

CAPÍTULO 11

Modernización de la infraestructura y turismo: el caso del transporte aéreo y automotor en los arribos a Mar del Plata, 1992-2019

Melina Piglia y Violeta Mertens

Grupo de Investigación Historia Económica y Social

pigliamelina@gmail.com

Introducción

Según la Organización de las Naciones Unidas (2015), el noveno Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) subraya la importancia de la infraestructura, la industria y la innovación para el progreso local. Este objetivo propone que el avance económico, el bienestar social y la mitigación del cambio climático están estrechamente ligados a las inversiones en infraestructuras sólidas, el fomento de una industria sostenible y el impulso de la innovación tecnológica. Además, sostiene que el crecimiento debe abordar tanto la inclusión universal en el acceso a oportunidades industriales como la promoción de la innovación, respaldada por infraestructuras resilientes.

En los destinos turísticos existen ciertas infraestructuras esenciales para el desarrollo de la actividad tales como los accesos y las estructuras que soportan los servicios que utilizan los turistas. En este capítulo se propone describir cómo estas dimensiones físicas interactúan con variables políticas, económicas y sociales en un destino consolidado como la ciudad de Mar del Plata. Para ello, se toma como punto de partida un hito relevante: la construcción de la Autovía Provincial 2 en el año 1992 extendiendo el análisis temporal hasta la desregulación de la actividad debido a la irrupción de la pandemia de COVID-19 en el año 2019.

Marco conceptual

Existe un estrecho vínculo entre la infraestructura y el turismo. Velasco González (2005) sostiene que, en primer lugar, los gobiernos asumen una función de estímulo en la actividad, invirtiendo en las obras que permiten el desarrollo de la actividad, como carreteras, aeropuertos y puertos. En segundo lugar, y como paso posterior, el Estado elabora políticas y acciones de planificación y canalización de flujos y corrientes turísticas.

El período entre 1992 y 2019 permite analizar la articulación entre la actividad turística y la infraestructura de la ciudad de Mar del Plata en un contexto de profundos cambios socioeconómicos en Argentina, influenciados por políticas neoliberales y crisis económicas. Bertoncello (2006), Gruschetsky y Piglia (2023) y Porto *et al.* (2019) analizan cómo estas transformaciones de época afectaron al turismo. Baglietto (2024), Lipovich (2004, 2008, 2016), Thwaites Rey (2001) y Luna (2017) describen cambios radicales sucedidos a partir de la Ley de Convertibilidad y la Ley de Modernización del Estado en Argentina que tuvieron gran impacto en diversos sectores, entre ellos el automotor y el aeronáutico, con influencia en los viajes por turismo. Por último, Bouvet *et al.* (2005), y Luna y Piglia (2023) analizan distintas variables en el objeto de estudio, la ciudad de Mar del Plata.

Se propone, en el marco de estos estudios y debates, analizar el vínculo entre el turismo y la infraestructura para el caso de Mar del Plata, explorando el diálogo entre estas dos variables a lo largo del tiempo a través de la llegada de turistas a través de la Ruta Provincial 2 y el Aeropuerto Astor Piazzolla. Se tiene en cuenta para ello, la incidencia de la inversión, los imaginarios y las dinámicas locales, la articulación de políticas públicas y el impacto del contexto económico y la modernización del Estado.

Metodología

Este capítulo describe la articulación e influencia entre la infraestructura y el turismo. Para ello, se realiza un análisis longitudinal que mediante la

triangulación de múltiples fuentes de información busca documentar las transformaciones en los principales accesos a la ciudad de Mar del Plata: la Ruta Provincial 2 y el Aeropuerto Astor Piazzolla. El período de estudio abarca 27 años, partiendo de un hito como fue la construcción de una doble vía en la Ruta 2 a partir de su privatización y concesión en 1992 hasta la desregulación de la actividad turística provocada por la emergencia sanitaria del COVID-19 en el año 2019.

Para explorar las diferentes dimensiones del marco teórico, se construyeron variables a partir de información secundaria cualitativa, extraída de fuentes documentales (normas, medios digitales, documentación), y cuantitativa, obtenida de estadísticas oficiales del Ente Municipal de Turismo de Mar del Plata (EMTUR) y la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Nuevas prácticas turísticas y su vínculo con la infraestructura de acceso a Mar del Plata (1992-2019)

El lapso comprendido entre 1992 y 2019 emerge como un período de notables transformaciones en el tejido social argentino. La década de 1990, con el auge de la economía global y la aplicación de políticas neoliberales se distingue por su impacto sustancial, tanto en el ámbito social como en el económico, que moldeó diversas facetas de la vida cotidiana de los argentinos.

Por un lado, la década se abre con las consecuencias de la implementación de la Ley de Convertibilidad en 1991, que marcó un hito significativo, especialmente con la instauración de la paridad cambiaria. Como señala Baglietto (2024), este contexto propició un notable crecimiento del turismo emisor y la llegada de nuevos capitales que buscaron atender a determinados grupos sociales de alta gama. En la ciudad de Mar del Plata, esto se tradujo, entre otras acciones, en la inauguración de los primeros hoteles cinco estrellas: el Hotel Costa Galana, que abrió sus puertas el 28 de enero de 1995, y el Sheraton Hotel, construido en 1997.

