutica apareció durante el primer trimestre de 1948, y por algún tiempo tuvo como imagen de tapa a la Victoria Alada, símbolo de la supremacía del Poder Aéreo. La Dirección de la Revista publicaba la orientación que tomaba este medio, en el sentido de despertar y mantener en el país una conciencia aeronáutica verdaderamente argentina. Recién finalizaba la II GM y el rasgo distintivo de estos años fue el tránsito del motor de pistón al de reacción y los diversos ensayos que se hicieron

con la propulsión a cohete. El mejor ejemplo fue el del Bell X-1, con el que se superó por primera vez la barrera del sonido. Nuestro país también ingresaba en la era del avión "a chorro" como se los conoció entonces, con la incorporación de los cazas británicos Gloster Meteor.

En 1942 comenzaba la Guerra de Corea, que afianzó definitivamente la aplicación del turborreactor en los aviones de combate: el North American Sabre F-86 fue rival del ruso MiG-15. Años más tarde el Super Sabre F-100 se convirtió en el primer avión fabricado en serie con alas en flecha que superó al Mach 1 en vuelo horizontal. En la aviación comercial se producía un hito mundial: aparecía el primer "jet", el de Havilland Comet. El Comet IV prestó servicios en Aerolíneas Argentinas.

Ya volaban los Pulquí construidos en la FMA de Córdoba que colocaron a nuestro país entre los primeros que fabricaban aviones de reacción. En el mundo se concebían bombarderos de alcance global, como el Boeing B-47 y B-52. La investigación espacial se encontraba en su apogeo y algunos años más tarde comenzaba a dar sus frutos: en octubre de 1957 los rusos colocaban en órbita al primer satélite artificial, el Sputnik I.

En las postrimerías de la década del '50 (exactamente en Nov '58) se editaba el N° 200 de la RNA. Se avecinaban los años '60, tan ricos en acontecimientos aeroespaciales. Nacía el ala delta en aeronaves militares de gran velocidad, Boeing y Douglas competían por una franja importante del mercado aerocomercial con el B707 y DC-8, y aparecían los aviones de negocios con turborreactores. Las aeronaves de investigación provocaban el asombro: el X-15, que quintuplicó la velocidad del sonido, y el Leduc 022 francés. En Argentina la FMA producía en serie el MS-700 París, entrenador de reacción, el bimotor de diseño nacional IA-35 Huanquero, el B-45 Mentor y el IA-46 Ranquel.

El N° 300 apareció en 1967, inaugurando la designación de **Aeroespacio**, reflejo de las nuevas tendencias mundiales en este campo. Se cumplían los primeros 10 años de la "era espacial" que arrancó con el Sputnik y en la Fuerza Aérea Argentina los Douglas A-4B remplazaban a los Avro Lincoln, que se encontraban en servicio desde hacía 20 años. En las vísperas del número 400, finales de 1977, volaban el Concorde, primer avión comercial supersónico.

En nuestro país, la FMA cumplía 50 años y se encontraba inmersa en un proceso de transformación impuesto, en parte, por la fabricación en serie del IA-58 Pucará y también por la necesidad de tomar una decisión con respecto al diseño y producción del futuro entrenador básico-avanzado, que fue el IA-63

Pampa. Aerolíneas Argentinas incorporaba los Boeing 747 "Jumbo Jet". La "era espacial", que cumplía 20 años, perdía a uno de sus más grandes escultores y "padre" de los viajes a la luna tripulados: Werner von Braun. El hombre lanzaba al cosmos el objeto Nro 10.000, de los cuales algo más de la mitad correspondían a la URSS. De todos ellos, el más grande fue la plataforma estadounidense Skylab, puesta en órbita en 1973. En el campo civil, Beechcraft fabricaba el monomotor Bonanza Nro 10.000, popular avión con cola "mariposa", cuya producción había comenzado 30 años antes.

Rusos y norteamericanos manifiestan su renovado interés en la conquista del espacio, y Marte es el objetivo. La tecnología "stealth" (furtivo, indetectable, invisible) se encuentra sobre la mesa de diseño de los constructores aeronáuticos de vanguardia para modelar los futuros aviones de combate. La dirigencia del transporte aerocomercial piensa nuevamente en una aeronave supersónica para volar en pocas horas de un continente a otro, y el sector regional redobla sus esfuerzos para hacer sus productos aun más eficientes y competir con los medios terrestres. Los fabricantes de plantas de poder ofrecen más potencia con menor consumo y contaminación, atentos a la reducción de la capa de ozono.

