



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO**

**TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO**

**“El cicloturismo como modalidad turístico-recreativa  
alternativa en la ciudad de Bahía Blanca”**

**Tesista: Goñi, Joaquín**

**Directora: Lic. María Ángeles Speake**

**Co-Director: Lic. José Ignacio Larreche**

**BAHÍA BLANCA, 2021**

## **Agradecimientos**

Agradezco a mi directora María Ángeles Speake, a mi co-director José Ignacio Larreche, por su orientación y predisposición.

A mis padres por acompañarme y apoyarme en todas mis decisiones.

A mi familia y amigos por su apoyo constante.

A la Universidad Nacional del Sur y todo su personal docente, por la gran formación académica.

A Franco Mesa, Fernando Saldutti, Bel Rodríguez, Julia Arocena y Tomas Marisco por su predisposición y ayuda al de realizar las entrevistas.

A Sebastián Ibarrondo y toda la comunidad ciclista de la ciudad por su gran colaboración a la hora de aportar datos para la realización de la tesina.

Y a todos aquellos que de una forma u otra me acompañaron durante esta hermosa etapa.

¡A todos y cada uno, muchas gracias!

**Tabla de contenido**

<b>1. Capítulo 1: Abordaje metodológico .....</b>	<b>5</b>
1.1. Definición del problema .....	5
1.2. Objetivos.....	6
1.2.1. Objetivo general .....	6
1.2.2. Objetivos específicos.....	6
1.3. Hipótesis .....	6
1.4. Metodología de la investigación.....	6
<b>2. Capítulo 2: Marco referencial .....</b>	<b>8</b>
2.1. Marco conceptual .....	8
2.1.1. Cambios en la demanda turística: el turismo alternativo.....	8
2.1.2. Turismo deportivo: la actividad física como alternativa de ocio.....	10
2.1.3. Cicloturismo: concepto y otras precisiones .....	11
2.1.3.1. Una aproximación al perfil del cicloturista .....	14
2.1.3.2. Rutas cicloturísticas.....	16
2.1.3.3. La importancia del paisaje.....	17
2.1.3.4. La importancia de la movilidad urbana .....	18
2.2. Marco legal.....	20
<b>3. Capítulo 3: Descripción del área de estudio.....</b>	<b>23</b>
3.1. Breve caracterización geográfica de Bahía Blanca .....	23
3.1.1. Situación del parque automotor y seguridad vial de la ciudad.....	25
3.2. Oferta turístico-recreativa de Bahía Blanca.....	25
3.2.1. Equipamiento, oferta de servicios de transporte y lugares de esparcimiento....	25
3.2.2. Recursos turísticos.....	27
<b>4. Capítulo 4: El cicloturismo y el ciclismo recreativo en la ciudad de Bahía Blanca. 36</b>	
4.1. Análisis de la demanda turístico-recreativa: caracterización del perfil del cicloturista y ciclista recreativo residente en la ciudad de Bahía Blanca.....	36

4.2. Principales rutas cicloturísticas locales .....	42
4.2.1. Zona con vista serrana .....	43
4.2.1.1. Circuito Camino de la Carrindanga- Puente Canesa .....	44
4.2.1.2. Circuito Camino de la Hormiga.....	44
4.2.1.3. Circuito Corti Calderón .....	45
4.2.1.4. Circuito Aldea Romana- Barrio Patagonia.....	46
4.2.2. Zona Urbana .....	47
4.2.2.1. Circuito Centro Histórico - Zona Universitaria.....	49
Zona Portuaria .....	51
4.2.2.2. Circuito Zona Costera - Ingeniero White .....	52
4.2.3. Zona de Humedales .....	54
4.2.3.1. Circuito Vuelta del Landa.....	55
4.2.3.2. Circuito Villarino Viejo.....	56
4.3. Problemáticas detectadas en las rutas cicloturísticas locales.....	57
4.4. El rol de los actores relacionados con la actividad.....	59
4.4.1. Públicos .....	59
4.4.2. Privados .....	62
4.4.3. Otros sectores interesados .....	63
4.5. Análisis de la normativa y reglamentaciones respecto a la actividad a nivel local ..	66
<b>5. Capítulo 5: Análisis F.O.D.A. ....</b>	<b>68</b>
<b>6. Capítulo 6: Propuestas .....</b>	<b>70</b>
<b>7. Reflexiones finales .....</b>	<b>75</b>
<b>8. Bibliografía.....</b>	<b>78</b>

## **Introducción**

El uso de la bicicleta día a día sigue tomando protagonismo a nivel mundial. Esta práctica desde hace tiempo posee una gran popularidad en Norteamérica y una larga tradición en Europa. Solo basta con observar el equipamiento e infraestructura que ofrecen los distintos países de este continente para comprender que los paseos al aire libre en contacto con la naturaleza, por medio de vehículos de transporte alternativo, son una tendencia marcada.

Si bien América Latina no cuenta con una preparación acorde, poco a poco se ha ido difundiendo la actividad, desarrollando infraestructura y formulando políticas públicas, en vistas de los numerosos beneficios que reporta el desarrollo de esta modalidad turística. El cicloturismo constituye una fuente de ingresos económicos que protege a los distintos paisajes y conserva al medio ambiente, dando lugar a un turismo más amigable con el entorno, a diferencia de otras prácticas de tipo masivas que resultan ser poco sustentables y muy dañinas.

Actualmente el ciclismo turístico-recreativo en la ciudad de Bahía Blanca se encuentra en auge. El conocido Camino de la Carrindanga, junto a otros circuitos, son recorridos a diario por gran cantidad de ciclistas y cicloturistas de todas las edades, que buscan realizar una actividad recreativa que contribuya con la salud, el cuidado del medio ambiente, que permita socializar y que, al mismo tiempo, pueda ser practicada de forma segura sin propagar contagios en un contexto crítico de pandemia mundial por COVID-19. Por otra parte, la gran cantidad de espacios verdes presentes en la ciudad, junto a la reciente peatonalización del Parque de Mayo está impulsando aún más esta modalidad, ya que permite a las familias, a los mayores y a los más pequeños poder pasear y conocer con mayor profundidad a la ciudad de forma segura.

Si bien resulta evidente la trascendencia del tema, la ciudad de Bahía Blanca no dispone de investigaciones relacionadas a esta temática y la información disponible es escasa. Es por eso que resulta de gran relevancia analizar el potencial que dispone la ciudad para realizar esta actividad turístico-recreativa, a través del recorrido y análisis de los circuitos en conjunto a sus respectivos recursos turísticos, al análisis de las entidades privadas, públicas y ONG que contribuyen con el desarrollo de la misma, la infraestructura, las carencias actuales, conocer el perfil del ciclista recreativo y del cicloturista y sus necesidades, entre otros.

## 1. Capítulo 1: Abordaje metodológico

### 1.1. Definición del problema

El incremento en la demanda de actividades de recreación al aire libre<sup>1</sup> ha contribuido al desarrollo de nuevas modalidades turísticas de tipo activas donde el ejercicio, las relaciones sociales, el contacto con el medio natural y el vínculo con el patrimonio histórico y cultural son fundamentales. Una de ellas es el cicloturismo, una modalidad turístico-recreativa basada en una práctica deportiva no competitiva, donde los recorridos en bicicleta por distintas áreas de interés turístico (paisajístico) generan vivencias únicas y experiencias de calidad en los visitantes. Las principales motivaciones que siguen quienes practican esta actividad incluyen la contemplación de los lugares, el contacto con la flora y la fauna, la realización de actividad física y compartir buenos momentos con otras personas.

Numerosas investigaciones a nivel internacional dan cuenta de la importancia del cicloturismo como herramienta de desarrollo local y turístico, debido a que desestacionaliza la demanda; fomenta la creación de empresas y nuevos puestos de trabajo con servicios dedicados al cicloturista; genera ventajas competitivas frente a otros destinos vacacionales; mejora la imagen del destino turístico; promueve el turismo sostenible, entre otros. Se trata de una modalidad turística muy atractiva para los destinos turísticos, ya que es de fácil implementación, no requiere inversiones tan costosas y permite vertebrar el territorio y sus recursos turísticos a partir de la definición de rutas o senderos cicloturísticos, que eventualmente actúen como polos de atracción de visitantes.

A nivel regional, se han realizado investigaciones académicas respecto al cicloturismo en algunas localidades de la zona (Coronel Dorrego, Coronel Pringles), sin embargo, ninguna en Bahía Blanca. Debido a ello surgen las siguientes preguntas de investigación: ¿Bahía Blanca posee potencial para el desarrollo de la actividad?, ¿existen rutas en la ciudad empleadas para el cicloturismo?, ¿qué características tienen?, ¿se encuentran en buen estado?, ¿cómo se conforma la oferta turística inclinada hacia esta modalidad?, ¿qué actores intervienen?, ¿cuál es el marco legal que regula la actividad?

---

<sup>1</sup> El uso de la bicicleta y otros medios de transporte alternativos se potenciaron abruptamente dada la situación actual de pandemia COVID-19 (Télam, 2020). Estos resultan ser fundamentales a la hora de evitar aglomeraciones dentro del transporte público y disminuir el riesgo de contagio. Por otra parte, fue una de las pocas actividades recreativas que estuvieron habilitadas durante la vigencia de las medidas de aislamiento social, preventivo y obligatorio de nuestro país en 2020.

Por todo lo expresado, el objetivo de este trabajo es analizar la aptitud de Bahía Blanca para el desarrollo del cicloturismo y ciclismo recreativo a partir del análisis de la normativa legal, del perfil de demanda, de la oferta turística actual y, especialmente, de las características de las rutas utilizadas para realizar dicha actividad turístico-recreativa.

## **1.2. Objetivos**

### **1.2.1. Objetivo general**

- Analizar el potencial turístico-recreativo del ciclismo en la localidad de Bahía Blanca.

### **1.2.2. Objetivos específicos**

- Identificar normativas, requerimientos legales y actores clave vinculados a la práctica cicloturística en la ciudad.
- Analizar la oferta turístico-recreativa actual vinculada al cicloturismo.
- Reconocer y analizar las principales rutas empleadas por los ciclistas recreativos y cicloturistas en la ciudad.
- Caracterizar el perfil de los ciclistas recreativos y cicloturistas en Bahía Blanca.
- Valorar las fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades de la práctica cicloturística y ciclismo recreativo en Bahía Blanca.
- Formular propuestas orientadas al desarrollo turístico-recreativo del cicloturismo en la localidad.

## **1.3. Hipótesis**

La ciudad de Bahía Blanca posee infraestructura, equipamiento, instalaciones y recursos turísticos adecuados para el desarrollo turístico-recreativo del cicloturismo.

## **1.4. Metodología de la investigación**

La presente investigación tiene un alcance exploratorio debido a que se aborda una temática que no ha sido estudiada previamente en la ciudad de Bahía Blanca. Los estudios exploratorios se efectúan, normalmente, cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado (Sampieri, *et al.*, 2010). La misma presenta un enfoque multimodal o mixto, es decir, contempla tanto técnicas cualitativas como cuantitativas.

En primer lugar, se realizó una revisión bibliográfica respecto al turismo alternativo, turismo deportivo y cicloturismo; así como del marco legal local. En segundo lugar, se realizó

observación en el terreno, a partir de ocho salidas de campo en las cuales se recorrieron las rutas, se procedió a su registro fotográfico y se midió la altimetría del recorrido. Asimismo, se efectuaron encuestas dirigidas a personas que practican ciclismo en el partido de Bahía Blanca, con el objetivo de analizar la demanda y caracterizar el perfil de los ciclistas recreativos y cicloturistas de Bahía Blanca. La misma fue realizada mediante un cuestionario disponible de manera *online*, difundido gracias a la colaboración de ciclistas locales, con la participación de 129 personas, durante el mes de julio de 2020. Complementariamente, se realizaron entrevistas a funcionarios del municipio de Bahía Blanca (Directora de Turismo y Secretario de Movilidad Urbana) y otros actores clave, como miembros de organizaciones ciclistas y guías turísticos.

Las rutas empleadas actualmente para la práctica cicloturística y recreacional fueron analizadas a partir de los siguientes criterios: existencia y estado de la infraestructura e instalaciones, tiempo de duración, nivel de preparación necesaria para realizarlo y características del paisaje basado en la valoración propuesta por Nogué, *et al.* (2019). La caracterización del paisaje se efectuó mediante la identificación y descripción de diferentes tipos de valores, detallados a continuación:

Tabla I  
Valores del paisaje

Atributos	Descripción
<b>Estéticos</b>	Facultad que tiene un paisaje para generar un sentimiento de belleza.
<b>Ecológicos</b>	Elementos que establecen la calidad del ambiente natural.
<b>Productivos</b>	Aptitud del paisaje para crear ingresos económicos, transformando sus elementos en recursos
<b>Históricos</b>	Impronta que dejó el hombre en el paisaje a lo largo del tiempo.
<b>De uso social</b>	Utilidad por parte de la población respecto a los paisajes ya sea ocio, paseo, observación, descanso, entre otros.
<b>Mitológicos</b>	Aquellos valores relacionados a mitos, historias y leyendas.
<b>Religiosos y espirituales</b>	Valores en función a creencias, religión y fe.

<b>Simbólicos e identitarios</b>	Valores que generan un vínculo entre la población y el paisaje y crean identidad.
----------------------------------	---

Fuente: Goñi, J., 2020 sobre la base Nogué *et al.*, 2019.

Finalmente, la información obtenida en este trabajo fue analizada y presentada a través de gráficos y cartografía temática. Los resultados obtenidos de la valoración de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de la práctica cicloturística y recreativa en la ciudad se exponen en un diagnóstico FODA.

## **2. Capítulo 2: Marco referencial**

### **2.1. Marco conceptual**

#### **2.1.1. Cambios en la demanda turística: el Turismo Alternativo**

La actividad turística presenta una dinámica sujeta a cambios permanentes, lo que imposibilita crear una estructura a largo plazo. Existe un conjunto de factores que varían constantemente como gustos y preferencias del visitante, novedades que surgen en diversos destinos, la aparición de nuevas empresas y servicios, la capacidad de gestión e integración de las organizaciones turísticas, entre otras. Este conjunto de elementos son los que dan lugar a las distintas modalidades turísticas, cada una con sus respectivas características (Osorio García, 2010).

Luego de la Segunda Guerra Mundial, un modelo turístico ligado a la comercialización de productos “sol y playa” y “nieve y montaña”, comienza a predominar alrededor del mundo. Se trata del turismo de masas, también denominado fordista o industrial por tratarse de una producción en serie y consumida en forma masiva. Los paquetes turísticos organizados por grandes tour operadores -que integran los servicios de las aerolíneas e importantes cadenas hoteleras- se destacan por poseer similares características en los distintos destinos turísticos (Osorio García, 2010). En este sentido, la casi inexistente diferenciación de los productos turísticos en tiempo, espacio y forma, sumado a un limitado repertorio de actividades para poder realizar durante el viaje, dio lugar a un tipo de turista con un comportamiento pasivo, dedicado a descansar la mayor parte de su tiempo. Por otro lado, esta modalidad se destaca por poseer una alta concentración estacional y espacial, lo que repercute de forma negativa en los ambientes naturales y en la cultura de los destinos de mayor vulnerabilidad socio-ambiental (Osorio García, 2010).

A comienzos de la década de 1990 el visitante comienza a adoptar un nuevo perfil. Si bien continúa realizando viajes de larga distancia, aparecen los viajes cortos con mayor frecuencia hacia nuevos destinos turísticos. Éstos se caracterizan por estar ligados a hobbies y actividades recreativas que los visitantes llevan a cabo usualmente y por ser gestionados de forma independiente, es decir, sin intermediación de una agencia turística. Por otro lado, el turista prioriza destinos ambientalmente planificados y socialmente responsables y se interesa por la cultura local (Osorio García, 2010).

Estos cambios dieron lugar a una nueva modalidad de tipo posfordista o posindustrial denominada turismo alternativo, la cual promueve viajes más flexibles, donde no solo se busca conocer lugares y disfrutar diversos recursos turísticos, sino crear experiencias y vivencias exclusivas que generan un lazo entre el viajero y el lugar, que terminan por crear un sentimiento de fidelización (Osorio García, 2010). El turismo alternativo, contribuye con el desenvolvimiento mental, social, cultural, físico y espiritual de los viajeros, y con el desarrollo sustentable y sostenible de los recursos (Torres Fernández, *et al.*, 2013). Al mismo tiempo, reconoce a la comunidad local como un actor social indispensable para organización, lo cual resulta ser una ventaja ya que los residentes de los destinos ejercen un control estricto respecto a los impactos sociales, económicos y ambientales que puede generar el turismo en los mismos (Osorio García, 2010).

Por lo tanto, el turismo alternativo surge como la contracara del turismo de masas, ya que permite realizar actividades recreativas a pequeña escala en determinados lugares donde no se desarrollaban actividades turísticas tradicionalmente y contribuye al desarrollo económico de emprendedores locales, a través de la construcción de redes intersectoriales entre los distintos actores que se encuentran relacionados con la actividad. Vale aclarar que resulta indispensable la instauración de políticas públicas y la inversión en servicios e infraestructura que fomenten al desarrollo turístico por parte del gobierno municipal en conjunto con el provincial y nacional (Narváez, 2014).

