



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“Cicloturismo como alternativa de
revalorización del patrimonio ferroviario en
Punilla, Córdoba.”**

Tesista: Rivero, Julieta

Directora: Arocena, María Julia

BAHÍA BLANCA, 2018

Agradecimientos

En primer lugar, quisiera agradecer a Dios y la Virgen por acompañarme y guiarme en mi camino.

A toda mi familia: mis abuelos, mi madrina, Facundo, Gimena y en especial a mis papás, por apoyarme incondicionalmente con amor. A ellos, infinitas gracias por brindarme todo lo que pudieron para cumplir mis metas.

A mis amigos de siempre, los que dejé en Trenque, por su apoyo y los momentos compartidos. A las amigas que me dio la Universidad, las que hicieron que cursar y estar lejos de casa fuera más llevadero y una de las mejores etapas de mi vida.

Al Centro de Estudiantes de Geografía y Turismo y todos sus integrantes, que me permitieron conocer la carrera desde otra perspectiva y me enseñaron a trabajar en equipo.

A los profesores de la carrera que nos enseñaron más allá del contenido académico, en especial a Julia Arocena por acompañarme en la última etapa de mi carrera, guiándome desde el primer momento para formar mis primeras ideas y brindar sus conocimientos.

A la comunidad de Lourdes, Animate y el Coro, donde más que amigos fueron, son y serán por siempre mi gran familia bahiense

A mi querido grupo de comedia musical The Gleex, ¡¡Gracias por tanto arte!!

A Luciano, por animarme y acompañarme en todos mis sueños. Y a Francina, por ser mi pequeña co-tesista.

*“Para viajar lejos,
no hay mejor nave que un libro.”*

Emily Dickinson

Índice

Introducción

Abordaje metodológico	7
1. Objetivos	7
1.1 Objetivo general.....	7
1.2. Objetivos específicos	7
2. Hipótesis	8
3. Metodología para abordar la investigación.....	8

CAPÍTULO I

1. Marco referencial - conceptual.....	10
1.1. Patrimonio cultural.....	10
1.1.2. Patrimonio industrial y ferroviario	11
1.2. Paisaje cultural e itinerario cultural	15
1.3. Turismo sustentable y ecoturismo	17
1.3.1. Cicloturismo y nuevas tendencias	22
1.4. Políticas turísticas y asociativismo intermunicipal	28
1.4.1. Desarrollo local: concepto y alcances.....	33

CAPÍTULO II

2. Caracterización del área de estudio	36
2.1. Delimitación y localización del área de estudio	36
2.1.1. Accesos y conectividad.....	38
2.2. Aspectos físicos y flora y fauna asociada.....	38
2.3. Aspectos socioeconómicos.....	42
2.4. Breve reseña de la historia del Tren de las Sierras	43

CAPÍTULO III

3. Análisis de la actividad turística.....	45
3.1. Análisis de la oferta.....	45

3.1.1. Equipamiento	45
3.1.2. Recursos turísticos de Punilla	47
3.1.2.1. Acontecimientos programados	50
3.2. Análisis de la demanda.....	53
3.2.1. Demanda actual	53
3.2.2. Perfil del cicloturista.....	55
3.2.3. Nuevas tecnologías aplicadas al cicloturismo	56
3.3. Análisis del patrimonio ferroviario.....	57
3.4. Rol de los actores públicos y privados.....	58
3.4.1. Actores públicos	58
3.4.2. Actores privados.....	60

CAPÍTULO IV

4. Diagnóstico	62
4.1. Aspectos positivos y negativos del desarrollo de cicloturismo en el departamento de Punilla	62
4.2. Elaboración de la Matriz FODA respecto a la implementación de una ciclovía en los ramales en desuso del área de Punilla.	64

CAPÍTULO V

5. Propuestas para la revalorización de los ramales, túneles y puentes del Tren de las Sierras mediante la implementación de una ciclovía.	66
5.1. Programa de creación y puesta en funcionamiento de una ciclovía turística por el antiguo trazado del Tren de las Sierras	66
5.2. Programa “asociativismo intermunicipal” en Córdoba.....	71
5.3. Programa: capacitar e incentivar la creación de emprendimientos locales de servicio para la Ecovía por parte de la comunidad.	74
6. Consideraciones finales	77
7. Bibliografía	79
8. Anexos	87

Índice de tablas

<i>Tabla I:</i> Criterios de valoración del patrimonio industrial.....	12
<i>Tabla II:</i> Oferta de alojamientos en el Valle de Punilla.....	45
<i>Tabla III:</i> Oferta gastronómica del Valle de Punilla.....	46
<i>Tabla IV:</i> Clasificación de Acontecimientos Programados.....	50
<i>Tabla V:</i> Calendario de acontecimientos programados en Punilla.....	51
<i>Tabla VI:</i> Eventos deportivos de ciclismo en Punilla.....	52
<i>Tabla VII:</i> Marco normativo para la actividad turística.....	59

Índice de figuras

Figura 1: Impactos positivos y negativos del turismo.....	20
Figura 2: Tipología de los segmentos de cicloturismo.....	23
Figura 3: Número de ciclistas por población del país.....	25
Figura 4: Comparación de los gastos anuales para el desplazamiento mediante diferentes medios de transporte.....	26
Figura 5: Relación en la eficiencia de los desplazamientos.....	26
Figura 6: Sostenibilidad comparada por medio de transporte.....	27
Figura 7: Localización del área de estudio, Punilla, provincia de Córdoba.....	37
Figura 8: Crecimiento demográfico de Punilla.....	42
Figura 9: Recursos turísticos de Punilla.....	49
Figura 10: Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde Cosquín hasta Valle Hermoso.....	68
Figura 11: Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde La Falda hasta Villa Giardino.....	69
Figura 12: Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde La Cumbre hasta Capilla del Monte.....	70

Introducción

El impulso que el turismo experimentó en los últimos 60 años ha llevado a una gran – aunque paulatina – transformación en la economía, cultura y sociedad en Argentina y en el mundo, generando flujos turísticos a gran escala. Dichos flujos, fueron y son capaces de transformar la realidad de un espacio, y es por ello que los organismos internacionales aconsejan que su estudio y buen manejo, deben enmarcarse bajo los parámetros de un turismo sustentable.

El turismo sustentable surgió como una práctica alternativa luego de ser evidente el impacto negativo del turismo de masas. Según Capece (1997) el turismo sustentable se define como un turismo del presente para el futuro, realizado con criterios de responsabilidad a largo plazo, entendiendo esto como una interrelación entre turismo, ambiente y patrimonio.

Las nuevas tendencias de la demanda se basan en este principio de sustentabilidad, encontrado en los espacios naturales y destinos emergentes no consolidados. El cicloturismo, lo define Sustrans (1999) como “aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día fuera de casa, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita” (Sustrans, 1999: 1). Es un tipo de turismo que se contempla como turismo sustentable debido a su bajo impacto y el perfil de este tipo de turistas. En este sentido, la práctica del cicloturismo permite un mayor contacto con la naturaleza y el entorno, además de poner en valor el patrimonio natural e histórico del lugar.

En la Argentina, el patrimonio histórico ferroviario es extenso. Símbolo de progreso y civilización, el ferrocarril dio origen a cientos de poblados a lo largo y ancho del país. Con el paso del tiempo y de las distintas políticas, el ferrocarril ha ido en declive y solo queda una minoría en circulación. Es común, entonces, encontrar antiguas Estaciones de Ferrocarriles en los pueblos y ciudades: algunas de ellas han sido reutilizadas en museos, sociedades de fomento, dependencias municipales, o simplemente abandonadas. En el caso de las estaciones reutilizadas, los nuevos espacios poco o nada dicen de lo que antiguamente fue ese lugar para la localidad.

El departamento de Punilla, Córdoba, no está exento de esta realidad, y siendo el departamento que mayor afluencia de turistas recibe debido a su riqueza natural e histórica, su legado ferroviario es un atractivo sin aprovechar.

En este sentido, el cicloturismo es una alternativa para revalorizar dicho patrimonio, mediante la transformación de los ramales abandonados desde Cosquín hasta Capilla del Monte en una ciclovía.

Se espera, entonces, que mediante la siguiente investigación, se contribuya a la transformación de un espacio obsoleto en la principal base de un itinerario turístico que recorra el tramo que antiguamente realizaba el tren turístico cordobés y dinamice la economía regional, desestacionalice e incremente la demanda de cicloturistas y logre un asociativismo intermunicipal y privado entre los municipios y los demás actores involucrados.

Abordaje metodológico

1. Objetivos

1.1 Objetivo general

Realizar una propuesta que contribuya a la puesta en valor del patrimonio ferroviario del departamento de Punilla, mediante la reutilización de las antiguas vías del Tren de las Sierras para un sendero de cicloturismo.

1.2. Objetivos específicos

El objetivo general será alcanzado mediante la realización de los siguientes objetivos específicos:

- I. Relevar los recursos turísticos culturales y naturales del departamento de Punilla
- II. Proponer el acondicionamiento de la oferta turística acorde a las necesidades y expectativas de este perfil nuevo de turistas.
- III. Diseñar propuestas en base al trayecto de las vías abandonadas, teniendo en cuenta el estado de las mismas y la zona aledaña.
- IV. Sugerir acciones de promoción del sendero como producto de cicloturismo comunitario.
- V. Proponer herramientas para posicionar a la provincia de Córdoba como destino de cicloturismo.

2. Hipótesis

El departamento de Punilla cuenta con la planta turística e infraestructura y los recursos naturales necesarios para el desarrollo de un itinerario para cicloturismo, utilizando y poniendo en valor las vías obsoletas del Tren de las Sierras.

3. Metodología para abordar la investigación

El siguiente trabajo se llevará adelante mediante una investigación de tipo exploratoria-descriptiva. Exploratoria debido a que “el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes” (Hernández Sampieri, et. al., 1998: 59). Este método es adecuado para abordar problemas estudiados superficialmente o relativamente desconocidos, obteniendo un mayor grado de familiaridad con aquellos fenómenos desconocidos para el investigador. Además, el método exploratorio es el indicado para preparar el terreno de estudio, reconocer relaciones y determinar tendencias. Por otro lado, los estudios descriptivos “miden, evalúan o recolectan datos sobre diversos conceptos (variables), aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar (...) para así – y valga la redundancia – describir lo que se investiga” (Hernández Sampieri, et. al., 1998: 60).

La metodología para abordar la investigación parte de un enfoque mixto, en el cual se complementan tanto técnicas cualitativas como cuantitativas. De esta manera, mediante el enfoque teórico-metodológico cualitativo se busca conocer más en profundidad las características del espacio serrano para que, sumado a técnicas cuantitativas se pueda determinar la factibilidad de implementar un sendero de cicloturismo en Punilla.

Para llevar adelante la metodología anteriormente mencionada, se ha realizado el trabajo de campo pertinente bajo las siguientes pautas:

1. Recopilación, selección y análisis del material bibliográfico, tanto general como específico.
2. Diseño y realización de entrevistas estructuradas y semiestructuradas a informantes clave: delegaciones municipales y población de las distintas localidades de Punilla
3. Realización y procesamiento de la información obtenida en las encuestas.
4. Análisis e interpretación de datos estadísticos.
5. Elaboración de propuestas e informe final.

En cuanto a la propuesta de elaboración y diseño de las Ecovías se llevaron a cabo los pasos siguientes:

1. Análisis del área de estudio: estado de las vías y normativas vigentes.
2. Identificación de la demanda actual de cicloturistas y proyección de la demanda potencial.
3. Elaboración de la cartografía pertinente.
4. Diseño del recorrido teniendo en cuenta el espacio y los recursos turísticos del lugar

Capítulo I

1. Marco referencial - conceptual

1.1. Patrimonio cultural

La Carta de Venecia – también conocida como Carta Internacional para la Conservación y Restauración de Monumentos y Sitios – es un documento firmado en Venecia en 1964 en el cual establece principios comunes para la conservación y restauración de monumentos históricos, considerados “*el mensaje espiritual del pasado*”¹ que son el testimonio vivo de los pueblos en la actualidad. Dicho documento dio origen a ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), organismo que definió el patrimonio de la siguiente manera:

“El patrimonio es aquel que incluye sus entornos tanto naturales como culturales. Abarca los paisajes, los sitios históricos, los emplazamientos y entornos construidos, así como la biodiversidad, los grupos de objetos diversos, las tradiciones pasadas y presentes, y los conocimientos y experiencias vitales. Registra y expresa largos procesos de evolución histórica, constituyendo la esencia de muy diversas identidades nacionales, regionales, locales, indígenas y es parte integrante de la vida moderna” (ICOMOS, 1999: 1).

La riqueza patrimonial de un destino, su identidad, ya sea cultural o natural, es lo que despierta el interés del turista, y es aquí donde radica la importancia de preservarlo y conservarlo. Para Borrega Reyes (2009), el turismo es una herramienta adecuada para la preservación y conservación de estos espacios, por lo que la alimentación recíproca es un factor clave que permite un equilibrio entre patrimonio y turismo.

En cuanto al patrimonio cultural, Querol (2010) lo define como “el conjunto de bienes muebles, inmuebles e inmateriales que hemos heredado del pasado y que hemos decidido que merece la pena proteger como parte de nuestras señas de identidad social e histórica” (Querol, 2010: 11).

Por otra parte, Borrega Reyes (2009) propone que:

“...el patrimonio cultural debe ser entendido en un doble sentido cultural y económico, al estar conformado por el conjunto de bienes materiales, muebles e inmuebles, e inmateriales, donde estos bienes deben ser objeto de un adecuado aprovechamiento

¹ Traducción realizada por María José Martínez Justicia a partir del texto en italiano

económico, social y cultural, sin desvirtuar su esencia y autenticidad” (Borrega Reyes, 2009: 5).

Es decir, no debe existir ningún tipo de alteración que afecte su valor o autenticidad para ser parte del producto turístico. El patrimonio cultural forma parte de los recursos básicos para la configuración de un destino turístico, y es por ello que se debe transformar en un producto al servicio de un desarrollo local duradero. El patrimonio pasa de ser un recurso a convertirse en un producto capaz de generar riquezas y empleo, teniendo siempre como prioridad su conservación y mantenimiento, no sólo para ofrecer un producto óptimo a los turistas, sino también para poder ser disfrutado por las generaciones venideras (Borrega Reyes, 2009).

Como afirma Antón Clavé (2001), el turismo cultural:

“...facilita la aparición de nuevos productos, permite el establecimiento de formas de aprovechamiento turístico no necesariamente sometidas a ciclos estacionales, ofrece posibilidades de desarrollo de nuevos destinos y consumos complementarios a los destinos tradicionales, responde a la creciente segmentación de demanda, satisface necesidades vacacionales de corta duración, proporciona mayor satisfacción a segmentos de demanda activos y con mayor sensibilidad, y añade valor a la experiencia turística” (CLAVÉ, A. en TRESSERRAS, J. J., 2001: 7).

Retomando la definición de Querol (2010), es importante señalar que los bienes inmuebles a los que hace referencia son aquellos que se encuentran ligados al suelo y no pueden ser trasladados, como puede ser una iglesia o edificio histórico. Estos bienes no solo contemplan su valor como inmueble propiamente dicho sino también por su importancia histórica para el espacio en el que se encuentran inmersos.

1.1.2. Patrimonio industrial y ferroviario

El patrimonio industrial, constituye una de las categorías que integran el patrimonio cultural. Incluye aquellos bienes muebles e inmuebles considerados patrimonio cultural, y que se constituye en los testimonios e historias de vida narradas por los lugareños.

Álvarez Areces (2008) considera que el patrimonio industrial comprende:

“...todos los restos materiales, bienes muebles e inmuebles, con independencia de su estado de conservación, formas o elementos de la cultura material de la sociedad industrial capitalista, generados en el desarrollo histórico por las actividades productivas y extractivas del hombre, así como aquellos testimonios relativos a su influencia en la sociedad” (Álvarez Areces, 2008: 6).

Esta definición establece que no solo se incluyen a los inmuebles y maquinarias de producción, sino que también se consideran los aspectos sociales que involucran a los trabajadores con la actividad productiva, sus tareas, conocimientos, habilidades, etc.

“Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación. Estos valores son intrínsecos del mismo sitio, de su entramado, de sus componentes, de su maquinaria y de su funcionamiento, en el paisaje industrial, en la documentación escrita, y también en los registros intangibles de la industria, almacenados en los recuerdos y las costumbres de las personas. La rareza, en términos de supervivencia de procesos particulares, tipologías de sitios o paisajes, añade un valor particular y debe ser evaluada cuidadosamente. Los ejemplos tempranos o pioneros tienen un valor especial” (Consejo Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, 2003: 2).

Para estudiar en profundidad los elementos patrimoniales que posee el patrimonio industrial, es necesario elaborar un inventario para reconocer y describir el bien a preservar. De esta manera, el autor Pardo Abad (2008) propone diferentes criterios de valoración del patrimonio industrial (Tabla I):

Tabla I

Criterios de valoración del patrimonio industrial

Valor	Indicadores principales
Histórico	Antigüedad de la instalación, posible hito histórico, papel desempeñado en el desarrollo industrial de un sector industrial
Arquitectónico	Originalidad y representatividad, tipológicas, técnicas y materiales empleados, estética, consideración como hito histórico, autoría
De conjunto	Presencia de las diferentes instalaciones fabriles, poblado industrial, servicios asistenciales para obreros
Territorial	Asociación de los elementos productivos, paisajísticos y territoriales

Iconográficos	Simbolismo de los elementos industriales, capacidad de evocación del pasado
De conservación	Estado de conservación, capacidad de puesta en uso
De uso	Utilización de estructuras, grado de adaptación de las formas y tamaños de los edificios, posibilidad de potenciar la identidad de la comunidad local
Didáctico	Preservación de máquinas e instalaciones para la explicación de un proceso productivo, un paisaje industrial, un territorio

Fuente: Pardo Abad, 2008.

Dentro del patrimonio industrial queda comprendido el patrimonio ferroviario. Éste incluye:

“...los inmuebles (zonas de producción, de viviendas, etc.), los muebles (maquinarias, herramientas, los archivos, etc.) y a esto pueden agregarse los modos de vida de los trabajadores, el “know how” de los procesos productivos, asociados a la industria como un verdadero sistema” (Fernández Zambón y Guzmán Ramos Schenk, 2005: 98).

Este patrimonio tiene características diferenciales debido a su material y criterio de construcción. En el caso de las estaciones ferroviarias argentinas, es común ver construcciones con ladrillo a la vista, hierro, galpones de chapa, marquesinas ornamentadas sobre el andén y galerías de accesos, etc.

Pardo Abad (2008) sintetiza que debe entenderse que, en algunos casos, los elementos patrimoniales no pueden ser adaptados o acondicionados para su puesta en valor. De igual modo, existe la posibilidad de ser reutilizados y conservados por el hecho de no ser viables. En consecuencia, es posible establecer un patrimonio como un nuevo producto turístico bajo la condición de que los mismos no pierdan su esencia.

Los turistas cuya principal motivación es la cultura, van más allá de la mera contemplación de los bienes patrimoniales, “son turistas activos que demandan actividades y experiencias en los destinos, que les permitan estar en mayor contacto con la población y el espacio local” (Fernández Zambón y Guzmán Raos Schenk, 2005: 98).

En este contexto, es necesario aclarar que la existencia de sitios o manifestaciones patrimoniales culturales, no significa la existencia de un producto turístico, sino que se está

en presencia de un recurso susceptible de aprovechamiento turístico. La relación entre patrimonio y turismo puede llevar a impactos socioculturales negativos tales como el “efecto demostración”, que según la Organización Mundial del Turismo (OMT, 1998) consiste en una “desculturización del destino” que sucede cuando la cultura visitante es percibida como superior a la local, y comienzan a adoptarse valores y modos de vida extranjeros. Además, el desarrollo de un turismo en masa puede evitar un intercambio cultural genuino entre la población residente y el turista. Otro de los impactos negativos mencionados por la OMT (1998), es el de resentimiento de la población local hacia el turismo internacional, que se pronuncia aún más cuando la brecha socioeconómica entre ambos es mayor.

Sin embargo, el turismo también produce impactos positivos sobre la población. Uno de ellos es el beneficio económico que se comienza a percibir, tanto en la creación de empleo como en el ingreso de divisas. Estos beneficios pueden ser reutilizados e invertidos en la conservación del mismo patrimonio. Otro de los beneficios que ocasiona es el de considerar al patrimonio como atractivo integrante de un producto turístico, y en consecuencia, la toma de conciencia no es solo por parte del turismo sino también de los lugareños. “La conservación de los recursos patrimoniales y su proceso de transformación en productos turísticos pueden ser un incentivo para la revitalización de la actividad cultural a nivel regional, nacional e internacional” (Ballart Hernández y Tresserras, 2007: 218).

Por último, el impacto positivo se plasma en la mejora de las facilidades e instalaciones del destino, que lleva a una modernización del mismo, y en la recuperación y conservación de valores culturales. “El turismo puede ayudar a estimular el interés de los residentes por la cultural propia, por sus tradiciones, costumbres y patrimonios históricos [...]” (OMT en Getino, 2012: 222).

Al respecto, Álvarez Areces (2008) sostiene que:

“La reutilización y recuperación del patrimonio industrial histórico es en sí misma una actividad emprendedora, un factor de autoestima para los habitantes de zonas afectadas por el declive industrial, y conlleva una ruptura con el fatalismo tendencial a que parecen abocados esos territorios” (Álvarez Areces, 2008: 9).

De este modo, se le reasigna una función a un espacio inutilizado. Para el caso de estudio, esto es un factor clave, y mediante un turismo responsable y acorde a los principios de preservación será una herramienta diversificadora y potenciadora de los recursos del lugar.

1.2. Paisaje cultural e itinerario cultural

Paisaje cultural

En relación con el patrimonio, el concepto paisaje cultural fue concebido en las directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial en 1992. El término, no obstante, no es nuevo: la geografía fue el primer campo científico no vinculado al patrimonio del cuál surge la noción de paisaje (Conti, 2009). Para la Real Academia Española, “paisaje” tiene tres significados: parte de un territorio que puede ser observado desde un determinado lugar, espacio natural admirable por su aspecto artístico y pintura o dibujo que representa un paisaje. El nexo común entre estas definiciones es que hacen referencia a un determinado espacio, a la vez que implican el hecho de que puede ser abarcado por la mirada y comprender aspectos artísticos.