En segundo lugar, la Ley de Reforma del Estado (23.696/1989) introdujo una nueva lógica para la obra pública basada en un sistema de concesiones. El peaje fue el hito privatizador que caracteriza la política vial de este período. El

instrumento que posibilita este cambio, la Ley de Peaje 17.520, se había originado durante el gobierno de facto de Juan Carlos Onganía (1966-1970) y fue implementado durante el menemismo, con modificaciones introducidas por la mencionada Ley de Reforma del Estado. Esta nueva modalidad delegaba en el sector privado la construcción de caminos, así como el mantenimiento y la conservación de obras previamente construidas desde el Estado (Gruschetsky y Piglia, 2023).

En tercer lugar, las medidas implementadas en este período, denominadas neoliberales, plantean un achicamiento del Estado (desde las empresas públicas a las funciones regulatorias) y produjeron profundos cambios en todos los aspectos de la sociedad. En el ámbito del turismo, el mercado laboral se flexibilizó y precarizó, al mismo tiempo que aumentaba la desocupación (Bertoncello, 2006; Baglietto, 2024). Estas reformas también afectaron la organización del tiempo de los argentinos: la fragmentación del tiempo libre se volvió prevalente, mientras los períodos vacacionales se hicieron más cortos y creció el movimiento de fines de semana, especialmente en aquellos que unen con los feriados.

Bertoncello (2006) argumenta que las transformaciones sociales que tuvieron lugar en los años setenta se consolidaron en la década de 1990, dando origen a lo que él denomina un

"...nuevo mapa turístico de Argentina" (p. 328).

Estas modificaciones tuvieron un impacto significativo en los destinos de sol y playa, que históricamente habían sido preferidos por los sectores medios y acomodados y que se habían abierto desde mediados de siglo (pero sobre todo en los años sesenta y setenta) a las clases medias bajas y los trabajadores asalariados, y que experimentaron una depreciación económica y simbólica. Frente a la mirada del turismo como derecho, desde la década de 1990 se enfatizó en el "turismo como negocio" y se lo consideró una estrategia para hacer frente a las crisis.

En este contexto, en el ámbito de lo territorial, se evidencian transformaciones socio espaciales en la infraestructura, influenciadas por una era global marcada por:

"...los problemas ambientales, las reformas neoliberales que impactaron en la relación entre el Estado y los servicios públicos, las nuevas tecnologías de comunicación y el crecimiento y la aceleración de flujos de diversos tipos (personas, objetos, información, entre otros)" (Ballent et al., 2023, p. 13).

La etapa posterior a la década de 1990 marca un período de nuevas modificaciones en Argentina. Tras la crisis social, política y económica del 2001, emergen ciclos de expansión impulsados por renovadas paridades cambiarias y la recuperación del consumo,

"...anclado en una fuerte orientación exportadora que da lugar a un nuevo auge de las actividades extractivas. Este lapso se caracteriza por una marcada concentración y centralización del capital, en el cual la reactivación industrial está liderada por un conjunto de empresas transnacionales..." (Trivi, 2016, p. 69).

Los profundos cambios sociales, económicos y políticos que han caracterizado las casi tres décadas del período bajo estudio se reflejan en las transformaciones de las prácticas tanto de turistas como de residentes, así como en la infraestructura de la ciudad. Este análisis, se concentrará, como se señaló, en dos de estas infraestructuras: el aeropuerto de Mar del Plata y la Ruta Provincial 2.

La modernización de la infraestructura aeroportuaria: un aeropuerto internacional para Mar del Plata

El aeropuerto de Mar del Plata se originó en los años treinta como aeródromo gestionado por el aero club local. A partir de 1945 comenzó a recibir con continuidad vuelos regulares y se fueron realizando las obras básicas de pavimentación de la pista y de construcción de una torre y de una estación para los pasajeros (Luna y Piglia, 2023). Durante los años 1977-1978, motivado por

las previsiones de arribo de visitantes por la celebración del Mundial de Fútbol con sede en Argentina, se modernizó el aeropuerto, sobre todo afectando la estación para pasajeros (Lipovich, 2016). Las transformaciones en la tecnología de las aeronaves, sobre todo con el desarrollo de aviones de fuselaje ancho (los llamados “Jumbos”) y la adopción de *jets* para el cabotaje, obligaron a ampliar la infraestructura de tierra para procesar mayores volúmenes de pasajeros (esperando o arribando) y de equipajes simultáneamente (Lipovich 2016, p. 127).

La modernización de los aeropuertos tuvo como marco la aceleración de la globalización económica y el auge del neoliberalismo, en el marco de las cual la internacionalización del capital tuvo un impacto significativo en el aumento de los viajes de negocios. Como sostiene Castells,

"una sofisticada infraestructura de transporte aéreo es una precondition para cualquier ciudad que quiera atraer nuevas instituciones financieras" (Lipovich, 2016, p. 126).