Si bien existen diferentes definiciones del turismo alternativo cabe mencionar la elaborada por la Secretaría de Turismo de México (2004), la cual lo entiende como:

“...los viajes que tienen como fin realizar actividades recreativas en contacto directo con la naturaleza y las expresiones culturales que le envuelven, con una actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de los recursos naturales y culturales” (Secretaría de Turismo de México, 2004: 8).

En el mismo sentido Ivanova e Ibáñez (2012), definen al turismo alternativo como:

“...una corriente de turismo que tiene como objetivo la realización de viajes donde el turista participa en actividades recreativas de contacto con la naturaleza y las expresiones culturales de comunidades rurales, indígenas y urbanas, respetando los patrimonios natural, cultural e histórico del lugar que visiten. Presupone que los organizadores están conscientes de los valores naturales, sociales y comunitarios, y que los turistas desean interactuar con la población local” (Ivanova e Ibáñez, 2012:18)

Con el transcurso del tiempo, han surgido distintas tipologías en relación a este modelo como el agroturismo, turismo rural, ecoturismo, turismo deportivo, turismo de aventura, turismo cultural (Peñalver Torres, 1998).

En definitiva, es posible afirmar que en los últimos años se ha generado un cambio de paradigma dentro del turismo. Actualmente hay un interés mayor por estar en contacto con el aire libre, la naturaleza y la aventura, donde el turista activo se encuentra en la búsqueda de sensaciones y experiencias únicas (Granero Gallegos, 2007).

### **2.1.2. Turismo deportivo: la actividad física como alternativa de ocio**

Tanto el turismo como el deporte comparten rasgos fundamentales para el tema en cuestión: son prácticas de ocio de carácter creativo y lúdico que han adquirido una gran diferenciación y especialización con el paso de los años, lo que ha hecho posible que a cada dimensión de ocio se le puedan asociar prácticas deportivas y modalidades turísticas específicas (Moscoso Sánchez, 2006). Esta simbiosis se vio plasmada a lo largo del tiempo en distintos acontecimientos: el primer Congreso Mundial de Turismo Deportivo en el año 1986, el surgimiento del *Journal of Tourism Sports* en 1993, el acuerdo de cooperación mutua entre la Organización Mundial de Turismo (OMT) y el Comité Olímpico Internacional (COI) en 1999 y la primera Conferencia Mundial sobre Deporte y Turismo en 2001 (Latiesa y Paniza, 2006; Lisbona, *et al.*, 2008).

Recientemente, el sistema deportivo dejó de ser únicamente un sistema homogéneo, cerrado, perteneciente a una pequeña elite que realizaba un deporte de forma competitiva a altos niveles de exigencia física para transformarse en un sistema de tipo plural, abierto, donde hombres y mujeres ya sean jóvenes o adultos, a través de la práctica deportiva socializan, disfrutan experiencias grupales y buscan autorrealización, cuidar su salud y estar bien con ellos mismos (Nasser, 2001). El interés por parte del visitante en realizar actividades deportivas, sumado a la asistencia a eventos relacionados con las mismas durante sus viajes, está impulsando el turismo deportivo y está generando que el visitante se encuentre cada vez más ligado a la práctica de modalidades de tipo activas, sustentadas en la identidad cultural y ambiental (Granero Gallegos, 2007). La naturaleza se transforma en un marco donde la actividad física puede ser llevada a cabo y en donde el visitante tiene la posibilidad de

interactuar con su entorno, en contraposición al encierro y al estrés habitual al que suele estar acostumbrado durante su vida cotidiana o, inclusive, en ámbitos de ejercicio que son cerrados como gimnasios.

El turismo deportivo es definido entonces como:

“...todas las formas activas o pasivas de la actividad deportiva, participando casualmente o de forma organizada, bien sea por razones comerciales o de negocios o no, pero que necesariamente implique un viaje fuera del lugar habitual de residencia o trabajo” (Latiesa y Paniza 2006:135).

Las actividades turístico-deportivas se encuentran conectadas de forma directa con la oferta turística alternativa y brindan una importante oportunidad de diferenciación a los destinos turísticos que las implementan (Lisbona *et al.*, 2008). Cabe destacar también que el turismo deportivo conforma un segmento de interés empresarial (Granero Gallegos, 2007). Si bien la información referente al turista deportivo es escasa, Latiesa y Paniza (2006), en base a revisión literaria y estadísticas, afirman que estos son en su mayoría hombres que rondan entre los 25 y 45 años, de clase media o alta que provienen de grandes ciudades. A su vez, los viajes que realizan suelen tener un alto grado de temporalidad y se extienden en el tiempo lo que dure la actividad deportiva en la cual vaya a participar o presenciar (Latiesa y Paniza, 2006).

Finalmente, sus motivaciones a la hora de desplazarse pueden ser clasificadas en base a varios criterios: a) una determinada atracción deportiva, b) un conjunto de atracciones no deportivas y deportivas y, por último, c) atracciones no deportivas, con un destino que ofrece experiencias o actividades deportivas (Ramírez Hernández, 2013).

### **2.1.3. Cicloturismo: concepto y otras precisiones**

El fuerte auge que han tenido las actividades deportivas dentro de la oferta turística alrededor del mundo ha posicionado al ciclismo como una nueva opción frente a la práctica de los deportes más tradicionales. Si bien, a través de los años, el uso de la bicicleta ha tenido diversas funciones: como medio de transporte urbano, para competencias o para la práctica deportiva, al día de hoy ha sido incorporada dentro del ámbito turístico, promoviendo el deporte por medio del turismo y el crecimiento del turismo a partir del deporte (Sánchez, 2009).

Existen diversas definiciones sobre esta modalidad turística pero el aporte de Moral- Moral (2016) resulta interesante porque abarca un concepto donde relaciona ciclismo, turismo alternativo, sustentabilidad y calidad paisajística:

“...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: 2).

Mató I Palós y Troyano (2014) hacen mayor hincapié en la duración de la actividad: “aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de sólo un día fuera del entorno habitual, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita” (Mató I Palós y Troyano, 2014:25); mientras que Araya y Varas (2018) señalan el carácter no competitivo y autónomo de la actividad: “disciplina no competitiva, que emplea la bicicleta como medio de transporte para efectuar recorridos por sitios de interés turístico con libertad y autonomía” (Araya y Varas, 2018:171).

Otros autores destacan particularmente la capacidad de esta modalidad turística en la creación de experiencias de calidad ya que: “es una forma de turismo de fuerte valor experiencial, que proporciona contacto directo con un territorio, su cultura, historia y tradiciones” (Gazzola, *et al.*, 2018:10). En este sentido, Crespo y Torrontegui (2017) señalan también su carácter social, ya que permite el encuentro entre diferentes personas y genera un lugar de pertenencia, a través del ocio y lo lúdico, en contacto con la naturaleza; donde el esfuerzo suele ser celebrado al llegar al destino a través de la gastronomía, haciendo asados, merendando en conjunto, tomando mates (Crespo y Torrontegui, 2017).

Si bien diversos autores mantienen diferentes concepciones, es posible resumir sus posturas, ya que la mayoría coinciden en los siguientes aspectos (Inocencio Segura, 2017):

- Es una actividad llevada a cabo en medios rurales, naturales y urbanos.
- Es una modalidad turística activa, por lo que requiere un esfuerzo físico.
- Se basa en una actividad recreativa (no competitiva) y, por lo tanto, social.
- Puede ser llevada a cabo tanto de forma individual como grupal.
- Puede ser realizada por cualquier persona, no importa ni el sexo, ni la edad.
- Requiere un desplazamiento fuera del entorno habitual del individuo.
- La duración de los viajes es indefinida puede durar desde un día, hasta, inclusive meses.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Según la OMT el período consecutivo de un viaje para que sea considerado turístico debe ser inferior a un año.

Por otro lado, a la hora de poner en práctica el cicloturismo, se pueden observar diferentes tipologías:

-Vacaciones en bicicleta o cicloturismo en alforja: consiste en un viaje de una noche o más, donde la utilización de la bicicleta es la actividad principal del viaje. En esta categoría se incluye al concepto de “cicloturista itinerante”, que es aquel que se traslada de un alojamiento a otro a través de este medio utilizando alforjas.

-Ciclismo en vacaciones: los desplazamientos en bicicleta forman parte de las vacaciones del visitante, sin embargo, el mismo realiza otro tipo de actividades durante su viaje, es decir, el cicloturismo puede ser considerado como una actividad secundaria.

-Excursiones de un día: son travesías en bicicleta con una duración mayor a tres horas, con motivos recreativos y de ocio. Los cicloturistas que realizan esta modalidad son conocidos bajo el nombre de “excursionistas”.

-Ciclismo deportivo o recreativo: el cicloturista utiliza equipamiento especializado y realiza recorridos que exceden los 50 km; en este grupo se incluye tanto al ciclismo realizado en montañas (con bicicletas todo terreno –BTT-) como al ciclismo realizado en carreteras (no competitivo) y pueden ser categorizados, asimismo, dentro de las tres modalidades mencionadas anteriormente (Mato I Palós y Troyano, 2014).

Cabe destacar que en el cicloturismo la finalidad no es utilizar la bicicleta como medio de transporte, sino que el punto principal es la satisfacción de la experiencia turística. En este sentido, el recorrido es tan importante como el destino turístico al que se llegará y, en algunos casos, los recorridos suelen ser hasta más importantes que el destino mismo (Moral-Moral, 2016). En efecto, si bien andar en bicicleta constituye la pieza fundamental del viaje, existe un conjunto de actividades complementarias que el cicloturista puede realizar en sus viajes, como la observación de flora y fauna, fotografía de la naturaleza, senderismo, visita a sitios históricos, asistencia a eventos programados, entre muchos otros (Sanz Tamarit, 2016).

Es posible afirmar que los destinos que implementan esta modalidad obtienen grandes beneficios en términos de: 1) sostenibilidad medioambiental, a través de la reducción en la emisión de dióxido de carbono a la atmósfera, descongestión vehicular, disminución de contaminación sonora y la reutilización de materiales en desuso, como vías abandonadas; 2) sostenibilidad sociocultural debido a la transmisión histórica, cultural y gastronómica, al fomento de una actividad saludable, que mejora la calidad de vida de los cicloturistas y la población local y, finalmente, 3) sostenibilidad económica, ya que da lugar a

emprendimientos locales que permiten ofrecerle al cicloturista diversos servicios como: hospedaje, restauración, venta de equipamiento y repuestos, entre otros; sumado al efecto desestacionalizador de la actividad, que genera actividad económica, a lo largo de todo el año (Mato I Palós y Troyano 2014; Moral-Moral, 2016).

En suma, en el marco del presente trabajo, se define al cicloturismo como una modalidad turístico-recreativa, basada en una práctica deportiva no competitiva, fuera del entorno habitual del individuo, donde los desplazamientos en bicicleta entre destinos y/o los recorridos por distintas áreas de interés paisajístico en un mismo destino generan experiencias de calidad entre los participantes.

### **2.1.3.1. Una aproximación al perfil del cicloturista**

Mato I Palós y Troyano (2014) elaboraron un perfil del cicloturista europeo a partir del promedio de ocho casos de estudio en cinco países (Alemania, Suiza, Austria, Países Bajos y Francia). Los autores concluyeron que la edad de los usuarios oscila entre los 45 y 55 años de edad y poseen estudios principalmente universitarios. En cuanto al género, existe un predominio en la práctica de esta actividad por parte de los hombres (60%) y, si bien la mayoría de los cicloturistas viaja en pareja (50%), en grupos lo hacen entre 3 y 5 personas (20%) y otros de forma solitaria (20%) (Mato I Palós y Troyano, 2014).

Scholz (2015) añade que los cicloturistas son visitantes sumamente independientes e informados en la organización de su viaje, siendo que el 90% no recurre a agencias ni oficinas turísticas. Por otra parte, valoran el bienestar, la gastronomía local y la calidad del servicio brindado; ponderan la condición en la que se encuentra un circuito, es decir, el estado de los senderos que recorren y la señalización establecida. Si el destino cumple con estas características, es probable que estos vuelvan a visitarlo nuevamente. Por último, cabe destacar, que el paisaje resulta ser lo más importante para el 90% de los visitantes.

Se han realizado algunas investigaciones para determinar el perfil del cicloturista, tanto a nivel nacional como en Latinoamérica. Puntualmente se destacan estudios en Colombia (Ramírez Parra, 2018), en Chile (Araya y Varas, 2018), en Ecuador (Aviles Moreira, 2018), en Brasil (Pedrini, *et al.*, 2012) y en Argentina (Sánchez, 2009). Los resultados de dichas investigaciones se sintetizan en la siguiente tabla:

Tabla II

**Perfil del turista que practica cicloturismo en países latinoamericanos**

País	Sexo	Edad	Procedencia	Acompañamiento	Motivo	Organización	Nivel socio-económico
<b>Argentina</b>	Masculino (76%)	Rango 46-60 años					Profesionales (38%) Comerciantes (20%)
<b>Chile</b>	Masculino (72,9%)	Promedio 30 años	Nacional (68,75%)	Amigos (39,6%) Familia (31,3%)	Vacaciones (79,2%)		
<b>Ecuador</b>	Masculino (59,23%)	Rango 26-35 años	Exterior (75,95%)	Amigos (49,85%)	Vacaciones (68,03%)	Agencia (57,47%)	
<b>Brasil</b>	Masculino (68%)	Rango 15-50 años					Estudios superiores completos (34,2%) Especializaciones completas (21,1%)
<b>Colombia</b>	Masculino (66%)	Rango -18-+50 años			Deporte no competitivo (26%) Salud (20%)		Profesionales (51%) Posgrado de especialización (18%)

Fuente: Goñi, J., 2020 sobre la base de Sánchez, 2009; Pedrini, *et al.*, 2012; Ramírez Parra, 2018; Araya y Varas, 2018; Aviles Moreira, 2018.

El análisis realizado por Sánchez (2009) en la provincia de Córdoba (Argentina) determinó que el 54% de los cicloturistas se encuentra en un rango comprendido entre los 46 y 60 años, el 24% se encuentra entre 31 y 45 años y el 16% entre los 16 y 30 años, con un fuerte predominio del género masculino (76%). En relación al nivel educativo, el 40% tiene estudios secundarios, 26% universitarios, 18% tecnicaturas y 16% primarios. Finalmente, en relación a la modalidad de alojamiento escogida, la mayoría de los cicloturistas pernoctan en hoteles, aunque existen grupos que lo hacen en alojamientos menos convencionales, como colonias de vacaciones o escuelas, debido a que algunas localidades no cuentan con el equipamiento turístico adecuado (Sánchez, 2009).

### 2.1.3.2. Rutas cicloturísticas

Las rutas cicloturísticas pueden ser definidas como “camino no motorizados acondicionados para el paseo a pie o en bicicleta” (Mundet y Coenders, 2010:657). También son consideradas como una herramienta que permite al visitante estar en contacto con la naturaleza, con centros urbanos y con el patrimonio de una región, siempre a través de una actividad deportiva (Serra I Serra, 2016).

La antigua tradición ciclista en Europa ha hecho que actualmente existan numerosas rutas cicloturísticas a lo largo y ancho de todo el continente. Dentro de las más reconocidas se destacan las Vías Verdes, en España y la red Eurovelo<sup>3</sup>, en toda la Unión Europea, con aproximadamente 45.000 km de rutas señalizadas. Existen numerosos requisitos que éstas deben cumplir para ser inaugurados, no obstante, pueden ser definidos a modo general como:

“...vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización de convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física” (Márquez Cano, 2018: 18).

Estos senderos se caracterizan, en muchos casos, por ser creados a través de la reutilización y el reciclaje de infraestructura abandonada, principalmente vías de tren en desuso, donde está prohibido el manejo de vehículos motorizados (Márquez Cano, 2018). Asimismo, deben contar con gran visibilidad, curvas anchas y pendientes inferiores a 3%, lo que les otorga un altísimo grado de accesibilidad, ya que permiten el desplazamiento de bicicletas adaptadas y *handbikes*, por lo tanto, resultan de interés para personas con movilidad reducida y discapacidad, como también para personas mayores y grupos familiares (Hernández Colorado, 2015).

En el caso de Argentina, las ciclorutas actuales no cuentan con ninguna característica específica o requisito oficial con el que deban cumplir. Sin embargo, las normas IRAM-SECTUR N° 42.530 establecen algunas condiciones que deben tenerse en cuenta a la hora de realizar circuitos cicloturísticos. El relevamiento del circuito debe comprender dificultad, distancia, duración, altimetría, tipo de camino (asfalto, tierra, etc.), paradas y atractivos turísticos; la capacidad de carga del sitio; la época del año y las condiciones meteorológicas, entre otros (IRAM-SECTUR 42.530, 2008).