Fiel a la inspiración que creara el Boletín Informativo en el año 1941, la Revista procura satisfacer la inquietud informativa de los integrantes de la Aeronáutica Militar, sin dejar de lado ese sector, cada día mayor, de ciudadanos que vuelan por recreo o por profesión y cuyos problemas les son comunes. Para todo aquel que vuela o se muestra interesado atraído por la actividad aérea, la Revista debía de satisfacer esa inquietud espiritual por un mayor conocimiento, síntesis representativa de la cultura y conciencia aeronáutica del pueblo argentino.

ANEXO 2

A. Aeródromos de la Provincia de Buenos Aires.

A. AERÓDROMOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES POR ZONAS TURÍSTICAS.

ZONA 1 Noreste y Delta del Paraná

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Arrecifes	A 4 km. de Arrecifes	Arrecifes	Público
Arrecifes Agrotécnica	A 3 km. de Arrecifes	Arrecifes	Privado
Arrecifes La Cura Malal	A 4 km. de Arrecifes	Arrecifes	Privado
Baradero Seitu	A 9 km. de Pueblo Alsina	Baradero	Privado
Baradero		Baradero	Público
Belén de Escobar	A 5 km. de Escobar	Escobar	Público
Gobernador Castro El Girasol	A 4 km. de G. Castro		Privado
Ingeniero Maschwitz	A 5 km. de I. Maschwitz	Escobar	Privado
Isla Martín García		Isla Martín García	Público
Junín	A 6,5 km. de Junín	Junín	Público
Laguna de Gómez	A 9 km. de Junín	Junín	Público
Luján	A 2,9 km. de Luján	Luján	Público
Luján Estancia Villa María		Luján	Privado
Luján La Fantasía	A 3,6 km. de La Choza	Luján	Privado
Luján Match Point	A 4 km. de Luján	Luján	Privado
Pueblo Chevant	A 13 km. de C. del Señor	Campana	Público
Salto	A 3 km. de Salto	Salto	Público
San Andrés de Giles	A 3 km. de S. Andrés de Giles	San Andrés de Giles	Público
San Antonio de Areco	A 3 km. de S. Antonio de Areco	San Antonio de Areco	Público
San Fernando	A 2 km. de S. Fernando	San Fernando	Público
San Nicolás de los Arroyos	A 6 km. de S. Nicolás	San Nicolás	Público
San Pedro	A 3,7 km. de S. Pedro	San Pedro	Público
Zárate	A 5 km. de Zárate	Zárate	Público
Total			23

ZONA 2 GBA y Lagunas

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Chascomús	A 5 km. de Chascomús	Chascomús	Público
Gral. Belgrano	A 3,5 km. de Belgrano	General Belgrano	Público
La Plata	A 5 km. de La Plata	La Plata	Público
La Plata Tolosa	A 4 km. de La Plata	La Plata	Público
Lobos	A 3 km. de Lobos	Lobos	Público
Ranchos	A 3 km. de Ranchos	General Paz	Público
Ranchos La Igualdad	A 10 km. de Ranchos	General Paz	Privado
San Miguel del Monte	A 4 km. de S. Miguel del Monte	Monte	Público
Veinticinco de Mayo	A 7 km. de 25 de Mayo	Veinticinco de Mayo	Público
Verónica	A 2,5 km. de Verónica	Magdalena	Público
Total			10

ZONA 3 Centro

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Azul	A 3 km. de Azul	Azul	Público
Olavarría	A 11 km. de Olavarría	Olavarría	Público
Olavarría Aeroclub	A 10 km. de Olavarría	Olavarría	Público
Olavarría Ecía. Don Alfredo	A 10 km. de Olavarría	Olavarría	Privado
Tandil	A 13 km. de Tandil	Tandil	Público
Tandil Aeroclub	A 7 km. de Tandil	Tandil	Público
Tandil Mayor E. Olivero	A 12 km. de Tandil	Tandil	Público
Total			7