En 1925, Carl Sauer estableció que el paisaje natural es sometido a transformación por el hombre; el más importante factor morfológico. En su artículo “Morfología del paisaje”, Sauer sostiene entonces que el “paisaje cultural” es resultado de todas las obras del hombre que alteran el paisaje natural, como lo son la densidad poblacional, las migraciones, el alojamiento y su estructura (ya sea aglomerado o disperso como en el espacio rural), las formas de producción y las comunicaciones del siglo XX. Esta definición, no obstante, fue muy criticada en el campo de la geografía cultural, considerada como “ahistoricista y conceptualmente funcionalista” (Kramsh, 1999). El Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO incluyó la categoría de paisaje cultural en la edición de 1992 de las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, definiéndolo como una “obra conjunta entre el ser humano y la naturaleza”. La ampliación de esta definición llevo a la subcategorización de paisaje cultural como:

- a) El diseñado y creado intencionalmente por el hombre, tales como jardines y parques contruidos con intenciones estéticas.
- b) El paisaje evolutivo, resultado de un imperativo inicial de tipo social, económico, administrativo o religioso, que se ha desarrollado hasta su situación presente asociado y en respuesta a su entorno natural. En la Argentina, este tipo de paisajes es fácilmente notable: se lo identifica en las producciones agrícolas como los viñedos, ganadería o campos de cultivos.
- c) Los paisajes culturales asociativos, es decir, vinculados a eventos religiosos, artísticos o culturales, en los que pueden ser insignificantes o aún ausentes las evidencias materiales. En la ciudad de Capilla del Monte, por ejemplo, se encuentra el Cerro

Uritorco – de carácter puramente natural – pero al cual se le asocian componentes culturales debido al significado que le da el hombre como centro energético (UNESCO, 2005: 132).

Actualmente, existen ejemplos de paisajes culturales en todo el mundo incluidos en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO a partir del siglo XXI. En el caso particular de la Argentina, la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) fue considerada paisaje cultural en el año 2003.

Itinerario cultural

En los últimos años se ha ido consolidando el concepto de itinerario cultural que refleja la evolución del concepto de patrimonio y su proyección en la sociedad actual (López Fernández, 2006). La inscripción del Camino de Santiago de Compostela en la Lista de Patrimonio Mundial en 1993 fue el inicio para comenzar a considerar los itinerarios culturales como una nueva categoría patrimonial, y el cual se afianzó a partir de una serie de reuniones de expertos y de la creación de un Comité Científico Internacional de ICOMOS referido al tema. Esto permitió una valoración más completa del conjunto de bienes patrimoniales, dado que no es posible comprender de forma aislada e independiente los bienes que suelen encontrarse en un mismo itinerario.

La Carta de Itinerarios Culturales adoptada por ICOMOS en 2008 los define como

“Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica que reúna las siguientes condiciones:

1. Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables periodos de tiempo.
2. Haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.
3. Haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia” (ICOMOS, 2008: 2).

De esta manera, la noción de itinerario cultural engloba a la dimensión territorial de distintos niveles, inclusive intercontinental, como es el caso de la Ruta de la Seda en Asia. Estos itinerarios culturales a menudo suelen ser confusos, sobre todo cuando se los vincula con la actividad turística. Es por ello que es necesario aclarar que un itinerario cultural puede ser utilizado con fines turísticos, pero eso no significa que todos los itinerarios o rutas turísticas son itinerarios culturales. Para la fácil identificación de un itinerario cultural se debe primeramente identificar cual fue su función histórica y trascendencia.

En lo concerniente a esta investigación, las vías de ferrocarril, como así también los caminos, senderos y rutas, han jugado un papel decisivo en la historia de una región, como en los casos de ocupación y colonización de territorios escasamente poblados. Sin embargo, esto no significa que sean exactamente itinerarios culturales. Según Conti (2009), para estar seguro de que se catalogue itinerario cultural es necesario conocer el propósito específico de esa ruta, verificar la persistencia de este propósito específico en un lapso de tiempo, y sobre todo, verificar que este fin fue la causa de influencias culturales que se reflejan en los componentes del patrimonio tangible e intangible.

De esta manera, el itinerario surge como un instrumento que facilita a los visitantes el conocimiento de una región con un hilo conductor que justifica su diseño (López Fernández, 2006).

1.3. Turismo sustentable y ecoturismo

La diversificación del turismo en las últimas tres décadas ha sido importante a la hora de tener en cuenta el tipo de impacto que producía en el territorio (Tarlombani da Silveira, 2005). En cuanto al aspecto económico, existen países en la actualidad como México o Jamaica en el que su mayor aporte al PBI lo produce el turismo, desplazando a actividades tradicionales tales como la agricultura o la industria (World Travel & Tourism Council, 2017). En la Argentina, el turismo significa un aporte del 10,3% al PBI y su importancia para las economías regionales radica en que redistribuye recursos desde las grandes ciudades a dichas economías (World Travel & Tourism Council, 2018). Sin embargo, el documento “Panorama Turístico” emitido por el Ministerio de Turismo de la Nación concluye que el turismo receptivo a partir del 2015 viene cayendo ininterrumpidamente, y en cuanto al turismo interno, desde el 2011 se encuentra estancado debido a la distorsión cambiaria. La realidad del turismo en la Argentina se encuentra en un momento difícil en cuanto al contexto económico.

Otro aspecto del turismo que preocupa a nivel mundial es el ambiental. Fue a partir del año 1980 cuando la degradación ambiental comenzó a ser tema de debate en las Cumbres de las Tierras, y el turismo surgió como un fenómeno que aportaba a dicha degradación. Entre los impactos negativos ambientales que genera el turismo se pueden nombrar (OMT, 1998):

- Degradación por mal uso de los recursos naturales y sobreexplotación.
- Acelerado proceso de deforestación.
- Destinos congestionados.
- Urbanización desmedida en zonas no adecuadas (ej: zona costera).
- Arquitectura no integrada al paisaje.
- Segregación de los residentes locales en países no desarrollados.
- Falta de políticas en el tratamiento de residuos.
- Contaminación acústica y polución del aire.
- Intensifica la erosión del paisaje.

El concepto de desarrollo sustentable fue tratado por primera vez en la Conferencia de Rio de 1992, aunque previamente ya había sido considerado en el Informe Brundtland como una alternativa para paliar los efectos negativos de la degradación ambiental. Dicho informe es una crítica al modelo económico global, y en consecuencia, alienta a atender las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades. Según Croall (1995), en la conferencia se plantearon una serie de directrices básicas a tener en cuenta para cumplir con un desarrollo sustentable. Estas son:

- Respetar y cuidar la comunidad de vida.
- Mejorar la calidad de la vida humana.
- Conservar la vitalidad y diversidad de la Tierra.
- Minimizar la destrucción de recursos no renovables.
- Mantenerse dentro de la capacidad de carga de la Tierra.
- Cambiar las actitudes y prácticas de la población para adoptar la ética de la vida sustentable.
- Capacitar a las comunidades para cuidar de sus entornos.
- Promover un esquema nacional para integrar desarrollo y conservación.

Los fundamentos del turismo sustentable se basan sobre estos principios, que fue un antecedente en cuanto a la integridad ecológica, la eficiencia económica y la equidad social.

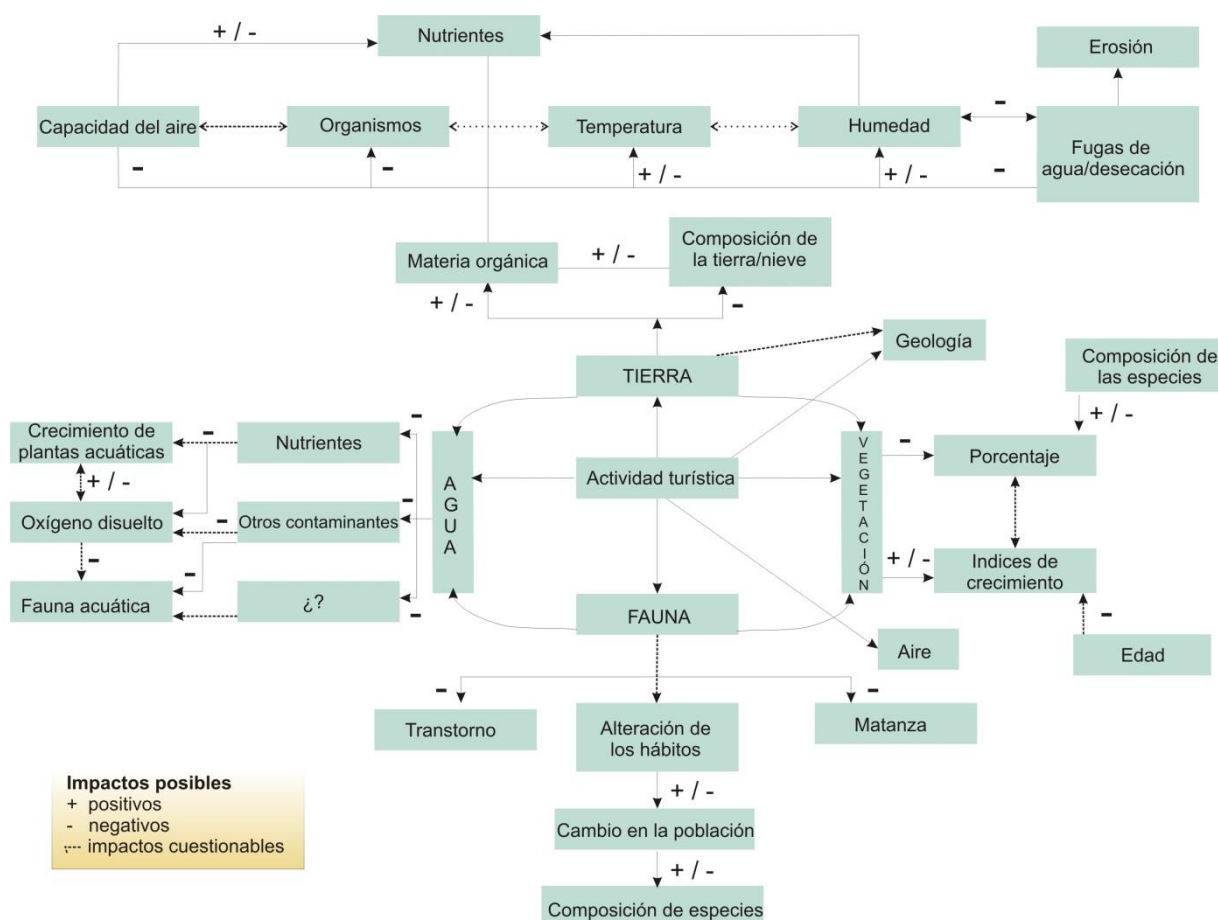
“En definitiva, el objetivo que preside la actuación económica – obtener el máximo beneficio – y el objetivo ecológico – guiado por la idea de conservar y hacer un buen uso de los recursos renovables o no renovables – deben verse como objetivos compatibles, intentando resolver las áreas de conflicto que inevitablemente han de surgir” (OMT, 1998: 244).

El desarrollo sustentable, que surge como una alternativa ante los impactos negativos nombrados, contempla también impactos positivos del turismo que – mediante un buen uso de los mismos – logra un beneficio mayor, como, por ejemplo:

- Revalorización del entorno natural.
- Adopción de medidas para preservar los tesoros de la zona, mediante la creación de parques naturales, reservas, restauración y preservación de edificios y lugares históricos, etcétera.
- Establecimiento de estándares de calidad que favorece la apreciación y toma de conciencia de la importancia de los recursos naturales en la experiencia turística.
- Mayor involucramiento del ámbito público mediante iniciativas de planificación y gestión.

En la Figura 1 se expone la relación entre el turismo y los distintos impactos.

Figura 1

Impactos positivos y negativos del turismo

Fuente: OMT, 1998 sobre la base de Mathieson, A. y Wall, G., 1982.

De esta manera, el turismo sustentable nace como forma de adaptación ante este nuevo escenario mundial, y, en consecuencia, algunas de las nuevas modalidades que surgen son contempladas como *turismo alternativo* que se define como:

“... un conjunto de modalidades turísticas que tienen por objetivo ser consecuentes con los valores naturales, sociales y comunitarios, permitiendo, además, tanto a los anfitriones como a los huéspedes, disfrutar de una interacción positiva que merece la pena, así como de las experiencias compartidas” (Wearing y Neil, 1999: 24-25).

El turismo alternativo abarca tres grandes ramas: el turismo rural, el turismo aventura y el ecoturismo (SECTUR, 2002). Las tres modalidades se caracterizan por desarrollarse en áreas naturales, siendo el contacto del turista con la naturaleza uno de los principales factores. Se caracterizan además por ser de bajo impacto, debido al número de turistas reducidos que practican la actividad y la demanda de servicios personalizados, a diferencia

del turismo tradicional que implica una alta concentración de turistas y servicios estandarizados y saturados. Si bien existen similitudes entre las tres, el ecoturismo se diferencia de las demás debido a que persigue objetivos de conservación ambiental y garantiza la preservación de los recursos.

Según la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN, por sus siglas en inglés) se define al ecoturismo como:

“Aquella modalidad turística ambientalmente responsable, consistente en viajar o visitar áreas naturales sin disturbar con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora y fauna silvestres) de dichas áreas, así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que puedan encontrarse ahí, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural, y propicia un involucramiento activo y socioeconómicamente benéfico de las poblaciones locales” (Ceballos Lascurain, 1998: 7).

Por otro lado, Wearing y Neil (1999) creen que el ecoturismo expresa un cambio en el hombre en la forma de ver y de relacionarse con el entorno. Según su opinión, consiste en una corriente ideológica que suscita la comprensión y el respeto hacia el ambiente natural-cultural, logrando una mayor conciencia. De esta manera, no solo es una herramienta útil para conservar el patrimonio natural y cultural, sino también una manera para alcanzar un desarrollo sustentable, lo que implica un “...uso racional y sostenido de los ecosistemas sin que el movimiento de la población temporal (turistas) modifique el ciclo vital a la autoecología del atractivo turístico que es visitado” (Zeballos de Sisto, 2003: 310-311).

La importancia de la Huella Ecológica Energética en destinos turísticos es muy elevada; supone más del 50% de la Huella Ecológica de Canarias (Fernández Latorre y Díaz del Olmo, 2011). Es por ello que las exigencias para desarrollar modelos de turismo hipocarbónicos son cada vez más acuciantes, a causa de la problemática del cambio climático. El cicloturismo, aunque tiene poco impacto en el conjunto del mercado turístico, puede tener un papel relevante en las estrategias de desarrollo turístico sostenible y la desconcentración territorial del impacto (Serra i Serra, 2016).

1.3.1. Cicloturismo y nuevas tendencias

En los últimos años el uso de la bicicleta como medio de transporte y de práctica deportiva y de ocio ha ido ganando adeptos convirtiéndose en una modalidad turística sostenible y respetuosa con el entorno (Chen y Cheng, 2016; Fernández Latorre, 2015; Oliveira y Esperança, 2011). Bajo estos condicionantes, el cicloturismo se considera un modelo turístico a potenciar, en la medida que contribuye a reducir la huella ecológica y promueve el contacto directo con las comunidades locales y el patrimonio natural y cultural. (Fernández Latorre, 2015).

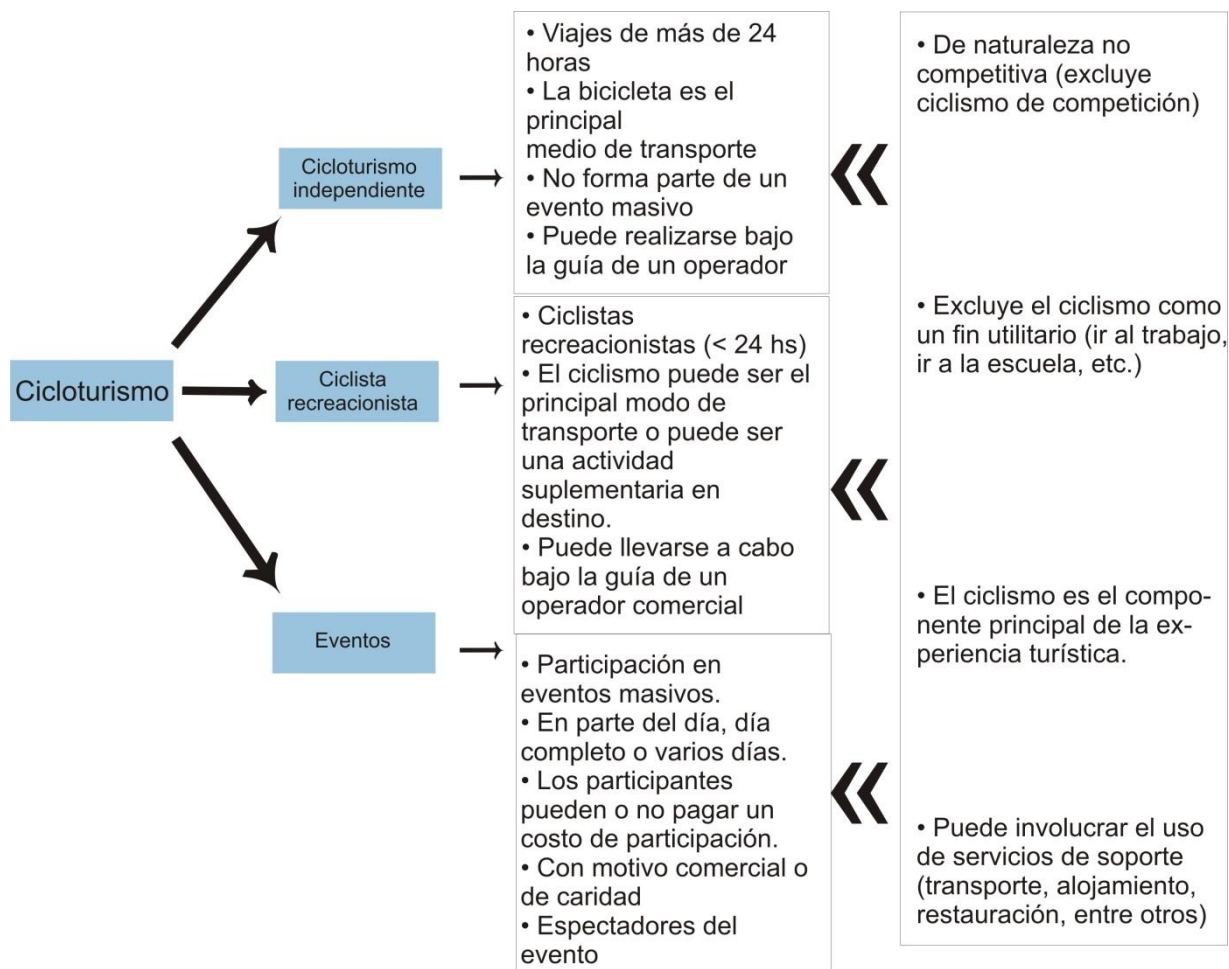
El cicloturismo se puede entender de muchas maneras. De hecho, la discusión académica y gubernamental sobre la definición del cicloturismo está siempre presente allí donde se aborda el análisis de este tipo de turismo (Faulks, et al., 2007: 9). A pesar de existir una demanda creciente de productos cicloturísticos, las investigaciones que tratan las interacciones entre el fenómeno turístico y la bicicleta continúan siendo escasas, y marcadas por la disparidad de criterios en la definición del cicloturismo (Lamont, 2009).

Para Moral Moral (2016) El cicloturismo “supone la realización de un turismo alternativo y sostenible en el que el disfrute del paisaje o el deseo de vivir una experiencia única en contacto con la naturaleza y el entorno, se convierte en una de las principales motivaciones del turista para su elección, lo que permite combinar la realización de una actividad deportiva y de ocio” (Moral Moral, 2016: 1).

Siguiendo este concepto, el cicloturismo – según Lamont (2009) – puede ser dividido en tres segmentos de turistas o tres tipos de cicloturismo:

- Cicloturista independiente: agrupa a aquellas personas que viajan al destino para practicar la actividad, quedándose en el mismo durante una noche o más.
- Ciclista recreacionante: aquellas personas que viajan al destino solo por un día y que utilizan la bicicleta como principal medio de transporte para conocerlo y recorrerlo.
- Cicloturistas que concurren a eventos: son aquellas personas que asisten a eventos organizados en el destino y que forman parte de una propuesta deportiva o cultural.

Figura 2

Tipología de los segmentos de cicloturismo

Fuente: LUMSDON, 1996; RITCHIE, 1998; ROY MORGAN RESEARCH, 2006; SIMONSEN & JORGENSEN, 1998; SOUTH AUSTRALIAN TOURISM COMMISSION, 2005 en LAMONT, 2009.

Otros autores (Ritchie, 1998; Sustrans, 1999; South Australian Tourism Commission, 2005), consideran que no depende de la motivación del turista. La extensión del recorrido, por ejemplo, es una de las formas que pueden diferenciar a un ciclista de otros, ya que no todos los ciclistas son apropiados para determinadas distancias. Lo mismo sucede con el caso de aquellos ciclistas que son agrupados según el tipo de terreno: para el ciclismo de ruta (o llanura) importa la cantidad de kilómetros del sendero a recorrer, mientras que el ciclismo de montaña se centra en la dificultad que el relieve posee, y por ende, el tipo de bicicleta también deberá ser acorde a estas circunstancias. Otras clasificaciones de cicloturistas lo diferencian por el grado de profesionalización del ciclista, es decir, si es realizada por profesionales (que consumen eventos puntuales) o si es realizado por

aficionados (practican la actividad en el momento que disponen), y por último, uno de los nuevos planteos es si se considera al público que asiste a ver eventos como carreras o tours como cicloturistas, debido a que por más que desempeñen un papel pasivo, su principal motivación es disfrutar de ver el deporte.

De esta manera, “diferentes definiciones se adaptarán a diferentes circunstancias” (Blamey, 1997: 115), y, en consecuencia, no habrá una definición lo suficientemente abarcativa y precisa para englobar el cicloturismo. Lamont (2009) establece la siguiente definición para contribuir a la recopilación de datos consistentes:

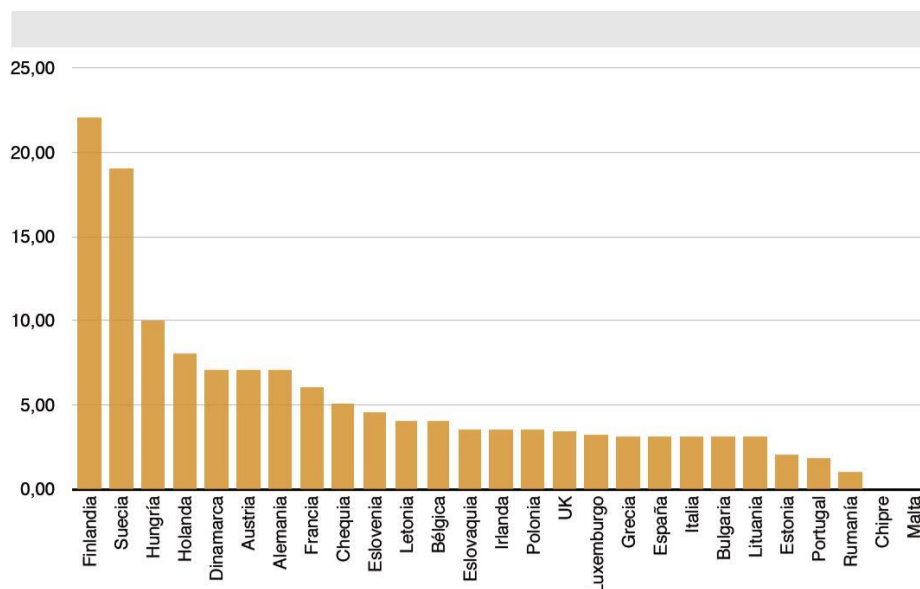
“Trips involving a minimum distance of 40 kilometres from a person’s home and an overnight stay (for overnight trips), or trips involving a minimum non-cycling round trip component of 50 kilometres and a minimum four hour period away from home (for day trips) of which cycling, involving active participation or passive observation, for holiday, recreation, leisure and/or competition, is the main purpose for that trip. Participation in cycling may include attendance at events organised for commercial gain and/or charity (competitive and noncompetitive), as well as independently organised cycling” (Lamont, 2009: 72).²

Esta definición es apropiada para amalgamar varios conceptos mencionados por otros autores y lograr con precisión una visión acertada de qué es el cicloturismo.