---

<sup>3</sup> Más información acerca de la red Eurovelo: <https://www.columbus-outdoor.com/blog/eurovelo-las-14-rutas-cruzar-europa-bici/>

El principal antecedente en nuestro país se da en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), que en 2009 comenzó a construir una red de ciclovías urbanas y hoy alcanza más de 260 km de extensión (Ríos, 2019; Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2021). Las mismas consisten en carriles de doble mano exclusivos para el uso de bicicletas ubicados en el sector izquierdo de la calle, apartados del sector de tránsito vehicular, por medio de un separador físico. Disponen de señalización vertical, horizontal, táctil y de intervenciones físicas en el pavimento para reducir la velocidad de los rodados. En la actualidad estas ciclovías integran el Sistema de Transporte Público de Bicicletas de la Ciudad de Buenos Aires denominado Ecobici, cuya finalidad es integrar distintos puntos estratégicos de la ciudad e incrementar la seguridad de los ciclistas (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2021).

De acuerdo con la Ley N° 2586/07 de “Sistema de Transporte Público de Bicicleta” (TPB), los carriles utilizados por bicicletas deben estar conformados por el mismo material que el resto de la calzada, incorporar iluminación, señalización horizontal y vertical y presentar una división que los separe del resto del tránsito, los carriles serán de sentido único o de doble mano y podrán estar situados a ambos lados de la calzada (Ley N° 2586/07).

Finalmente, vale la pena aclarar que, si bien las redes de bicicarriles están conformadas por bicisendas y ciclovías, existen diferencias conceptuales entre ambas. Cuando la bicicleta es utilizada como una herramienta recreativa se crean bicisendas, usualmente ubicadas en zonas lejanas al casco urbano y suelen ser utilizadas los fines de semana. En cambio, las ciclovías funcionan como un medio de transporte y de recreación al mismo tiempo, se encuentran dentro del ejido urbano y ofrecen doble sentido de circulación (UTN, 2015).

### **2.1.3.3. La importancia del paisaje**

Cualquier tipo de actividad turístico-recreativa se sustenta y es llevada a cabo por medio de la adecuada gestión de los recursos turísticos. En la percepción de éstos se manifiesta el paisaje que constituye uno de los principales factores que motivan al visitante a desplazarse (Zuluaga Cadavid, 2006). El paisaje se estructura a través de lo percibido por los sentidos, lo cual es producto de una interacción de tipo dinámica entre factores naturales y sociales. En este plano, en la construcción del paisaje intervienen los siguientes factores: 1) la sociedad, es decir, las formas en que se usa y ocupa el suelo, la organización del medio construido y la infraestructura; 2) la cultura, formada por el patrimonio actual o pasado, destacable o banal; 3) la naturaleza, compuesta por elementos geomorfológicos, climáticos,

hidrográficos y vegetación y por último; 4) la mirada, que hace referencia a la percepción subjetiva del individuo respecto al paisaje y a su historia (Consejo de Europa, 2000).

Existen paisajes de tipo naturales, formados por tres elementos: relieve, clima y vegetación, donde la acción del hombre es muy pequeña o inexistente, la presencia de éstos es cada vez menor y, por otro lado, existen paisajes donde la acción antrópica es evidente y se los denomina paisajes culturales (Nogué, 1989). Nogué (2010) hace referencia al paisaje como una construcción social y cultural, ya que las sociedades a lo largo del tiempo observan, interiorizan y perciben determinados espacios, dando lugar así, a diversas experiencias, emociones e ideas. Es por esto que el paisaje resulta ser una realidad concreta y al mismo tiempo una figura que es moldeada, a través, de la interpretación del individuo por su interacción con este (Nogué, 2010). Debido al alto valor intangible que se le atribuye al paisaje, existe un amplio conjunto de valores que posibilitan determinar sus atributos no materiales (Tabla I).

El paisaje es un elemento sumamente importante a tener en cuenta al momento de desarrollar una práctica turístico-recreativa, en especial las realizadas al aire libre. En este contexto se convierte en un medio que potencia diversas emociones, sentimientos y sensaciones que se manifiestan en múltiples experiencias que los visitantes tienen a lo largo de su viaje. Como consecuencia el paisaje tanto natural como cultural se convierte en un elemento condicionante a la hora de configurar un itinerario para recorrer en bicicleta (Palací Soler, 2013). De hecho, las rutas cicloturísticas que presentan mayor cantidad de recursos paisajísticos suelen tener mayor calidad, lo cual resulta ser una ventaja ya que terminan siendo las más apreciadas y visitadas por los cicloturistas (Lanuza Fanlo, 2014).

#### **2.1.3.4. La importancia de la movilidad urbana**

La movilidad urbana surge a partir de la necesidad de los individuos de trasladarse para realizar sus actividades diarias (trabajo, estudio, compras, trámites, etc.) dentro de un espacio como puede ser la ciudad. Estos desplazamientos generan una dinámica dentro del territorio, donde la distancia, el modo, los costos y la duración de los viajes, se manifiestan de forma directa en la calidad de vida de los habitantes (Guevara Romero y Ramírez Rosete; 2018).

Las personas tienen derecho a gozar de un espacio urbano e interurbano que les permita un desplazamiento adecuado. En otras palabras, cualquier espacio urbano debe contar con condiciones aptas para que las personas puedan trasladarse de forma correcta (Guevara Romero y Ramírez Rosete; 2018). Por ello, la accesibilidad resulta ser unos de los pilares

básicos para moverse, la cual puede ser definida como el conjunto de características que debe tener un entorno urbano, edificio, producto o servicio para poder ser utilizado de manera óptima en cuestiones de comodidad, igualdad, seguridad y autonomía para todos los habitantes (Guevara Romero y Ramírez Rosete, 2018).

En este punto, vale la pena diferenciar el concepto de transporte del de movilidad. El transporte se refiere a un medio que se utiliza para ir de un punto a otro, mientras que en la movilidad se valora el carácter activo, la forma en que se desplaza una persona, decidiendo combinaciones y medios de transporte. Allí cobran especial relevancia los modos suaves de transporte, como la caminata y la bicicleta (Cortés Romero y López Martínez, 2015).

Hay que mencionar también que, para trabajar la movilidad urbana, resulta indispensable el fomento de la cultura vial, la cual es definida como: “la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamientos” (Cortés Romero y López Martínez, 2015:4726). Ello quiere decir que para que los viajes se realicen de forma óptima, se necesita a una población educada con conocimientos, que pueda transportarse de forma segura, sin poner en riesgo la vida propia ni la ajena. Asimismo, resulta necesario la creación de un manual integral de movilidad ciclista que brinde conocimiento acerca de la señalización, explique cómo reparar elementos de la bicicleta, mencione los factores de riesgo, señale actitudes seguras en la vía pública, entre otros. La creación de ciclovías a lo largo de las ciudades es otro factor fundamental que contribuye con la movilidad y con la oportunidad de ofrecerle a los habitantes, alternativas respecto al transporte (Cortés Romero y López Martínez, 2015).

Los desplazamientos pueden ser de tipo unimodal, donde se utiliza un único medio de transporte para recorrer un trayecto y viajes de tipo multimodal donde se alternan diversos medios de transporte. En este sentido, el uso de la bicicleta siempre resulta una opción viable si los tramos no son demasiado largos y si las condiciones de estos son seguras y eficientes (Suárez Lastra, *et al.*, 2016). Vale aclarar también que la promoción y el fomento en el uso de la bicicleta en virtud de sus beneficios en salud y ambientales en un destino contribuye a que la movilidad urbana contemple de mejor forma esta práctica (Cortés Romero y López Martínez, 2015).

Vale aclarar que el transporte ya sea público, privado, motorizado o no motorizado debe encontrarse de forma integrada, con la finalidad de promover sistemas intermodales equilibrados que fomenten ambientes urbanos sostenibles y habitables. Resulta fundamental

la cooperación, coordinación e interacción entre los diversos medios de transporte, como el colectivo, el tren, el metro y la bicicleta. De esta forma, se puede obtener un sistema unificado de transporte público para una determinada ciudad (Quintero González, 2019) y garantizar la movilidad de sus habitantes y visitantes.

Finalmente cabe mencionar que la infraestructura no solo cumple un rol fundamental dentro del cicloturismo, sino que también contribuye con otras prácticas turístico-recreativas y también resulta ser de uso general para de toda la población, mejorando así su calidad de vida. Las bicisendas, ciclovías y senderos son utilizados tanto por los cicloturistas como también por los residentes, esto, desencadena en un conjunto de externalidades positivas como la descongestión vehicular o la reducción en emisión de contaminantes (Benseny y Varisco, 2013; Araya y Varas, 2018).

## **2.2. Marco legal**

En Argentina, el cicloturismo no se encuentra regulado de manera uniforme. La Ley Nacional de Turismo (N° 25.997), sancionada en 2004, sólo menciona el alquiler de bicicletas dentro de *otros servicios*, plasmado en el Anexo I denominado “actividades comprendidas conforme la clasificación internacional uniforme de las actividades turísticas de la organización mundial de turismo” (Gil, 2018). No obstante, a lo largo de los años, un considerable número de entidades ha comprendido que la demanda de esta modalidad turística está creciendo y es necesario profesionalizarla, a través de su normalización. En este sentido, el Instituto Argentino de Normalización y Certificación (IRAM) y la Secretaría de Turismo de la Nación (SECTUR) conformaron las normas IRAM-SECTUR N° 42.530 (2008), denominadas “Servicios Turísticos de Cicloturismo”, y N° 42.704 (2009), “Especialista en cicloturismo”, con la finalidad de crear un sistema de gestión que integre calidad, seguridad y ambiente. Asimismo, el instrumento de la planificación más importante del país, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2025, elaborado en 2014, destaca al cicloturismo como un producto turístico de amplia distribución territorial (Ministerio de Turismo de la Nación, 2014).

La Ley Nacional de Tránsito y Seguridad N° 24.449. Artículo 46 Bis: Ciclovías, afirma que: “Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas” (Ley de Tránsito Nacional N° 24.449, 1995).

En los últimos años, ciertas provincias y municipios del país han legislado leyes y resoluciones que apoyan y promueven el uso de la bicicleta. Un caso concreto es la Ley Transporte Público de Bicicleta N° 2.586 (2007) de CABA, la cual insta a la creación de un sistema público de transporte urbano conformado por estaciones de distribución y estacionamiento de bicicletas en distintos sectores de la ciudad. En el año 2013 se redactó la Resolución CABA N° 573/2013, la cual establece carriles de uso exclusivo para bicicletas, es decir, ciclovías y bicisendas en la ciudad, donde se establecen límites de velocidad máxima (30 km) y se implantan determinadas prohibiciones dentro de las mismas.

En la provincia de San Luis, el Ministerio de Medio Ambiente impulsó la creación del Programa “Plan Tubi - San Luis, mi provincia en bicicleta”, mediante Ley Provincial N° VII-0845 (2013) y modificatorias, con el objeto de crear 85.841 km de ciclovías en 62 municipios de esta provincia durante su primer año de implantación, entregar bicicletas y cascos a los alumnos de establecimientos educativos, institutos de formación superior y universitaria y generar un crédito fiscal para facilitar el acceso a una bicicleta. Visto la trascendencia de dicho programa, el Consejo Federal de Medio Ambiente (COFEMA) decidió declararlo de interés ambiental federal a pocos meses de su sanción.

Por otra parte, en la provincia de Córdoba se sancionó la Ley Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta N° 10.491 (2017) que incentiva a utilizar este transporte alternativo con el fin de reducir la contaminación y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. La misma propone la creación de un programa provincial de seguridad vial para ciclistas, la construcción de carriles para circulación de bicicletas, establece requisitos que debe cumplir el conductor a la hora de utilizar este vehículo, entre otras (Ley N° 10.491, 2017).

A nivel local, en la ciudad de Bahía Blanca se sancionó la Ordenanza N° 18.433 (HCD de Bahía Blanca, 2016), creando el Proyecto Municipal “Red de bicisendas y/o ciclovías”, con el objetivo de crear una red que articulen distintas partes de la ciudad. La norma detalla los requisitos y pautas a seguir para poder recorrer dichas bicisendas y ciclovías y clasifica los distintos tipos de señalización en: señalización horizontal, señalización vertical y señalización de advertencia o prevención. También nombra las características con las que debe contar una bicicleta para poder circular dentro de la ciudad, dentro de las cuales las más relevantes son: disponer de un sistema de rodamiento, dirección y frenos adecuados, espejos retrovisores, guardabarros en todas las ruedas, bocina o elemento sonoro similar, luz amarilla del lado delantero y roja del lado trasero, elementos reflectantes en los laterales de las ruedas y la obligación de portar un casco protector homologado (HCD de Bahía Blanca, 2016).

La ordenanza ofrece un marco de normalización para abordar la actividad al explicar detalladamente los siguientes conceptos: acera, bicicleta, ciclero, bicisenda, calzada, carril, ciclovía, conductor, cordón, senda peatonal, señal de tránsito, señalización de ciclovías y vía pública. También menciona los ejes circulatorios destinados a la construcción de ciclovías a lo largo de la ciudad, que serán divididos en cuatro etapas. Por último, propone la creación de un “Programa de Concientización y Educación Vial para Ciclistas” a fin de fomentar el uso seguro de este medio de transporte, que incluya la confección de un manual para ciclistas, un sitio web donde poder acceder a esta información, cursos de Seguridad Vial para Ciclistas en escuelas e instituciones intermedias que así lo requieran y un módulo de seguridad vial para con los ciclistas en el curso para principiantes de licencias de conducir (Ordenanza N° 18.433, 2016).

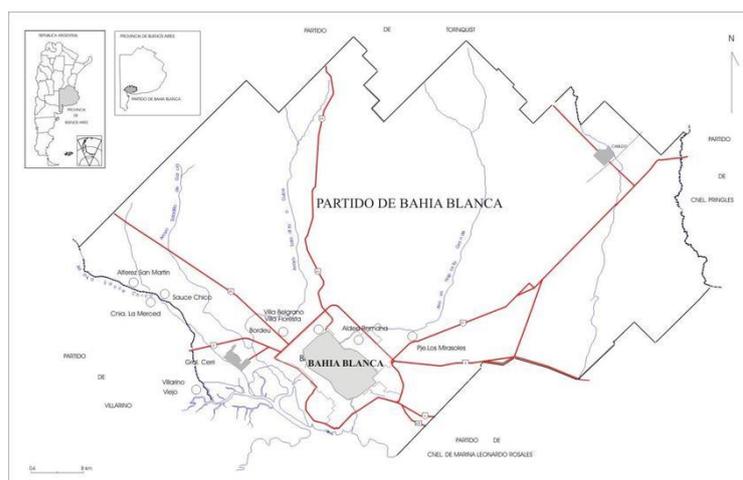
Del mismo modo, en el 2018 se redactó el proyecto de ordenanza “Creación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Bahía Blanca”, HCD-1171/2018, con la finalidad de reducir el uso de vehículos motorizados (Prieta 2019), a través del fomento en el uso de transporte público y no motorizado y la creación de arterias viales y ciclovías. Esto, al mismo tiempo, conllevaría a la mitigar la contaminación sonora y atmosférica, mejoraría la calidad del medio ambiente y descongestionaría áreas urbanas (Proyecto HCD de Bahía Blanca 1171/2018, 2018).

### 3. Capítulo 3: Descripción del área de estudio

#### 3.1. Breve caracterización geográfica de Bahía Blanca

Bahía Blanca es la ciudad cabecera del partido homónimo ubicada al sudoeste de la provincia de Buenos Aires (figura 1). Sus respectivas coordenadas son 38° 44' sur y 62° 16' longitud oeste. A ella puede accederse a través de las rutas nacionales 33 y 35, 3 Norte, 3 Sur y 22, y la ruta provincial 51. La ciudad posee una superficie de 2.300 km<sup>2</sup> y presenta una ubicación estratégica ya que se encuentra conectada con la región pampeana y patagónica por medio de diversas carreteras, a través de red ferroviaria y transporte aéreo (Municipio Bahía Blanca, 1999). El partido de Bahía Blanca se encuentra conformado, además, por las localidades General Daniel Cerri, Ingeniero White y Cabildo y limita con los partidos de Villarino, Tornquist, Coronel Pringles y Coronel Rosales.

Figura 1  
Localización de la ciudad de Bahía Blanca



Fuente: Ercolani, 2005.

Según datos del censo realizado en el año 2010, el partido de Bahía Blanca cuenta con una población total de 301.531 habitantes y, en conjunto, es el decimoséptimo conglomerado urbano del país (INDEC, 2010). Esta localidad es reconocida como centro urbano proveedor de bienes y servicios para toda la región, especialmente educativos, culturales y sanitarios. Asimismo, su condición geográfica y disponibilidad de materias primas y recursos humanos le permiten a la ciudad ser un centro estratégico para importantes empresas vinculadas a la actividad agroindustrial y petroquímica. Por otro lado, existen empresas más pequeñas que se encuentran ligadas a la industria alimentaria, metalmecánica y procesamiento de madera y presenta un sector comercial ampliamente diversificado (Municipio Bahía Blanca, 1999).

Por otra parte, la ciudad tiene un importante vínculo con los mercados externos, principalmente por medio del puerto local. Su calado de 45 pies de profundidad y su localización estratégica en función a centros agrícolas de la zona pampeana, lo convierten en un punto de salida natural de la producción agraria, de subproductos y oleaginosas a mercados internacionales (Municipio Bahía Blanca, 1999).