Los Juegos Panamericanos de 1995, durante la presidencia de Carlos Menem (1989-1999), que tuvieron como una de sus sedes a Mar del Plata, impulsaron por entonces una nueva modernización del aeropuerto: en 1994 la pista se mejoró, para que pudieran aterrizar en ella los pesados Jumbos. Sin embargo, fuera de alguna situación puntual, Mar del Plata no se volvió aeropuerto receptor de vuelos internacionales operados por esos gigantes¹.

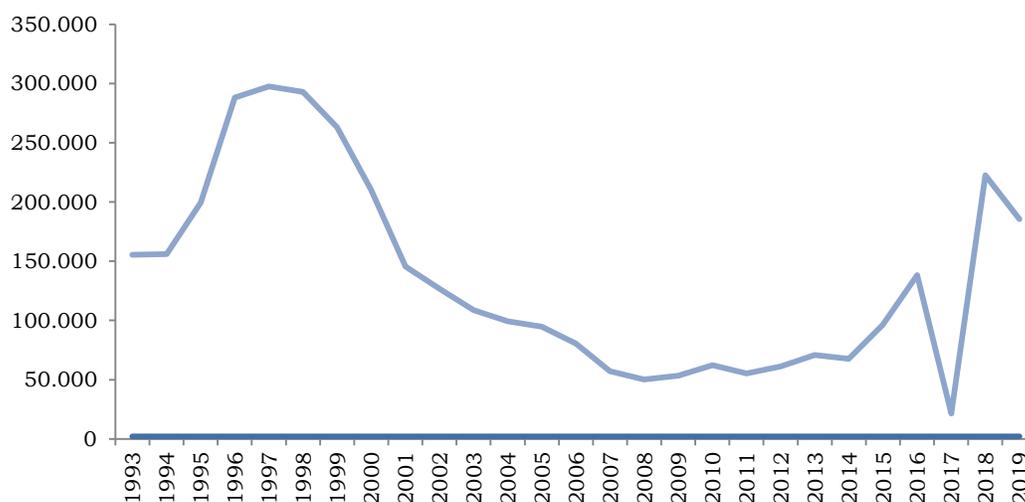
En simultáneo, el transporte aerocomercial en la Argentina atravesó una profunda reorganización, al calor de las políticas neoliberales llevadas adelante por el gobierno menemista. En su centro estuvieron las privatizaciones de Aerolíneas Argentinas y de Austral, aunque sin que eso implicara abrir mercado de cabotaje a la competencia de empresas extranjeras (los llamados “cielos abiertos”). La paridad cambiaria (un peso, un dólar), redujo las tarifas aerocomerciales y estimuló la demanda de pasajes aéreos. El aumento de la demanda y el nuevo y laxo marco regulatorio de las tarifas, favorecieron una guerra de tarifas que llevó a una baja sustancial de la tarifa media de casi el 30%

¹ De hecho, la tendencia comercial global fue en el sentido de utilizar aviones medianos o pequeños, en los que era más fácil garantizar una ocupación plena y que consumían menos combustible. Aerolíneas siguió operando sus Jumbos en los vuelos internacionales hasta 2012.

entre 1993 y 1998 (Lipovich, 2004, p. 87). En el nuevo contexto, las aerolíneas privadas nacionales expandieron sus actividades: LAPA, una compañía privada de cabotaje creada en 1977 y Southern Winds, creada en 1996 y que basó su éxito en un modelo de aviones pequeños y vuelos regionales.

Durante este lapso, el Aeropuerto Piazzolla de Mar del Plata experimentó un progresivo aumento en su tráfico, alcanzando su punto máximo en 1997 con 297.666 pasajeros, para luego decrecer debido a la crisis económica, política y social de año 2001. Mar del Plata llegó a recibir en la década de 1990, 15 vuelos diarios (Figura 1).

Figura 1. Arribo de pasajeros en el Aeropuerto Astor Piazzolla (1993-2019)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ente Municipal de Turismo de Mar del Plata.

Lipovich (2008) analiza cómo este incremento en la demanda, junto con el contexto "ideológico y político", sentó las bases para la privatización aeroportuaria. En el año 1998, se llevó a cabo la licitación de 33 aeropuertos, los cuales fueron adjudicados al consorcio "Aeropuertos Argentina 2000 S.A." La licitación incluyó un plan de inversiones y un sistema de "subsidiros cruzados" destinado a compensar las grandes diferencias de rentabilidad y tráfico de los diferentes aeropuertos (Lipovich, 2004, p. 94-101).

Si la obra de la pista del aeropuerto de Mar del Plata en 1994 se había emprendido con recursos públicos, la siguiente remodelación, la de la aeroestación, se haría con fondos privados. La concesionaria privada,

Aeropuertos Argentina 2000, tomó posesión del aeropuerto en octubre de 1998 y las obras, que mejoraban el confort de los pasajeros en tierra, se inauguraron en 1999. El intendente Elio Aprile (1995-2002) afirmaba por entonces que el aeropuerto era:

“una herramienta estratégica clave” (La Capital, 1998, p. 13).

en la que estaba cifrado el futuro de la ciudad en el siglo XXI (La Capital, 20 de octubre de 1998, p. 13).