Partiendo de la definición propuesta por Lamont, es posible describir cual es la situación actual del cicloturismo en el mundo. En 2013, la EFC (Federación Europea de Ciclistas) publicó un documento llamado “Barómetro de la Bicicleta” en el cual se analizan cuatro de los aspectos que afectan la práctica y uso del ciclismo. A fines de esta investigación, sólo se destacará el tercero (Figura 3), dado que analiza el cicloturismo.

² [Viajes que implican una distancia mínima de 40 kilómetros desde el hogar del viajero y un pernocte (para viajes que involucran un pernocte), o viajes que involucran un mínimo no pedaleado de por lo menos 50 kilómetros y un mínimo de 4 horas por períodos fuera del hogar (para viajes recreativos), o aquellos ciclistas que cuya participación activa o una observación pasiva con motivos de vacaciones, recreación, ocio y/o competencia, es de principal propósito para ese viaje. La participación en ciclismo puede incluir asistencia a eventos organizados para fines comerciales y/o caridad (competitivo o no competitivo), así como también a actividades de ciclismo independiente (Lamont, 2009: 72).] (T. de la A.).

Figura 3

Número de ciclistas por población del país

Fuente: Mató i Palós, E. y Troyano, X. sobre la base de Barómetro de la bicicleta, ECF, 2013.

En este gráfico se pone de manifiesto que aquellos países donde más se usa la bicicleta como medio de transporte, más practicantes de cicloturismo hay. Además, hay países que avanzan posiciones rápidamente en la estadística del uso de la bicicleta: el país que más puestos avanza (13 posiciones) es Francia, seguido de Finlandia y España (6 posiciones).

Para comprender cómo la bicicleta logró posicionarse como medio de transporte ideal en los países desarrollados es importante mencionar los beneficios del ciclismo en comparación con otros medios convencionales.

- Es económica: su compra no demanda una gran inversión, al igual que su mantenimiento y utilización (Figura 4).

Figura 4

Comparación de los gastos anuales para el desplazamiento mediante diferentes medios de transporte

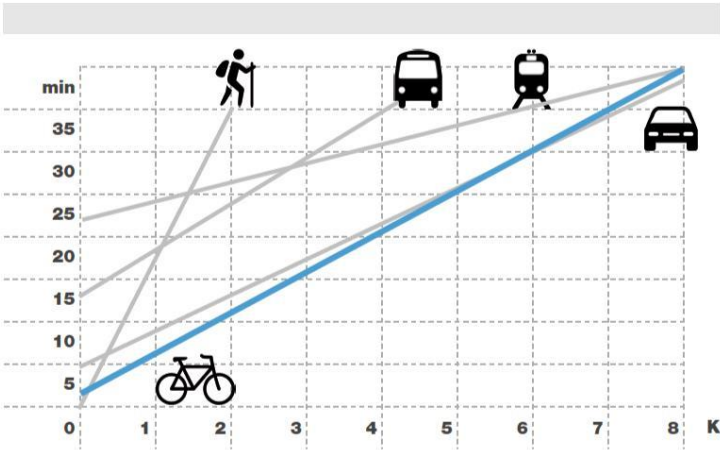
							
Comprar [€]	-	80	300	600	4000	-	-
Seguro Anual [€]	-	-	-	300	600	-	-
Gasolina [€]	-	-	13	145	240	-	-
Parking [€]	-	-	-	360	500	-	-
Impuestos [€]	-	-	-	100	150	-	-
Mantenimiento [€]	-	50	100	200	300	-	-
Coste Billetes [€]	-	-	-	-	-	3468	219
Coste Anual [€]	0	130	413	1705	5790	3468	219

Fuente: Mató i Palós, E. y Troyano, X., 2014

- Es rápida en comparación a otros medios de transporte, especialmente en la ciudad.

Figura 5

Relación en la eficiencia de los desplazamientos



Fuente: Mató i Palós, E. y Troyano, X., 2014

- El modo de desplazamiento es eficiente teniendo en cuenta la energía utilizada en función del desplazamiento alcanzado

- Es respetuosa con el ambiente debido a que consume menos espacio público y reduce el embotellamiento, y por ende, reduce el número de accidentes cotidianos en una ciudad.
- Es silenciosa y no contamina (el “ahorro medioambiental” promedio en países europeos es de €160 anuales)

Figura 6

Sostenibilidad comparada por medio de transporte

						
Consumo de espacio	100	100	10	8	1	6
Consumo de energía primaria	100	100	30	0	405	34
CO	100	100	29	0	420	30
Monóxidos de nitrógeno	100	15	9	0	290	4
Hidrocarburos	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Contaminación atmosférica total	100	15	9	0	250	3
Riesgo inducido de accidente	100	100	9	2	12	3



* Coche con catalizador

Fuente: Mató i Palós, E. y Troyano, X., 2014

- Es segura: el riesgo de accidentes es similar al de los coches y en ciertas edades es mucho menor.
- Mejora la salud del usuario tanto física como psicológicamente, y cumple con la recomendación de la Organización Mundial de la Salud de practicar 30 minutos de ejercicio moderado por día. Además, según un estudio realizado por esta misma organización, determinó que quien utiliza la bicicleta cotidianamente tiene tres veces menos riesgo de morir prematuramente.

En cuanto a los beneficios de realizar cicloturismo, se detallan los siguientes (Mató i Palós, E. y Troyano, X. 2014):

- Incitar la implantación de empresas para ofrecer alojamiento, restauración, suministros de alimentos, bebida y servicios para los cicloturistas.

- Aumentar el turismo interno y reducir los viajes de turismo a larga distancia, contribuyendo así de forma significativa a la reducción de emisiones de CO₂.
- Promover el turismo mediante un bajo impacto medioambiental y baja cantidad emitida de gases.
- Estimular el desarrollo económico en destinos emergentes.
- Estimular el *turismo slow*, que fomenta el interés por la riqueza de la gastronomía local, el patrimonio y la vida de las comunidades atravesadas.

Estos beneficios llevan a la conclusión de que es la bicicleta el medio de transporte más adecuado para la investigación propuesta debido a su auge, eficiencia y su bajo impacto ecológico y sonoro. Además, teniendo en cuenta el último beneficio citado, el cicloturismo puede ser una óptima herramienta para poner en valor el patrimonio ferroviario de Punilla que, como la mayoría, se encuentra en gran parte en estado de abandono.

1.4. Políticas turísticas y asociativismo intermunicipal

Desde la perspectiva de que el turismo es entendido como un sistema complejo que involucra una multiplicidad de dimensiones, la dimensión política forma un aspecto fundamental en su desempeño. Capanegra (2006) menciona la importancia de considerarse el turismo en el diseño de las políticas públicas: “Es innegable que el turismo es objeto de política pública por los beneficios económicos, sociales, políticos y culturales que reporta, especialmente para los sectores dominantes” (Capanegra, 2006: 44).

El redimensionamiento del Estado en crear un gobierno eficiente llevó a la necesidad de establecer a las políticas públicas como solución a los problemas públicos del Estado. Actualmente, las decisiones comienzan a ser producto de las políticas adoptadas, como resultado de la interlocución entre la sociedad y el Estado. Para Nateras Gonzáles (2006) las políticas públicas son:

“...acciones colectivas racionales, diseñadas en el ámbito de lo público, encaminadas a resolver problemas o asuntos de interés público de una comunidad en específico; por lo tanto, constituyen una eficaz herramienta de la sociedad para influir en las acciones orientadas al bien común, a partir de mecanismos de participación, corresponsabilidad y rendición de cuentas, trascendiendo el terreno de lo meramente gubernamental” (Nateras Gonzáles, 2006: 259).

El turismo crece y se desarrolla de la misma manera que los Estados se diversifican y amplían sus políticas. El turismo y las políticas turísticas son asuntos que han surgido hace

poco tiempo, es por ello que para una mejor comprensión es necesaria una definición certera del abanico que abarca particularmente la política turística. Según Velazco Gonzáles (2011) la política turística será:

“El conjunto de acciones que impulsan actores públicos – en ocasiones en colaboración con actores no públicos – con la intención de alcanzar objetivos diversos relacionados con la variedad de fenómenos y relaciones que supone el proceso de atracción, estancia o residencia ocasional de ciudadanos en un territorio determinado” (Velazco Gonzáles, 2011: 960)

Uno de los instrumentos utilizados para las políticas turísticas son los instrumentos organizativos, que responden a tres tipos de estructuras distintas:

- a) Las *estructuras político administrativas tradicionales* que serían las organizaciones públicas con competencias en turismo en sus respectivos espacios territoriales y se rigen por derecho público.
- b) Las *estructuras ejecutivas dependientes*, tanto orgánica, como funcional o financieramente, de las anteriores organizaciones.
- c) Las *estructuras de cooperación público-privada* son las organizaciones menos desarrolladas de carácter independiente que asumen responsabilidades semejantes a las que hasta ahora ha tenido los decisores públicos. Tienen diseños institucionales muy diferentes según el ámbito de actuación (FEMP, 2008).

En la estructura de cooperación público-privada se observa el comportamiento de los actores sociales, debido a su aporte al desarrollo local mediante la participación en la formulación de normas, reglas y funciones, asumiendo parte de la realidad social y la dirección de la sociedad. Las decisiones ejecutadas por el sector público definen aquellas alternativas de desarrollo capaces de alcanzar un territorio.

Las políticas públicas son el resultado de una compleja red de relaciones recíprocas entre diversos actores. Por lo tanto, se debe estudiar tanto los impactos de la toma de decisión en el proceso político con sus impactos sobre el comportamiento de los actores sociales, como las actuaciones del Estado que traducen la política en acción.

En los últimos años y debido a la descentralización y la globalización, los ciudadanos han demostrado un creciente interés por aquellos aspectos propios de los municipios. Estos fenómenos han llevado a una articulación público-privado que plantea una asociatividad horizontal de los municipios entre sí, junto con la incorporación de nuevos roles económicos

y sociales. De todas maneras, los municipios deben cumplir con sus funciones tradicionales teniendo los mismos recursos, y también diseñar e implementar estrategias en pos del desarrollo local para aumentar su competitividad.

En esta perspectiva, entonces, se observa una “paulatina incorporación de un nuevo paradigma de política social focalizado o de ‘gerencia social’, que apunta a promover la organización de sectores populares y a fortalecer las organizaciones de la sociedad civil” (García Delgado, 1997: 15).

La “megatendencia descentralizadora” (Boisier, 2001: 6) de alcance mundial consolidada en los ‘90, ejerce un impulso a la marginación de localidades, para lograr mayor productividad a menores costos y diferenciarse en el mercado para un mejor posicionamiento. Estos procesos se ven plasmados en las organizaciones municipales, que deben reestructurarse para adaptarse a estos cambios profundos y acelerados, para así responder de manera eficiente a los problemas que aquejan a la sociedad.

El asociativismo intermunicipal es propuesto actualmente por gobiernos pequeños y medianos como consecuencia de estos cambios. Consta de valorar la potencialidad de los municipios para lograr un mayor desarrollo económico en un contexto competitivo global, para el mejoramiento de la eficacia y la eficiencia de las políticas públicas, llevar a cabo tareas de mayor complejidad y fortalecer los gobiernos locales en su capacidad de negociación frente a otros actores (Cravacuore, 2006).

La implementación de este tipo de asociaciones surge como consecuencia de las reformas del Estado y una desconcentración de los niveles superiores del gobierno. En Argentina, el primer antecedente de este tipo surge en la provincia de Córdoba:

“...puede afirmarse que la conciencia de la necesidad de materializar una adecuada coordinación ha estimulado en el país una interesante dinámica de cooperación intermunicipal desde los ’90, marcando un punto de inflexión en tal sentido que la Constitución de la Provincia de Córdoba de 1987 habilitó a la conformación de “organismos intermunicipales”, criterio luego adoptado por otras provincias” (Parmigiani de Barbará, 2005: 2).

La implementación exitosa de agrupaciones regionales precisa de una conformación que permita articular la acción a nivel local junto con la predisposición de los implicados a sostenerla.

El 29 de diciembre de 2004 la legislatura provincial sanciona la “Ley Orgánica de Regionalización de la Provincia de Córdoba”, nº 9206 (ver Anexo 2). Esta normativa impulsa un nuevo diseño de la regionalización intraprovincial, creando las Comunidades Regionales (CR) basadas en tres principios centrales: el progreso del asociativismo municipal, el incremento de la descentralización de las competencias provinciales y el fortalecimiento de la autonomía municipal, con el objetivo político de inducir el desarrollo regional sustentable en el territorio provincial (Parmigiani de Barbará, 2005).

En virtud de esta nueva ley se diseñan organismos regionales donde exista un espacio de consenso entre los distintos actores implicados a partir de la comprensión de dicha organización como una formación dinámica, compleja y de coordinación horizontal de los procesos de formulación e implementación de políticas públicas.

Existen dos modelos básicos de estos organismos regionales, o asociaciones intermunicipales, según Cravacuore (2006):

- *Consortio de servicios*: entes intermunicipales constituidos para la prestación de un servicio público, buscando un más eficaz y eficiente cumplimiento de las demandas ciudadanas o de las tareas propias de la administración. Son adecuados para brindar servicios en poblaciones reducidas y se estructuran en función de diversas tareas, entre ellas, la promoción turística. Su principal característica es la flexibilidad, ya que un municipio puede asociarse a distintos gobiernos de acuerdo al servicio a prestar.
- *Entes microrregionales*: Conjunto de gobiernos locales que buscan colectivamente el desarrollo local-regional. Implican un nivel de mayor coordinación de los gobiernos locales, dado que los mismos deciden crear una agenda intermunicipal en todos los órdenes de la administración.

A los fines de esta investigación, el consorcio de servicios es el adecuado para este tipo de asociativismo intermunicipal, que intenta amalgamar varios destinos turísticos mediante un mismo itinerario. En este marco, Cravacuore y Clemente (2006) señalan que existen factores de éxito que impulsan y sostienen los procesos de asociación, tales como:

- El apoyo político de los intendentes y otros actores políticos, indicándose el requerimiento de altos niveles de consenso de y entre los municipios.

- La existencia de planes de fortalecimiento de la microrregión, marcándose la importancia de la existencia de la estructura gerencial para gestionar y asegurar el desarrollo de los entes.
- La planificación de las acciones a mediano plazo, revelándose la importancia de los planes de desarrollo local y microrregional, así como la importancia de tener una visión común para superar competencias y potenciar complementariedades.
- El apoyo técnico especializado, que las iniciativas han encontrado en las universidades especialmente por su capacidad de pensar en clave regional.
- La existencia de estrategias de visibilidad, siendo clave el marketing territorial con el fin de acceder a recursos extraordinarios. (Cravacuore y Clemente, 2006: 8)

Considerando estos factores de éxito, se nombran a continuación algunos casos argentinos de asociativismo intermunicipal exitosos:

- Red Argentina de Municipios y Comunidades Saludables: grupo de gobiernos locales focalizados en la prevención sanitaria. Su objetivo consta del intercambio de experiencias entre municipios, el asesoramiento y capacitación y el fortalecimiento de la ejecución de políticas saludables en el nivel local. Actualmente está formada por 52 gobiernos locales integrantes y 73 adherentes.
- Red Federal de Municipios Turísticos: red de municipios dedicados a la actividad turística con el fin del intercambio de experiencias, la obtención de beneficios colectivos para los municipios integrantes, la elaboración de proyectos de ley que brinden el marco legal sustentable, el establecimiento de un sistema de medición de indicadores turísticos, entre otros. Actualmente está integrada por 64 gobiernos locales.
- Coalición de Municipios Ambientalmente Sustentables: agrupa a gobiernos locales que desarrollan prácticas de tratamiento de residuos sólidos urbanos.

En síntesis, estos casos son antecedentes para nuevas propuestas innovadoras que busquen una cooperación intermunicipal, disminuyendo la competitividad entre ellos en pos de impulsar un producto turístico diferenciado, con mayor peso y posición a nivel regional. Esta noción es de capital importancia para el desarrollo e implementación de este trabajo, ya que brinda un respaldo y permite conocer la tendencia futura de la implementación de un asociativismo de esta índole en el departamento de Punilla.

1.4.1. Desarrollo local: concepto y alcances

Luego del análisis de las políticas públicas y su implicancia en el asociativismo intermunicipal, es necesario señalar que el rol que desempeñan los actores sociales es de gran importancia en estas cuestiones. Corbo y Barbini (2011) los definen de la siguiente manera:

“...todos aquellos individuos, grupos u organizaciones que en el campo político, económico, social y cultural son portadores de propuestas que tienden a capitalizar mejor las potencialidades locales; es decir que realizan un aporte al desarrollo local, participando en la formulación de normas, reglas y funciones; tomando parte en la realidad social y en la dirección de la sociedad” (Corbo y Barbini, 2011: 4).

Este aporte brindado por las autoras, establece que los actores sociales son cruciales para el desarrollo local. Al respecto, Buarque sostiene que el desarrollo local es:

“...um processo endógeno registrado em pequenas unidades territoriais e agrupamentos humanos capaz de promover o dinamismo econômico e a melhoria da qualidade de vida da população. Representa uma singular transformação nas bases econômicas e na organização social em nível local, resultante da, explorando as suas capacidades e potencialidades específicas. Para ser um processo consistente e sustentável, o desenvolvimento deve elevar as oportunidades sociais e a viabilidade e competitividade da economia local, aumentando a renda e as formas de riqueza, ao mesmo tempo em que assegura a conservação dos recursos naturais”³ (Buarque, 1999: 9).

El potencial de lo asociativo radica en que los actores que juegan un rol activo en lo asociativo, como los gobiernos municipales, los productores agropecuarios, los empresarios industriales, las diversas asociaciones, universidades públicas y privadas, etc. apliquen una perspectiva regional derivada de la integración, donde la visión del conjunto comienza a prevalecer sobre localismos e individualidades (Merlo, 1999)

La mitad de las iniciativas municipales han contado con la participación permanente de la sociedad civil, destacándose la participación de los Consejos Consultivos, los

³ [...un proceso endógeno registrado en pequeñas unidades territoriales y agrupaciones humanas capaces de promover el dinamismo económico y mejorar la calidad de vida de la población. Representa una singular transformación en las bases económicas y en la organización social en el nivel local, resultante de la movilización de las energías de la sociedad, explorando sus capacidades y potencialidades específicas. Para ser un proceso consistente y sustentable, el desarrollo debe elevar las oportunidades sociales y la viabilidad y competitividad de la economía local, aumentando el ingreso y las formas de riqueza, al mismo tiempo en que se asegura la conservación de los recursos naturales (Buarque, 1999: 9).] (T. de la A.).

organismos provinciales y, en menor medida, cámaras empresarias y las organizaciones sociales. Se ha observado que dicha participación es directa y en contacto con los dirigentes políticos. Para Cravacuore y Clemente (2006):

“...la participación de dirigentes sociales y vecinos depende del estilo de liderazgo de cada jefe comunal y que, en los casos en los que se llevan adelante experiencias de apertura comunitaria, la sociedad civil responde a las convocatorias y actúa como aval para nuevas iniciativas” (Cravacuore y Clemente, 2006: 6).

No obstante, la participación civil no suele ser permanente. Es por ello que lo deseable es la ampliación del campo de asociación con otros actores estratégicos relacionados al desarrollo local con el propósito de lograr un mayor peso en las iniciativas.

Siguiendo el criterio de la autora Vellenich (2005), si se reconoce al turismo como una actividad socioeconómica, capaz de dinamizar las economías locales a través de:

- Elevar el nivel de vida de la comunidad residente,
- Ser un efecto multiplicador,
- Incrementar el PGB (Producto Bruto Geográfico),
- Generar empleo,
- Concientizar a residentes y visitantes respecto del patrimonio turístico y los riesgos ambientales,
- Atenuar los flujos migratorios,
- Minimizar los desequilibrios regionales (entre otros),

Es evidente que en la medida que se intente mejorar las condiciones en las que se desenvuelve el turismo en un territorio dado, más oportunidades se crearán para acceder a los beneficios que se desprenden del turismo. En consecuencia, es razonable pensar que materializando formas asociativas que potencien el surgimiento de sinergias en la región se obtendrán beneficios directa o indirectamente para el turismo.

Es por ello que la materialización de esta investigación es posible, teniendo enfoque en un turismo respetable con el medio ambiente y la comunidad local. La promoción, la comercialización, el financiamiento, la capacitación, la conservación, la construcción de determinados equipamientos e infraestructuras imprescindibles para el desarrollo del turismo en la región, son algunas de las acciones que pueden ser llevadas a cabo desde una perspectiva regional.

Merlo (1999) argumenta que para que el turismo se convierta en una estrategia beneficiosa para una comunidad debe garantizarse el mejoramiento de la calidad de vida de la población residente y la protección del ambiente; esta protección debe concebirse como un proceso en el que el manejo de los recursos, la orientación de las inversiones y el cambio tecnológico e institucional, se diseñen y ajusten a las necesidades actuales y a las futuras.

Asociativismo intermunicipal y desarrollo local son dos conceptos que se alimentan recíprocamente. Para encarar cualquiera de los dos, es de suma importancia reconocer que son los actores sociales los pilares de dichos conceptos y dependerá de su complementación, el trabajo en equipo y la sinergia para que los efectos directos e indirectos se mantengan en el largo plazo. El turismo, siendo una actividad multidisciplinaria, comprende un espectro amplio de cuestiones que se ven englobados en estas políticas de Estado, y por ello, sólo su buen manejo y gestión llevarán a un impacto positivo en la región implicada.

Capítulo II

2. Caracterización del área de estudio

2.1. Delimitación y localización del área de estudio

El departamento de Punilla se localiza al noroeste de la provincia cordobesa, a los $30^{\circ}40'$ y $31^{\circ}40'$ LS y los $64^{\circ}25'$ LO, limitada por los diversos cordones de las Sierras Chicas al Oeste y las Sierras Chicas al Este. Esta región se la conoce como el “Valle de Punilla”, debido a que se encuentra en el valle formado por dichos cordones (Dirección General de Estadísticas y Censos, 2010). Limita con el departamento de Ischilín al norte, Cruz del Eje y San Alberto al oeste y Totoral, Colón y Santa María en el este y sudeste.

La superficie total del departamento es de 2592 km² y según el último censo nacional la población total es de 178.401 habitantes (INDEC, 2010). Para los fines catastrales el departamento se divide en cinco pedanías: Dolores, Rosario, San Antonio, San Roque y Santiago (Dirección General de Catastro, 2015).