Bahía Blanca está dividida en tres grandes zonas donde se respeta el soporte natural en función de su topografía: la Meseta, un área residencial de baja densidad con tejido abierto; la Planicie Central, aquí se encontraban los ejes de crecimiento de la ciudad con funciones comerciales y viviendas de una densidad media y la zona residencial mixta. Por último, el Área Costera, enfocada en la actividad portuaria e industrial (Municipio Bahía Blanca, 1999).

El clima de la región es de tipo templado, presenta temperaturas medias anuales que oscilan entre los 14°C y 20°C, con estaciones térmicas diferenciadas y precipitaciones anuales de 613,6 milímetros (Capelli de Steffens, *et al.*, 2005). Un factor fundamental que influye en los estados del tiempo y en el clima del sudoeste bonaerense es la presencia de los anticiclones Subtropical del Atlántico Sur, el cual genera una circulación cálida y húmeda y el Subtropical del Pacífico Sur, con temperaturas frías y baja humedad relativa. La alternancia de ambas masas de aire determina un clima de transición, entre el cálido y húmedo del norte y el frío y seco del sur (Capelli de Steffens *et al.*, 2005).

Respecto a la hidrografía, Bahía Blanca es atravesada en dirección Norte-Sur por el cauce fluvial del arroyo Napostá Grande, el cual se origina en el Cordón Ventana y desemboca en el estuario de Bahía Blanca (Capelli de Steffens *et al.*, 2005). En su paso a través del espacio urbano, el arroyo ha sufrido modificaciones mediante distintas obras de ingeniería; como por ejemplo la construcción del canal Maldonado, que comienza en el Parque de Mayo, se extiende por el sector occidental de la ciudad y cumple el rol de derivar aguas durante las épocas crecientes del Napostá (Capelli de Steffens *et al.*, 2005, Mastrandrea, *et al.*, 2019).

El estuario de Bahía Blanca abarca una superficie aproximada de 3000 km<sup>2</sup> dentro de los partidos de Villarino, Bahía Blanca y Coronel Rosales y se encuentra conformado por un conjunto de islas, planicies de marea y marismas, dentro de las cuales se destacan las islas Bermejo, Trinidad, Monte, Ariadna, Embudo y Conejo, entre otras. Los afluentes que brindan agua a estos humedales son, además del Napostá Grande, el Río Sauce Chico, el Arroyo Saladillo de García, el Arroyo Maldonado y el Arroyo Galván (Sotelo y Massola,

2008). Los ambientes presentes en la franja costera son: cangrejales, marismas de espartillo (*Spartina alterniflora*), estepas intermareales de vidriera (*Sarcornia perennis*), charcos y lagunas temporarias, pastizales halófilos con predominio de grama salada (*Distichlis spicata*), arbustales bajos dominados por jume (*Allenrolfea patagónica*), arbustales bajos dominados por zampa crespa (*Atriplex undulata*) y arbustales de hasta 2 metros de altura dominados por palo azul (*Cyclolepis genistoides*). En relación a la fauna terrestre se puede encontrar: zorro gris, gato montés, puma, zorrino, jabalí, chimango, carancho, águila mora, entre otros. Respecto a la fauna marítima se observa: corvina, pescadilla, pejerrey, mero, lenguado y especies de tiburones en peligro de extinción como bacota, escalandrúm, gatopardo y cazón (Sotelo y Massola, 2008).

### **3.1.1. Situación del parque automotor y seguridad vial de la ciudad**

La ciudad de Bahía Blanca ha crecido en las últimas dos décadas de manera desmedida, expandiéndose a gran ritmo hacia la periferia. Este proceso de expansión ha sido en baja densidad, pero disperso (Urriza, 2016). Asociado a la gran dimensión territorial adquirida, los habitantes de la ciudad deben desplazarse grandes distancias, por lo que en este periodo también se ha visto acrecentada una mayor “cultura automovilística” (UTN, 2015). Ello, en parte, se debe a que desafortunadamente el transporte público no está organizado para cubrir las necesidades de desplazamiento de la población de manera eficiente y tampoco existe infraestructura que garantice un uso seguro de la bicicleta (UTN, 2015).

Así, el parque automotor bahiense está compuesto en la actualidad por 105.000 vehículos (DNRPA, 2020 citado en CREEBBA, 2021), lo cual se traduce en una densidad vehicular aproximada de 348 automóviles cada mil habitantes. Nótese que el promedio en Argentina es de 286 autos cada 1000 habitantes (Prieta, 2019), por lo que Bahía Blanca está un 21% por encima de la media nacional. Este hecho repercute también en una alta tasa de accidentes viales. De acuerdo a los datos que brinda el gobierno municipal, en los últimos dos años (2020-2021) se registraron un promedio de 1627 accidentes viales anuales en la ciudad (Municipio Bahía Blanca, 2021h).

## **3.2. Oferta turístico-recreativa de Bahía Blanca**

### **3.2.1. Equipamiento, oferta de servicios de transporte y lugares de esparcimiento**

Con respecto al alojamiento, la ciudad dispone de un total de 2200 plazas hoteleras (Municipio Bahía Blanca, 2021a), donde se destacan el Hotel Land Plaza, Hotel Argos y Hotel Austral, entre otros. También, cuenta con un apart hotel, un motel, un hostel, tres

hospedajes y un camping municipal (Municipio Bahía Blanca, 2020a). La mayor parte de la planta hotelera se encuentra emplazada en la zona céntrica.

Tabla III  
**Oferta de alojamiento**

<b>Tipo</b>	<b>Categoría</b>	<b>Número de empresas</b>	<b>Porcentaje del total</b>	<b>Plazas</b>	<b>Porcentaje del total</b>
<b>Hotel</b>	4 estrellas	4	20,00	946	50,35
	3 estrellas	2	10,00	175	9,31
	2 estrellas	2	10,00	130	6,92
	1 estrella	2	10,00	122	6,49
<b>Apart Hotel</b>		4	20,00	263	14,00
<b>Motel</b>		1	5,00	78	4,15
<b>Hospedaje</b>	A	5	25,00	165	8,78
<b>Total</b>		20	100,00	1879	100

Fuente: Lehr, 2016.

En relación con la oferta gastronómica, Bahía Blanca cuenta con más de 4.500 cubiertos teniendo en cuenta bares, cafés y restaurantes (Asociación de Hoteles, Restaurantes, Bares, Confiterías y Afines, 2020).

Por otro lado, la ciudad ofrece más de 40 Agencias de Viajes y Turismo, donde la mayoría de estas operan como agencias de turismo emisor y sólo una pequeña minoría lo hace como agencia de turismo receptor. También cuenta con 17 entidades bancarias, algunas con sus respectivas sucursales y redes de cajeros automáticos y con una casa de cambio autorizada por el Banco Central de la República llamada "Pullman".

En lo relativo a la oferta de servicios de transporte, Bahía Blanca dispone de la terminal de ómnibus San Francisco de Asís, inaugurada en el 2008, la cual cuenta con 31 boleterías, 21 box de encomiendas, 23 dársenas con sectores de espera, locales comerciales y con estacionamientos cubiertos para un total de 200 vehículos. En la misma operan más de 20 empresas de transporte terrestre de larga distancia a todos los puntos del país (Municipio Bahía Blanca, 2021a). Del mismo modo, cuenta con la Aerostación Civil Comandante Espora que, bajo la nueva administración de Corporación América a partir de 2008, experimentó numerosas remodelaciones con la finalidad de brindarle al viajero un alto nivel de confort y posicionando al aeropuerto a categoría C de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA). Actualmente en éste opera Aerolíneas Argentinas, realizando

conexiones directas con cinco destinos nacionales: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Mar del Plata, Trelew, Comodoro Rivadavia y Ushuaia (AeropuertoBahiaBlanca.com, 2020).

La ciudad también posee la estación ferroviaria Bahía Blanca Sud, inaugurada en 1884, refaccionada en 2010 y declarada Monumento Histórico Nacional en 2014. El servicio ofrece tres categorías: primera, pulman y dormitorio (para dos personas); los viajes parten de Buenos Aires los días lunes, miércoles y viernes y regresan a Bahía Blanca martes, jueves y domingos (horariostren.com.ar, 2020).

La aptitud de la ciudad para la organización de ferias, congresos y reuniones (comerciales, deportivas y culturales) se evidencia en la importante oferta de espacios preparados para tal fin. Esta ofrece un total de 91 salones y salas, equipados para albergar aproximadamente 23.738 personas (Municipio de Bahía Blanca, 2021a) y cuenta con un predio ferial. La ciudad dispone, a su vez, de una sala de bingo con una capacidad para 1000 personas y cuenta con numerosos cines. Por último, la ciudad ofrece gran cantidad de clubes que permiten realizar diversas actividades deportivas, entre estos se encuentran Olimpo, Liniers, Sociedad Sportiva, Napostá, Villa Mitre, Estudiantes, Bahiense del Norte, entre otros.

### 3.2.2. Recursos turísticos

La ciudad y el partido de Bahía Blanca en general cuentan con numerosos recursos turísticos de interés para el turismo deportivo en general y el cicloturismo en particular, los cuales fueron analizados y clasificados según la metodología empleada por la Organización de Estados Americanos (OEA) en sitios naturales; museos y manifestaciones culturales; realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas y acontecimientos programados. Los recursos turísticos abordados en las tres primeras categorías son de especial relevancia para el análisis del paisaje posterior.

En lo que respecta a **sitios naturales**, el recurso natural de mayor importancia es la zona de humedales en el sector costero. Dentro de la categoría “parques nacionales y reservas de flora y fauna” se destacan especialmente tres reservas naturales, creadas con la finalidad de reducir el impacto ambiental en estos ecosistemas: la Reserva Natural de Usos Múltiples Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde, creada en el año 1991 (Ley provincial N° 12.101, 1998); la Reserva Natural Costera Bahía Blanca, creada en 2006 (Ordenanza N° 13.892, 2006) y la Reserva Natural Integral Islote del Puerto, creada en 2011 (Decreto 469/11, 2011).

En relación con los “ríos y arroyos”, se destaca el Arroyo Napostá Grande, cuya cuenca baja atraviesa la ciudad (Fernández, Reguera, López y Schefer, 2017). En el tramo entre calle

Casanova y la Terminal de Ómnibus San Francisco de Asís el arroyo se encuentra entubado; mientras que en las zonas de Puente Canesa, Paso Vanoli, Parque de Mayo y Urquiza el arroyo se encuentra descubierto y sus orillas se mantienen parquizadas, con la presencia de ciclovías y sendas peatonales. El uso del suelo en dichas áreas es recreativo –deportivo-, residencial y comercial (Mastrandrea, Angeles y Olavarría, 2019).

En relación con “caminos pintorescos”, la ciudad ofrece el Camino de la Carrindanga cuyo nombre se debe a la existencia de un antiguo boliche rural del siglo XIX ubicado cerca de Cabildo. Es un camino rural que comienza en Bahía Blanca y finaliza en Saldungaray. Actualmente es el más utilizado por los cicloturistas de la ciudad ya que cuenta con ciclovías y forma parte de uno de los paisajes suburbanos más atractivos de la ciudad, también dispone de iluminación en gran parte del tramo, plaza de juegos infantiles y bancos (Luciani, 2011).

En cuanto a las **manifestaciones históricas**, dentro de los “lugares históricos” se destacan numerosas obras localizadas en el centro histórico de la ciudad:

- Iglesia catedral Nuestra Señora de la Merced, un edificio de más de 150 años, declarado como patrimonio histórico y arquitectónico de la ciudad en el año 1994, dentro de este templo se encuentran los restos del fundador de Bahía Blanca, el coronel Ramón Estomba.
- Palacio de Tribunales, inaugurado en el año 1928 por el arquitecto Enrique Quinke y el constructor Justo José Querel, ubicado en frente a la plaza Rivadavia.
- Bolsa de Comercio, aquí se encuentra el depósito de agua de un aljibe de la guardia de entrada de la antigua Fortaleza Protectora Argentina, es el único testimonio existente de la época fundacional de la ciudad.
- Banco Nación (la segunda sede de esta institución ya que la primera fue la actual sede de la Aduana) con un diseño arquitectónico apoyado en la seguridad, estabilidad y fortaleza con decoraciones que aluden al trabajo, al comercio, a la industria y la ganadería.
- Correo Argentino, el cual se lo comenzó a construir en el año 1919 y fue inaugurado en el año 1928 por el arquitecto Van Dorsen, actualmente Monumento Histórico Nacional.
- Palacio Municipal, una de las obras más antiguas del centro de la ciudad, creada por los arquitectos Ceferino Corti y Emilio Coutaret, se encuentra en el lugar que ocupó la Legión Agrícola Militar y el hospital que atendió a los primeros enfermos de cólera, declarado Monumento Histórico Nacional.

- Antigua sede del Banco Provincia, en el mismo se encuentran dos figuras masculinas y una femenina, la figura central representa a la República Argentina, la derecha representa al dios Mercurio y la izquierda al dios Vulcano o Hefesto, declarado Monumento Histórico Nacional.
- Club Argentino, creado en el año 1910 por el arquitecto Alberto Coni Molina y Nicolás y Gerardo Pagano, declarado Monumento Histórico Nacional.
- Biblioteca Bernardino Rivadavia, biblioteca municipal y espacio cultural donde se realizan conciertos, talleres y exposiciones de muestras abiertas al público. El frente del edificio es similar a un templo griego, en el frontis del mismo está representado un busto de la diosa Palas Atenea, diosa de la sabiduría, declarada Monumento Histórico Nacional.

Fuera del centro histórico, existe un conjunto de recursos turísticos culturales que fueron declarados Monumento Histórico Nacional en 2014 (Decreto 2181/14): la Estación Sur inaugurada en el año 1884, cuya fachada conserva un antiguo reloj fabricado en 1880; la Estación Spurr, ubicada en Villa Rosas, entre la Estación Bahía Blanca Sud y la de Ingeniero White, una de las obras más importantes en cuanto a patrimonio arquitectónico ferroviario, incluye un puente metálico prefabricado (Minervino, 2016); el Ex Mercado de concentración de lanas, frutos y cueros “Victoria”, el cual fue un centro de almacenaje y venta de frutas y verduras, presenta un diseño arquitectónico influenciado por las construcciones inglesas y ferroviarias; el Barrio Inglés, un conjunto de casas en calle Brickman conformado por trece edificios formados por techos en pendiente y chimeneas de ladrillo; la Ex Usina Ferroviaria y Talleres Anexos, ubicados dentro del mismo; la Ex Usina General San Martín, donde actualmente se encuentra el museo Ferrowhite; los Elevadores de granos número 3 y 4 del conjunto de la ex Junta Nacional de Granos del Puerto de Ingeniero White, que actualmente es la Terminal de Granos y el Puente Ferroviario Colón, habilitado en el año 1911 (Municipio Bahía Blanca, 2020b).

Al mismo tiempo, la localidad ofrece una gran cantidad de teatros<sup>4</sup>: el Teatro Municipal Bahía Blanca, uno de los diez teatros más importantes del país, que cuenta con una capacidad para 816 personas; el Teatro Don Bosco, inaugurado en 1909, el más antiguo y de mayor capacidad de la ciudad (925 localidades); el Teatro Rossini, uno de los teatros a la italiana más antiguos, presenta forma de herradura, cuatro niveles de palco, una galería y 500

---

<sup>4</sup> El listado no es taxativo, detalla aquellos teatros clasificados dentro de la categoría “lugares históricos”. Se destacan, a su vez, el Teatro el Núcleo, el Teatro Apolo y el Teatro El Tablado.

localidades y el Teatro Ingeniero White, fundado en 1925, el cual ofrece una capacidad para 460 personas (Municipio Bahía Blanca, 2021b).

Respecto a los “museos”, la ciudad dispone de gran variedad:

- Museo Histórico, ubicado actualmente en el ex Hotel de Inmigrantes, un edificio que fue habilitado en 1890 para alojar inmigrantes, inicialmente utilizado por el Ejército Argentino ante el posible conflicto con Chile y declarado Monumento Histórico Nacional en 2014.
- Museo de Ciencias, creado en 1922 por división del antiguo Museo Histórico y de Ciencias Naturales, con el objetivo de promover las ciencias y cuestiones relacionadas con la sustentabilidad medioambiental.
- Museo del Deporte, espacio que expone patrimonio deportivo de la ciudad y realiza eventos deportivos competitivos y recreativos.
- Museo del Puerto, que cuenta con diez salas y un espacio central, donde se realizan talleres, gastronomía inmigrante y recitales.
- Museo de Bellas Artes, ubicado en la antigua Casona María Luisa un edificio con elementos del movimiento modernista caracterizado por la utilización de hierro y vidrio.
- Museo de Arte Contemporáneo, un edificio ubicado en la misma parcela que Casona María Luisa, de tendencia minimalista con una sala pintada en blanco y negro que permite visualizar las obras expuestas de forma clara.
- Museo Ferrowhite, un museo taller que expone y al mismo tiempo fabrica piezas de ferroviarias y portuarias.
- Museo de Ciencia y Técnica, un espacio donde se pueden realizar recorridos y aprender sobre ciencia a través de módulos interactivos.
- Museo Ezequiel Martínez Estrada, creado en honor a este ensayista escritor y poeta argentino en el lugar donde fue su casa.
- Galpón Enciclopédico Bahía Blanca, el cual ofrece una colección de objetos, herramientas relacionados con la cocina y oficios barriales.
- Museo y Parque Estereoscópico El Histórico, un espacio que expone miles de objetos antiguos existentes desde la época de fundación de la ciudad y de utilidad cotidiana
- Museo de la Aviación Naval Argentina, un lugar que da a conocer la historia de la Armada Argentina, los aviones e indumentaria utilizadas por esta (Municipio Bahía Blanca, 2020c).