La salida de la etapa neoliberal sumió a Argentina en una profunda crisis social, política y económica. Este proceso lento, que atravesó la década de 1990, culminó en una crisis sin precedentes en 2001. El turismo masivo, característico de la ciudad de Mar del Plata y vinculado al mundo del trabajo, fue uno de los principales afectados. El empobrecimiento, la caída del consumo y el incremento del desempleo son variables que excluyen a las personas de satisfacer sus necesidades básicas primero y de otras prácticas, como la turística, después. Las dificultades en el mundo laboral también afectaron a las expresiones sindicales, impactando negativamente en las prácticas turísticas de sus afiliados (Bertoncello, 2006; Rapoport, 2005; Baglietto, 2024).

Como se señaló, Aerolíneas Argentinas y Austral se privatizaron en 1991. Aerolíneas se vendió a un consorcio controlado por la española Iberia, que acabaría administrando también a Austral. El pase a manos privadas de la compañía fue polémico:

“Aerolíneas se vendió prácticamente sin deudas, que fueron absorbidas por el Estado Argentino, y se permitió a Iberia cargar el importe de la compra en el pasivo de Aerolíneas; es decir, se la endeudó para comprarse a sí misma” (Thwaites Rey, 2001, p. 6).

La gestión de Iberia resultó en la pérdida de patrimonio e infraestructura. Iberia se retiró en 1994 y la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), que dependía del gobierno español, pasó a controlar las acciones de

Aerolíneas. Entre 1997 y 2000, la compañía fue entregada a American Airlines para su gestión, nuevamente con resultados desastrosos y denuncias de “vaciamiento” (Luna, 2017). En medio de la crisis, en 2001, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) traspasó Aerolíneas Argentinas a una empresa controlada por el grupo Marsans por un valor simbólico de un dólar, además de otorgar ayuda financiera. Con la nueva administración la decadencia de Aerolíneas se aceleró. Además, en el contexto crítico, quebraron las aerolíneas privadas LAPA (2003) y Southern Winds (2004). La situación del transporte aerocomercial local era aún más crítica porque se combinó con una crisis global, consecuencia de los atentados a las Torres Gemelas, que encareció y enlenteció la operatoria de las líneas aéreas comerciales y de los aeropuertos².

Atendiendo a las cifras de Mar del Plata, la situación crítica se reflejó en una caída pronunciada de los arribos vía aérea y de los servicios aéreos (reducidos de 15 a 2 diarios), que sólo presentaría paulatinos incrementos hacia el 2008, fruto de una reactivación del consumo (Baglietto, 2024) y de una mayor oferta de vuelos vinculados a la estatización de la empresa Aerolíneas Argentinas.

En este marco, hacia 2006, bajo el gobierno de Néstor Kirchner (2003-2007), se iniciaron gestiones para estatizar nuevamente Aerolíneas Argentinas, concretando su expropiación en diciembre de 2008. La compañía entró en una fase de expansión de la que la conectividad marplatense se beneficiaría. Entre 2009 y 2012 se sumaron 51 aeronaves. Se procuró también contrarrestar la centralización de las rutas en Buenos Aires, con conexiones directas entre ciudades del interior y el aeropuerto internacional de Ezeiza y con los “Corredores Federales”, que enlazaron, por ejemplo, Mar del Plata con Córdoba, Mendoza, Neuquén y Comodoro Rivadavia. Aerolíneas Argentinas fue el centro de la política aerocomercial durante la etapa de gobierno del kirchnerismo (2003-2015), logrando como parte de su gestión un mapa más federal de distribución de rutas y un mayor número de pasajeros durante ese período (Petrolli, 2019, citado en Baglietto, 2024).

² Como elemento adicional, los atentados de 2001 llevaron a una modificación de los procedimientos de seguridad aeroportuaria, que multiplicaron los tiempos de pre-embarque. Esto empeoró las condiciones de competencia del transporte aéreo con el transporte terrestre -sobre todo en tramos cortos, como el de Mar del Plata a Buenos Aires-.

A partir del año 2016 la política aérea del país volvió a cambiar. El ex Ministro de Transporte, Guillermo Dietrich (2015-2019), anunciaba por entonces el advenimiento de un:

“...momento único en su historia aerocomercial con una transformación muy profunda del sector, que hemos denominado la ‘Revolución de los aviones’” (Ministerio de Transporte de Argentina, 2024, párrafo 2).

Esta política abrió el mercado local a las empresas de bajo costo (*low cost*) al eliminar la banda tarifaria mínima y al permitir el ingreso al cabotaje de empresas internacionales. La política de "cielos abiertos" atrajo nuevas empresas como Norwegian, Andes, Flybondi y Jetsmart, con distintos resultados y continuidades. Esta medida permitió mejorar la frecuencia de rutas aéreas y reducir el costo de los pasajes, aunque en detrimento del servicio ofrecido (Baglietto, 2014). A comienzos de 2019, se anunciaba que la cantidad de pasajeros se había multiplicado.