Cosquín es la ciudad cabecera de Punilla y es conocida nacionalmente como la Capital del Folclore. Es la más antigua localidad del Valle de Punilla y se desempeña como centro administrativo del departamento. Su actividad económica es netamente turística, al igual que la mayoría de los municipios punillenses (Agencia Córdoba Turismo, 2017), y su cercanía a uno de los núcleos urbanos más grande del país (Córdoba) le brinda una gran demanda de turistas. Se encuentra emplazada a 62 km de dicha ciudad y su altura es 720 metros sobre el nivel del mar.

Sin embargo, son las ciudades punillenses de La Falda, Villa General Belgrano y Villa Carlos Paz las que se distinguen como destino turístico a nivel provincial (INDEC, 2018).

Figura 7

Localización del área de estudio, Punilla, provincia de Córdoba



RIVERO, J., 2018, sobre la base de ArcGIS 10.3.1.

2.1.1. Accesos y conectividad

El Valle de Punilla se encuentra comunicado internamente por la Ruta Nacional N° 38, que recorre de sur a norte la región, y acompaña paralelamente al tendido ferroviario del Ramal A-1 de la Línea Belgrano S.A., comúnmente conocido como el “Tren de las Sierras”. Sobre esta ruta troncal se ubican varios de los municipios turísticos que posee el departamento.

Es la única ruta nacional que recorre Punilla, y desde ella se desprenden dos rutas provinciales: la RP N° 66 se bifurca entre Villa Giardino y La Cumbre hacia el este, continuando hacia Colón, y la RP N° 86 se bifurca más al norte de Capilla del Monte hacia el oeste, continuando hacia Ischilín. Además, el departamento está comunicado horizontalmente por caminos vecinales no pavimentados, que parten principalmente desde la RN N° 38 hacia el oeste.

Todos los caminos se encuentran en óptimas condiciones y señalizados debidamente. Además, es posible encontrar sobre el camino estaciones de servicio, oficinas de información al turista, restauración, alojamiento, etc. El turista prescinde de la señal de celular solo en los caminos sin pavimentar que cruzan el valle.

El departamento se encuentra ubicado en una posición estratégica, en un área natural que atraen visitantes durante todo el año, próximo a grandes aglomerados urbanos y comunicado por distintos caminos y por distintos medios de transporte.

2.2. Aspectos físicos y flora y fauna asociada

Relieve y suelos

Las Sierras de Córdoba y las Pampeanas se formaron en el paleozoico. La corteza terrestre resultó plegada por impulsos provenientes del Oeste, elevando de esa manera una masa granítica montañosa. Esto explica el fenómeno de las pendientes occidentales abruptas y orientales atenuadas, que le da cierta particularidad a las Sierras. Sobre la estructura de rocas antiguas y duras se acumulan sedimentos de conglomerados y arenisca muy afectados por la erosión. En otras ocasiones abundan los materiales eruptivos, como en la zona de Los Volcanes (Gobierno de Córdoba).

Este conjunto antiguo de materiales cristalinos y metamórficos constituyen estas Sierras compuestas por tres cadenas principales, la oriental o Sierra Chica, formada por las

sierras de Ischilín, del Campo, Chica y Cóndores; la central o Sierra Grande, formada por las sierras Comechingones, Quilino y Achala, y la occidental, formada por las sierras de Pocho, Guasapampa y Serrezuela. Asimismo, las distintas sierras están separadas por valles longitudinales, como el de Punilla. El departamento de Punilla abarca casi la totalidad de dicho valle.

La Sierras Chicas superan los mil metros de altura (cerro Pan de Azúcar 1.257 m.s.n.m.); con pendientes dominantes entre 12 y 45 % y un piedemonte de ondulaciones suaves. Hacia el Este continúa una fisiografía de llanura. Los suelos del dominio serrano se desarrollan en valles y pampas cubiertos por sedimentos gruesos, arenosos y loessoides, con afloramientos rocosos (Vázquez, et. al., 1979).

Hidrografía

Los ríos que forman parte del sistema hidrográfico nacen en su mayoría en la Sierra Grande. Los ríos Primero o Suquía y Segundo, en cuyos cursos se encuentran el lago San Roque y el embalse Los Molinos, pertenecen a la cuenca endorreica de la Laguna Mar Chiquita. Los ríos Tercero, en cuyo curso se halla el embalse homónimo, y Cuarto, formado por los ríos Barrancas y Piedras Blancas, pertenecen a la cuenca del Paraná. El río Quinto alcanza la llanura y se pierde al sur.

No existe en Córdoba un depósito de nieves permanentes, a excepción de las altas cumbres que ocasionalmente en invierno nieva. Los cursos de agua que en ella se forman, tienen un régimen determinado por las precipitaciones, lo que explica que su régimen sea irregular. Sumado esto a la compleja red hidrográfica, se configura un ambiente ecológicamente más rico y benigno. Vertientes, mallines y lagunitas temporarias generan microclimas que enriquecen la biodiversidad.

Los principales ríos nacen en las zonas lluviosas de las Sierras Grandes, que escurren hacia el este, y son, de sur a norte:

- Río del Condorito y río de la Suela, que forman el Anisacate.
- Río Icho Cruz y río Malambo, que forman el río San Roque al unirse con el río San Antonio, y por este llegan al Lago San Roque.
- Río de Los Chorrillos y arroyo de Las Mojarras que drenan directamente al Lago San Roque.

- Río Yuspe, que junto con otros menores llega al río Grande de Punilla o San Francisco, también afluente del lago San Roque. En esta parte de la cuenca del río San Francisco, se hallan las presas de Portecelo y de La Falda, de un volumen de embalse de 0,12 y 0,8 hm³ respectivamente.

En el norte del departamento de Punilla, el relieve está interrumpido por las Sierras del Perchel y Cuniputu, que dan origen al valle longitudinal del río Pintos, que drena hacia el embalse de Cruz del Eje. Sobre este sector existen pocos asentamientos humanos. Los recursos son: el pastizal de altura, que sustenta la ganadería bovina y ovina, la minería, de calizas, no metalíferos (principalmente cuarzo, mica, feldespato y berilo), metalíferos (como el tungsteno o wolfram) y radiactivos en el gran distrito uranífero de Los Gigantes. La erosión de los escasos y susceptibles suelos del área, constituye un grave problema, que a más de restar terrenos al pastizal y bosquecillos de altura colmata los lagos de embalse disminuyendo su capacidad y vida útil. La acción erosiva se ve agravada por la tala y el pastoreo en áreas boscosas. (Dirección General de Estadísticas y Censos de Córdoba, 2015)

Clima

En su condición mediterránea, el clima cordobés es seco y templado. Los veranos suelen ser calurosos y los inviernos suaves. En las zonas serranas de más de 1000 metros de altura, el clima es mayoritariamente fresco y muy húmedo. Dado este clima de altura, suelen haber nevadas en sus puntos más altos.

En el Valle de Punilla, particularmente, el clima mediterráneo tiene la particularidad de ser más húmedo en verano y con menores precipitaciones durante el invierno, generando el tercer mejor microclima del mundo: mundial e históricamente su clima fue conocido por sus beneficios para personas que sufren de problemas respiratorios y asma (Agencia Córdoba Turismo, 2018).

Las lluvias se concentran en verano, en el período de octubre a marzo, con un promedio de 700 milímetros anuales. Son comunes en verano las tormentas eléctricas y el granizo. El resto del año, el cielo suele ser diáfano. Los vientos son del noreste y este en primavera, mientras que en el invierno estos disminuyen y aumentan la frecuencia los del oeste.

Las temperaturas aumentan hacia el norte con valores de medias anuales entre 14 °C a 18 °C, máximas medias anuales de 20 °C a 24 °C y mínimas medias de 5 °C a 11 °C. El

comienzo del período de heladas es en abril en la parte oeste y en mayo en el este, finalizando en septiembre-octubre.

El promedio anual de las precipitaciones es de 400 a 500 mm hacia el norte y de 700 a 800 mm hacia el sur, siendo aún mayores en las Sierras Grandes. Sin embargo, en los últimos años Córdoba ha atravesado una serie de problemas climáticos, como grandes inundaciones, granizo, incendios forestales y sequías, que afectaron la actividad agrícola ganadera, y en consecuencia, repercutieron en la economía de la provincia, generando consecutivas declaraciones de emergencia agropecuaria (Super Campo, 2014; CPSPCEC, 2015; La Voz del Interior, 2016; Secretaría de Agroindustria, 2017; AgroVoz, 2018).

Flora y fauna

En la región serrana las especies de flora y fauna varían según la altura. En el bosque serrano la vegetación se presenta en tres pisos: en el piedemonte se encuentra un dosel arbóreo esparcido (7-9m), sotobosque de hierbas y arbustos y variedad de helechos, bromeliáceas y epífitas; a mediana altura el “romerillal” de carácter arbustivo con hierbas aromáticas y en las cumbres y planicies de altura el “pastizal” con matas cespitosas. La flora en la zona de monte serrano (500 a 1.700 m.) está compuesta por un bosque a veces denso y de altura media. Las especies leñosas destacables son: molle, orcoquebracho, coco, manzano del campo, mato, etc. Hay también matas y hierbas, entre ellas: paja brava, salvia, tomillo y peperina. Entre los 1.000 y 2.850 mts. Hay en primer lugar, bosques de tabaquillos y maitenes que sólo llegan a 2.000 mts. Más arriba se halla la región de los pastos alpinos representados por gramíneas. Estas forman, en ambiente húmedo, verdaderas ciénagas, pero en otras ocasiones se adaptan a la sequedad de la zona de peñascos. A esta altitud toda la vegetación leñosa (arbórea y arbustiva) ha desaparecido por completo.

La fauna consiste en mamíferos como: puma, gato montés, comadreja, pécarí, venados y guanacos (prácticamente exterminados), corzuela, zorro, zorrino, etc. Desdentados: mulita, quirquincho, peludo y matabaco, caracterizados todos éstos por su coraza. Roedores: liebre, vizcacha, conejo, etc. Aves: cóndor, aguilucho, águila, halcón, buitre, ñandú, pato, perdiz, flamenco, etc. Reptiles: tortugas, chelcos, lagartos (el más importante es la iguana) y ofidios. Existen también varias especies venenosas: coral, yarará, de la cruz y cascabel o crótalo y una infinidad de insectos y peces completan la fauna cordobesa. (Recalde, 2014)

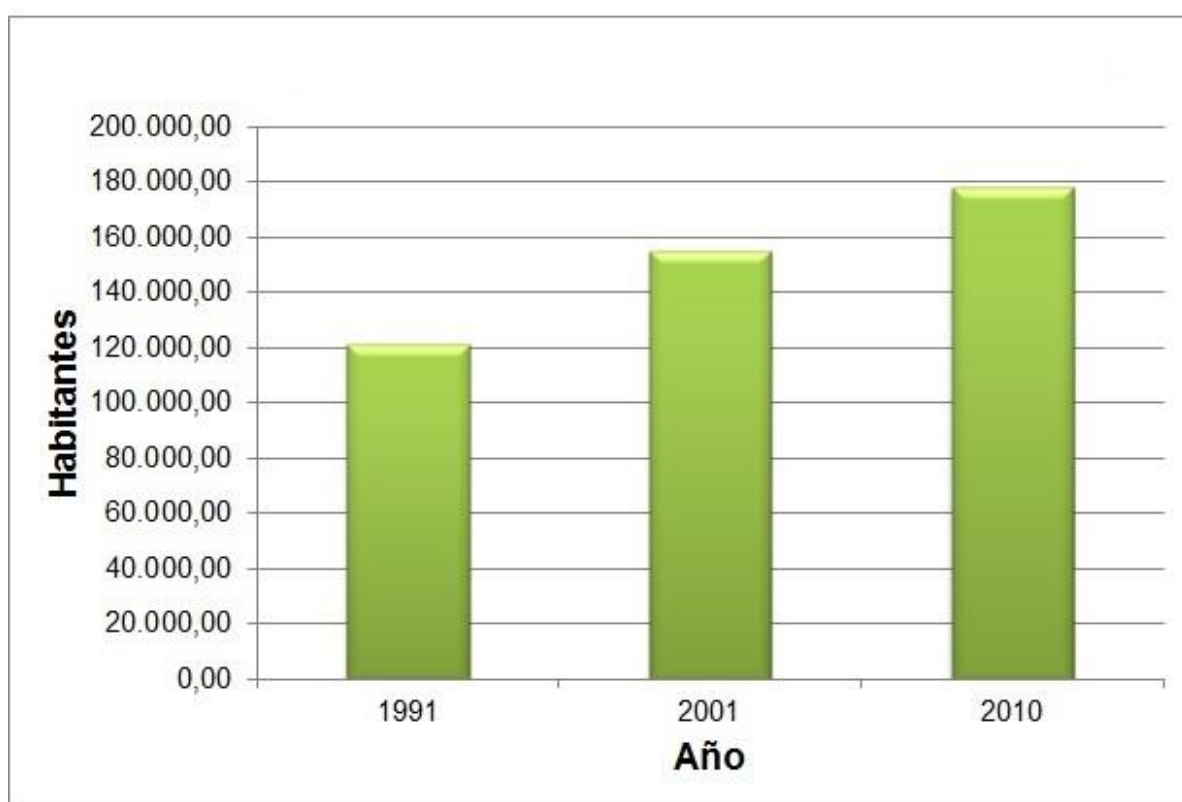
La actividad productiva del hombre, caracterizada por el desmonte, la ganadería y el cultivo masivo han llevado al desplazamiento de animales autóctonos y la constante disminución de especies, tanto de vegetación como animal, irrecuperables.

2.3. Aspectos socioeconómicos

Punilla cuenta con un total de 177.081 habitantes según el último censo del 2010 y representan un 5,4 % de la población total de la provincia, distribuido entre municipios y comunas, siendo Villa Carlos Paz la ciudad que más habitantes aporta. En comparación con censos anteriores, hay una clara evidencia de crecimiento demográfico, y es la segunda de mayor crecimiento en la provincia después de Colón.

Figura 8

Crecimiento demográfico de Punilla



Fuente: Rivero, J. sobre la base de INDEC 1991, 2001 y 2010

En cuanto a la educación, la provincia de Córdoba se distingue por ser una de los niveles educativos más elevados de la Argentina. En el caso particular de Punilla, su porcentaje de escolarización se encuentra en su mayoría al 90%. Existen 255

establecimientos educativos públicos y privados. De las personas mayores a 10 años, solo el 1% es analfabeta (INDEC, 2001).

El Departamento Punilla, constituye el valle serrano más importante por sus dimensiones (70 km de longitud) y por la importancia de la actividad humana, de la que surgen los principales problemas ambientales, fundamentalmente en lo referido a la contaminación de las aguas de sus ríos, que son embalsadas en el Lago San Roque, el cual a su vez abastece, por el río Primero, su emisario, a la población de la ciudad de Córdoba. Además, con la urbanización excesiva del paisaje, hay procesos erosivos por desmontes y trazado inadecuado de vías de circulación, lo cual implica una pérdida en la calidad del paisaje y, por consiguiente, en sus atractivos turísticos. En términos de ocupación del suelo, el 20% de la superficie departamental corresponde a la agricultura, tambo, cría del ganado bovino, que se desarrollan a lo largo del piedemonte en el sector este y sureste.

Este es uno de sus principales problemas, dado que su actividad económica es mayoritariamente el turismo, y son sus paisajes naturales su principal recurso turístico. Recibe a un 40% del total de los turistas que arriban a la provincia. Es por ello que Punilla es una de las 6 regiones turísticas que abarcan todo el territorio cordobés según el decreto provincial de Regionalización Turística N° 552/86.

2.4. Breve reseña de la historia del Tren de las Sierras

El 9 de septiembre de 1872 se sancionó la primera ley de ferrocarriles registrada en la Argentina bajo el N° 531. El 18 de noviembre de 1891 se sancionó la Ley N° 2873, que derogó y amplió la N° 531. El 30 de septiembre de 1907 se sancionó la Ley N° 5315, más conocida como la “Ley Mitre” debido a que fue el entonces diputado nacional quien la estudió y proyectó. En dicha ley, se establecieron las cláusulas a regir desde su promulgación, para determinar las concesiones de ferrocarriles de acuerdo a la Ley General N° 2873.

Desde el momento en que en el país se tendieron los primeros 10 km de rieles, año tras año nuevas empresas continuaron llevando adelante la era de progreso y civilización iniciada en 1857.

La Ley de la provincia de Córdoba del 1° de octubre de 1888, concede a los señores Otto Bemberg y Cia. la construcción y explotación de una línea de trocha angosta (1 metro) de La Calera, Cosquín y Cruz del Eje. En 1908, se crea la Administración General de los

Ferrocarriles del Estado que agrupó en una misma empresa estatal las líneas de trocha angosta. En el año 1909, el Gobierno Nacional adquirió esta línea en la suma de £1.200.000. La longitud comprendida entre el ramal Cosquín – Cruz del Eje era de 92,70 km.

Con la nacionalización de los ferrocarriles entre 1948 y 1958 se conforma el Ferrocarril Nacional Belgrano con todos los ramales de trocha angosta.

El 10 de marzo de 1993, mediante un decreto del Presidente Menem, desaparecieron en forma masiva los trenes de pasajeros que unían a la Argentina, sólo aquellos servicios que pudieron permanecer fueron por el empuje de las administraciones provinciales. El 1° de abril de 1994, bajo la presidencia de Menem, la línea “Belgrano Norte” fue concedida por Ferrocarriles SAC, controlada por el Grupo Romero. En 1996 la empresa recuperó la infraestructura de las vías, puentes y pasos niveles, renovó locomotoras y coches y mejoró la oferta de servicios. El Tren de las Sierras funcionó con altibajos hasta 2001. La empresa concesionaria fue Aero Rutas, propiedad de Gabriel Alcázar, pero la provincia le rescindió el contrato por varios incumplimientos.

Después de más de 6 años fuera de servicio, el 12 de agosto de 2007, gracias a un acuerdo entre el Estado Nacional y la empresa Ferrocarril, comenzó a operar nuevamente –en 1° fase experimental– el Tren de las Sierras entre las estaciones de Rodríguez del Busto y La Calera. Para su reactivación, fue necesario reparar y rediseñar integralmente la carrocería y cabina de mando con nuevos elementos de seguridad, colocar puertas automáticas, butacas ergonómicas e incorporar de baños químicos, para ofrecer un servicio seguro y ecológico que asumió una inversión de \$10 millones según el Secretario de Transporte Nacional, Ricardo Jaime.

El 7 de julio de 2008 se habilitó el tramo La Calera – Cosquín, pasando por la Quebrada de Bamba, uno de los mayores atractivos naturales del recorrido.

Actualmente, el Tren de las Sierras cuenta con servicios Córdoba – Cosquín y Cosquín – Córdoba, con frecuencias diarias y con tarifas relativamente accesibles. Tiene una duración de dos horas y media y es utilizado mayoritariamente por turistas que deciden disfrutar del paisaje del recorrido.

Capítulo III

3. Análisis de la actividad turística

3.1. Análisis de la oferta

3.1.1. Equipamiento

Punilla posee una oferta turística completa y variada para recibir a los turistas. En la siguiente tabla se reúnen todos los servicios principales (alojamiento y restauración) de cada localidad implicada:

Tabla II

Oferta de alojamientos en el Valle de Punilla

	Hoteles	Hosterías	Cabañas	Campings	Hostels	Casas/ deptos	Otros*
Cosquín	20	11	11	14	3	2	18
Molinari	--	1	21	--	--	4	2
Casa Grande	2	2	26	1	--	4	2
Valle Hermoso	9	13	22	1	3	9	2
La Falda	38	14	21	1	--	14	23
Huerta Grande	6	7	15	--	--	--	--
Villa Giardino	14	1	44	2	3	--	--
La Cumbre	12	21	14	1	--	--	--
San Esteban	--	2	4	1	1	--	4

Capilla del Monte	8	8	3	3	5	29	32
--------------------------	---	---	---	---	---	----	----

Fuente: Rivero, J. sobre la base de www.vallepunilla.com.ar, 2017

*Incluye colonias, alojamientos rurales y alojamientos residenciales

En cuanto a oferta gastronómica de cada localidad, se revelan los siguientes datos:

Tabla III

Oferta gastronómica del Valle de Punilla

	Restaurantes	Parrillas	Confiterías	Bar/Pub	Pizzerias	Otros*
Cosquín	13	2	9	8	2	9
Molinari						
Casa Grande	--	1	--	--	--	1
Valle Hermoso	2	4	--	--	--	--
La Falda	8	9	23	2	9	19
Huerta Grande	2	1	1	3	--	--
Villa Giardino	16	2	3	3	3	4
La Cumbre	14	4	5	20	1	11
San Esteban						
Capilla del Monte	26	2	12	5	6	5

Fuente: Rivero, J. sobre la base de www.vallepunilla.com.ar, 2017

*Incluye heladerías, comidas rápidas, comidas al paso, rotiserías y comedores.

La región cuenta con una oferta amplia y variada debido a que ya es un destino turístico consolidado. Sin embargo, es posible ver que las localidades menos desarrolladas en materia turística son Molinari y San Esteban.

3.1.2. Recursos turísticos de Punilla

Como se mencionó anteriormente, Punilla constituye la mayor oferta de turismo de la provincia debido a la diversidad de recursos turísticos y planta turística. Para los fines de esta investigación, se relevarán los recursos turísticos más destacados de cada localidad implicada. Es necesario establecer que todas las localidades mencionadas, se encuentran enclavadas en un espacio físico con su propio microclima, y esto ubica a la región en un ambiente propicio para el tratamiento de enfermedades respiratorias. La mayoría de los asentamientos se ubican a orillas de ríos y arroyos que, en consecuencia, generan balnearios visitados por los turistas. Además, su relieve serrano hace cada lugar apto para actividades como senderismo, ciclismo y escalada.

- Cosquín: ciudad cabecera del departamento, se encuentra ubicada junto al río homónimo y el cerro Pan de Azúcar. El cerro cuenta con aerosillas que ascienden hasta la cumbre y permiten una vista panorámica de la ciudad. Conocida como la Capital Nacional del Folklore, la ciudad ofrece los dos eventos musicales más importantes del país: el Festival de Folclore Cosquín, espectáculo reconocido a nivel nacional y el Cosquín Rock, evento que agrupa bandas nacionales de rock. Algunos sitios de esparcimiento que posee la ciudad son el Museo Camín Cosquín, la plaza Próspero Molina y la práctica de rappel y kayak en el balneario La Toma.
- Molinari: ubicada a 5,3 km de Cosquín, es otra localidad por la que transitaba el Tren de las Sierras. Su relieve ondulado y los cursos de agua forman balnearios naturales con saltos y cascadas y playas agrestes adecuadas para el baño y la recreación. Caracterizado por su tranquilidad, en esta comuna es también posible conocer la Capilla Santa Bárbara del año 1756, emplazada en un ramal del Camino Real.
- Casa Grande: a 5,6 km de Molinari, esta ciudad fue posta del Camino Real y se ubica sobre el río San Francisco y el arroyo Vaquerías. Hacia el cordón de Sierras Chicas se impone el Cerro Sapo con 1308 metros de altura. Otros de sus recursos turísticos son la Capilla Nuestra Señora de Luján y la Gruta de la Virgen Milagrosa, el Mirador “El Peñón” y el Parque Fitozoológico Recreativo Tatú Carreta.