Dentro de las **realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas**, se destacan en la ciudad numerosos espacios verdes, entre los cuales pueden mencionarse:

- Plaza Rivadavia, declarada Lugar Histórico Nacional”, aquí Estomba asentó la Fortaleza Protectora en el año 1828, con el transcurso de los años fue transformándose en un paseo típico de la ciudad. Ésta presenta cinco puntos de gran interés histórico: la fuente de los ingleses, el monumento de los israelitas, el busto de Luis Caronti, el homenaje al básquet y el monumento a Rivadavia.
- Parque Boronat, un paseo público que se encuentra entre Alsina, 3 de Febrero, Avenida Napostá y las vías del ferrocarril. En el año 2009 fue llamado de esta forma en honor a los fomentistas del barrio Bella Vista, cuenta con 2 ha que ofrecen gran variedad de arbustos y árboles donados por los vecinos y dispone de bicisendas, bancos, juegos infantiles, un monolito y murales varios.
- Parque de Mayo, otro de los espacios recreativos más relevantes de la ciudad, dispone de una superficie de más de 60 ha con bicisendas, pista de salud, pista de bicicross, canchas de fútbol y softball, anfiteatro, *skate park*, juegos infantiles y un lago artificial que puede ser recorrido en pequeños botes. Su ingreso principal se ubica en la intersección de la calle Córdoba y Avenida Leandro N. Alem, donde se encuentra el famoso “Portal del Parque”. Dentro del parque, a su vez, se encuentra El Rosedal, un predio que cuenta con 750 ejemplares de rosas, en 53 variedades, glorietas, un vivero, un estanque y distintas especies arbóreas, donde también se dictan cursos sobre poda.
- Paseo de las Esculturas, ubicado en el entubado del arroyo Napostá, es uno de los espacios que ayudó a fomentar la actividad al aire libre en la ciudad, creado hace 25 años. Posee 10 esculturas creadas con rezago ferroviario, resultantes del Simposio de Escultura Monumental organizado por el Museo de Arte Contemporáneo (Minervino, 2019). La continuación de este paseo es el Paseo del Arroyo Napostá, ubicado sobre dicho arroyo, entre la zona del entubado del mismo y el Parque de Mayo, sitio de esparcimiento de ciudadanos y visitantes.
- Paseo de la Mujer, creado en el año 1993 por iniciativa del municipio, el Concejo Deliberante y el Grupo identidad con la finalidad de otorgarle continuidad al Parque de Mayo y de fomentar las actividades recreativas. Dentro del paseo fueron plantados 100 árboles en honor a 100 mujeres bahienses que ayudaron a construir la ciudad.
- Parque Independencia, fundado en el año 1911, funcionó como zoológico hasta el año 2013. Si bien, actualmente no se encuentra en buenas condiciones, en 2020 se firmó un

convenio para refaccionarlo y poder revalorizar sus instalaciones (Minervino, 2020). El predio ofrece 19 ha con gran diversidad arbórea y alberga un Jardín Botánico, con más de 800 ejemplares de plantas autóctonas, exóticas y también aromáticas.

- Parque de la Ciudad, ex Quinta González Martínez, adquirido en 1993 por la Municipalidad de Bahía Blanca, es un predio de 15 ha que cuenta con gran cantidad de eucaliptus antiguos. Dentro del mismo se encuentra el Museo de Ciencias Naturales y edificaciones antiguas refaccionadas, conectadas por largos jardines. Dispone de un paseo que posibilita la observación de avifauna, a través de sistemas de información auditiva y visual.
- Parque Campaña al Desierto, una reserva de chañares, fundada en el año 1996 con más de 1.000 árboles. Desde el mismo se puede observar el cordón serrano de Ventania y el valle del arroyo Napostá, como así también parte de la ciudad.
- Parque Iliá, un predio de 4 ha ubicado en Villa Rosas que surge como un espacio recreativo para los trabajadores ingleses del ferrocarril, dispone de una gran cantidad de árboles y resulta ser un punto de encuentro para todos los habitantes del barrio.
- Parque Marítimo Almirante Brown, fundado en la década de los 80, es el único espacio recreativo ubicado sobre el borde marítimo, dispone de limitada forestación y solo es utilizado durante fechas estivales. Dentro del mismo se encuentra el Complejo Recreativo Maldonado, un espacio de acceso para todo público, dispone de piletas, pista de salud, parrillas, cantina y colonias de verano (Municipio Bahía Blanca, 2020d).
- Parque Noroeste, fundado en 2013 por una ONG liderada por un grupo de vecinos de la zona a fin de crear un espacio verde que ofrezca pistas de salud, plazas y lugares para la práctica de deportes en una parte del complejo ferroviario.
- Paseo Juan Domingo Perón, otro paseo de tipo lineal, que comienza en la calle Florida 1600 y termina en el puente del camino de circunvalación, dispone de sendero para ciclistas y peatones, es una zona recreativa muy popular donde se realiza cicloturismo, caminatas y ejercicio.
- Parques lineales: existe un conjunto de parques lineales a lo largo de la ciudad, localizados mayormente en las banquetas de las rutas que forman parte del anillo externo de circunvalación de la ciudad. Dentro de ellos se encuentra El Camino Parque Sesquicentenario, Bosque de la Paz; Plazoleta Islas Malvinas; Plazoleta Dr. César Milstein; Plazoleta Batalla vuelta de Obligado y la Plazoleta de los Lápices.

Figura 3  
Espacios verdes dentro de Bahía Blanca



Fuente: Delgado, L., 2017, sobre la base de Marengo, S, 2009.

En cuanto a los **acontecimientos programados**, dentro de la categoría “eventos deportivos” la ciudad organiza los siguientes eventos:

- Fiesta Nacional del Básquet un evento que reúne jugadores de este deporte, las máximas autoridades de la Asociación Bahiense de Básquet, sponsors y políticos locales donde se entregan premiaciones.
- Carrera Solidaria de la Fundación Manu Ginobili, una maratón solidaria donde la fundación encabezada por el ex jugador de los Spurs invita a todos los bahienses a participar con el fin de recaudar dinero para ayudar a distintas asociaciones.
- Campeonato Abierto Norpatagónico de Golf, un evento internacional realizado en una de las mejores canchas de Argentina -dentro del Club de Golf Palihue-, es uno de los cinco Campeonatos Abiertos Regionales de la Asociación de Golf de Mayor Jerarquía, donde participan tanto jugadores profesionales como también aficionados.
- Circuito de Reyes, una de las dos carreras de calle más antiguas del país, el recorrido incluye 8.572 metros y una caminata de 3.800 metros accesible a todo público, la largada y llegada se realiza en la Avenida Alem.
- Torneo de la Liga del Sur, compuesto por los torneos Apertura Salvador Pedro Cicchini y Clausura Oscar Morán, ambos con la participación de 15 clubes.

- Campeonato Provincial de Media Maratón Bahía Blanca, un evento formado por tres torneos cada uno con una respectiva categoría -U20, U23 y mayores- con premiaciones a los tres primeros puestos de cada una.
- Torneo Nacional Super 20, conformado por 20 equipos de basquetbol de todo el país, el mismo otorga dos plazas para la Liga Sudamericana y participa el equipo Bahiense Bahía Basquet. Los partidos disputados en la ciudad se juegan en el Dow Center.
- Campeonatos de Midget, eventos con la participación de 104 pilotos que compiten en la famosa pista “Héctor Evaristo Plano” de Aldea Romana.
- Campeonatos de Turismo Nacional, el 21 y 23 de febrero de 2020 se llevó a cabo la primera fecha del Turismo Nacional (TN) en el autódromo de la ciudad Ezequiel Crisol, luego de 10 años de inactividad en la ciudad, con la presencia de más de 81 pilotos (Canal Siete, 2020).
- Bahía Virtual Race, un evento que permite competir en tres disciplinas: pedestrista, ciclismo MTB y duatlón, de forma individual dada la situación actual de COVID-19, donde cada participante deberá disponer de un dispositivo GPS para medir el tiempo y cuenta de Instagram para subir vía historia el circuito realizado con sus respectivos kilómetros. El mismo se realizó por primera vez entre fines de octubre y mediados de noviembre de 2020 (Municipio Bahía Blanca, 2020e).

Finalmente, en el partido de Bahía Blanca también se celebran otros eventos de carácter gastronómico, cultural y comercial, entre los que se destacan:

- Fiesta Nacional del Camarón y Langostino, realizada en Ingeniero White durante Semana Santa con diversas actividades programadas, feria de artesanos, juegos para niños, recitales y la preparación de diversos frutos de mar, como cazuelas de mariscos, paellas y rabas.
- Semana de la Gastronomía en Bahía Blanca, evento organizado por la Asociación de Hoteles, Restaurantes, Bares, Confiterías y Afines de Bahía Blanca y Sudoeste Bonaerense que busca posicionar a la ciudad como un destino atractivo, con una gran gastronomía consolidada.
- Encuentro Nacional de Artesanos, evento realizado durante el mes de octubre donde participan artesanos de todo el país y artistas locales con espectáculos de danza, música, circo y estatuas vivientes.
- Fiesta de la Primavera, realizada durante el comienzo de esta estación con espectáculos infantiles, obras de teatro, recitales, cine 360 y cine móvil.

- Feria de la Producción, del Trabajo, el Comercio y los Servicios del Sur Argentino (FISA), la exposición anual más importante del sur argentino que ofrece espectáculos, cursos, seminarios, conferencias por parte de especialistas, actividades artísticas, deportivas y de interés general, entre otros.
- Exposición Nacional de Ganadería e Industria – Villa Bordeu, realizada durante el mes de octubre en el predio de Villa Bordeu de la Sociedad Rural de Bahía Blanca, ofrece gran cantidad de stands donde se exponen reproductores bovinos, equinos, lanares y porcinos que posteriormente son calificados por un jurado, también se realiza el desfile de los Grandes Campeones, con entrega de premios (Municipio Bahía Blanca, 2020f).
- Fiesta Tradicionalista y Paseo Gaucho, realizada durante el mes de abril durante la semana de aniversario de la ciudad, la misma ofrece un desfile llamado Paseo Gaucho, actividades gastronómicas, musicales, artesanías, juegos típicos y muestras.
- Procesión de San Silverio, peregrinación en honor al Patrono de los Pescadores y de la comunidad de Ingeniero White que comienza en la iglesia “La Exaltación de la Santa Cruz”, hasta el puerto local. A la vuelta, se realiza una misa en dicha iglesia.

#### 4. Capítulo 4: El cicloturismo y el ciclismo recreativo en la ciudad de Bahía Blanca

##### 4.1. Análisis de la demanda turístico-recreativa: caracterización del perfil del cicloturista y ciclista recreativo residente en la ciudad de Bahía Blanca

Con la finalidad de analizar la demanda turístico recreativa y caracterizar el perfil de los ciclistas recreativos y cicloturistas de Bahía Blanca, se realizó una encuesta a 129 personas que practican la actividad en la ciudad y la región durante el mes de julio de 2020.

Respecto al lugar de residencia, el 93,76% manifestó vivir en Bahía Blanca, mientras que el 6,24% restante reside en otra ciudad (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, La Plata, Villalonga, Cabildo). Según el análisis de los resultados de la encuesta se determinó, a su vez, que el 48% de la muestra se encuentra en un rango comprendido entre 19 y 30 años de edad, el 26% entre los 31 y 40 años, el 14% entre 41 y 50 años y el 12% es mayor de 50 años (Figura 4).

Figura 4  
Rango de edad de los encuestados



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020. Respecto al género existe un predominio por parte de hombres (73%). En relación con su ocupación, el 51% son profesionales, el 29% estudiantes, el 15% comerciantes y el 5% se dedica a otras actividades (Figura 5).

Figura 5  
Ocupación

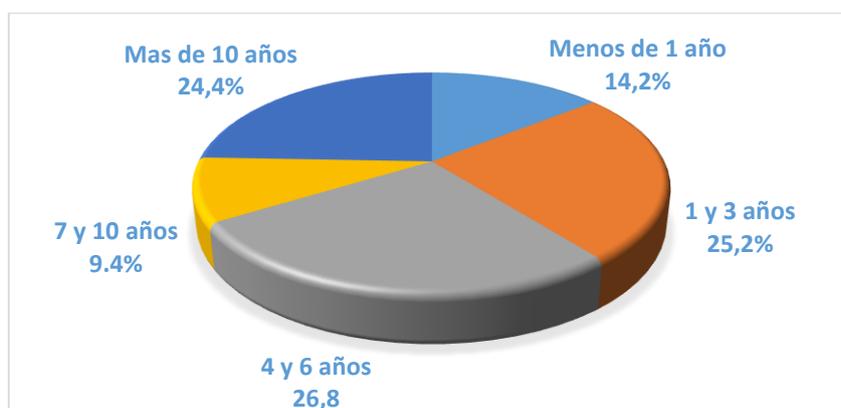


Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Por otro lado, el 26,8% de la muestra señala que realiza esta actividad hace 4 y 6 años, el 25,2% entre 1 y 3 años, el 24,4% hace más de 10 años, el 14,2% hace menos de 1 año y el 9,4% entre 7 y 10 años (Figura 6).

En cuanto a la forma de practicar la actividad el 57,24% lo hace de forma individual mientras que el 42,76% de forma grupal. Asimismo, la distancia promedio recorrida durante una salida suele ser principalmente entre 5 y 10 kilómetros (23,4%), entre 11 y 20 kilómetros (20,3%), en menor medida entre 21 y 30 kilómetros (14,8%), más de 50 kilómetros (14,1%), entre 31 y 40 kilómetros (10,9%), entre 41 y 50 kilómetros (10,9%) y menos de 5 kilómetros el (5,5%) (Figura 7).

Figura 6  
**Antigüedad con la que practica la actividad**



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

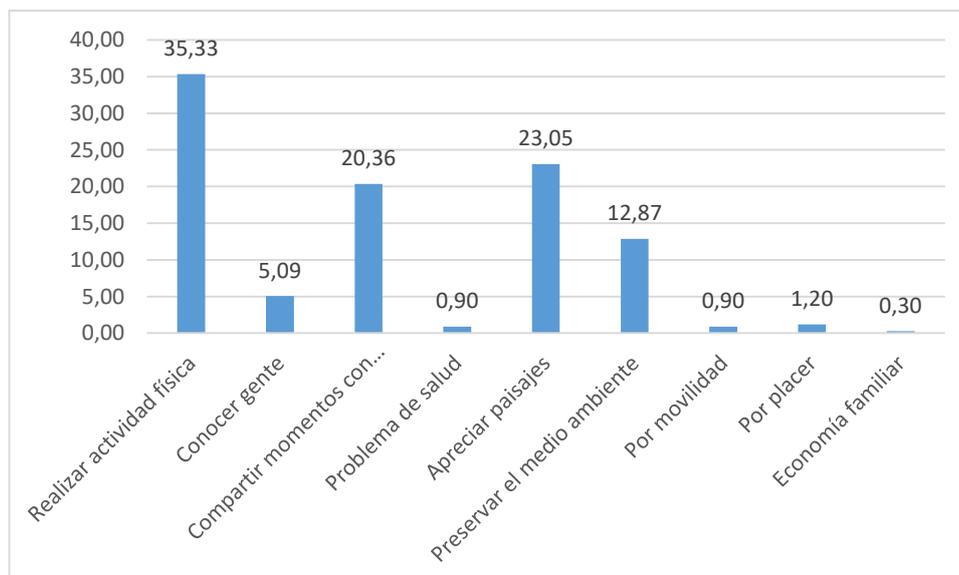
Figura 7  
**Distancia promedio recorrida durante una salida**



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Las principales motivaciones de los mismos suelen ser: realizar actividad física (35,33%), apreciar paisajes (23,05%), compartir momentos con amigos y/o familiares (20,36%) preservar el ambiente (12,87%), conocer gente (5,09%), por placer (1,2%), por problemas de salud (0,9%), por movilidad (0,9%) y por economía familiar (0,3%) (Figura 8).