ZONA 4 Litoral Atlántico

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Coronel Dorrego	A 2 km. de Dorrego	Coronel Dorrego	Público
Santa Teresita	A 2 km. de Sta. Teresita	De La Costa	Público
Gral. Madariaga	A 4 km. de Madariaga	Madariaga	Público
Lobería	A 2,5 km. de Lobería	Lobería	Público
Mar del Plata Batán	A 11,5 km. de Mar del Plata	General Pueyrredón	Público
MdP Club de Planeadores	A 9,5 km. de Mar del Plata	General Pueyrredón	Público
MdP Parque Hermoso	A 9 km. de Mar del Plata	General Pueyrredón	Privado
Miramar	A 4 km. de Miramar	General Alvarado	Público
Miramar Las Cortaderas	A 25 km. de Mechongué	General Alvarado	Privado
Necochea	A 10 km. de Necochea	Necochea	Público
Pinamar	A 10 km. de Pinamar	Pinamar	Público
Quequén	A 31 km. de Quequén	Necochea	Privado
San Cayetano	A 1,5 km. de S. Cayetano	San Cayetano	Privado
Tres Arroyos	A 5 km. de 3 Arroyos	Tres Arroyos	Público
Tres Arroyos Petrazzini	A 3 km. de 3 Arroyos	Tres Arroyos	Privado
Villa Gesell	A 3 km. de Villa Gesell	Villa Gesell	Público
Total			16

ZONA 5 Suroeste

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Bahía Blanca Aeroclub	A 9 km. de Bahía Blanca	Bahía Blanca	Público
Bahía Blanca Aerotalleres	A 7 km. de Bahía Blanca	Bahía Blanca	Público
Bahía Blanca Cdte. Espora	A 10 km. de Bahía Blanca	Bahía Blanca	Público
Cabildo	A 1,5 km. de Cabildo	GBA	Público
Carhué	A 1,5 km. de Carhué	Adolfo Alsina	Público
Carmen de Patagones	A 1,5 km. de C. de Patag.	Patagones	Público
Coronel Suárez	A 3 km. de Suárez	Coronel Suárez	Público
Darragueira	A 1,5 km. de Darragueira	Puán	Público
Huanquelén	A 2 km. de Huanquelén	Coronel Suárez	Público
Pedro Luro	A 4 km. de Pedro Luro	Villarino	Público
Pigüé		Saavedra	Público
Puán	A 3 km. de Puán	Puán	Privado
Punta Alta	A 5,5 km. de Punta Alta	Cnel. De Marina L. Rosales	Público
Saavedra	A 2 km. de Saavedra	Saavedra	Público
Saldungaray	A 0,4 km. de Saldungaray	Bahía Blanca	Privado

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

Saldungaray Santo Tomás	A 5 km. de S. T. de la Sierra	Bahía Blanca	Privado
Stroeder	A 1,5 km. de Stroeder	Patagones	Público
Tornquist	A 2 km. de Tornquist	Tornquist	Público
Total			18

Nota: 74 aeródromos en total, 18 privados y 56 públicos.

B. AERÓDROMOS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES POR ZONAS AEROTURÍSTICAS POTENCIALES.

ZONA 1 Noreste y Delta del Paraná

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Capitán Sarmiento	A 3,5 km. de C. Sarmiento	Capitán Sarmiento	Público
Capitán Sarmiento Q. Herrado	A 8 km. de C. Sarmiento	Capitán Sarmiento	Privado
Chacabuco	A 7 km. de Chacabuco	Chacabuco	Público
Mercedes	A 2,5 km. de Mercedes	Mercedes	Público
Pergamino	A 10 km. de Pergamino	Pergamino	Público
Rojas	A 6 km. de Rojas	Rojas	Público
Total			6