- Valle Hermoso: ésta histórica localidad, ubicada a 5,3 km de Casa Grande y fundada por conquistadores españoles en 1573, se encuentra enclavada en un valle que separa el cordón de las Sierras Grandes al Oeste de las Sierras Chicas al Este. Cuenta con dos grandes balnearios que incluyen todos los servicios necesarios para el turista: el Balneario dique La Isla y el Balneario de Villa Yacoana. Además, existen otros sitios que atraen turistas, tales como el Complejo Vaquerías, la Cascada de los Helechos, la Parroquia San Antonio de Padua y el Castillo Hotel.
- La Falda: se encuentra ubicada a 2,7 km de Valle Hermoso. La ciudad, rodeada de un escenario natural incomparable ofrece atractivos turísticos como las Siete Cascadas, el Dique La Falda, el Complejo El Descanso, el Paseo del Chorrillo, el Reloj Cucú, el Museo Arqueológico Argentino Ambato y el Hotel Edén.
- Huerta Grande: la antigua localidad de los indios comechingones se encuentra a 2,7 km de La Falda. En ella hay diferentes circuitos de ecoturismo, tales como: senderismo, cabalgatas y cicloturismo. Además, se puede visitar el Balneario Pekos Bill, el Camino de los Artesanos, la Reserva Natural, Forestal y Arqueológica Naguan Tica, la Piedra Grande y el Camino del Dragón.
- Estación Thea (Villa Giardino): a 3,3 km de Huerta Grande, ésta antigua estación de ferrocarril pertenece a la localidad de Villa Giardino. Es conocido como el “Jardín de Punilla” debido a sus boulevares ornamentados con flores. Es lugar de acogida de artesanos y artistas plásticos de renombres. Actualmente es pionera en el reciclaje de residuos orgánicos contando con la primera planta de tratamiento de residuos orgánicos, transformándolos en abono de primera calidad. Entre los atractivos de la localidad se pueden mencionar el Molino Thea, la Gruta Nuestra Señora de Lourdes y la Reserva Ecológica Natural Portecelo
- La Cumbre: la ciudad de aspecto señorial está emplazada en un marco serrano y agreste, a 9,1 km de la Est. Thea. Su cultura está marcada por el gran afluente de ingleses llegados en 1920, que contrasta con la característica tradición criolla, y esto puede verse en la arquitectura y costumbres locales. Sus atractivos principales son el Cerro Cuchi Corral, el Dique San Jerónimo, el Cristo Redentor La Cumbre y el balneario municipal.
- San Esteban: la localidad, que debe su desarrollo al ferrocarril, se ubica a 8,4 km de La Cumbre. Su clima, predominantemente seco, es mitigado por el río que lo atraviesa y forma un valle fértil. En esta localidad se pueden conocer el balneario municipal, la casa del escritor Hugo Wast y el Molino Eiffel.

- Capilla del Monte: esta ciudad es la entrada al corredor norte de Punilla y se ubica a 7,8 km de San Esteban. Es un importante centro turístico, donde se destaca por tener la única calle techada de Sudamérica. Debido a los ríos que la contienen, Capilla del Monte tiene una amplia oferta de balnearios y playas: balneario La Toma, balneario Aguas Azules, balneario Águilas Blancas, Dique el Cajón, Los Mogotes – Paso del Indio y Huertas Malas. Otros recursos turísticos de la localidad son el Cerro Uritorco, el Complejo El Zapato, el Parque Los Terrones, el Pueblo Encanto, el Centro de Informes OVNI y las Cuevas de Ongamira (Agencia Córdoba Turismo. 2017).

Figura 9

Recursos turísticos de Punilla



1. Cerro Uritorco (Capilla del Monte) 2. Molino Thea (Villa Giardino) 3. Cerro Cuchi Corral (La Cumbre)
4. Plaza del Folklore (Cosquín) 5. Hotel Eden (La Falda) 6. Siete Cascadas (La Falda)

Fuente: Rivero, J. sobre la base de Agencia Córdoba Turismo

3.1.2.1. Acontecimientos programados

CICATUR (1978) define acontecimientos programados a “todos los eventos organizados, actuales y tradicionales, que puedan atraer a los turistas como espectadores o actores” (CICATUR, 1978: 12).

Todos los recursos turísticos anteriormente mencionados se complementan con un calendario de acontecimientos programados que enriquecen la oferta turística del departamento.

Según la Organización de los Estados Americanos (OEA, 2011), los acontecimientos programados son un recurso turístico en sí mismo capaz de atraer demanda como otros tipos de recursos. Para un mejor estudio de los mismos, los clasifica de la siguiente manera:

Tabla IV

Clasificación de Acontecimientos Programados

5. Acontecimientos Programados			
5.1. Artísticos	5.2. Deportivos	5.3. Otros	
5.1.1. Música	5.2.1. Rodeo	5.3.1. Fiestas religiosas	
5.1.2. Teatro	5.2.2. Tradicionales	5.3.2. Fiestas paganas	
5.1.3. Festivales de cine	5.2.3. Futbol	5.3.3. Concursos de belleza	5.3.4.
	5.2.n. Otro	Convenciones y Congresos	
5.1.n. Otro		5.3.5. Ferias	
		5.3.6. Exposiciones	
		5.3.7. Parques de recreación	5.3.8.
		Oportunidad compra especial	
		5.3.9. Vida nocturna	
		5.3.10. Gastronomía	
		5.3.11. Carnavales	
		5.3.n. Otro	

Fuente: Rivero, J. sobre la base de OEA, 2011

En la siguiente tabla, se resumen los acontecimientos y festivales más importantes del departamento de Punilla clasificados según el tipo o subtipo de la OEA (2011).

Tabla V

Calendario de acontecimientos programados en Punilla

Mes	Localidad	Evento	Tipo/Subtipo
Enero	Cosquín	Fiesta Nacional del Folklore	Música
		Feria Nacional de Artesanías y Arte Popular	Ferias
	Santa María de Punilla	Fiesta Provincial de la Avicultura	Exposiciones
Febrero	Santa María de Punilla	Cosquín Rock	Música
	San Marcos Sierra	Fiesta Provincial de la Miel	Gastronomía
	Cabalango	Fiesta Provincial de la Peperina	Gastronomía
Marzo			
Abril	Valle de Punilla	Rally Mundial Argentina	Deportivo
	La Cumbre	Desafío al Valle del Rio Pinto	Deportivo
Mayo	Santa María de Punilla	Encuentro Folklórico Sitón	Artístico
Junio			
Julio	La Falda	Fiesta Nacional del Tango y la Milonga	Artístico
	San Marcos Sierra	Fiesta de los Sabores Naturales	Gastronomía

Agosto	Cosquín	Cosquín de Peñas	Artístico
Septiembre	Cosquín	Congreso de Festivales y Fiestas Populares	Musica
Octubre	La Cumbre	Fiesta de las Flores	Exposición
	La Falda	Noche de Brujas	Fiestas paganas
	Villa Carlos Paz	Danzamérica	Artístico
	San Marcos Sierra	Encuentro Sudamericano de Mujeres Encuentro “La tulianada”	Otros Otros
Noviembre	La Falda	Festival de la Danza	Artístico
Diciembre	La Falda	Fiesta Nacional del Alfajor	Gastronomía

Fuente: Rivero, J. sobre la base de Turismo en Córdoba, 2017

En cuanto a acontecimientos deportivos de ciclismo, la oferta es muy variada en la provincia de Córdoba. Específicamente en el departamento de Punilla, se realizan los siguientes:

Tabla VI

Eventos deportivos de ciclismo en Punilla

Mes	Localidad	Evento
Febrero	Tanti – Cosquín	12° Rally Tanti - Cosquín – Tanti
	Córdoba	Campeonato Argentino de Rutas para Menores y Juveniles
Marzo	Santa María de Punilla	6 horas de MTB Santa María de Punilla
	Villa Carlos Paz	6° Shakedown – 1° Rally World Carlos Paz
	Córdoba	2° fecha Campeonato argentine y open de BMX
Abril	La Cumbre	Desafío al Valle del Rio Pinto
Junio	Villa Carlos Paz	9° Adventure MTBIKE – Copa Ciudad Carlos Paz

Julio	Córdoba	Campeonato Argentina MTB
Octubre	La Cumbre	Revancha al Desafío del Valle del Río Pinto
Noviembre	La Falda	5° La Falda Bike Race

Fuente: Rivero, J. sobre la base de Ciclismo XXI, 201

3.2. Análisis de la demanda

3.2.1. Demanda actual

El cicloturismo en la región de Punilla es una actividad turístico-recreativa en crecimiento. La mayor parte de los cicloturistas realizan la actividad en grupos organizados los fines de semana y feriados para movilizarse hacia otros destinos, y de esta forma no sólo practicar una actividad física sino también conocer nuevos lugares. Según la entrevista realizada a Luciano Visconti, el cicloturista *“es una persona que lo hace porque le gusta la naturaleza, tiene contacto con el lugar, y es por ende una persona activa, que le gusta estar en movimiento. Hoy por las condiciones de que es un deporte sin impacto y el avance de la tecnología en las nuevas bicicletas permiten un mayor rango de edades, digamos no está limitado solo a jóvenes, sino que también lo pueden practicar personas adultas. No te puedo decir una edad porque eso depende de cada uno, pero he visto a personas de 60 años arriba de una bici.”* (Ver anexo 3).

A su vez, Punilla es uno de los principales departamentos cordobeses que se caracteriza por la atracción de este tipo de turistas. Esto se debe a un calendario deportivo variado en el cual se ofrecen eventos programados de ciclismo de diferente calibre, duración y nivel de dificultad. Es importante destacar que en el departamento se realiza el evento de MTB (Mountain Bike) más importante de Latinoamérica, el “Desafío al Valle del Río Pinto” en La Cumbre en los meses de abril y octubre.

Según Visconti, la motivación de realizar este tipo de actividad se debe a *“conocer nuevos lugares o nuevas cosas de un lugar ya conocido y hacerlo en bici. Por ahí en bici podés acceder a otros senderos que en auto no podés realizar y conoces nuevos paisajes.”* (Ver anexo 3). Según datos de Trendscape (2008), la elección de un destino cicloturista está dado en primer lugar por la práctica de un deporte, en segundo lugar, por la cercanía con la naturaleza y en tercer lugar por su flexibilidad.

Según las encuestas oficiales del “Desafío al Valle del Río Pinto”, el nivel de participación de los ciclistas de competición abarca un 70.64% del total de inscriptos, mientras que los ciclistas amateurs un 25.53% y la categoría pro un 3.83%. La mayoría de los ciclistas (un 42.27%) realizan el viaje acompañado por su familia, y en total (sumando aquellos acompañados por grupo de amigos y grupo de corredores) un 96,13% realiza el viaje acompañado mientras que solo el 3.84% realiza el viaje solo. Del total de ciclistas y acompañantes que visitan Punilla, el 63.46% se aloja en localidades vecinas a La Cumbre (ciudad sede de la competencia) mientras que el 36.54% se aloja en dicha ciudad. El tipo de alojamiento elegido es en primer lugar el hotel (32.97%), seguido por las cabañas (29,34%), casas de alquiler (13.19%), hostería (10.63%), casa particular (9.02%) y otros (3.84%).

Generalmente, la demanda de cicloturistas se concentra en las fechas específicas de los campeonatos, o bien en los fines de semana y feriados. Las salidas suelen ser recreativas, es decir, que no requieren pernoctar en el lugar y son cerca del lugar de residencia habitual. Los grupos suelen estar conformados por personas de más de 25 años, perfil activo, con un nivel socioeconómico medio y medio-alto, que vive y trabaja en la ciudad y disfruta de la naturaleza. Además, la baja densidad de tráfico – preferentemente vías sin tránsito motorizado –, la señalización y la calidad de los servicios turísticos ofrecidos son de gran importancia para los ciclistas (Mató i Palós y Troyano, 2014). En Europa, ya se encuentran certificados de calidad asociados al cicloturismo para alojamientos y lugares de restauración que cuenten con servicios adicionales para cicloturistas o sean considerados *bike friendly*, tales como “Bed and Bike” o “Welcome Cyclists”.

Asimismo, es importante destacar que existe un nicho de cicloturistas en constante crecimiento atraídos por el redescubrimiento de ramales ferroviarios abandonados y sus respectivas estaciones. Este tipo de cicloturismo se lo llama comúnmente “ramaleo” y consiste en recorrer dichas vías por un sendero paralelo y puede llegar a durar hasta 3 días aproximadamente.

Los eventos programados, el relieve serrano, el microclima característico, las cortas distancias entre ciudad y ciudad y el conjunto de recursos turísticos otorgan una importante fortaleza para Punilla frente a otros departamentos, y lo hace un destino con posibilidades de captar la demanda de actividades de ocio y turísticas. Para Visconti, *“Nuclea muchas de las competencias más importantes, y la parte serrana está muy bien preparada para eso. Ya está muy preparada y es hoy un centro de cicloturismo a nivel provincial”* (Ver anexo 3.).

En Punilla hay competencias de renombre casi todos los meses, algunos de relevancia nacional e internacional, y en consecuencia, son épocas de alta demanda que, debido al gran número de turistas y la cercanía relativa entre localidades, ocasiona una ocupación hotelera y extra hotelera a lo largo de todo el departamento. Los cicloturistas, provienen desde distintos puntos del país, e inclusive de países limítrofes y países europeos o norteamericanos. Por lo tanto, existe un mercado potencial del cuál Punilla puede verse beneficiada (Desafío al Valle del Río Pinto, 2017).

3.2.2. Perfil del cicloturista

Para medir el impacto económico que el cicloturismo genera, cuándo y dónde, es importante definir el perfil del cicloturista, cuando lo practica, por cuanto tiempo, en qué tipo de bicicleta y que recursos consume. Según diversos estudios europeos (Mató i Palós y Troyano, 2014 en base a Altermodal, 2007; ETI, 2007; Fietsplatform, 2009; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Ohlschlager, 2007, TMBLM, 2008 y Trendscape, 2010) el perfil del usuario tipo es el siguiente:

- Edad entre 45-55 años.
- La mayoría son hombres (60% del total).
- Con estudios secundarios y posiblemente universitarios. Buen estatus social.
- El 50% viajan en grupos de 2, el 20% solos y otro 20% en grupos de 3 a 5 personas.
- Un 75% son excursionistas y un 25% cicloturistas. De estos últimos, un 32% son itinerantes, es decir, que llevan alforjas y se desplazan de alojamiento en alojamiento.
- La temperatura y las precipitaciones tienen una importante incidencia al momento de realizar cicloturismo.
- La media de kilómetros por día es de 60 para los cicloturistas y 41 para los excursionistas.
- La duración de la estadía es de 7,7 días promedio.
- La totalidad de los turistas itinerantes preparar la información antes de viajar, lo siguen los ciclistas deportivos con un total del 84%. Los excursionistas, por su parte, tienen una reincidencia del 72,9 % de los caminos (Mató i Palós y Troyano, 2014 en base a Altermodal, 2007; ETI, 2007; Fietsplatform, 2009; Ickert et al., 2005; MANOVA, 2007; Ohlschlager, 2007, TMBLM, 2008 y Trendscape, 2010).

3.2.3. Nuevas tecnologías aplicadas al cicloturismo

Una mención especial debe hacerse en cuanto a la importancia de los mapas en el cicloturismo. A modo de ejemplo, Adventure Cycling Association es una organización sin fines de lucro que ha diseñado mapas que incluyen más de 72.000 km de rutas para ciclistas desde Canadá hasta México en las cuales se indican además puntos de interés y de servicios próximos para el cicloturista.

Debido a los últimos avances en tecnología y el alcance de ésta en todo tipo de dispositivos móviles, los mapas han quedado obsoletos frente a los nuevos Sistemas de Posición Global (GPS). Estos mapas virtuales permiten nuevas funciones, tales como la programación de itinerarios, rutas alternativas, dificultad del terreno, clima en tiempo real, entre otras. Un dato de relevancia en cuanto a los mapas virtuales es que el programa por excelencia en cartografía Google Maps ha incluido recientemente la opción “rutas en bicicleta” que ofrece diferentes caminos con datos adicionales como carriles exclusivos, inclinación del camino y tipo la ruta (pavimentada o ripio).

Las rutas pueden planificarse y modificarse desde cualquier dispositivo mediante aplicaciones para dispositivos móviles inteligentes con sistema Android (Apps) específicas como *Strava* o *MapMyRide*, que además ofrece nuevos caminos y senderos, registra las rutas realizadas, el rendimiento, la dificultad y el perfil de elevación, las calorías quemadas, el tiempo y la posibilidad de compartir en tiempo real con otros usuarios de dichas aplicaciones mediante su red social.

Estas aplicaciones móviles permiten diagramar la dificultad del recorrido mediante distintas metodologías. En el caso del software IBP Index, por ejemplo, se analizan varios datos provistos por el GPS (como la altitud, giros, estado del camino, etc.); datos que se contrastan con una fórmula matemática que permita medir la dificultad de la ruta y reconocer si el sendero es apropiado según el nivel de cada ciclista. La fórmula utilizada es la siguiente:

Sufrimiento-esfuerzo de una ruta = Condiciones climatológicas + Estado de forma físico + Ritmo de carrera + IBP

Por último, se destacan otras aplicaciones móviles concernientes al ámbito del ciclismo, como son *Bike Doctor*, la cual contiene una serie de guías y medidas para reparar la bicicleta en casos de emergencia, o *Bike Gears*, una aplicación diseñada para personalizar la bicicleta mediante una calculadora de engranaje que permite elegir la cadencia, el tamaño

del neumático, la longitud de la manivela y determinan la relación de engranaje, cociente de la ganancia, velocidad, rotaciones del pedal, entre otros, y de esta manera utilizar la bicicleta de manera correcta y mejorar la experiencia del ciclista en general.

3.3. Análisis del patrimonio ferroviario

El ferrocarril -con su impronta de arquitectura industrial, sus trazados, su infraestructura y tecnologías- irrumpió y modificó el paisaje rural promoviendo el crecimiento de nuevos poblados (Vitalone, 2014). Este crecimiento, acotado al área de influencia de las estaciones, se iba desarrollando con centros de alojamientos, recreación y despensas, lo que enriqueció el entorno y alteró las costumbres de la época.

Si bien el capital para la implantación del ferrocarril era de origen inglés, el diseño de las estaciones y su arquitectura reflejan las principales características del movimiento francés:

- Perfecta simetría: composición austera en la planta y en la fachada.
- Jerarquización de los espacios: manifestada a partir de un espacio central de mayor altura y espacios secundarios de menor altura
- Presencia de un lenguaje historicista ecléctico: incorporación del *art nouveau* con marquesinas inclinadas y ornamentadas.
- Precisión en el diseño y los detalles en las fachadas: esquema simple de zócalo, basamento, cornisas y un remate. Como complementos decorativos se utilizaban bancos, relojes, campanas y letreros.
- Estructura y materialización: mampostería de ladrillos vistos, cubiertas de losas abovedadas de hierro, pisos flotantes de madera de pinotea, carpintería de doble hoja combinada con madera, hierro y vidrio repartido (Bertone y Salomone, 2015)

En el caso particular de las estaciones y ramales pertenecientes al tramo Cosquín – Cruz del Eje que antiguamente realizaba el Tren de las Sierras, se encuentra actualmente en estado de abandono. Luego de las políticas de privatización de los '90:

“los caminos de hierro entraron en la pendiente definitiva de degradación, abandono y vandalización en algunos casos irrecuperables. Se inició entonces un proceso, que en general consistió en vender todo el patrimonio, como chatarra: vagones, chasis etc., terrenos y estaciones terminales [...]. Muchos trazados se perdieron por causa de la

maleza y los propietarios colindantes fueron apropiándose paulatinamente, hasta ocuparlo totalmente o adquirirlos legalmente” (Ferrari, 2007: 29).

Esta realidad puede apreciarse en las localidades del departamento de Punilla, que no sólo implico la pérdida de bienes muebles e inmuebles del patrimonio ferroviario, sino también el decaimiento y aislamiento de los pueblos.

3.4. Rol de los actores públicos y privados

Para comprender en profundidad el papel que desempeñan los actores sociales en iniciativas de turismo es importante remitirse a los intereses que representan, su grado de involucramiento y lugar que ocupan. El actor local es entendido como agente de desarrollo cuando es portador de propuestas políticas, económicas, sociales y culturales que tienden a capitalizar las potencialidades locales (Arocena, 2002). Si se tiene en cuenta el ámbito turístico, puede notarse un intercambio entre distintos actores sociales, públicos y privados, que tienen injerencia en mayor o menor grado en las decisiones políticas, generando complejas relaciones.

Para Zapata Campos (2003) un actor turístico puede definirse como “la persona, grupo o institución con poder para generar un efecto sobre la actividad turística, es decir con capacidad de intervenir, modificar o influir el curso del sector” (Zapata Campos, 2003:214). Partiendo de este concepto, por lo tanto, es posible distinguir cual es la importancia de reconocer los actores involucrados y el rol que cada uno desempeña.

3.4.1. Actores públicos

Los actores públicos vinculados con la investigación que se lleva adelante corresponden a distintos niveles jerárquicos y alcances. En un primer lugar, teniendo en cuenta que el proyecto abarca 10 municipios y comunas (Cosquín, Molinari, Casa Grande, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, San Esteban y Capilla del Monte) repartidas en tres pedanías (Pedanía Dolores, Pedanía San Antonio y Pedanía Rosario), se concluye que es necesario coordinar esfuerzos en pos del proyecto. No obstante, el hecho de que todas estas ciudades se encuentren bajo la cabecera del departamento resulta más sencillo la coordinación y delegación. Por lo tanto, a nivel departamental, Cosquín – siendo la cabecera de Punilla – es uno de los municipios encargado de realizar dichas tareas mediante la Municipalidad de Cosquín, la Oficina de Turismo de Cosquín y la Dirección de Deportes de Cosquín.

En cuanto al nivel provincial, Córdoba cuenta con un marco normativo amplio sobre turismo, cuyas principales disposiciones se detallan en la Tabla VII. La institución encargada de la gestión de turismo en la provincia es la Agencia Córdoba Turismo.