Para el año 2017, en su Anuario, la Administración Nacional de Asociación Civil (ANAC) mencionaba a las ciudades de Mar del Plata y de Bahía Blanca como crecientes centros de conexión federal, beneficiadas por la implementación del denominado Corredor Atlántico³, operado por Aerolíneas Argentinas. El incremento de vuelos en el aeropuerto Astor Piazzolla, posicionó a la ciudad en el top 20 de vuelos nacionales, ubicándola en el puesto 17 siendo la 6 ciudad de mayor crecimiento en el año (ANAC, 2017). En ese marco, en 2018 se definieron nuevas inversiones para ampliar la capacidad de varias aeroestaciones, entre ellas las obras de ampliación y modernización de la estación de pasajeros del aeropuerto Astor Piazzolla, que se inauguraron en 2019.

Sin embargo, el optimismo fue efímero: el incremento de pasajeros no pudo sostenerse y, a lo largo del mismo 2019, el número de pasajes vendidos comenzó a disminuir, llevando la política a una nueva crisis. Esta crisis fue rápidamente superada por una recesión mayor: la restricción y parálisis total que trajo la aparición del COVID-19 en marzo de 2020.

³ El Corredor Atlántico fue inaugurado el 3 de abril de 2017 y conectó seis destinos: Buenos Aires, Mar del Plata, Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

Las transformaciones de la infraestructura vial: de la Ruta Nacional 2 a la Autovía (Provincial) 2.

La ampliación de la práctica turística a mayores sectores sociales a lo largo del siglo XX, impulsada por procesos de movilidad social ascendente, planteó la necesidad de más y mejores caminos para facilitar el traslado. Hacia fines de la década de 1920 el viaje de Buenos Aires a Mar del Plata demandaba más de 10 horas y se realizaba en un camino “natural”, en el que había que vadear arroyos y cruzar el río Samborombón usando una improvisada pasarela. La Ley Nacional de Vialidad (1932) modificó este panorama.

La inversión pública en caminos se amplió y sistematizó, y comenzó la construcción de una red nacional de caminos firmes. Aunque la prioridad la tenía la construcción de caminos productivos, hubo algunas excepciones, como la pavimentación del camino entre Mar del Plata y Buenos Aires, la “Ruta Nacional 2”, que se inauguraría en 1938.

"A partir de la inauguración de la Ruta 2, se multiplicaron los arribos en automóvil a Mar del Plata: mientras en la temporada 1935-1936 sólo un 18% de los viajeros llegó a la ciudad en automóvil, más del 50% lo hizo por ese medio en la temporada 1940-1941" (Piglia, 2018, p. 100).

La ruta “estallaría” de automovilistas (y de autobuses) en las décadas siguientes, entre los años 1960 y 1990, al tiempo que se expandía el consumo de automóviles. Fueron años de una ruta sobrecargada, mal mantenida y en la que los accidentes graves y las largas congestiones se volvieron moneda corriente (Gruschetsky y Piglia, 2023).

Como fue señalado, de la mano de la Ley de Reforma del Estado, un cambio radical se llevó adelante en la Ruta 2 durante la década de 1990: fue concesionada al consorcio Covisur S. A. a fin de transformarla en la “Autopista Buenos Aires-Mar del Plata” y se la traspasó a la jurisdicción provincial. Se trataba de una obra de seis años de duración, siguiendo el tiempo planificado, que llevaría el camino a una

“...autovía de dos trochas de circulación por calzada. La obra se terminó a principios de 1999...” (Gruschetsky y del Cueto, 2023, p. 187).

Por detrás de estas obras estuvo la ampliación del parque automotor, motorizada por los cambios económicos y en el consumo de los años noventa: los 2,2 millones de vehículos de 1990, sumaban 6,99 millones en 2004 (Garzón y Berniell, p. 3)⁴.

La inversión en la autovía tuvo participación del gobierno nacional, provincial y del sector privado, instalándose una red de peajes para el recupero de tal inversión. La importancia del camino en la agenda mediática sirvió para instalar la idea de los peajes con trascendencia nacional. Esta obra permitió agregar 2.000.000 de turistas al año a los usuales según se desprende de la cantidad de ingresos. La autovía ofrecía condiciones de mayor seguridad y la posibilidad de reabastecerse sin abandonar el camino (en las “islas”); esto, junto a las transformaciones técnicas de los vehículos (y un período de controles de velocidad más laxos), alentó mayores velocidades y un drástico acortamiento de los tiempos del viaje “a la costa”, que llegaron a ser de poco más de tres horas (Gruschetsky y Piglia, 2023). El viaje de fin de semana a Mar del Plata aún sin mediar feriados, las “escapadas” en el transcurso del año de sectores sociales que ya no vacacionaban en Mar del Plata, se difundieron de la mano de esas transformaciones de vehículos e infraestructuras, impactaron en la oferta hotelera y gastronómica de Mar del Plata y redujeron los efectos de la estacionalidad turística. Como se mencionó, otra política de los años noventa, fue el estímulo oficial a la construcción de hoteles de “cinco estrellas” en Mar del Plata, que acentuó estos efectos.