Figura 8  
Motivaciones

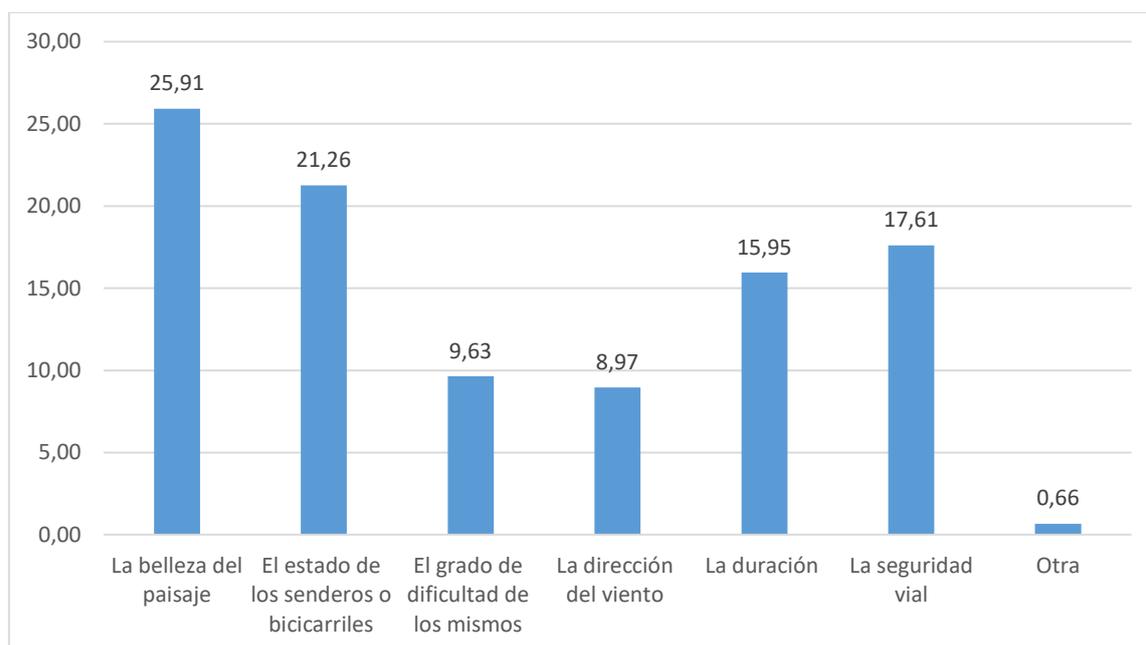


Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Las prioridades a la hora de elegir un determinado circuito son: la belleza del paisaje (25,91%), el estado de los senderos o bicarriles (21,26%), la seguridad vial (17,61%), la duración total del recorrido (15,95%), el grado de dificultad (9,63%), la dirección del viento (8,97%) y otras (0,66%), entre las que se mencionan: historia del circuito, espacios poco concurridos, circuitos en los que se pueda andar a velocidad constante (sin frenar seguido) (Figura 9).

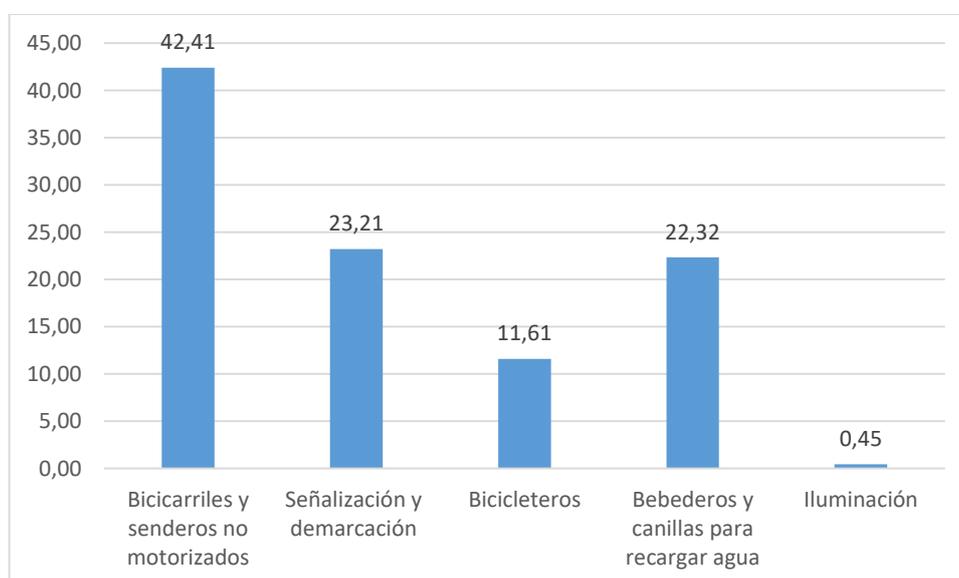
Por otra parte, los encuestados consideran fundamentales los siguientes elementos para realizar la actividad: bicarriles y senderos no motorizados (42,41%), señalización y demarcación (23,21%), bebederos y canillas para recargar agua (22,32%), bicicleteros (11,61%) e iluminación (0,45%) (Figura 10).

Figura 9  
**Prioridades a la hora de elegir un circuito**



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

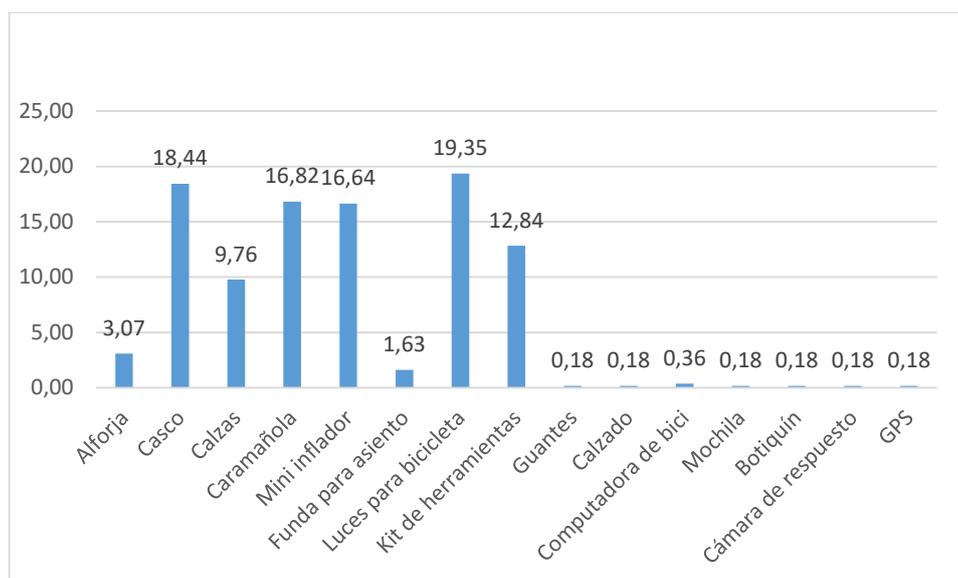
Figura 10  
**Elementos fundamentales para realizar la actividad**



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Al mismo tiempo consideran indispensables determinados accesorios para su seguridad y/o comodidad: luces para bicicleta (19,35%), casco (18,44%), caramañola (16,82%), mini inflador (16,64%), kit de herramientas (12,84%), calzas (9,76%), alforja (3,07%), funda para asiento (1,63%), computadora de bici (0,36%), guantes (0,18%), calzado (0,18%), mochila (0,18%), botiquín (0,18%), cámara de repuesto (0,18%) y GPS (0,18%) (Figura 11).

Figura 11  
Accesorios indispensables

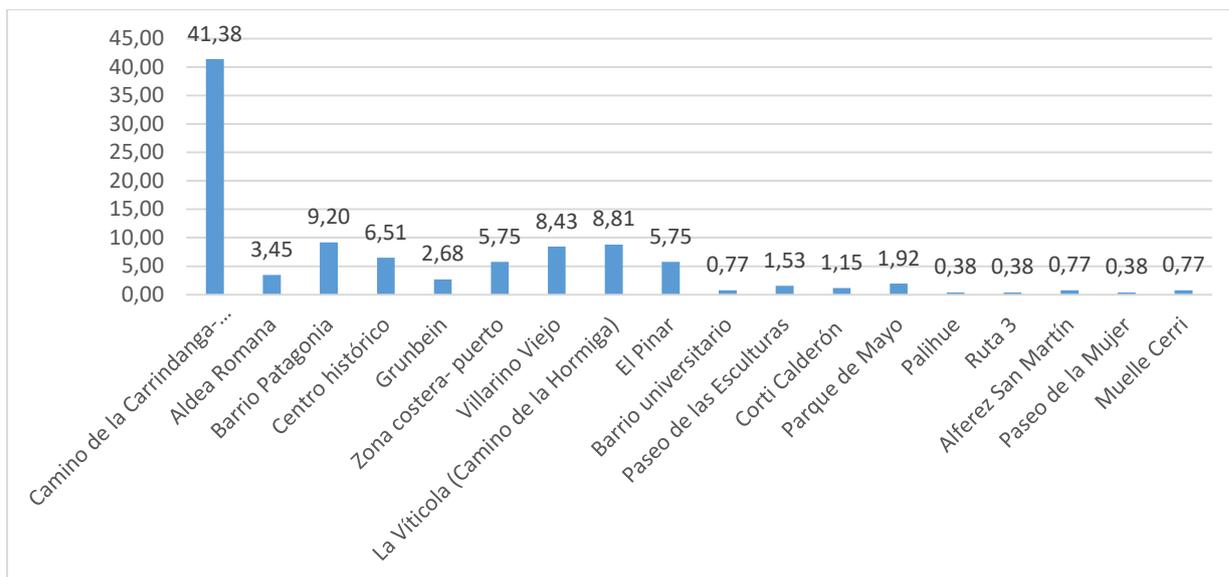


Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Por otro lado, cuando se les consultó sobre los circuitos y espacios más recorridos de la ciudad los encuestados señalaron mayoritariamente el Camino a la Carrindanga - Puente Canesa (41,38%), seguido en menor medida por Barrio Patagonia (9,20%), Camino de la Hormiga - La Vitícola (8,81%), Villarino Viejo (8,43%), centro histórico (6,51%), El Pinar (5,75%), zona costera y portuaria (5,75%), Aldea Romana (3,45%), Grunbein (2,68%), Parque de Mayo (1,92%), Paseo de las Esculturas (1,53%), circuito Corti-Calderón (1,15%), Barrio Universitario (0,77%), Alférez San Martín (0,77%), Muelle de General Daniel Cerri (0,77%), Paseo de la Mujer (0,38%), Palihue (0,38%) y Ruta 3 (0,38%) (Figura 12).

Respecto al modo de organización de los viajes, vale aclarar que, el 96,9% de los cicloturistas lo realiza de forma independiente, mientras que un 3,1% lo hace por medio de una agencia de viajes; y se mencionaron los siguientes grupos nucleadores de ciclistas recreativos y cicloturistas de la ciudad: Storica, Bicitantes, Eco bicis, Bicifun, Los cartoneros, Pornokobikers, Pausa Urbana, Danka, Bici voladores, Los fantásticos, Tiburones del colo, Cicloturismo BB, Argenbicis, y Bahía Blanca cicloturistas. Por otro lado, las aplicaciones y plataformas web utilizadas por los mismos son principalmente Google Maps (30,77%), seguido por Strava (11,54%), Relive, Wikiloc, Endomondo, Google Earth, Samsung Healthy Wikimapia (todas en idéntica medida, 7,69%) y, en menor proporción, reloj Garmin, Nokia Sports tracker y iOverlander (todas 3,85%).

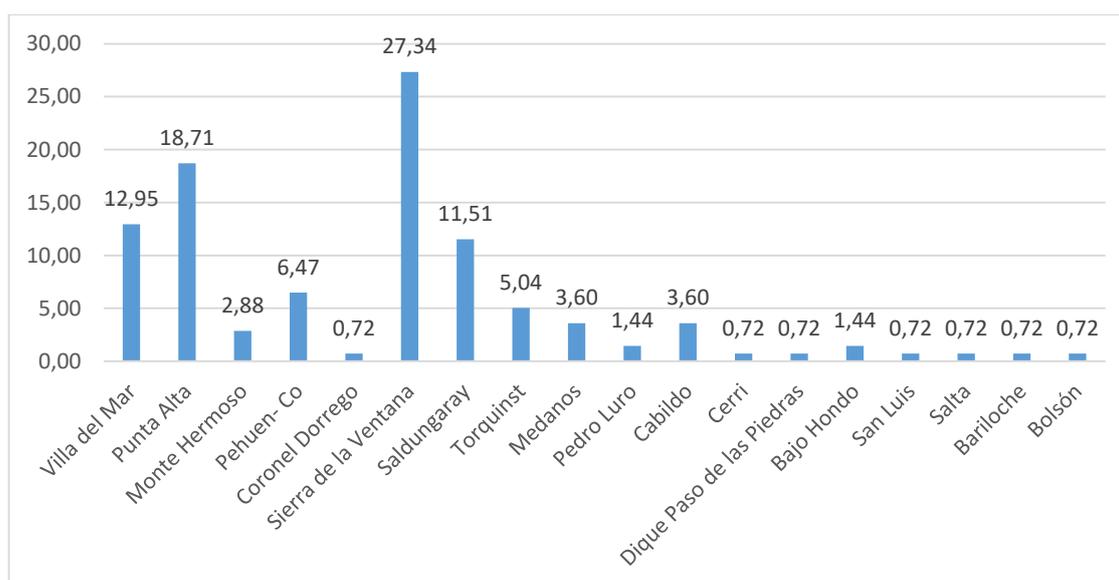
Figura 12  
Circuitos y espacios recorridos por los ciclistas de Bahía Blanca



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

El 37,8% de los ciclistas y cicloturistas de la ciudad han realizado salidas en bici desde Bahía Blanca hacia otros destinos destacando: Sierra de la Ventana (27,34%), Punta Alta (18,71%), Villa del Mar (12,95%), Saldungaray (11,51%), Pehuen-Có (6,47%), Tornquist (5,04%), Cabildo (3,60%), Médanos (3,60%), Monte Hermoso (2,88%), Pedro Luro (1,44%), Bajo Hondo (1,44%) y, por último, Coronel Dorrego, General Cerri, Dique Paso de las Piedras, San Luis, Salta, Bariloche, El Bolsón (0,72% respectivamente) (Figura 13).

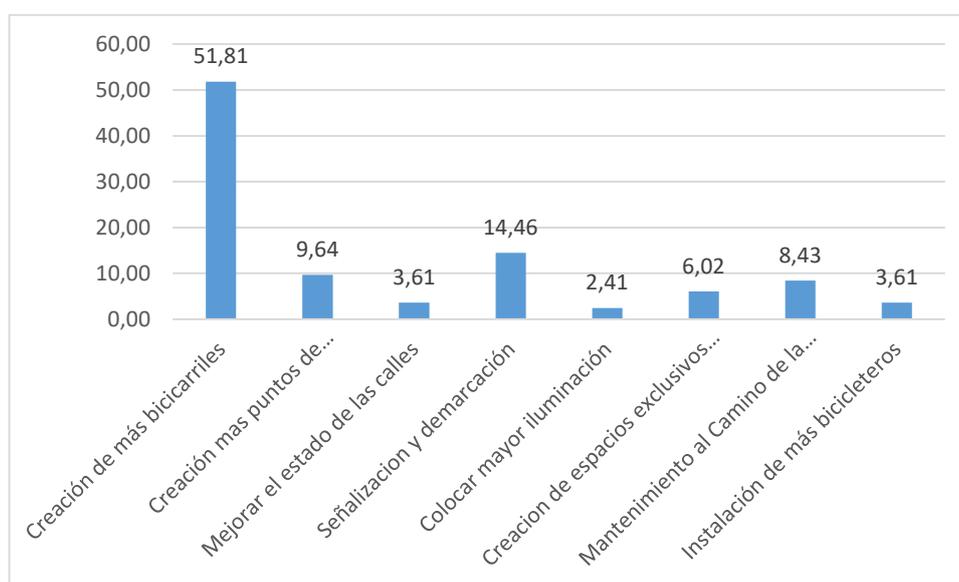
Figura 13  
Salidas de Bahía Blanca a otras localidades



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

Finalmente, respecto a las condiciones del equipamiento existente en la ciudad, los cicloturistas y ciclistas de la ciudad consideran relevante: crear más bicarriles (51,81%), añadir señalización y demarcación (14,46%), crear más puntos de hidratación (9,64%), realizar mantenimiento adecuado al Camino de la Carrindanga (8,43%), creación de espacios exclusivos para el uso de vehículos no motorizados y/o peatones (6,02%), mejorar el estado de las calles (3,61%), instalar más bicicleteros (3,61%), colocar y mejorar la iluminación (2,41%) (Figura 14).

Figura 14  
Mejoras necesarias a realizar dentro de la ciudad



Fuente: Goñi, J., sobre la base de encuestas a cicloturistas y ciclistas recreativos de Bahía Blanca, 2020.