Tabla VII

Marco normativo para la actividad turística

Alcance	Tipo	Descripción
Departamental	Legislación Turística de Cosquín	Regula la actividad turística del departamento
	Alojamientos – Ordenanza Nro. 3311	Reconoce y regula los tipos de alojamientos habilitados para alojamientos turísticos
	Reglamentación Campings – Ordenanza Nro. 3312	Regula los campings del departamento habilitados
Provincial	Ley de alojamientos Nro. 6483 y su Decreto Reglamentario Nro. 1359/00	Regulan clases, categorías y funcionamiento de los establecimientos destinados al alojamiento turístico en la provincia de Córdoba
	Ley Turística de Córdoba Nro. 9124	Reconoce a la actividad turística como de interés prioritario, al tiempo que tiene por objeto el desarrollo integrado de la provincia como unidad de desarrollo turístico. Asimismo, establece el organismo de aplicación y crea el Consejo Provincial de Turismo con participación del sector privado.
	Ley Áreas Naturales de la Provincia de Córdoba Nro. 6964 promulgada por decreto 3442	Conservar y promover el patrimonio natural de la provincia de las necesidades de fuentes productivas mediante el funcionamiento organizado y el uso regulado del territorio
	Ley Principios rectores para la preservación,	Tiene por objeto la preservación, conservación, defensa y mejoramiento del ambiente en todo el territorio de la Provincia de Córdoba, con el fin de

	conservación, defensa y mejoramiento del ambiente Nro. 7343	lograr y mantener una óptima calidad de vida. La Ley contiene disposiciones específicas para la tutela de las aguas, los suelos, la atmósfera, así como la flora y la fauna.
	Regionalización Turística. Decretos N°552/86 y 554/86	Establece las áreas turísticas en el territorio provincial.
	Ley de Turismo Alternativo N° 8801/99 y su Decreto Reglamentario N° 818/02	Reconoce un grupo de actividades como parte del Turismo Alternativo, entre ellas el cicloturismo, y crea el Registro Provincial de Prestadores del Turismo Alternativo.
	Ley de fomento turístico N° 7232 con las modificaciones introducidas por la Ley N° 7850 y su Decreto Reglamentario N° 4557/85 y Decreto Modificatorio N° 1360/00	Promueve las inversiones y el desarrollo del sector turismo en todas las áreas turísticas y rutas de acceso.
Nacional	Ley de Turismo Nro. 25997	Se declara de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el país.
	Ley Nacional de Organizadores de Viajes Nro. 19918	Establece disposiciones uniformes en materia de contrato de viaje, intermediarios, precio y viajeros

Fuente: Rivero, J. sobre la base de Calzolari, C., 2016

Actualmente no existe en la Argentina una ley que regule la práctica del cicloturismo. Para el caso particular del ciclismo, la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece los requisitos necesarios para circular en bicicleta e indica que su desplazamiento se debe realizar por ciclovías diseñadas para su circulación, prohibiendo expresamente en el artículo N° 46 su circulación por autopistas y semiautopistas.

3.4.2. Actores privados

Los agentes privados implicados en el proyecto son todos aquellos prestadores de servicios turísticos y no turísticos como alojamiento, restauración, compras, recreación,

service de bicicletas, entre otros que se verán beneficiados con el desarrollo de la ciclovía. Dichos agentes privados se encuentran distribuidos de manera longitudinal en las localidades incluidas. Como agentes privados habilitados organizadores de salidas para cicloturistas se pueden nombrar a Chelco Turismo Receptivo, Grupo Trek, Trekking y Aventura, Andrés Helmfelt, Pacha y Delfabro Robertino Villamil.

Por otro lado, existen Asociaciones Civiles que agrupan y regulan la actividad turística y de servicios, aunque sólo se agrupan en los destinos turísticos más importantes del departamento. Estas son:

- Asociación Serrana de Hoteles y Afines (La Falda, Punilla).
- Asociación Empresaria Hotelera, Gastronómica y afines de Villa Carlos Paz (Villa Carlos Paz, Punilla).
- Asociación Guías de Turismo (Villa Carlos Paz, Punilla).
- Cámara Empresarial de Cabañas y Afines de Punilla Norte (La Falda, Punilla).
- Cámara de Hoteles, Bares, Confitería y Afines (Cosquín, Punilla) (Sentir Punilla, 2018).

Sin embargo, en la actualidad no existen asociaciones civiles u ONGs en las cuales participen actores públicos, o sean parte de dicha asociación.

Capítulo IV

4. Diagnóstico

4.1. Aspectos positivos y negativos del desarrollo de cicloturismo en el departamento de Punilla

El departamento de Punilla, como se mencionó en capítulos anteriores, es considerado una de las regiones turísticas elegida por los turistas que arriban a Córdoba. Esto significa que cuenta con una planta turística adecuada para recibir dicha demanda. Su cercanía a la capital de la provincia no sólo aporta una mayor afluencia de turistas de fin de semana, sino que también la conectividad mediante autopistas, circunvalaciones y rutas se encuentra muy extendida y en excelente estado. Además, se puede arribar por líneas de ómnibus locales y nacionales a las distintas localidades punillenses y mediante tren utilizando el servicio del Tren de las Sierras. El aeropuerto más cercano se ubica en Córdoba Capital a 30 km de distancia.

La afluencia turística se percibe durante todo el año, principalmente durante la época estival. En temporada baja la demanda merma, pero sigue llegando principalmente gracias a los acontecimientos programados. Su ubicación estratégica en el valle que forman las Sierras Grandes permite ofrecer una variada oferta de recursos turísticos, tales como diques, ríos, arroyos, cascadas, saltos, bosques y sierras. Si bien el crecimiento de la población de Punilla es sostenida de acuerdo a los últimos censos, todavía no se prevén procesos de agotamientos del suelo ni “la desaparición del paisaje a manos de la hiperrealidad de la naturaleza turistizada” (Aledo, 2008:101). Hasta el momento las localidades no experimentan el colapso de los servicios e infraestructura básica tales como luz, agua, cloacas, entre otros.

Punilla cuenta con una amplia agenda de acontecimientos programados, entre los que se destacan varios por tener reconocimiento nacional tales como el Festival Nacional de Folklore, Cosquín Rock, Campeonato Nacional de Escalada, Rally Mundial Argentina, Desafío al Valle del Río Pinto, entre otros, y que movilizan a miles de turistas a asistir cada año. Esta amalgama de propuestas turísticas activa la economía del Valle. Sin embargo, dichos acontecimientos pueden producir efectos colaterales positivos y negativos. Por un lado, se completa la capacidad hotelera y extrahotelera de algunas localidades, lo que trae ciertos inconvenientes para aquellos turistas ocasionales que no realizaron reserva previa,

pero por otro lado es positivo para aquellos pueblos más pequeños que muchas veces pierden afluencia turística por encontrarse cerca de un núcleo turístico muy grande y reciben a dichos turistas.

Como legado de los inmigrantes que arribaron a la región gracias al ferrocarril, aún quedan elementos culturales del siglo anterior tales como viviendas y estaciones de tren caracterizadas por la impronta de la arquitectura industrial, y costumbres y tradiciones que se mezclaron con las criollas, lo que resulta una propuesta interesante y distintiva de otros lugares turísticos más tradicionales.

En cuanto a los municipios, la mayoría cuenta con oficinas de turismo para recibir a los turistas que arriban a la ciudad. La promoción vía web se produce desde la página oficial de Agencia Córdoba Turismo y también mediante paginas propias de cada localidad. Sin embargo, cada localidad promociona su propia oferta turística, pero no existen proyectos en común entre ellos, y debido a sus proximidades hay cierto nivel de competencia entre los destinos. Por otro lado, solo las localidades más grandes del departamento llevan datos estadísticos actualizados, y por ende se dificulta la realización de un análisis sobre la demanda turística global del departamento ya que no existen datos certeros.

El sector privado ha demostrado acciones de cooperación mediante Cámaras de Comercio o Asociaciones que integren tanto al sector hotelero como al de restauración, pero solo en contados casos de las localidades más turísticas del departamento.

Las normativas vigentes son claras y suficientes a la hora de regular la actividad turística. Sin embargo, no existe regulación alguna para la práctica del cicloturismo. La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 establece los requisitos para la circulación en bicicleta y prohíbe la circulación de las mismas en autopistas y semiautopistas, determinando que son las ciclovías el carril adecuado para el desplazamiento de estos vehículos. Actualmente, no existe ninguna ciclovía o sendero diseñado especialmente para la circulación en bicicleta de gran distancia en Punilla.

Respecto a la situación del patrimonio ferroviario, en varias localidades las estaciones han sido restauradas y reutilizadas para oficinas públicas. No obstante, el ramal ferroviario no ha sido contemplado en esta política de reutilización por lo que se encuentra en estado de abandono. A los fines de esta investigación, esto es un aspecto negativo a contemplar dado que después de décadas de abandono las vías se han vuelto intransitables

por la vegetación excesiva. Además, en algunas ciudades se ha tomado posesión de las tierras lindantes a los ramales de manera ilegal, se han apropiado de las viviendas de los ex trabajadores del ferrocarril y se han levantado viviendas precarias; problemática habitual del patrimonio ferroviario en la Argentina.

En contraposición a lo expuesto, es importante destacar dos puntos en favor de alternativas de reutilización del patrimonio ferroviario. En primer lugar, Punilla ya es un destino elegido por ciclistas profesionales y amateurs que visitan el departamento para participar de las competencias de ciclismo, en especial el Desafío al Valle del Río Pinto y su respectiva revancha. Además, los turistas eligen Punilla por la propuesta de ecoturismo y optan por recorrer los caminos rurales entre las sierras como un circuito atractivo para recorrer en bicicleta debido a su belleza paisajística y las cortas distancias entre ciudades. Y, en segundo lugar, la práctica comúnmente denominada “ramaleo” es una práctica cada vez más popular entre los cicloturistas que optan por estos nuevos caminos por donde antiguamente transitaba el tren para conocer nuevos lugares y apreciar el patrimonio ferroviario de la zona.

4.2. Elaboración de la Matriz FODA respecto a la implementación de una ciclovía en los ramales en desuso del área de Punilla.

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
• Riqueza natural valorada por los turistas: sierras, ríos, arroyos, cascadas, bosques, edificaciones patrimoniales. • Desarrollo turístico consolidado • Cercanía a la capital de provincia • Amplia conexión y fácil accesibilidad • Comunidad con experiencia en las prestaciones de servicios turísticos • Integra la Región Turística de Punilla según el Plan Estratégico de Turismo Sustentable de Córdoba • Prima el turismo en detrimento de otras actividades económicas • Existencia de guías de cicloturismo que organizan itinerarios en la región • Proximidad a núcleos turísticos de gran jerarquía • Posibilidad de articularse con la Agencia Córdoba Deportes	• Interés en la práctica del ecoturismo en aumento • Córdoba se destaca por la implementación de políticas en gestión de turismo sustentable • Nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TICs) • Tendencia creciente a la revalorización del patrimonio ferroviario • Producto innovador que genera valor agregado por diferenciarse de otros productos turísticos

DEBILIDADES	AMENAZAS
• Falta de políticas de asociativismo intermunicipal • Falta de estadísticas y censos sobre la actividad turística • Inexistente relación entre las oficinas de turismo y las asociaciones del sector privado • Escasa planificación de nuevos proyectos turísticos • Marcada decadencia de los ramales ferroviarios • Inexistencia de políticas de reutilización de los ramales, túneles y puentes ferroviarios • Ocupación ilegal de los terrenos pertenecientes al ferrocarril y apropiación de las viviendas	• Retorno del ramal a la línea de transporte ferroviario de pasajeros • Graves inundaciones en el territorio cordobés y declaración de emergencia agropecuaria. • Incertidumbre acerca de una posible inversión estatal en la actividad turística a futuro • Escaso poder de gestión de la cabecera del departamento (Cosquín) en la actividad turística

Capítulo V

5. Propuestas para la revalorización de los ramales, túneles y puentes del Tren de las Sierras mediante la implementación de una ciclovía.

De acuerdo a lo analizado en los capítulos anteriores, no existen hoy en día programas o proyectos que impliquen recuperar los vestigios patrimoniales del ferrocarril, a excepción de algunas de las estaciones de carga y descarga de pasajeros que ya han sido reutilizadas. Además, el segmento de cicloturistas que arriban a Punilla por los acontecimientos programados que allí se realizan es desaprovechado por parte de la oferta debido a que no existen propuestas complementarias por parte de las localidades para alargar el tiempo de estadía de dicho segmento. Se buscará, entonces, elaborar propuestas para atraer y retener a este segmento de turistas mediante la reutilización y puesta en valor del patrimonio ferroviario.

5.1. Programa de creación y puesta en funcionamiento de una ciclovía turística por el antiguo trazado del Tren de las Sierras

En el corto plazo

- Proyecto n°1: diseño de la “Ecovía”

Se propone la diagramación de una ciclovía que utilice los ramales abandonados que antiguamente utilizaba el Tren de las Sierras partiendo desde el puente viejo de Cosquín y recorra las ciudades de Molinari, Casa Grande, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Estación Thea (Villa Giardino), La Cumbre, San Esteban y finalice en Capilla del Monte. De esta manera, se conectarán diez comunas y municipios de manera longitudinal de sur a norte, ofreciendo al turista la posibilidad de disfrutar de diversos atractivos paisajísticos y servicios turísticos.

El itinerario formulado se caracteriza por ser una propuesta alternativa a la forma de poner en valor el patrimonio ferroviario y de esta manera generar una nueva idea para la práctica de ecoturismo mediante la realización de una ciclovía. De aquí deriva el nombre de “Ecovía” como una forma de unir el ecoturismo y el ciclismo mediante un programa innovador impulsado por el sector público en consonancia con el privado. La Ecovía es de uso gratuito y sólo los servicios ofrecidos a lo largo del camino serán emprendimientos locales privados. Se caracteriza por su flexibilidad y dinamismo, ya que puede ser recorrido

de norte a sur y de sur a norte, contará con doble carril de ambas manos y puede iniciarse en cualquier punto que el turista se encuentre.

Para acondicionar los ramales y formar una ciclovía adecuada será necesario nivelar y alisar los rieles para evitar baches, desniveles y pozos. El terreno lindante deberá ser limpiado y deforestado dejando una banquina de por lo menos 5 metros de cada lado. Los túneles y puentes deberán ser revisados por personal autorizado de la Dirección General de Coordinación de Obras Públicas para determinar la capacidad de carga y realizar las obras correspondientes para garantizar la seguridad de los ciclistas. Por último, se colocará luminaria a lo largo de todo el recorrido con tecnología LED y sistema LightGrid que permite una mayor visibilidad con un menor consumo de energía. La longitud lineal aproximada es de 50,2 kilómetros, de pendiente o dificultad leve a moderada y un tiempo estimado de realización de 5 horas a una velocidad promedio de 10 km/hs y sin paradas.

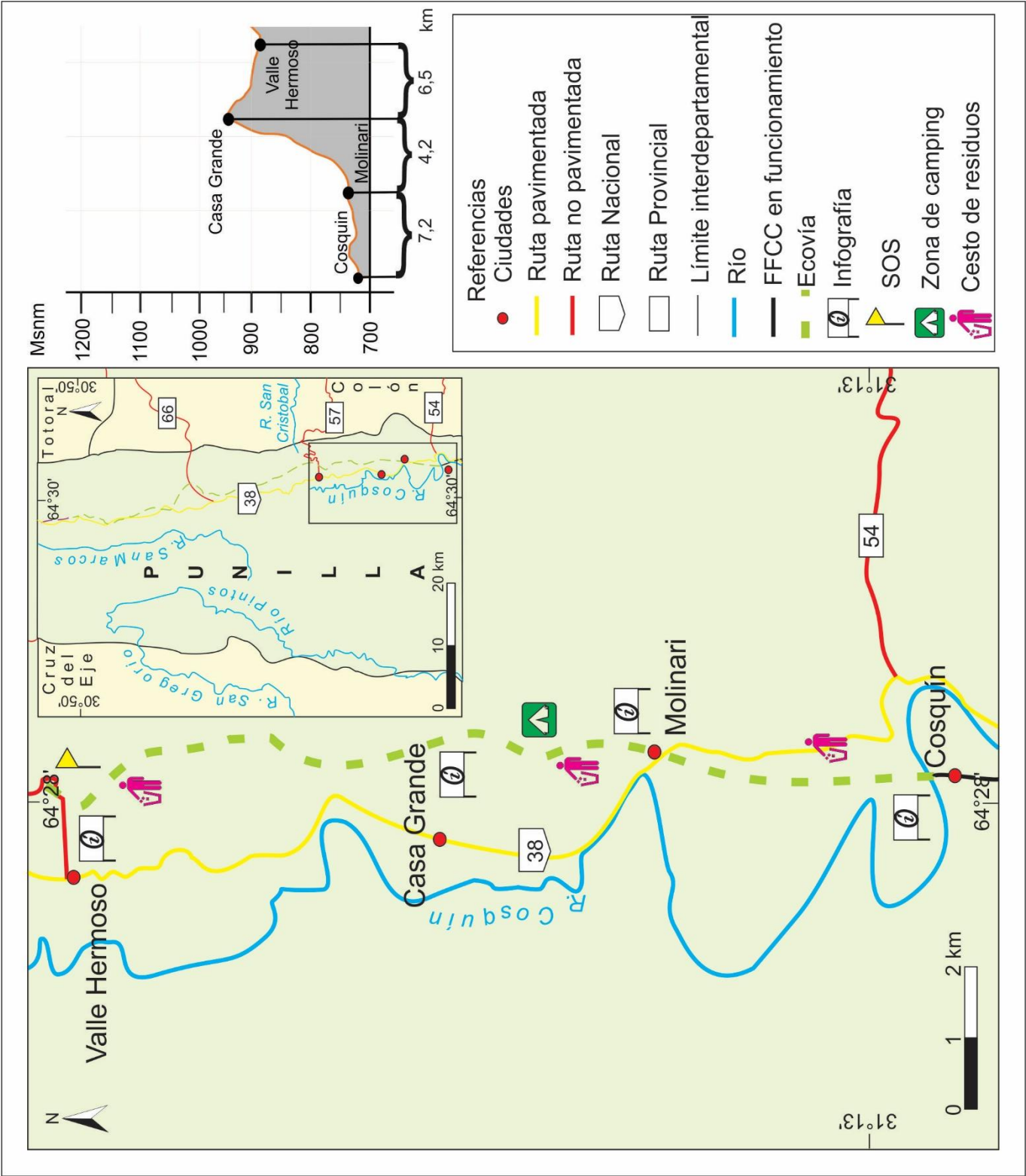
La Ecovía será realizada bajo los criterios de senderos accesibles para posibilitar la circulación de turistas con discapacidad motriz o visual. El camino deberá ser diseñado acorde a las pautas establecidas en el Plan Nacional de Accesibilidad y a las Directrices de accesibilidad en Servicios Turísticos: anchura del sendero mínima de 1,5 metros y poseer revestimiento para evitar resbalamientos. En el caso de desniveles de 0,02 metros se deberán incorporar rampas con superficie antideslizante y que no superen los 12 grados de inclinación. Por último, para aquellos turistas con visión baja o nula, la infografía deberá contar con información en Braille a una altura de 1,2 metros.

- Proyecto n° 2: confección y emplazamiento de servicios básicos e infografía en la Ecovía.

El recorrido contará con servicios básicos para los turistas tales como áreas de descanso aptas para acampar con parrillas, mesas y tomas de electricidad, cestos de residuos y postes SOS. Además, se diseñará infografía para ubicar a la entrada de cada localidad para que el turista que arribe conozca a qué ciudad ingresa, cuantos kilómetros recorrió, a qué altura sobre el nivel del mar se encuentra, qué servicios puede encontrar y los atractivos que puede visitar. El diseño de la infografía llevará el nombre de Ecovía para identificar la ciclovía, unir a los municipios bajo una misma imagen y diferenciarlo de otros departamentos.

Figura 10

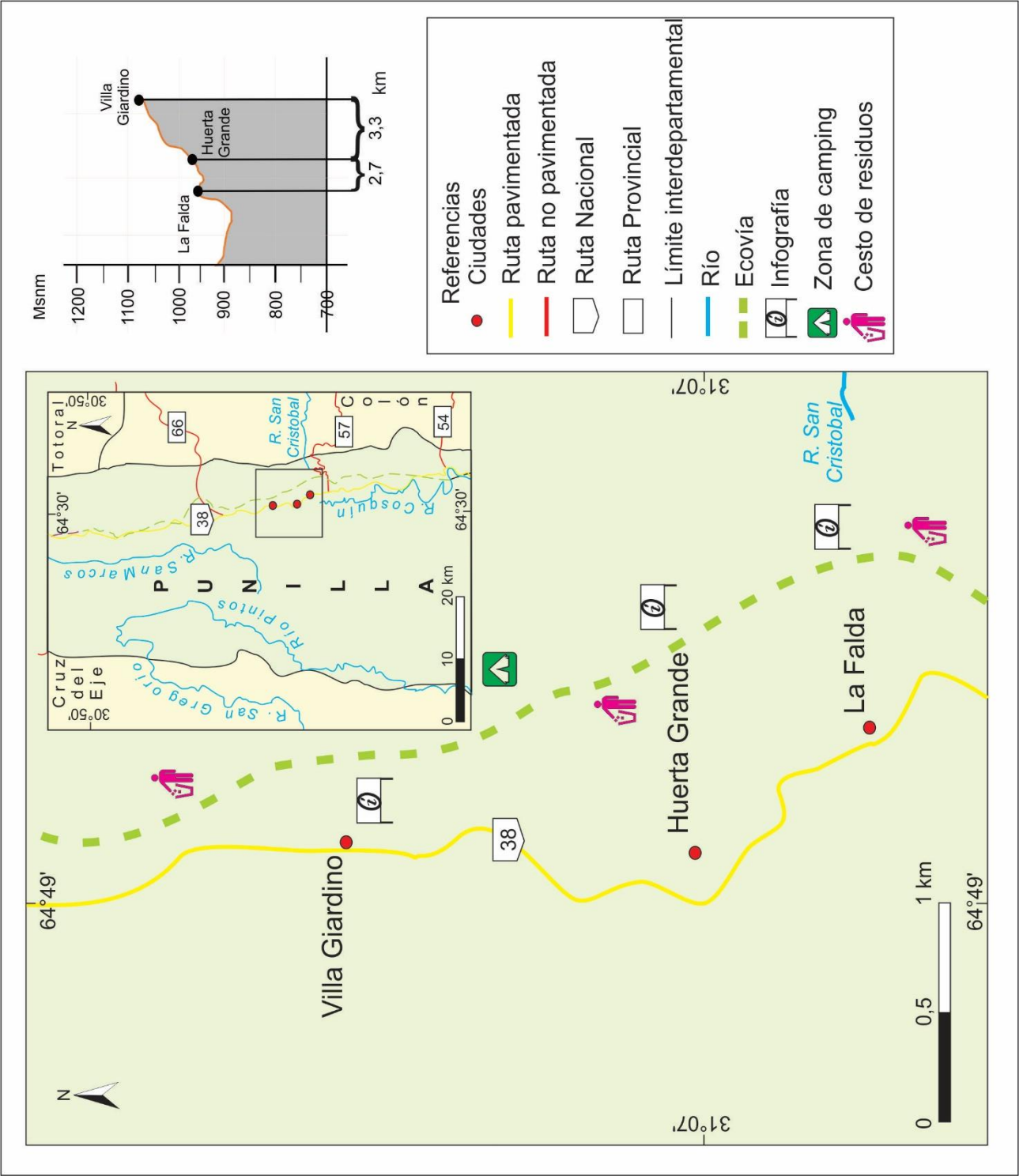
Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde Cosquín hasta Valle Hermoso



RIVERO, J., 2018, sobre la base de ArcGIS 10.3.1.