ZONA 2 GBA y Lagunas

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Benavides	A 3,1 km. de Benavidez	GBA	Privado
Bragado	A 2 km. de Bragado	Bragado	Público
Bragado Haras Trellinos	A 12 km. de Bragado	Bragado	Privado
Brandsen	A 5 km. de Brandsen	Brandsen	Público
Brandsen El Manantial	A 12,5 km. de Brandsen	Brandsen	Privado
Campo de Mayo	A 3,5 km. de San Miguel	GBA	Privado
Cañuelas	A 6 km. de Cañuelas	Cañuelas	Público
Castelli	A 5 km. de Castelli	Castelli	Público
Chivilcoy	A 7 km. de Chivilcoy	Chivilcoy	Público
Dolores	A 4 km. de Dolores	Dolores	Público
Don Torcuato	A 1,5 km. de D. Torcuato	GBA	Público
El Palomar	A 1,5 km. de El Palomar	GBA	Público
Elizalde	A 2 km. de Elizalde	GBA	Público
Ezepeleta	A 3 km. de Ezepeleta	Quilmes	Público
Gral. Rodriguez	A 10 km. de Rodriguez	Gral. Rodriguez	Público
Gral. Rodriguez	A 6 km. de Rodriguez	Gral. Rodriguez	Privado
Longchamps La Caída	A 4 km. de Longchamps	GBA	Privado
Mariano Moreno	A 7 km. de José C. Paz	Mariano Moreno	Público
Matanza	A 3 km. de La Matanza	La Matanza	Público
Merlo (actualmente clausurado)	A 1 km. de Merlo	Merlo	Privado
Morón	A 3 km. de Morón	Morón	Público
Navarro	A 2 km. de Navarro	Navarro	Público
Quilmes	A 2 km. de Quilmes	Quilmes	Público
Saladillo	A 4 km. de Saladillo	Saladillo	Público

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

San Justo	A 3 km. de S. Justo	La Matanza	Público
Total			25

ZONA 3 Centro

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Ayacucho	A 0,9 km. de Ayacucho	Ayacucho	Público
Bolívar	A 6 km. de Bolívar	Bolívar	Público
Gral. Alvear	A 11,5 km. de Alvear	Gral. Alvear	Privado
Juárez	A 2,5 km. de Juárez	Benito Juárez	Público
Laprida	A 2 km. de Laprida	Laprida	Público
Las Flores	A 5 km. de Las Flores	Las Flores	Público
Rauch	A 2 km. de Rauch	Rauch	Público
Total			7

ZONA 4 Litoral Atlántico

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Balcarce	A 12 km. de Balcarce	Balcarce	Público
Balcarce Estancia La Estrella	A 10 km. de Balcarce	Balcarce	Privado
Balcarce Estancia Los Cardos	A 21 km. de Balcarce	Balcarce	Privado
Coronel Pringles	A 3 km. de Pringles	Coronel Pringles	Público
Coronel Vidal	A 3,7 km. de Vidal	Mar Chiquita	Público
González Chávez	A 2,5 km. de G. Chávez	González Chávez	Público
Maipú	A 3 km. de Maipú	Maipú	Público
Total			7

ZONA 5 Suroeste

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Daireaux	A 3,5 km. de Daireaux	Daireaux	Público
Gral. Lamadrid	A 4 km. de Lamadrid	Gral. Lamadrid	Público
José María Blanco Tres Lomas	A 2 km. de Tres Lomas	Tres Lomas	Público
Pellegrini	A 1,5 km. de Pellegrini	Pellegrini	Público
Salliqueló	A 7 km. de Salliqueló	Salliqueló	Privado
Salliqueló	A 0,5 km. de Salliqueló	Salliqueló	Público
Total			6

ZONA 6 Noroeste y Centro

Aeródromo	Localización	Partido	Propiedad
Ameghino La Chacra	A 2,5 km. de F. Ameghino	F. Ameghino	Privado
Ameghino La Chacra	A 7 km. de F. Ameghino	F. Ameghino	Público
Ameghino Sigfrido Rhor	A 2 km. de F. Ameghino	F. Ameghino	Privado
América		Rivadavia	Público
Arribeños	A 3,3 km. de Arribeños	Arenales	Público
Carlos Casares	A 2 km. de C. Casares	Carlos Casares	Público
Carlos Tejedor	A 5 km. de C. Tejedor	Carlos Tejedor	Público
Colón	A 5 km. de Colón	Colón	Público
Gral. Pinto	A 5 km. de G. Pinto	Gral. Pinto	Público
Gral. Viamonte Los Toldos	A 1 km. de Viamonte	Gral. Viamonte	Público
Gral. Villegas	A 4,5 km. de Villegas	Gral. Villegas	Público
Henderson	A 2,5 km. de Henderson	Pehuajó	Público

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.

Lincoln	A 3 km. de Lincoln	Lincoln	Público
Lincoln La Nueva	A 22 km. de Lincoln	Lincoln	Privado
Nueve de Julio	A 5 km. de 9 de Julio	Nueve de Julio	Público
Pasteur Las Lilas	A 2 km. de Pasteur	Lincoln	Privado
Pehuajó P. Zanni	A 5 km. de Pehuajó	Pehuajó Z.P.6	Público
Trenque Lauquen	A 2 km. de Trenque Lauquen	Trenque Lauquen	Público
Trenque Lauquen Nanco Lauquen	A 3,5 km. de Trenque Lauquen	Trenque Lauquen	Público
Vedia	A 3,5 km. de Vedia	L. N. Alem	Público
Total			20

Nota: 71 aeródromos en total, 16 privados y 55 públicos.