#### 4.2. Principales rutas cicloturísticas locales

A continuación, se analizan los circuitos más populares de la ciudad, determinados en base a los resultados de las encuestas. A fin de lograr una mejor caracterización de los mismos, se delimitaron 4 zonas clave, para las cuales se inventariaron los valores paisajísticos presentes siguiendo el esquema de Nogué *et al.* (2019):

- Zona con vista serrana
- Zona urbana
- Zona portuaria
- Zona de humedales

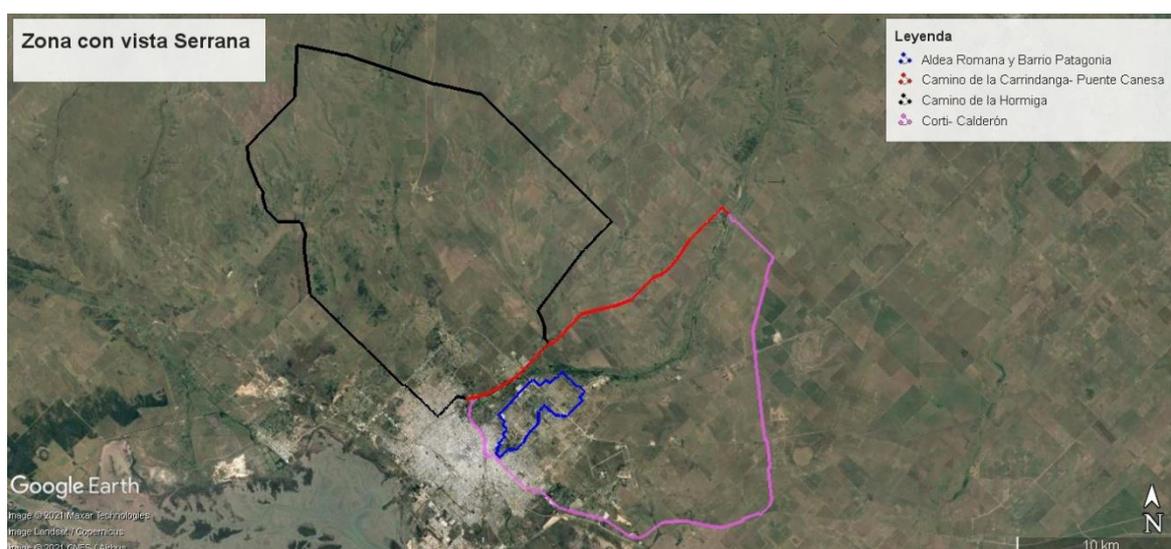
#### 4.2.1. Zona con vista serrana

La zona con vista serrana abarca el sector norte y noreste de la ciudad (Figura 19). Su valor estético es alto ya que presenta un fondo escénico del sistema Serrano de Ventania y cuenta con la presencia del Arroyo Napostá que aporta no sólo color sino también movimiento y una bosquización espontánea a la vera del mismo (Campos y Zinger, 2003). En relación al valor ecológico o natural esta zona cuenta con la llanura aluvial del arroyo Napostá Grande; especies vegetales nativas en buen estado de conservación y avifauna de interés como la loica pampeana y la lechuza vizcachera (Campos y Zinger, 2003).

Por otra parte, dentro del área de Aldea Romana la actividad hortícola a riego generó cambios en las características del paisaje auténtico, dando lugar a canales, pequeñas presas y tajamares o partidores de flujo (Campos y Zinger, 2003) que se relacionan con el valor productivo, y en cuanto al valor histórico, se destacan las construcciones agroganaderas, antiguas quintas, escuelas rurales, estaciones ferroviarias (algunas de estas usurpadas actualmente) y gran cantidad de parques y plazas, donde el uso recreativo genera un importante valor de uso social.

En esta zona se distinguen principalmente 4 circuitos (Figura 15), cuyas características se detallarán a continuación.

Figura 15  
Localización de los circuitos de la Zona con vista Serrana



Fuente: Goñi, J., 2020.

#### 4.2.1.1. Circuito Camino de la Carrindanga- Puente Canesa

Esta es la salida más clásica de la ciudad. Suele comenzar en la calle Florida entre el Paseo de la Mujer y el Parque de Mayo donde se toma el Camino de la Carrindanga o Calle Interna La Costa Chacras (en dirección hacia la localidad de Cabildo) hasta llegar al Puente Canesa, sobre el Arroyo Napostá Grande. La mayor parte del trayecto se realiza sobre asfalto, el primer tramo hasta el Puente La Carrindanga, cuenta con ciclovías y bicisendas, a pesar de que los últimos 3 kilómetros de recorrido se encuentran en muy malas condiciones, el asfalto está muy deteriorado y presenta hoyos profundos. Durante el circuito se puede observar el Paseo Juan Domingo Perón, el Cementerio Privado Parque de Paz, la granja Loma del Rodeo, la cual ofrece visitas guiadas, cuenta con una casa de té y casa de fiestas, la Escuela N° 51 y algunas estancias. El recorrido consiste en 40,6 kilómetros de superficie casi plana, con una duración de 2 horas y dificultad intermedia, por lo tanto, requiere una preparación mínima<sup>5</sup>.

Figura 16  
Pendiente del circuito Camino de la Carrindanga-Puente Canesa



Fuente: Goñi, J., 2020.

#### 4.2.1.2. Circuito Camino de la Hormiga

Este circuito también comienza en la calle Florida entre el Paseo de la Mujer y el Parque de Mayo y se dirige por la Carrindanga hasta llegar al Cementerio Parque de Paz, donde se toma un camino rural alternativo que se dirige a la estación de tren La Víticola (en dirección a Chasicó), luego siguiendo el trayecto se encuentra la Escuela N° 56 y continúa por el mismo hasta desembocar por la calle Ayacucho para retomar el Paseo de la Mujer, se puede visitar el Museo de Ciencia y Técnica y se recorre el Paseo Lineal y la Plaza de los Lápices.

<sup>5</sup> Durante primavera y verano suelen realizarse salidas nocturnas para ver la luna llena sobre este circuito.

Es un trayecto de gran dificultad, ya que consiste en 68,5 kilómetros donde la mayor parte del mismo se realiza sobre caminos de tierra con grandes pendientes y tiene una duración de 3 horas y 30 minutos. Por esto, requiere una preparación avanzada<sup>6</sup>.

Figura 17  
Pendiente del circuito Camino de la Hormiga



Fuente: Goñi, J., 2020.

#### 4.2.1.3. Circuito Corti Calderón

Esta salida comienza en la zona de Grünbein (en proximidades a la planta de Coca Cola), por calle Rafael Obligado. El circuito cuenta inicialmente con una bicisenda, luego de cruzar las vías férreas continúa por un sendero rural dirigido a Calderón, un pequeño paraje rural dentro del partido de Coronel Rosales, donde se encuentra la estación de ferroviaria Calderón y la Escuela N° 6. Luego por este camino se llega a otra estación de trenes llamada Corti, posteriormente doblando hacia la izquierda se llega hasta el puente Canesa donde se toma el Camino de la Carrindanga para volver a la ciudad, una vez llegado al Parque de Mayo se toman las ciclovías dentro del mismo y se atraviesa el Paseo Napostá, el Paseo de las Esculturas y el Parque Boronat. Finalmente se retoma hasta el punto de partida. Este último trayecto atraviesa la Plaza del Algarrobo, la Plaza Capitán de Navío Félix Dufourq y la Plaza Rincón. La vuelta comprende unos 63 km, con una duración de 3 horas y 20 minutos, parte realizada sobre asfalto y parte sobre tierra, con bastante pendiente lo que lo vuelve un circuito difícil, requiriendo una preparación avanzada.

Figura 18  
Pendiente del circuito Corti Calderón



Fuente: Goñi, J., 2020.

<sup>6</sup> Existe la posibilidad de realizar una variación en este circuito para llegar a la Estación Napostá, aunque ello implica pedalear un tramo por la Ruta 33 lo que aumenta su duración y peligrosidad.

#### 4.2.1.4. Circuito Aldea Romana- Barrio Patagonia

El recorrido comienza en el Parque Campaña del Desierto, se dirige hacia el Parque Independencia y luego al Pinar Bike Park, un espacio muy utilizado por los distintos ciclistas que ofrece diversos mini-circuitos para recorrer en bici. Luego se puede recorrer un pequeño tramo de ciclovías sobre la calle Bermúdez, que se convierte en un sendero de tierra para llegar al Barrio Patagonia, entrando al mismo se llegara a la Plaza Barrio Patagonia para luego salir de éste y dirigirse a la Plaza Ciriaca Palao de Laspiur. Una vez aquí se puede realizar una visita por el Club Midgistas del Sur y el autódromo Ezequiel Crisol. Luego, por la calle Ángel Gabriel Borlenghi se puede ver el ex fortín creado durante la etapa de la Campaña del Desierto entre 1833 y 1834, actualmente restaurado y convertido en Estancia La Catalina (Luciani, 2008). Finalmente se toma la Avenida Alberto Pedro Cabrera, que cuenta con un sendero de tierra, donde se puede observar el Shopping Paseo del Sol y Bahía Blanca Plaza Shopping. Presenta una dificultad intermedia ya que son unos 19,5 kilómetros con pendiente marcada en determinadas zonas, la mayor parte del circuito se realiza sobre asfalto y la duración del mismo es de 1 hora y 10 minutos.

Figura 19  
Pendiente del circuito Aldea Romana – Barrio Patagonia



Fuente: Goñi, J., 2020.

Figura 20  
Imágenes Zona con Vista Serrana





Referencias: 1) Puente Canesa, 2) Arroyo Napostá, 3) Camino de la Carrindanga, 4) Estación Calderón, 5) construcción ferroviaria cercana a Calderón, 6) Estación Corti, 7) Estación La Vitícola, 8) Puente inglés y 9) Escuela N°51 (Carrindanga).

Fuente: Goñi, J., 2021.

#### 4.2.2. Zona Urbana

La zona urbana abarca el sector centro de la ciudad. En función a su valor estético, este espacio se encuentra integrado de forma heterogénea ya que:

“...es posible detectar la convivencia de arquitectura moderna, con edificios históricos de finales del siglo XIX y principios del XX, articulados con otras construcciones bajas y en altura, referentes a períodos contemporáneos de creación” (Pinassi, 2013: 359).

En relación al valor histórico vale aclarar que gran cantidad de edificios ubicados en la manzana histórica son considerados “Monumento Histórico Nacional” y el café Miravalles es considerado de “Interés Histórico-Cultural” (Minervino, 2018). En esta zona, el Coronel Ramón Estomba fundó la Fortaleza Protectora Argentina en 1828, cuyo emplazamiento dio origen a la ciudad unos años después. Las construcciones originarias fueron demolidas con la desestructuración de la fortaleza, a partir de 1873 (Varisto, Pinassi, Larrea, Bjerg y Flores Choque, 2012). Al día de hoy, dentro de la Bolsa de Comercio se encuentra un aljibe original

perteneciente a la antigua fortaleza, siendo el único testimonio existente de la época fundacional de Bahía Blanca.

La arquitectura actual se desarrolló bajo un movimiento historicista,

“...dejando plasmados gran cantidad de elementos arquitectónicos, representativos y derivados de la arquitectura clásica, renacentista, barroca, entre otras, combinados y articulados en una misma obra. Esto dota al espacio urbano de una potencialidad paisajística, singularidad e identidad propia” (Varisto *et al.*, 2012:60).

También se destaca el Teatro Municipal el cual es definido por Prieto y Garriz (2020) como

“...un hito de alto valor simbólico, arquitectónico, patrimonial, y cultural... que en los últimos tiempos se ha convertido en lugar de encuentro de diversas manifestaciones, lo que destaca su importancia y valorización como espacio público apropiado espontáneamente por los habitantes locales” (Prieto y Gárriz 2020:175).

Al mismo tiempo, la edificación a lo largo de Avenida Alem conforma un paisaje urbano que genera distinción y prestigio en el imaginario bahiense, destacándose, por un lado, la Universidad Nacional del Sur, y por otro, el espacio público más notable y utilizado por la población, el Parque de Mayo, el cual fue parte de un proyecto inacabado para crear el Barrio Adornado, que sería el primero de este tipo en todo Sudamérica, para luego transformarse en el Parque Municipal y finalmente convertirse en el Parque de Mayo (Prieto y Gárriz, 2020).

En lo que corresponde al valor simbólico e identitario:

“El eje Avenida Alem tiene para los bahienses un alto valor simbólico, que lleva a distinguirlo como un área de prestigio, desde tiempos pretéritos, donde elementos como su iluminación, la circulación, y la conexión con otras rutas fue un aspecto de importancia para la época, como la relevancia como paseo público” (Prieto y Gárriz, 2020: 174).

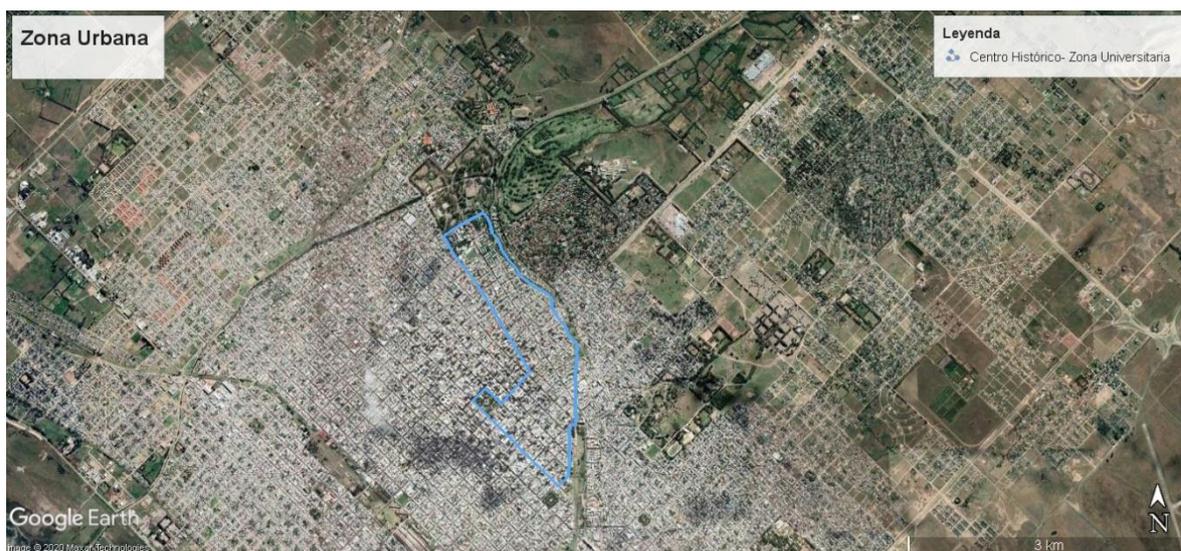
Respecto al valor productivo, gran parte de los edificios de esta zona, debido a su alto valor patrimonial, han sido recuperados y refuncionalizados y actualmente son sede de numerosos establecimientos de uso público (administrativo, comercial, cultural y educativo), como el Palacio Municipal, la Aduana, el Banco Nación, la Bolsa de Comercio, la Casa de la Cultura, Casa Coleman, entre otros.

Finalmente, en relación al uso social, esta zona cuenta con gran cantidad de parques, plazas y espacios verdes que son utilizadas por los ciudadanos. “Los espacios públicos, por ser lugares de encuentro por excelencia..., son los escenarios donde los procesos de socialización y de interacción entre ciudadanos adquieren una mayor intensidad” (Nogué *et al.* 2018:88). En esta zona se destacan especialmente la Plaza Rivadavia, el Parque de Mayo, el Paseo Napostá, el Paseo de las Esculturas y el Parque Boronat. En la Plaza Rivadavia

asimismo exponen artesanos y feriantes con frecuencia semanal. La Avenida Alem conglomerada gran parte de las confiterías y cervercerías locales, por lo que adquiere gran dinamismo a partir de la tarde.

En esta zona se destaca particularmente un circuito (Figura 21), cuyas características se detallarán a continuación.

Figura 21  
**Localización del circuito de la Zona Urbana**



Fuente: Goñi, J, 2020.

#### **4.2.2.1. Circuito Centro Histórico - Zona Universitaria**

Este circuito comienza en la Plaza Rivadavia donde pueden apreciarse gran cantidad de edificios históricos, luego continúa por calle Chiclana hasta llegar a Avenida Gral Daniel Cerri, la cual próximamente contará con ciclovías, donde se puede apreciar el Café Miravalles, la estación Bahía Blanca Sud y la Plaza del Tango. Luego se continúa sobre un sendero de tierra bordeando las vías férreas hasta el Parque Boronat, y de allí se toman las ciclovías y bicisendas ubicadas en el sector del Paseo de las Esculturas y Paseo Napostá, hasta llegar a la calle Córdoba. En este último tramo se puede apreciar el Parque de Mayo y la Universidad Nacional del Sur. En la intersección con la Avenida Alem se efectúa la vuelta hasta llegar al Teatro Municipal y retomar la Plaza Rivadavia nuevamente.

Figura 22  
**Pendiente del circuito Centro Histórico-Zona Universitaria**



Fuente: Goñi, 2020.

Figura 23  
**Imágenes Zona Urbana**



Referencias: 1) Parque de Mayo, 2) Paseo de las Esculturas, 3) Plaza Rivadavia, 4) Paseo Napostá, 5) Palacio Municipal, 6) Universidad Nacional del Sur, 7) Catedral Nuestra Señora de la Merced, 8) Teatro Municipal y 9) Ex Banco Provincia.

Fuente: Goñi, 2021.