Figura 11

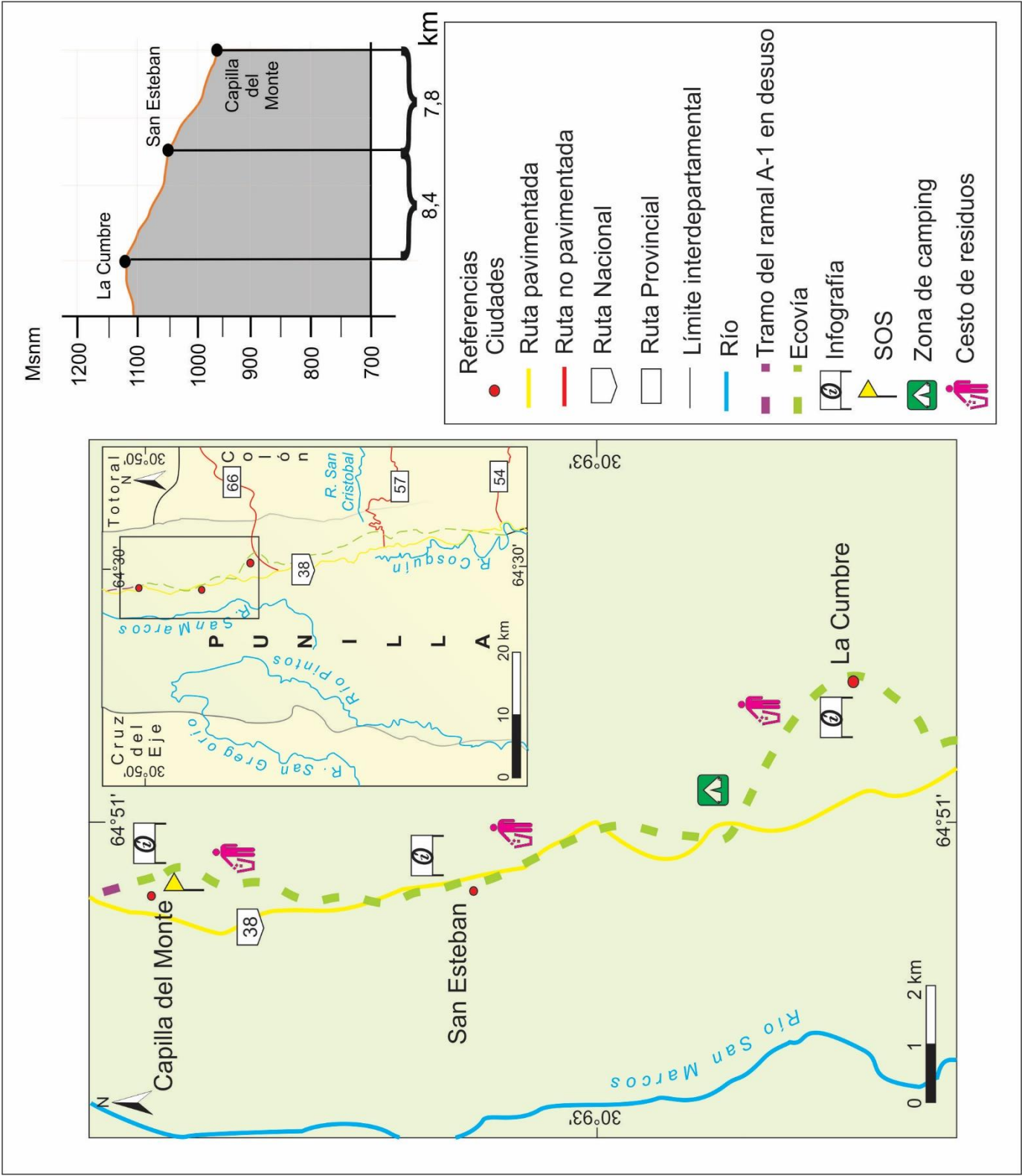
Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde La Falda hasta Villa Giardino



RIVERO, J., 2018, sobre la base de ArcGIS 10.3.1.

Figura 12

Propuesta del itinerario y servicios de la Ecovía desde La Cumbre hasta Capilla del Monte



RIVERO, J., 2018, sobre la base de ArcGIS 10.3.1.

5.2. Programa “asociativismo intermunicipal” en Córdoba

En el corto plazo

- Proyecto nº 1: definición de una imagen de marca

La imagen de destino puede describirse como un conjunto de significados percibidos por los consumidores, y asignados deliberadamente por los planificadores, a los valores, recursos, personas, símbolos, términos, etc. que un destino posee y que son utilizados para diferenciarlo de otros destinos y para su promoción (Santesmases Mestre *et al*, 2004; Braidot, 1990).

Es por ello que una de las principales acciones que debe llevar a cabo la Asociación Ecovía es la elaboración de una imagen de marca, ya que proporciona el perfil que se quiere mostrar ante la demanda de cicloturistas. La misma deberá ser consensuada por todos los integrantes de la Asociación en conjunto con profesionales en Marketing y Diseño Gráfico para que en ella se refleje la consolidación de un producto conformado por diez localidades que trabajan en conjunto.

- Proyecto nº 2: promoción de la Ecovía

La promoción facilitará la incorporación de la imagen de marca y ayudará a dar a conocer la Ecovía. Para lograr alcanzar el segmento al que apunta el proyecto, se podrá optar por diversas estrategias tales como:

- Fuerte presencia en redes sociales.
- Publicidad y notas en canales de aire, revistas y suplementos de turismo y deportivos, diarios y programas radiales.
- Publicación en la página web oficial de Agencia Córdoba Turismo y las páginas de turismo municipales de Punilla.
- Creación de una página web propia de la Ecovía con información sobre el proyecto, la historia del Tren de las Sierras, los vestigios patrimoniales cercanos al recorrido, los atractivos turísticos de las localidades, el itinerario y sus servicios, las actividades que se realizan, los establecimientos adheridos al programa Amigos de la Ecovía y los establecimientos rurales Bed & Bike, topografía del terreno y dificultad, galería de fotos, recorrido virtual 360° y mapa interactivo.

- Volantes, flyers y folletería en la Agencia Córdoba Turismo y en todas las Oficinas de Turismo de Punilla.
- Cartelería con información en la entrada de las localidades implicadas.
- Participación de la Asociación Ecovía en ferias, congresos y exposiciones de ecoturismo.
- Realización de eventos, bicicleteadas y muestras afines en la Ecovía, con presencia de los medios para su difusión.
- Declarar de Interés municipal y/o provincial la Ecovía.

En el mediano plazo

- Proyecto nº 3: creación de la Asociación Ecovía

Para llevar a cabo los anteriores proyectos es importante tener en cuenta la importancia de que exista un órgano gestor del itinerario desde el momento de su gestación para poder tutelar todas las etapas para su creación: diseño de infraestructura, ejecución y control de obra, mantenimiento y promoción. La formación de dicho órgano garantizaría la continuidad y mantenimiento del proyecto a mediano y largo plazo, independientemente de las políticas a nivel departamental, provincial o nacional. El órgano debe fundarse con un carácter supramunicipal y mixto; supramunicipal para evitar el manejo de un solo municipio en un proyecto integrado por diez de este tipo, y mixto para integrar el sector público y privado y que no primen los intereses de uno sobre los otros. Los actores sociales implicados serán todos reflejados en dicho órgano: Agencia Córdoba Turismo, los diez municipios y comunas implicados (Cosquín, Molinari, Casa Grande, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, San Esteban y Capilla del Monte), áreas gubernamentales implicadas indirectamente (medio ambiente, transporte, obras públicas, salud), organizaciones no gubernamentales (agrupaciones de ciclistas, ecologistas, turismo aventura, etcétera) y colectivo ciudadano.

- Proyecto nº 4: financiación de un Consorcio Accesible

La Organización Mundial de Turismo está convencida de que la accesibilidad a todas las instalaciones, productos y servicios turísticos deberían ser un componente esencial de cualquier política de turismo responsable y sostenible, dado que un 15% de la población mundial vive con algún tipo de discapacidad (Organización Mundial de la Salud, 2011).

El turismo accesible, que es una cuestión de responsabilidad, ética y derechos humanos, trae beneficios implícitos al destino turístico que lo favorecen frente a otros. Estos beneficios residen en cuatro puntos principales: aumenta la cuota de mercado, generando un incremento en la rentabilidad del destino dado que no restringe la afluencia de ningún tipo de turista; favorece a la imagen del destino como “ciudad accesible”; desarrolla el factor multicliente, ya que un turista con capacidades restringidas normalmente viaja acompañado y amplía aún más la demanda; y por último, desestacionaliza la demanda, dado que éste tipo de turista prefiere realizar sus viajes en temporada baja (Fernández Alles, 2009: 5).

Por estas razones, y teniendo en cuenta que la infraestructura de la Ecovía se llevó a cabo teniendo en cuenta el Plan Nacional de Accesibilidad y las Directrices de accesibilidad en Servicios Turísticos, se propone la creación de un Consorcio Accesible que dependa de la Asociación Ecovía en conjunto con la Fundación Rumbos para financiar la compra de triciclos y *handbikes*⁴ y alquilarlas desde las mismas oficinas de turismo de cada localidad o bien desde los puestos de Patrulla Vial (ver Proyecto n° 2: formación de una Patrulla Vial).

En el largo plazo

- Proyecto n° 5: centros de interpretación

Los centros de interpretación tienen como objetivo complementar la Ecovía con turismo educativo, para que los turistas y residentes conozcan la flora, fauna e historia de la región y le otorgue un sentido a la elección del lugar de la ciclovía. Los centros pueden diseñarse de distintas maneras: en estaciones y parajes del ferrocarril, en edificaciones nuevas o bien al aire libre.

Los centros de interpretación se dividirán según la temática que enseñen, que podrán ser sobre la historia del ferrocarril en la Argentina y en la región de Punilla, y otros, sobre el ecosistema en el que se encuentra la Ecovía, explicando la geografía, flora y fauna autóctona del lugar. Aquellos centros de interpretación del patrimonio ferroviario podrán tener una sección de museo donde se expongan artefactos y documentos pertenecientes al ferrocarril y las familias que arribaron por el mismo, y es por ello que este espacio deberá ser bajo techo. En cambio, aquellos centros de interpretación de flora y fauna serán aptos para

⁴ Triciclo que se propulsa, dirige y frena con los brazos

emplazarse al aire libre, y podrán contar con miradores públicos para apreciar aquellas especies que se encuentren alejadas.

5.3. Programa: capacitar e incentivar la creación de emprendimientos locales de servicio para la Ecovía por parte de la comunidad.

El siguiente programa tiene como finalidad capacitar a la población local para conocer el perfil del nuevo segmento de turistas que arribarán al departamento y de esta manera brindarle una mejor atención bajo estándares de calidad y atención que mejoren la experiencia del cicloturista en el lugar y por ende, la imagen de marca de la Ecovía. Para ello, se programarán talleres de capacitación gratuitos y abiertos a todo público por parte de la Asociación Ecovía, en el que se formarán grupos de trabajo para conocer las propuestas que pueden aportar los actores locales y enseñar casos exitosos de emprendimientos en otros países. Los talleres serán llevados a cabo con personal de la Agencia en conjunto con especialistas en gestión de empresas turísticas y/o propietarios de emprendimientos exitosos que puedan ayudar con el proyecto mediante su experiencia en la materia

Los emprendimientos locales son de suma importancia en la Ecovía, ya que será la parte que entre en contacto con el cicloturista y le brinde todos los servicios que requiera. Además, favorecerá a la generación de empleo y a la dinamización de la economía de Punilla.

En el mediano plazo

- Proyecto n° 1: puesta en marcha de establecimientos rurales *Bed & Bike* y *Amigos de la Ecovía*.

- *Bed & Bike*: la Ecovía circula por un camino alternativo a la RN N° 38, lo que ocasiona un nuevo tráfico por donde anteriormente no lo había. Los cascos rurales cercanos pueden verse beneficiados si participan ofreciendo nuevos servicios a los cicloturistas que circulan por allí. El turismo rural se encuentra en auge y más turistas eligen hospedarse en lugares alejados de la ciudad en busca de tranquilidad. Los cicloturistas se caracterizan por buscar nuevas experiencias y sería una demanda potencial de dichos servicios. Es por ello que se propone el acondicionamiento de las casas rurales para alojar dichos turistas. Para sumar valor agregado, dichos alojamientos se integrarán bajo el slogan *Bed & Bike* como marca distintiva de otros alojamientos rurales. Los establecimientos *Bed & Bike* ofrecerán servicio de alojamiento y restauración a pequeños grupos, y será atendido por sus propios dueños.

En añadidura, ofrecerán servicios complementarios adaptados para aquellos cicloturistas que arriben: alquiler de bicicleta y accesorios, service y reparación de bicicletas y lugar de almacenamiento gratuito para las bicicletas de los huéspedes.

- *Amigos de la Ecovía*: la segunda parte de este proyecto tiene como finalidad reunir bajo un mismo slogan a aquellos prestadores de servicios que ya funcionan en las localidades implicadas como una forma de asociación privada. El slogan *Amigos de la Ecovía* será visible en todos aquellos establecimientos que quieran formar parte de dicha asociación y ayudará a reforzar la marca de la Ecovía. Para formar parte los propietarios de cada establecimiento deberán cumplir ciertos cánones con el fin de ofrecer un servicio de calidad a los cicloturistas. Algunos de ellos serán:

- Capacitarse obligatoriamente en los talleres y seminarios que ofrezca la Agencia Córdoba Turismo.
- Aspirar a los estándares de calidad propuestos por las normas ISO 9000.
- Ofrecer servicios extras para los cicloturistas, tales como: venta de insumos para ciclismo, lugar de guardado de bicicletas, folletería informativa sobre la Ecovía, etcétera.
- Sponsorear las actividades y eventos que se realicen en la Ecovía.

Por último, aquellas estaciones de tren que no han sido reutilizadas y continúen abandonadas, como es el caso de la estación de Molinari, también podrán remodelarse como lugares de hospedaje para los ciclistas y ofrecer una nueva posibilidad a estos espacios inutilizados y proporcionar valor agregado al pernocte de los ciclistas.

- Proyecto nº 2: formación de una Patrulla Vial

El servicio de la Patrulla Vial podrá ser un emprendimiento desarrollado por un municipio, o bien por una empresa local. A través de este servicio de información y vigilancia, se empleará personal capacitado para realizar distintas funciones, entre ellas:

- Informar sobre el itinerario, sus servicios y atractivos próximos a los visitantes
- Vigilancia de la zona
- Controlar la circulación de tráfico motorizado ya que no está permitido (excepto casos autorizados)
- Encuestas y toma de datos para controlar los cicloturistas que hay en circulación y recabar datos estadísticos

- Prestar servicio de emergencia y ayuda en caso de ser necesario (contratación de servicio de emergencias médicas, atención en primeros auxilios, reparación y service de bicicleta)

Además, contará con servicio de alquiler de bicicletas y accesorios, tales como cascos, chalecos refractarios, sillas de bebé, infladores, entre otros, que podrán ser devueltas en estaciones de Patrullas Viales distintas, ahorrándole al turista la necesidad de volver al mismo punto del que partió. Asimismo, contará con convenios entre cada estación y una remisería de la localidad más próxima para brindar el servicio de llevar y traer cicloturistas que no cuentan con movilidad propia o que han dejado su vehículo en otro punto del recorrido.

Por último, cada estación contará con folletería turística sobre cada lugar, sobre guías de ciclismo que organizan grupos que recorren diferentes caminos por las sierras y sobre aquellos establecimientos de hotelería y restauración que cuenten con el sello “Amigos de la Ecovía”.

- Proyecto nº 3: paquetes de cicloturismo en la Ecovía y la región de Punilla

La iniciativa se elabora para ofrecer nuevas oportunidades a los guías de ciclismo particulares que trabajan en el departamento y ofrezcan paquetes de cicloturismo en los cuales se articule la Ecovía con otros caminos rurales alternativos entre las Sierras. En un primer lugar, se esbozará una lista con aquellos guías habilitados que deseen participar, y luego de formar la lista se corroborará que la habilitación correspondiente siga en vigencia. Luego, se ofrecerán encuentros de capacitación para los guías como un espacio entre ellos y el órgano gestor de la Ecovía. Por último, se pretende controlar y habilitar los itinerarios esbozados por cada guía para asegurar que los caminos son seguros y se promocionarán sus servicios en la Ecovía y en los lugares adheridos a Amigos de la Ecovía.

6. Consideraciones finales

Desde 1964 el patrimonio comenzó a tomar injerencia en las agendas internacionales, y su conservación y restauración significó un cambio radical en el turismo, ya que el patrimonio, sea natural o cultural, es su principal materia prima (Conti y Cravero Igarza, 2010). El patrimonio industrial y ferroviario, perteneciente al patrimonio cultural, tiene profundas raíces históricas, proporciona sentido de pertenencia y posee un valor científico, tecnológico y estético debido a su diseño y arquitectura.

La expansión del turismo a escala mundial en las últimas tres décadas trajo aparejado nuevas oportunidades para países que buscaban un mayor desarrollo económico basándose en comercializar su patrimonio, y en la medida que este fenómeno iba avanzando se presentaron nuevos desafíos para los diferentes gobiernos. A ellos les correspondía el ordenamiento y preservación patrimonial, además de involucrar y consensuar con los demás actores sociales implicados.

Hacia fines de 1980, las consecuencias del crecimiento turístico comenzaron a notarse impactando negativamente en aspectos ambientales y socioculturales. Por esta razón, el turismo sustentable surgió como una solución a estos problemas, basándose en tres pilares fundamentales: el crecimiento económico, la conservación ambiental, y la justicia social. El cicloturismo, enmarcado en el turismo sustentable, es uno de los tipos de turismo alternativo en auge debido al cambio de hábitos de la población. Punilla actualmente se posiciona como uno de los destinos cordobeses elegidos para su práctica debido a sus recursos turísticos y a la gran cantidad de eventos de cicloturismo que allí se realizan. El cicloturismo, tal como se analizó en esta investigación, es adecuado para conocer y promover la preservación del patrimonio, a la vez que facilita el desarrollo económico regional.

A la pregunta central de esta investigación respecto a la capacidad de departamento de Punilla para el desarrollo de un itinerario para cicloturismo que contribuya a la puesta en valor del patrimonio ferroviario, puede afirmarse que por su posicionamiento geográfico estratégico, su desarrollada planta turística, los recursos turísticos existentes, el marcado desarrollo de municipalismo y descentralización de la provincia de Córdoba y el crecimiento de la práctica del cicloturismo sumado al vasto patrimonio ferroviario presente le proporcionan características singulares para llevar proyectos sustentados por políticas de cooperación entre los distintos actores sociales que favorezcan a revalorizar el patrimonio

ferroviario del departamento mediante el desarrollo de una ciclovia emplazada en el antiguo recorrido realizado por el Tren de las Sierras.

El turismo crece y se desarrolla de la misma manera que los Estados se diversifican y amplían sus políticas. La participación civil y el asociativismo intermunicipal en conjunto con la participación de actores privados son los pilares fundamentales para que las acciones llevadas a cabo sean perdurables y sustentables en el tiempo.

Las propuestas que se desprenden de esta investigación son simples y factibles de realizar, teniendo en cuenta que el turismo es una actividad ya desarrollada en el departamento y cuenta con la infraestructura necesaria. Sin embargo, la falta de comunicación entre los distintos actores implicados (Agencia Córdoba Turismo, oficina de turismo de Punilla, sector privado, población local) dificultan la implementación de éste o cualquier nuevo proyecto. Además, la ocupación ilegal del territorio perteneciente a los ferrocarriles será uno de los mayores obstáculos que deberá soslayar el municipio de Cosquín.

El departamento de Punilla es netamente turístico, la economía se sustenta gracias a ello, y su crecimiento económico depende de las condiciones que éste atraviese. Por esta razón, el desafío es doble ya que del turismo depende resolver ciertas limitaciones y velar por el resguardo y la permanencia de bienes que pertenecen y se conjugan en el pasado, el presente y el futuro, traducido este último, en la noción de legado.

7. Bibliografía

- AGROVOZ. (2018, abril 27). Sequía: Córdoba oficializó la emergencia agropecuaria.
- ALEDO, A. (2008). De la tierra al suelo: la transformación del paisaje y el nuevo turismo residencial. *Arbor*, N° 729 (volumen 184), pp. 99-113.
- ÁLVAREZ ARECES, M. Á. (2008). Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea. *Revista Apuntes*, N° 1 (volumen 21), pp. 1 – 4. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v21n1/v21n1a02>.
- AROCENA, J. (2002). *El desarrollo local: un desafío contemporáneo*. Montevideo: Taurus.
- BALLART HERNÁNDEZ, J. y TRESSERRAS, J. (2007). *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel.
- BERTONE, N. L. y SALOMONE, T. S. (2015). La arquitectura de la Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/55597/Documento_completo.pdf?sequence=1>
- BLAMEY, R. K. (1997). *A Social Values Segmentation of the Potential Ecotourism Market*. Australia: Australian National University.
- BOISIER, S. (2001). *La odisea del desarrollo territorial en américa latina. La búsqueda del desarrollo territorial y de la descentralización*. En Seminario “Descentralización de sectores sociales: Nudos críticos y alternativas”, Perú, Lima.
- BORREGA REYES, Y. (2009). *El Patrimonio y su relación con el Turismo*. Disponible en: <http://www.turismoruralbolivia.com/docs/PatrimonioTur.pdf>.
- BRAIDOT, N. (1990). *Marketing Total*. Córdoba: Tesis.
- BUARQUE, S. C. (1999). *Metodologia de planejamento do desenvolvimento local e municipal sustentável*. Brasilia: Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura.
- CAJA DE PREVISIÓN SOCIAL PARA PROFESIONALES EN CIENCIAS ECONÓMICAS (CPSPCEC). (2015, abril 17). La Nación declaró la emergencia agropecuaria en Córdoba.
- CALZOLARI, C. (2016). *Turismo sustentable en Villa Amancay, provincia de Córdoba*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

- CAPANEGRA, C. (2006). La política turística en la Argentina del siglo XX. *Aportes y transferencias*, N° 10 (volumen 1), pp. 43-61. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/314/1/Apo2006a10v1pp43-61.pdf>
- CAPECE, G. (1997). *Turismo sostenido y sustentable. Una visión holística*. El Bolsón: Agencia periodística CID.
- CEBALLOS LASCURAIN, H. (1998). *Ecoturismo: naturaleza y desarrollo sostenible*. México: Diana, 185 pp.
- CHEN, C. F. y CHENG, W. C. (2016). Sustainability SI: Exploring Heterogeneity in Cycle Tourists' Preferences for an Integrated Bike-Rail Transport Service. *Networks and Spatial Economics*, N° 16 (volumen 1), pp. 83-97. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/271919994_Sustainability_SI_Exploring_Heterogeneity_in_Cycle_Tourists'_Preferences_for_an_Integrated_Bike-Rail_Transport_Service
- CICATUR (Centro Interamericano de Capacitación Turística). (1978). *Metodología de inventario Turístico*. México.
- CLAVÉ, A. en TRESSERRAS, J. J. (2001). *Patrimonio, turismo y desarrollo local: situación y perspectivas*. En Ponencia inaugural del Curso “Modelos de gestión cultural: ciudad, patrimonio cultural y turismo”, España, Pamplona.
- COMISIÓN NACIONAL ASESORA PARA LA INTEGRACIÓN DE PERSONAS DISCAPACITADAS. *Plan Nacional de Accesibilidad*. Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, Presidencia de la Nación.
- CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL (TICCIH). (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial*. En Asamblea Nacional del Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial, Rusia, Moscú.
- CONTI, A. (2009). Nuevas categorías patrimoniales: del monumento histórico al territorio. *Universidad de Mar del Plata*, pp. 1-14. Disponible en: https://www.academia.edu/5855053/Nuevas_categor%C3%ADas_patrimoniales?auto=download
- CORBO, Y. A. y BARBINI, B. (2011). *Turismo y políticas públicas locales: el caso del municipio de General Pueyrredón*. En Comunicación presentada en Encuentro Internacional de Turismo, Argentina, Mar del Plata.