B. Zonificación Aeroturística Bonaerense.

Referencias:

Zonas Actuales:

ZONA 1: Noreste y Delta del Paraná

ZONA 2: GBA y Lagunas

ZONA 3: Centro

ZONA 4: Litoral Atlántico

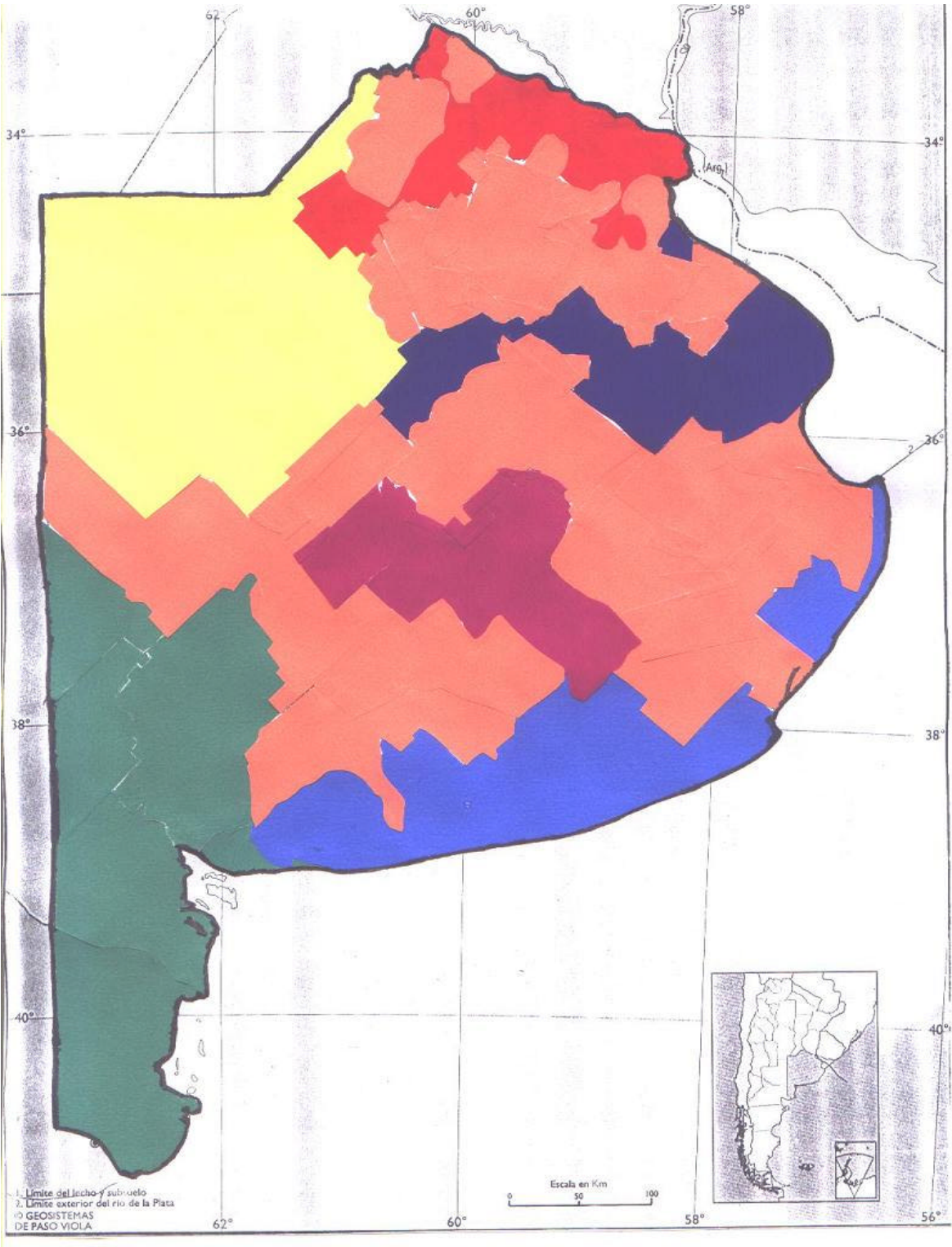
ZONA 5: Suroeste

Zonas Potenciales:

ZONA 6: Noroeste y Centro

Zonas próximas a las actualmente explotadas

TURISMO ACTIVO SOSTENIBLE: AEROTURISMO.