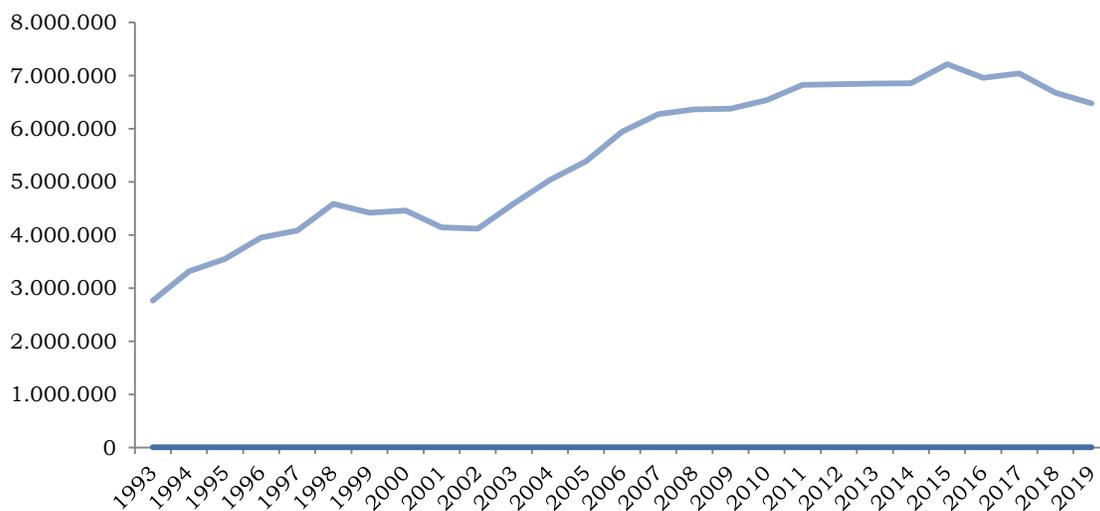
La práctica del viaje de fin de semana, que tenía una larga historia, venía ya estimulada y habilitada por una política pública que la precedió, pero que se profundizó en las primeras décadas del siglo XXI: en 1988 se decidió el traslado de una serie de feriados nacionales a los días lunes (Ley 23.555/1988); la lista fue ampliada en 1995 (Ley 24.445/1995) y nuevamente en 2008 (Ley 24.416/2008). Entre 1995 y 2006 se crearon además 3 nuevos feriados a los que se sumaron algunos feriados especiales en algunos años y el establecimiento de

⁴ Tan significativo como el aumento de los automóviles, fue el cambio técnico de los mismos, que permitió mayores velocidades y mucho mayor confort interior.

feriados “puente” a partir de 2010, política revertida temporariamente durante 2017. Los feriados, que oscilaban entre 6 y 9 por año a mediados de los años 1990, fueron entre 10 y 16 por año entre 2008 y 2015 (Porto, Espínola y García, 2018).

Como evidencia la Figura 2, el arribo de turistas a Mar del Plata vía automóvil manifiesta una curva ascendente desde la concreción de la Autovía 2, manifestando únicamente, dos períodos de decrecimiento asociados a la crisis del 2001 (y luego a la irrupción de la pandemia COVID-19). Sin embargo, las llegadas en automóvil a Mar del Plata se vieron menos afectadas por la crisis de 2001 que los arribos en avión y se recuperaron rápidamente. Las razones son numerosas, pero se vinculan con el lugar que Mar del Plata ocupa desde la segunda mitad de los años setenta como destino turístico para los sectores más acomodados: las crisis, y sobre todo las devaluaciones, tienen el efecto de estimular flujos hacia Mar del Plata que en otros momentos se dirigen a otros destinos nacionales e internacionales.

Figura 2. Arribo de pasajeros vía automóvil RP 2 (1993-2019)

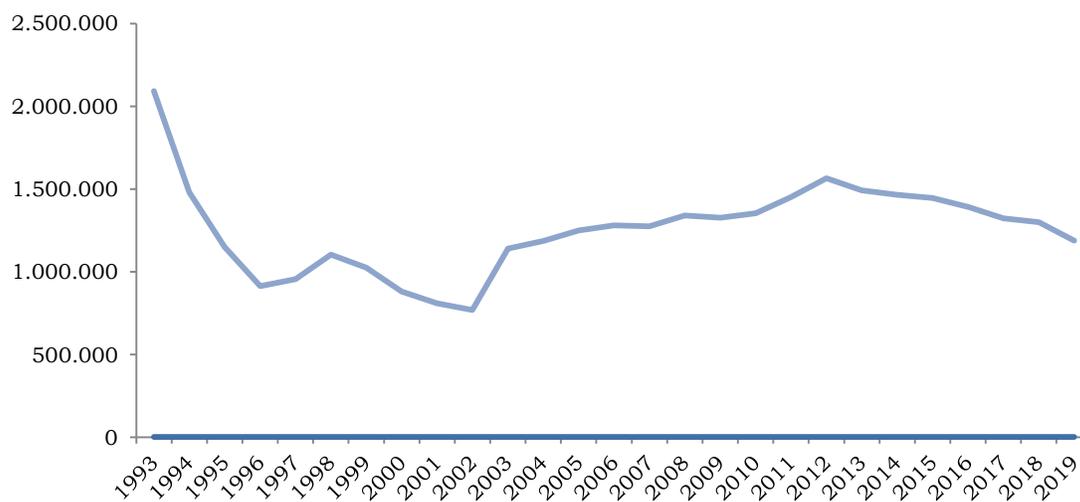


Fuente: elaboración propia en base a datos del Ente Municipal de Turismo.