CRAVACUORE, D. (2006). Análisis del asociativismo intermunicipal en Argentina. *Medio Ambiente y Urbanización*, N° 64, Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo - América Latina, pp. 3-16.

CRAVACUORE, D. y CLEMENTE, A. (2006). El proceso reciente de asociativismo intermunicipal en Argentina. En Ponencia del XI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Guatemala, Ciudad de Guatemala.

CROALL, J. (1995). *Preserve or Destroy: Tourism and the Environment*. London: Calouste Gulbenkian Foundation.

DIAZ DE LANDA, M. y MASSUH, A. C. (2007). *Normativización de la regionalización en la provincia de Córdoba como estrategia de reestructuración del estado. Observación del proceso desde el caso Calamuchita*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.

Disponible en: http://www.international.icomos.org/charters/interpretation_sp.pdf.

DyN. (2014, Agosto 12). Declaran a Neuquén y Córdoba en emergencia agropecuaria. Super Campo, p.1.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INDEC). (2018). Censo Nacional de Población y Vivienda. Ministerio de Economía, República Argentina.

Disponible en: https://www.indec.gob.ar/nivel3_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INDEC). (2018). *Encuesta de ocupación hotelera (EOH)*. Ministerio de Economía, República Argentina. Disponible en: https://www.indec.gob.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=3&id_tema_2=13&id_tema_3=56

FAULKS, P.; RITCHIE, B. y FLUKER, M. (2007). Cycle tourism in Australia: an investigation into its size and scope. Queensland: Sustainable Tourism Cooperative Research Centre.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS. (2008). *Modelos de Gestión Turística Local. Principios y prácticas*. Madrid: Secretaría General de Turismo.

FERNÁNDEZ ALLES, M. T. (2009). Turismo Accesible: importancia de la accesibilidad para el sector turístico. *Entelequia*, N° 9, pp. 2014-2015.

FERNÁNDEZ LATORRE, F.M. (2015). Los flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo. *Revista de Estudios Andaluces* N° 32, pp. 76-107. Disponible en:

http://institucional.us.es/revistas/andaluces/32/es/D_FRANCISCO%20FERNANDEZ%20LATORRE_2015.pdf

FERNÁNDEZ LATORRE, F. M. y DÍAZ DEL OLMO, F. (2011). Huella Ecológica y presión turística socio-ambiental. Aplicación en Canarias. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, N° 57, pp. 147-173. Disponible en: <http://www.boletinage.com/articulos/57/07-HUELLA.pdf>

FERNÁNDEZ ZAMBÓN, G. y GUZMÁN RAMOS SCHENK, A. (2005). Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina. *Cuadernos de Turismo*, N° 15, pp. 97-112. Disponible en: <http://revistas.um.es/turismo/article/view/18491/17841>

GARCÍA DELGADO, D. (1997). *Hacia un nuevo modelo de gestión local. Municipio y Sociedad Civil en Argentina*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

GETINO, O. (2012). *Apuntes sobre turismo, tiempo libre y ocio*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Tres de Febrero.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, R. et al. (1998). *Metodología de la investigación*. México, DF: Editorial McGraw-Hill.

ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios). (1999). *Carta Internacional sobre el Turismo Cultural*. Disponible en: https://www.icomos.org/charters/tourism_sp.pdf.

ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios). (2008). *Carta para la Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural*. Disponible en: https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/interpretation_sp.pdf.

II CONGRESO INTERNACIONAL DE ARQUITECTOS Y TÉCNICOS DE MONUMENTOS HISTÓRICOS. (1964). *Carta de Venecia*. Pp. 1-4.

KRAMSCH, O. (1999). El horizonte de la nueva geografía cultural. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, N° 34, University of California, pp.53-68.

KRAMSCH, O. (1999). *El horizonte de la nueva geografía cultural*. Los Ángeles: University of California.

LA VOZ DEL INTERIOR. (2016, enero 30). Córdoba declaró la emergencia agropecuaria en seis cuencas.

LAMONT, M. J. (2009). *Independent bicycle tourism in Australia: a whole tourism systems analysis*. Australia: Southern Cross University.

LEY NACIONAL N° 24449. 6 febrero 1995. Ley Nacional de Tránsito y Seguridad. Buenos Aires, Argentina.

LÓPEZ FERNÁNDEZ, M. I. (2006). Diseño y programación de itinerarios culturales. PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, N° 60, pp. 20-33. Disponible en: www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/download/2253/2253

MATHIESON, A. y WALL, G. (1982). *Tourism: economic, physical and social impact*. Londres: Longman.

MATÓ I PALÓS, E. y TROYANO, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa*. Andalucía: Consejería de Fomento y Vivienda.

MERLO, Á. H. (1999). *Los desarrollos regionales y el turismo*. Buenos Aires: Ladevi.

MORAL MORAL, M. (2016). El desarrollo del Cicloturismo como una modalidad turística sostenible. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, N° 21. Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/21/cicloturismo.html>

NATERAS GONZÁLES, M. (2006). Las políticas públicas: ¿discurso o realidad?. *Espacios Públicos*, N° 17 (volumen 9), pp. 252-274. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/676/67601715.pdf>

OLIVEIRA NEVES, J. M. y ESPERANÇA, J. P. (2011). Bike usage and cycle tourism: the pattern of portuguese associated bike riders. *Tourism & Management Studies*. N° 1, pp. 191-200. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5018484.pdf>

ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA). (1978). *Metodología de inventario turístico en Quinto. Curso Interamericano de Planificación del Desarrollo Turístico*. México D. F.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS). (2011). Informe Mundial sobre la Discapacidad. Disponible en: http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/en/

OLIVER, R. y TARELLI, J. (2016). Panorama turístico. *Ministerio de Turismo*. Disponible en: <http://www.fehgra.org.ar/articles/1944> .

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT). (1998) *Introducción al turismo*. Madrid: UNWTO. ISBN 92.844-0269-7.

PARDO ABAD, C. (2008). *Turismo y patrimonio industrial: un análisis desde la perspectiva territorial*. España: Síntesis.

- PARMIGIANI DE BARBARÁ, M. C. (2005). *Aspectos jurídicos y políticos y de la institucionalización de modelos innovadores de asociativismo municipal: una reflexión a partir de experiencias en Argentina*. En Ponencia presentada en X Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Chile, Santiago.
- QUEROL, M. Á. (2010). *Manual de gestión del patrimonio cultural*. Madrid: Akal.
- RECALDE, L. (2014). *Agenda de Desarrollo Económico Regional para las Sierras Chicas con orientación al Turismo*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- RITCHIE, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, N° 3 (volumen 19), pp. 567-582. Disponible en: <https://pdfs.semanticscholar.org/71d0/3d1d139ee26970b21ee74b837779164e8e91.pdf>
- SANTESMASES MESTRE, M. (2004). *Marketing. Conceptos y estrategias*. Madrid: Pirámide.
- SANTESMASES MESTRE, M. et al. (2004). *Marketing. Conceptos y estrategias*. Madrid: Pirámide.
- SAUER, C. (1925). *The Morphology of Landscape*. Geography, N° 2 (volumen 2), University of California, pp. 19-53.
- SECTUR (Secretaría de Turismo). (2002) *Introducción al Turismo de Naturaleza para Comunidades Rurales*. México DF: Secretaría de Turismo.
- SECRETARÍA DE AGROINDUSTRIA. (2017, septiembre 14). Prorrogarán la emergencia agropecuaria para La Pampa y Córdoba, y declararán las de Santa Fe y Chubut.
- SERRA I SERRA, M. (2016). El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *CIDOB d'Afers Internacionals*, N° 113, pp. 187-209. Disponible en: https://www.cidob.org/es/.../6/.../187-210_MACIÀ%20SERRA%20I%20SERRA.pdf
- SOARES, E. E. (1937). *Ferrocarriles Argentinos: Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que lo rigen y reseñas estadísticas*. Buenos Aires: Compañía Impresora Argentina S. A.
- SOUTH AUSTRALIAN TOURISM COMMISSION. *Cycle Tourism Strategy 2005–2009*. Australia: Libraries Australia.
- SUPER CAMPO. (2014, agosto 12). Declaran a Neuquén y Córdoba en emergencia agropecuaria.
- SUSTRANS. (1999). *Cycle Tourism*. Disponible en: <https://www.funding4sport.co.uk/downloads/cycle-tourism.pdf>.

- TARLOMBANI DA SILVEIRA, M. A. (2005). Turismo y sustentabilidad: entre el discurso y la acción. *Scielo*, (volumen 14), pp. 222 – 242. Curitiba: Universidad Federal de Paraná. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/eypt/v14n3/v14n3a02.pdf>.
- TRENDSCOPE. (2008). Radreisen der Deutschen. Colonia: Alemania.
- UNESCO. (2005). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. España: Ministerio de cultura.
- VÁZQUEZ, J. B.; ROBLES, A. L.; SOSA, D. F. y SAEZ, M. P. (1979). *Geografía Física de la Provincia de Córdoba*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- VELAZCO GONZÁLES, M. (2011). La política turística, una arena de acción autónoma. *Cuadernos de Turismo*, N°27, pp. 953-969. Disponible en: <https://digitum.um.es/jspui/bitstream/10201/28099/1/140301-531911-1-SM.pdf>
- VELLENICH, J. (2005). *Asociativismo intermunicipal: una estrategia de desarrollo turístico. Análisis del caso Provincia de Buenos Aires*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- VITALONE, C. E. (2014). *Guía de buenas prácticas para el cuidado de nuestro patrimonio edilicio*. La Plata: Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica (LEMIT).
- WEARING, S. y NEIL, J. (1999). *Ecoturismo: impactos, tendencias y posibilidades*. Madrid: Síntesis, 269 pp.
- WESTON, R.; DAVIES, N.; LUMSDON, L.; MCGRATH, P.; PETERS, P.; EIJGELAAR, E. y PIKET, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo*.
- WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC). (2018). *Impacto económico 2018 Argentina*. Disponible en: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2018/argentinaesp2018.pdf>
- WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC). (2017). *Benchmark Report 2017 – Jamaica*. Disponible en: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/benchmark-reports/country-reports-2017/jamaica.pdf>
- WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC). (2017). *Benchmark Report 2017 – México*. Disponible en: <https://www.wttc.org/-/media/files/reports/benchmark-reports/country-reports-2017/mexico.pdf>
- ZAPATA CAMPOS, M. J. (2003). *Los agentes turísticos: una aproximación desde la Sociología y la Ciencia Política en Sociología del Turismo*. Barcelona: Ariel.

ZEBALLOS DE SISTO, P. (2003). *Turismo sustentable: ¿Es posible en Argentina?*. [Buenos Aires: Ediciones Turísticas.](#)

Páginas web consultadas

World Travel & Tourism Council, <https://www.wttc.org/>

Organización benéfica Sustrans, <https://www.sustrans.org.uk/>

Federación Europea de Ciclistas, <https://ecf.com/>

Censos de Córdoba, <https://datosestadistica.cba.gov.ar/organization/censos-datos-para-cordoba>

Dirección General de Estadísticas y Censos, <http://estadistica.cba.gov.ar/>

Agencia Córdoba Turismo, <http://www.cordobaturismo.gov.ar/>

Indec, <https://www.indec.gov.ar/>

Real Academia Española, <http://dle.rae.es/?id=RT6QMkS>

Ministerio de Salud de la Nación, <http://www.msal.gob.ar/municipios/>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, <http://ambiente.gob.ar/>

Trenes de Argentina, <http://www.ferrocentralsa.com.ar/>

Valle de Punilla, <http://www.vallepunilla.com.ar/>

Colegio de Agrimensores, <http://agrimensorescordoba.org.ar/documentos/decreto-no-55286-creacion-de-areas-turisticas.pdf>

Desafío Río Pintos, <http://www.desafiopinto.com.ar/encuestas?f=resultados&id=13>

Bed & Bike Valencia, <http://www.bedandbikevalencia.com/>

Cyclist Welcome, <http://www.cyclistswelcome.co.uk/>

Asociación Ciclismo Aventura, <https://www.adventurecycling.org/>

Asociaciones civiles y ONGs de Punilla. <https://www.sentirpunilla.com.ar/>

Strava, <https://www.strava.com>

Map my Ride, <http://www.mapmyride.com/>

IPB Index, <http://www.ibpindex.com/index.php/es/>

Bike Doctor App, <http://www.bikedoctorapp.com/>

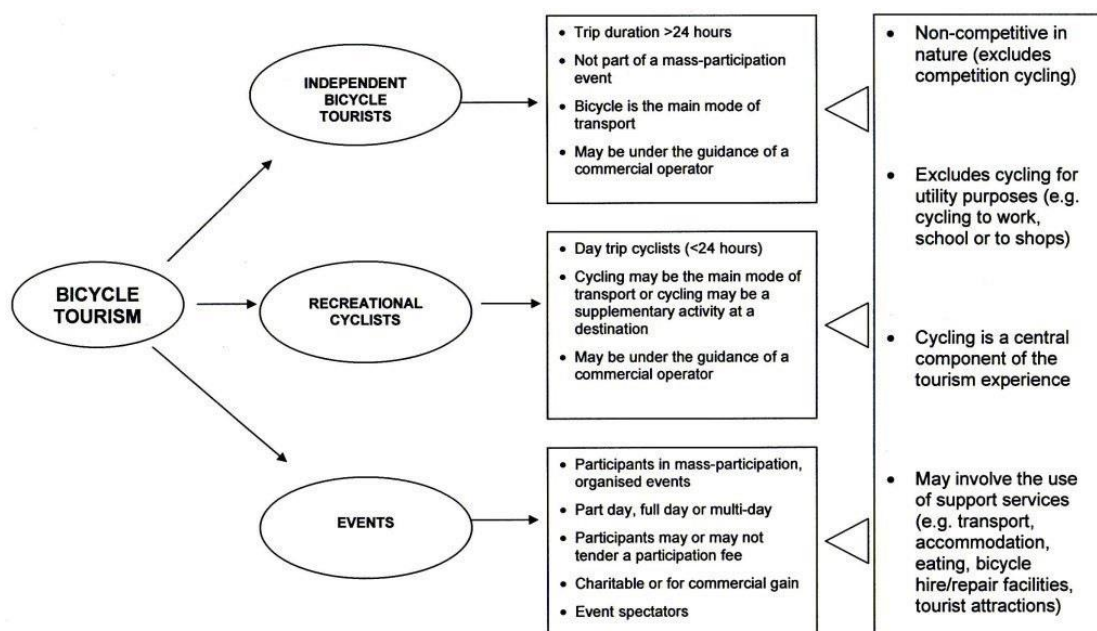
Bike Gear Calculator, <http://www.bikegearcalculator.com/>

Geografía de Córdoba,
http://web2.cba.gov.ar/actual_web/estadisticas/informes_departnuevos/punilla/ambiente/reieve.htm.

8. Anexos

Anexo 1: Figuras en otros idiomas

Figura 2
Typology of bicycle tourism segments



Fuente: LUMSDON, 1996; RITCHIE, 1998; ROY MORGAN RESEARCH, 2006; SIMONSEN & JORGENSEN, 1998; SOUTH AUSTRALIAN TOURISM COMMISSION, 2005 en LAMONT, 2009: 68.

Anexo 2: Leyes

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE CORDOBA, SANCIONA CON FUERZA DE LEY: 9206

TÍTULO I DE LA REGIONALIZACIÓN

REGIONES

ARTÍCULO 1°.- REGIONALÍZASE el territorio de la Provincia de Córdoba sin modificar el actual sistema de Departamentos y, a ese efecto, créanse tantas regiones como Departamentos actualmente existen.

LÍMITES TERRITORIALES

ARTÍCULO 2°.- ESTABLÉCENSE los límites territoriales de las regiones creadas por el Artículo anterior, en coincidencia con los límites territoriales de cada Departamento, para la descentralización de competencias y demás fines previstos en el Artículo 175 de la Constitución Provincial.

TÍTULO II DE LAS COMUNIDADES REGIONALES

RECONOCIMIENTO

ARTÍCULO 3°.- RECONÓCESE, en cada una de las regiones creadas conforme al Artículo 1° de la presente Ley, una COMUNIDAD REGIONAL, con los fines, organización y modalidades que este plexo legal establece.

[...]

EXISTENCIA Y NATURALEZA JURIDICA

ARTÍCULO 5°.- LAS Comunidades Regionales a las que esta Ley se refiere, se inscribirán en un Registro especial que al efecto llevará el Ministerio de Gobierno y tendrán carácter de personas jurídicas de derecho público con aptitud para adquirir y enajenar bienes y realizar todo tipo de actos jurídicos.

TÍTULO III DE LA JURISDICCIÓN

COMPETENCIA TERRITORIAL

ARTÍCULO 7.- LA Comunidad Regional tiene jurisdicción y competencia en todo el territorio de la Región, con exclusión de las zonas que correspondan a los radios de los Municipios y Comunas fijados según lo dispuesto por los artículos 7°, 188 y 232 de la Ley N° 8102, salvo convenio especial de algún Municipio o Comuna con la Comunidad Regional.

[...]

TÍTULO V DE LOS OBJETIVOS Y FUNCIONES

Objetivos

ARTÍCULO 9°.- LAS Comunidades Regionales tienen como objetivo contribuir a hacer más efectiva la gestión de la Provincia y de los Municipios y Comunas en las regiones, generar polos de desarrollo, facilitar la descentralización de funciones y la transferencia de competencias y lograr las demás finalidades establecidas en el Artículo 175 de la Constitución Provincial.

[...]

TÍTULO VI DEL GOBIERNO

Comisión Regional.

ARTÍCULO 11.- LA Comunidad Regional será gobernada por una Comisión, que desempeñará sus funciones ad-honorem, formada por todos los Intendentes y Presidentes Comunales de los Municipios y Comunas que la integren y el Legislador Provincial por el Departamento a que corresponde la Región.

La Comisión podrá designar de fuera de su seno, un administrador que podrá ser rentado.

Los Legisladores Provinciales electos tomando a la Provincia como Distrito Único (Artículo 78, Inciso 2 de la Constitución Provincial), participarán de la Comunidad Regional que corresponda de acuerdo al domicilio que hayan registrado ante el Juzgado Electoral de la Provincia al momento de oficializarse la lista de candidatos, al efecto de la planificación regional.

[...]

TÍTULO X DEL ORGANISMO DE APLICACIÓN

Organismo de Aplicación.

ARTÍCULO 20.- EL Ministerio de Gobierno, o quien lo reemplace en el futuro, actuará como Organismo de Aplicación de las disposiciones de esta Ley.

[...]

Firmantes

FORTUNA - ARIAS. TITULAR DEL PODER EJECUTIVO: DE LA SOTA. DECRETO DE PROMULGACIÓN N° 1697/0.

*Sólo se citan aquellos títulos y artículos que le competen a esta investigación

Anexo 3: Entrevistas

Entrevista a Luciano Visconti, cicloturista.

1- ¿Se considera un cicloturista?

Si. Salgo a andar en bici tanto como para hacer un deporte de exigencia como también de paseo.

2- Según su apreciación personal, ¿qué es para usted el cicloturismo?

El cicloturismo, para mí, es una forma de conocer un lugar mediante una actividad física. En mi caso particular, el cicloturismo lo tomo como una forma de esparcimiento que me permite conocer un lugar.

3- Según su opinión, ¿existen ciclistas que no sean cicloturistas?

No, en aquellos casos donde hay carreras los ciclistas están más enfocados en llegar primeros a la meta, en tardar menos tiempo y competir que en disfrutar el paisaje como los cicloturistas que van más tranquilos, paseando. Inclusive los que compiten utilizan bicicletas livianas, hechas con componentes de fibra de carbono, cambios fáciles de colocar porque están pensando en el tiempo para llegar primeros. Entonces están tan enfocados en eso que seguramente todo lo que pasa alrededor no lo aprecian.

4- ¿Cómo definiría el perfil de un cicloturista?

Es una persona que lo hace porque le gusta la naturaleza, tiene contacto con el lugar, y es por ende una persona activa, que le gusta estar en movimiento. Hoy por las condiciones de que es un deporte sin impacto y el avance de la tecnología en las nuevas bicicletas permiten un mayor rango de edades, digamos no está limitado solo a jóvenes, sino que también lo pueden practicar personas adultas. No te puedo decir una edad porque eso depende de cada uno, pero he visto a personas de 60 años arriba de una bici.

5- ¿Cómo planea su próxima salida? ¿Se informaría previamente del lugar al que va?

Si, las veces que he ido primero recorro el lugar al que voy en auto como para conocer la zona si es una salida de varios kilómetros. Cuando son recorridos cortos no es necesario.

También depende si es en montaña o en el llano, porque en el llano te orientas solo, por ahí en montaña necesitas de alguien que te guíe y recomiende un recorrido.

6- ¿Cuál es la modalidad que utiliza? ¿Va a eventos puntuales o visita un lugar y lo recorre en bici?

No, prefiero ir a un lugar directamente con la bici y averiguar ahí cual es el recorrido más recomendado para andar

7- ¿Sus viajes lo realiza solo o acompañado?

Acompañado, siempre somos más de dos. Generalmente salgo con compañeros.

8- ¿Cuál es su principal motivación?

Conocer nuevos lugares o nuevas cosas de un lugar ya conocido y hacerlo en bici. Por ahí en bici podés acceder a otros senderos que en auto no podes realizar y conoces nuevos paisajes.

9- ¿Considera usted que el departamento de Punilla (Córdoba) puede ser un lugar propicio para la implementación de un itinerario serrano de cicloturismo?

Si, está muy en auge con todas las competencias que tiene, tanto desafíos nacionales como regionales. Además, está muy en boga todo lo que es deporte en bicicleta

10- ¿Piensa que Punilla posee los elementos necesarios para desarrollarse como centro de cicloturismo a nivel provincial? ¿Por qué?

Si, por que ya lo es. Nuclea muchas de las competencias, la parte serrana está muy bien preparada para eso. Ya está muy preparada y lo es hoy.