BIBLIOGRAFÍA.

- Altés Machín, Carmen; "**Marketing y Turismo. Introducción al Marketing de Empresas y Destinos Turísticos.**"; Segunda Edición, España; Editorial Síntesis S.A.; 1997.
- Barbini, Bernarda; "**Provincia de Buenos Aires: Identidad Productiva, Territorio y Desarrollo Turístico.**"; V Jornadas de Nacionales de Investigación – Acción en Turismo; Mar del Plata; 2002.
- Bertoncetto, Rodolfo; "**Turismo y Territorio. Otras Prácticas, Otras Miradas**"; Aportes y Transferencias; Año 6; Volumen 2; CIT; Mar del Plata; 2002.
- Bertoni, Marcela; "**Contribución para la Definición del Producto de Turismo Ecológico en Función del Interior de la Provincia de Buenos Aires.**"; V Jornadas de Nacionales de Investigación – Acción en Turismo; Mar del Plata; 2002.
- Castillas Bueno, José Carlos y otros; "**El turismo Alternativo como un Sistema Integrado.**"; Revista Estudios Turísticos; N° 125; pág. 53 – 75; 1995.
- Cagliani, Martín A.; "**De Globos y Aviones**"; Revista Círculo de la Historia; N° 45; Año 1999.
- Colección de Revistas Aeroespacio; Argentina; 1998/ 2002.
- Colección de Revistas Alas; Argentina; 1998/ 2002.
- David, Fred R.; "**Conceptos de Administración Estratégica.**"; Quinta Edición; México; Prentice - Hall Hispanoamericana S.A.; 1997.
- Dredge, Dianne; "**Planificación y Diseño de Destinos Turísticos.**"; Annals os Tourism Research en español; Volumen 1, N° 2; Universidad de las Islas Baleares, España; 1999.
- Frávega, Oscar E.; "**Estado y Turismo.**"; Editorial Canvass; Argentina; 1992.
- Kotler, Philip; Haider, Donald H.; Rein, Irving; "**Mercadotecnia de Localidades.**"; México; Editorial Diana; 1994.

- Mantero, Juan Carlos y otros; "**Recursos Turísticos Regionales.**"; Aportes y Transferencias; Año 2; Volumen 1; Centro de Investigaciones Turísticas; Universidad Nacional de Mar del Plata; Argentina; 1998.
- Niding, Marina y otros; "**Productos Turísticos Rurales Integrados en la Provincia de Misiones**"; Aportes y Transferencias; Año 5; Vol. 2; CIT; Mar del Plata; 2001.
- Nuevo Reglamento General De Uso Y Funcionamiento De Los Aeropuertos Del Sistema Nacional De Aeropuertos; Ley N° 17.285.
- O.M.T.; "**Turismo Sostenible y Gestión Municipal.**"; España; Organización Mundial del Turismo; 2000.
- Poon, Auliana; "**Tourism, Technology and Competitive Strategies.**"; CAB International; New York; 1996.
- Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación de la Nación; Secretaría de Turismo de la Nación; "**Programa Argentino de Turismo Rural RAICES**"; Buenos Aires; mayo del 2000.
- Weber, Karin; "**El Turismo de Aventura al Aire Libre. Un análisis de diferentes enfoques de investigación.**"; Annals os Tourism Research en español; Volumen 3, N° 1; Universidad de las Islas Baleares, España; 2001.

INTERNET

- www.sitioaeronautico.com
- www.faa.mil.ar
- www.aeromdq.com.ar
- www.goecities.com
- www.faa.org.ar
- www.globoaventura.com
- www.paracaidismo.info/
- www.ceplp.com.ar
- www.mardelplatajumps.com.ar
- www.aapp.com.ar
- www.ala-delta.com

- www.parapentelasierra.com.ar
- www.solparapentes.com.ar
- www.aerocordoba.com
- www.aviacionulm.com
- www.aerobahiablanca.com
- www.albatros.com.ar
- www.fada.org.ar
- www.aeronavegantes.com
- www.vivalaspampas.com.ar