La recuperación económica posterior a 2003 y la expiación del consumo promovieron un mayor patentamiento de autos y desarrollaron el parque automotor de Argentina⁵. También, según señala Baglietto (2024) y como se desprende de datos oficiales, esta recuperación trajo mayor consumo de la actividad turística, sosteniendo al menos un viaje al año gran parte de las familias argentinas.

A los automóviles se suman los autobuses (“micros”), uno de los medios de transporte que también se desplaza vía Ruta Provincial 2 y cuyo uso se profundizó al calor de la crisis (1980s) y luego el desmantelamiento de los ferrocarriles, en la década de 1990 (Figura 3).

Figura 3. Arribo de pasajeros vía autobús RP 2 (1993-2019)



Fuente: elaboración propia en base a datos del Ente Municipal de Turismo.

En promedio, cerca de un millón de pasajeros al año arriban a la ciudad de Mar del Plata vía autobús. Sin embargo, este tipo de transporte no ha sido suficientemente abordado por el mundo académico.

En el período estudiado, el pico de pasajeros en autobús se registró a principios de la década de los noventa (1993), superando los dos millones de turistas. A partir de entonces, el número comenzó a descender, llegando a 769.280 en el año 2002. Esta reducción se correlaciona con la competencia del

⁵ El parque automotor pasó de 10 millones de autos en 2011 a 15 millones en 2020, un crecimiento mucho más veloz que el aumento de la población en el mismo período (9%).

avión en la década de 1990, pero también con la expansión del parque automotor en esos años. Luego de la crisis de 2001, y conforme la economía se fue recuperando, la cantidad de pasajeros comenzó a aumentar nuevamente, aunque sin llegar a los niveles de 1993.

Conclusiones

El desarrollo del turismo depende, por supuesto, de las infraestructuras de acceso. La inversión en ellas, un aspecto clave según el **noveno ODS** de la Organización de las Naciones Unidas (2015), es desde hace décadas uno de los elementos en los que las localidades y los Estados cifran sus esperanzas de desarrollo.

A lo largo del siglo XX, las mejoras en infraestructura de acceso a la ciudad de Mar del Plata permitieron que sectores más amplios de la sociedad pudieran incorporarse al turismo, contribuyendo al disfrute del tiempo libre y a la movilidad social ascendente. Este capítulo ha procurado describir las transformaciones de dos de esas infraestructuras desde los años noventa, la construcción de la autovía y las reformas en el aeropuerto local. En ambos casos se trata de reformas largamente anheladas por la comunidad.

La modernización de la Ruta 2, su transformación en autovía, ya prevista en los proyectos de la dirección de vialidad desde los años 1950 (Gruschetsky y Piglia, 2023) y la transformación del aeropuerto local en una infraestructura capaz de recibir aviones grandes, fueron demandadas con ahínco por autoridades y fuerzas vivas desde los años sesenta (Luna y Piglia, 2023).

El paso de la Ruta Nacional 2 a una autovía moderna implicó una inversión significativa en infraestructura vial. Su impacto en la ciudad de Mar del Plata en general, y en su turismo en particular, fue, ciertamente, notable. Permitted un tránsito más seguro, eficiente, confortable y sobre todo, veloz. En concurrencia con otras transformaciones a las que hemos hecho referencia (desde los cambios en el mundo laboral, hasta las transformaciones técnicas en los vehículos, desde la multiplicación de los feriados a la construcción de una hotelería de tipo de 5 estrellas), la nueva autovía fue y es un elemento clave a la hora de promover un desarrollo más equilibrado y sostenible, logrando a la vez

un impacto significativo en la cantidad de arribos al destino y contribuyendo a la expansión y des-estacionalización de la actividad turística.

En particular, el desarrollo de la Autovía se dio junto con cambios de época en el mercado del trabajo, por lo que, el desarrollo de esta ruta ha hecho más accesible el turismo de fin de semana y las escapadas rápidas, nuevas modalidades turísticas atadas a la flexibilidad laboral. Esta dinámica incorporó tecnologías y prácticas que mejoraron la seguridad vial y la eficiencia del transporte y permitió ampliar el público que visitaba la ciudad volviendo a atraer sectores sociales que habían desertado previamente.

Respecto al Aeropuerto Astor Piazzolla, las reformas analizadas parecen haber tenido un efecto mucho menos determinante en el impulso al turismo. Permitieron, efectivamente, que el aeropuerto tuviera la capacidad de recibir a los pesados aviones de fuselaje ancho y contara con una aeroestación capaz de albergar números mayores de pasajeros (especialmente después de las reformas de 2018). Aún así, como fue señalado, las reformas de la pista no redundaron en la incorporación de Mar del Plata como destino de vuelos internacionales y la puerta de entrada a la Argentina siguió siendo Ezeiza.

Finalmente, si bien con las reformas de la aeroestación en 1998 y en 2018 los pasajeros pudieron gozar de mayor celeridad, eficiencia y confort en sus esperas en el aeropuerto y se pudo mejorar la seguridad en el procesamiento de los equipajes, estas transformaciones no parecen haber impactado en el movimiento turístico. Más que la infraestructura, en el flujo de pasajeros a la ciudad han influido el abaratamiento de los pasajes (en los tres períodos de *boom* de la década de 1990, de 2008-2015 y de 2017-2019)⁶ y la multiplicación (efímera y fluctuante) de la oferta de vuelos, ya sea por la incorporación de nuevas de empresas (en los noventa y entre 2017-2019) o por la multiplicación de destinos con conexión a Mar del Plata, como sucedió con los ya mencionados Corredores Federales o con la apertura de rutas directas a Córdoba, Mendoza, Bahía Blanca o Bariloche (destinos más lejanos en los que, por otra parte, el avión compite eficazmente contra la veloz Autovía 2).

⁶ Además del abaratamiento, la posibilidad de su compra a crédito. Baglietto (2024) ha analizado exhaustivamente la multiplicación de la accesibilidad de los pasajes aéreos a partir de las políticas de crédito blando para consumo turístico de los gobiernos kirchneristas.

Referencias bibliográficas

- Baglietto, M. (2024). *El consumo turístico de los hogares argentinos: elementos económicos, políticos, sociales y culturales para comprender la práctica del viaje (2011-2019)* (Tesis de Maestría). Universidad Nacional de San Martín, Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Argentina.
- Bertoncello, R. (2006). Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina'. En Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, *América Latina: cidade, campo e turismo*. CLACSO. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf>
- Bouvet, Y., Desse, R. P., Morell, P., y Villar, M. D. C. (2005). Mar del Plata (Argentina): la ciudad balnearia de los porteños en el Atlántico suroccidental. *Investigaciones Geográficas*, (36), 61-80.
- Garzón, J. M., y Berniell, I. (2006). *Los últimos 40 años de la producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina?* Ieral.
- Gruschetsky V., y del Cueto C. (2023). *Vialidad Nacional 90 años: conectando caminos*. Dirección Nacional de Vialidad. Rincón de Milberg: Área Cuatro.
- Gruschetsky, V., y Piglia, M. (2023). De la aventura al confort: Experiencias, prácticas y representaciones del viaje por la ruta 2, entre Mar del Plata y Buenos Aires (1938-2000). Ponencia XV *Jornadas de Sociología*. UBA.
- Lipovich, G. A. (2004). *Transformaciones del sistema aeroportuario metropolitano de Buenos Aires en el contexto de la economía global*. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/1224>
- Lipovich, G. A. (2008). The privatization of Argentine airports. *Journal of Air Transport Management*, 14(1), 8-15. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2007.08.003>
- Lipovich, G. A. (2016). Origen, características y funcionamiento del Sistema Nacional de Aeropuertos de la Argentina. *Revista Transporte y Territorio*, (15), 124-145. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33304793100>
- Luna, C. (2017, agosto 2-5). Una aproximación a la cuestión sindical y los procesos de privatización de Aerolíneas Argentinas y Austral (1983 – 2001). En *XIII Congreso Nacional de Ciencia Política: La política en entredicho. Volatilidad global, desigualdad persistente y gobernabilidad democrática*. Sociedad Argentina de Análisis Político y la Universidad Torcuato Di Tella, Ciudad de Buenos Aires.
- Luna, C., y Piglia, M. (2023). Imaginarios e infraestructura: Los planes de modernización del aeropuerto y los proyectos de “internacionalización” del balneario. En: E. Pastoriza, y M. Piglia, *El apogeo de la ciudad de todos*. EUDEM.

- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/agenda-2030/>
- Piglia, M (2018). Turismo en automóvil en Argentina (1920-1950). *Tempo Social*, 30(2), 87-111.
- Porto, N., Espínola N., y García, C. I. (2019). El efecto de los feriados y días no laborables en la economía. Una aplicación para el caso argentino con más de una década de cambios. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 28(3), 840-859.
- Rapoport, M. (2005). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Ariel.
- Thwaites Rey, M. (2001). *Alas rotas: la política de privatización y quiebra de Aerolíneas Argentinas*. Temas Grupo Editorial.
- Trivi, N. (2016). Turismo, políticas de desarrollo y territorio en la Argentina neodesarrollista. *Cardinalis*, (7), 68-91. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.9981/pr.9981.pdf
- Vidal, J., y Piglia, M. (Eds.). (2022). *Historia de la aviación comercial en América Latina, 1919-2019*. Unimagdalena. (Humanidades y Arte. Historia).
- Velasco González, M. (2005). ¿Existe la política turística? La acción pública en materia de turismo en España (1951-2004). *Política y Sociedad*, 42(1), 169-195. <https://revistas.ucm.es/index.php/POSO/article/view/POSO0505130169A>
- Ministerio de Transporte de Argentina. (2018, octubre 30). *Reconocimiento internacional de la "Revolución de los aviones"*. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/reconocimiento-internacional-de-la-revolucion-de-los-aviones>