## **Zona Portuaria**

La zona portuaria abarca el sector sudoeste de la ciudad (Figura 27).

El valor estético de esta zona está conformado por la coexistencia de edificaciones ferroviarias y portuarias con equipamiento destinado a la actividad, como usinas, elevadores y talleres; y la presencia de viviendas residenciales de chapa y madera junto a otras pertenecientes a movimientos de vanguardia (Pinassi, 2018).

En lo que respecta al valor ecológico, esta zona se destaca la presencia de la Reserva Natural Costera Bahía Blanca, ubicada en el área delimitada entre el Balneario Municipal Maldonado y Puerto Galván, la cual ocupa unas 319 ha y cuenta con diversos ambientes costeros: planicies de marea, canales de marea, salitrales y marismas. La zona de cangrejales se encuentra ocupada por el cangrejo cavador, sustento de la gaviota cangrejera (una especie endémica y amenazada) que utiliza esta reserva para alimentarse durante su periodo reproductivo. Cabe destacarse que el estuario alberga más de 20.000 aves playeras al año como el flamenco austral, playero rojizo, ostrero pardo, entre otras. En 2016 esta reserva fue reconocida como uno de los subsitios del “Sitio de importancia regional Estuario de la Bahía Blanca” por la Red de Reservas para Aves Playeras (RHRAP) (Speake y Carbone, 2019).

Ingeniero White surge en 1827 a raíz de la necesidad de extender la línea de frontera en la costa sur y habilitar un puerto en el nuevo paraje. El encargado de fundar el puerto y proyectar el pueblo fue el Coronel Ramón Estomba. La llegada del ferrocarril en 1884 revitalizó la actividad portuaria y dinamizó la ocupación poblacional (Silva y Rubio, 2014) dotándolo de un gran valor histórico. El valor productivo del puerto consistió en la exportación de materias primas y en la importación de productos industrializados. Si bien en la actualidad sigue cumpliendo esta función, se destaca por la presencia del polo petroquímico y el parque industrial, considerados como los más importantes del país (Gil y Tanana, 2018).

Por otro lado, la impronta del hombre ha dejado una gran cantidad de bienes que actualmente presentan una declaratoria patrimonial a nivel municipal que se encuentran o se encontraron relacionados con la actividad ferroviaria y portuaria, 1) áreas de valor patrimonial: Puerto Ingeniero White, Puerto Galván, conjunto de viviendas de Ingeniero White; 2) inmuebles de valor patrimonial: Usina General San Martín, Museo del Puerto, Vieja Usina del Ferrocarril Sud, Subestación ESEBA Galván, Subestación ESEBA Ingeniero White, Subestación ESEBA Bunge y Born; 3) muebles de valor patrimonial: tableros de electricidad Subestación

Galván, tableros de electricidad Subestación Junta Nacional de Granos, equipamiento usina vieja del puerto. Existen también, un conjunto de obras que son consideradas Monumento Histórico Nacional: los elevadores de granos N° 3 y 4 y la ya mencionada Ex Usina General San Martín (Pinassi, 2018). El Área de Turismo de la Municipalidad de Bahía Blanca propone la realización del circuito turístico denominado “camino de los puertos”, con la posibilidad de conocer de manera autoguiada todos los sitios mencionados en el párrafo anterior.

En función al uso social, Ingeniero White dispone de una interesante oferta cultural, cuenta con el Teatro Ingeniero White, el Museo del Puerto y el Museo y Taller Ferrowhite. Por otra parte, ofrece dos puntos claves que brindan una gran vista panorámica marítima: el muelle mirador Balcón al Mar y el Paseo Costero Ría Bahía Blanca. Finalmente, el Balneario Maldonado un espacio de esparcimiento accesible para todas las familias, que ofrece servicio de colonia de vacaciones para niños, parrillas, piletas, pista de salud, entre otros (Municipio Bahía Blanca, 2021c).

En relación al valor simbólico e identitario, vale la pena aclarar que, los grupos inmigrantes fueron quienes arraigaron sus costumbres y tradiciones, esto se ve plasmado hoy en día en eventos como la Fiesta del Camarón y el Langostino, las Fiestas Patronales de San Silverio<sup>7</sup> o en la práctica misma de la pesca artesanal.

Figura 24  
Pendiente del circuito Zona Costera – Ingeniero White



Fuente: Goñi, 2020.

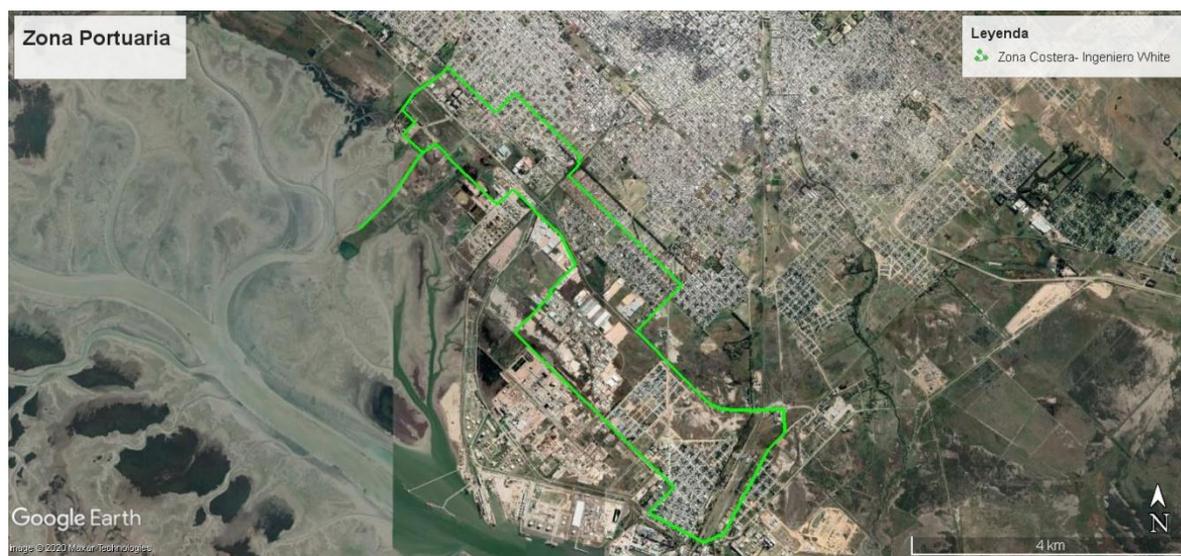
#### 4.2.2.2. Circuito Zona Costera - Ingeniero White

Este circuito comienza sobre el Parque Marítimo Almirante Brown, el Balneario Maldonado y el Camping Balneario Maldonado, para luego dirigirse al Paseo Costero Ría Bahía Blanca. Luego continúa por algunos senderos de tierra hasta llegar a la Plaza Héroes de Malvinas, de allí continúa por la calle Rubado. En la intersección con Guillermo Torres se accede al Museo del Puerto, más adelante circulando por José Carregá se ingresa al Puerto Ingeniero

<sup>7</sup> La Fiesta de San Silverio, el patrono de los pescadores, posee un importante valor histórico debido a que conmemora la llegada de los inmigrantes italianos oriundos de la Isla de Ponza.

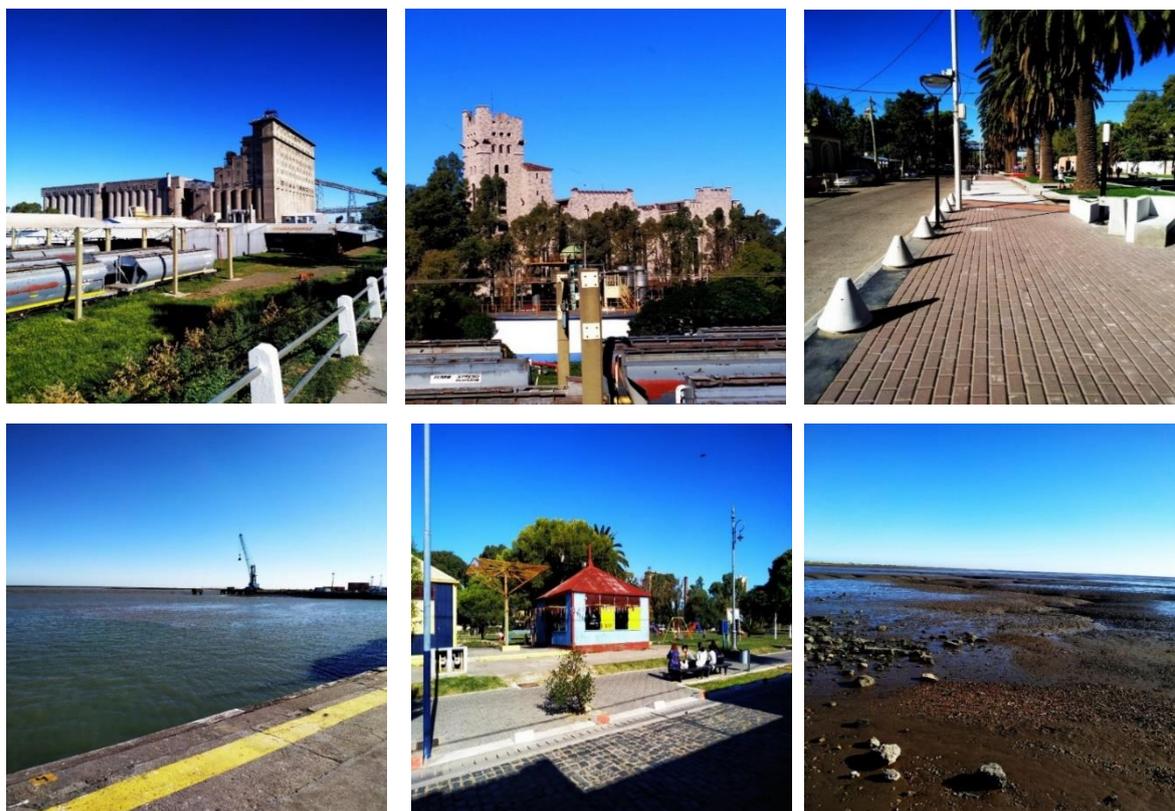
White y, posteriormente, al Museo Taller Ferrowhite, donde también se encuentra la ex Usina General San Martín. Finalmente se emprende la vuelta hacia el comienzo del circuito. Presenta una dificultad intermedia ya que el trayecto se realiza sobre asfalto y tierra en camino prácticamente plano de 23,5 kilómetros, con una duración de 1 hora 20 minutos, por lo tanto, requiere una preparación mínima.

Figura 25  
Localización del circuito de la Zona Portuaria



Fuente: Goñi, J., 2020.

Figura 26  
Imágenes Zona Portuaria



Referencias: 1) Elevadores de granos número 3 y 4 del conjunto de la ex Junta Nacional de Granos del Puerto de Ingeniero White, 2) Usina Ex General San Martín y 3) Paseo Portuario, 4) Paseo Portuario White, 5) Zona de feria y 6) Planicies de marea en la zona interna del estuario.

Fuente: Goñi, J., 2021.

### **4.2.3. Zona de Humedales**

La zona de humedales abarca el sector oeste de la localidad, extendiéndose hasta la desembocadura del arroyo Sauce Chico en la cabecera del estuario de Bahía Blanca (Figura 27). El valor estético está asegurado por los espacios ecotonales con la presencia de monte y flora de tipo halófila, se pueden apreciar cordones y planicies litorales, y observar el principal arroyo de la zona, el Sauce Chico (Spagnolo, 2012) y el Villarino. Respecto al valor ecológico, los humedales de esta zona son cubiertos por el mar al menos dos veces por día y se pueden distinguir dos tipos de ambientes: las marismas, con presencia de vegetación halófila y las planicies de marea carentes de vegetación. Vale aclarar que, la zona intermareal se distingue por la presencia de cangrejales, donde se destacan el Cangrejo Cavador y el Cangrejo Patas Largas (Gil y Tanana, 2018).

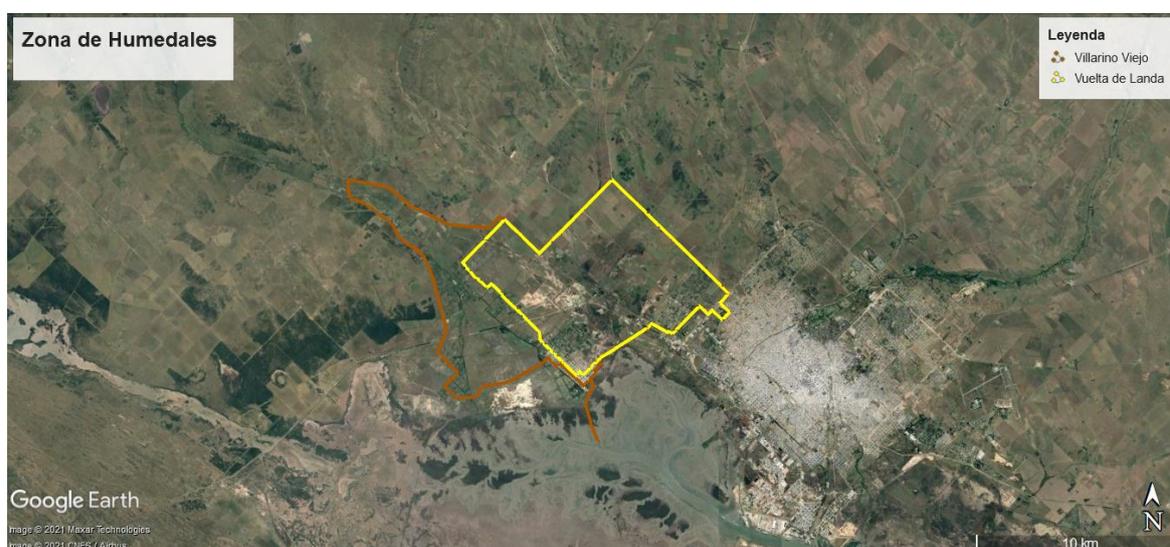
El Fortín Paso de los Cuatrerros es el principal motivo histórico. Fue construido el 27 de mayo de 1876 a proximidades de la ciudad de Bahía Blanca, con la finalidad de proteger los avances por la zona sur de grupos aborígenes procedentes de Chile y la Patagonia. A raíz del mismo se fue consolidando este pueblo, que para el año 1943 sería denominado General Daniel Cerri (Kraser, 2013). El almacén de ramos generales Marcucci, casa Silvani, panadería el Fortín, cine Voglino, antiguo comité peronista, centro Español, pulpería de Lucanera y la escuela de enseñanza inicial N° 10 (Kraser y Ockier, 2008; Kraser, 2013) son otros patrimonios importantes de la localidad.

En relación al valor social, el Club de Pescadores y el muelle son un espacio utilizado por muchos pescadores de la zona que permite pescar de costa o embarcado, el Museo Fortín Cuatrerros, las antiguas ruinas del fortín que fueron transformadas en museo, el Museo de Ciencias ubicado en el Parque de la Ciudad que ofrece visitas guiadas, talleres, biblioteca, entre otros (Municipio Bahía Blanca, 2021d). Por otro lado, el histórico bar Landa Chico, que se destaca por la presencia de Dorita, viuda de Landa, proveniente del país Vasco quien atiende este local desde los 26 años y hoy lo continúa haciendo a sus 86 años de edad (D. Landa, entrevista personal, 20 de Marzo de 2021) es una especie de ritual por quienes pasan por allí. Ciclistas, camioneros, gente de la zona y todos aquellos que viajan y paran a comer

algo, a hidratarse y descansar lo visitan y, cabe mencionar que este paraje se encuentra dentro de los 16 considerados “de interés histórico- cultural” dentro de la ciudad. Actualmente solo este y Miravalles se encuentran abiertos, los demás fueron derribados o cerrados (Minervino 2018).

En cuanto al valor productivo del paisaje, pueden observarse espacios donde se realiza actividad hortícola en las áreas de Sauce Chico, Colonia La Merced y Alférez San Martín, el “sector quintas” es trabajado por familias bolivianas, por otro lado, surge el barrio obrero “La Colonia”, como consecuencia de la creación de un frigorífico en terrenos de Ernesto Tornquist (Krasner y Ockier, 2008). Por otra parte, todo el sector del estuario y del Club de pesca y del Muelle General Daniel Cerri forman parte de un espacio ideal para el avistaje de distinto tipo de aves, siendo este el octavo sitio del país considerado por la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras (RHRAP), lo que le otorga gran potencial para el ecoturismo (La Nueva, 2016). Del mismo modo, esta zona también se caracteriza por la práctica de pesca artesanal.

Figura 27  
Localización de los circuitos de la Zona de Humedales



Fuente: Goñi, J., 2020.

#### 4.2.3.1. Circuito Vuelta del Landa

Este circuito comienza en calle Ayacucho o sobre el Parque de la Ciudad donde se encuentra el Museo de Ciencias. Se debe circular por la calle Ayacucho hasta llegar a un cruce entre un camino de tierra y la Ruta Nacional 35, donde se encuentra el almacén y bar “Landa Chico”. Vale aclarar que el sector de la calle Ayacucho está conformado por aproximadamente 7 kilómetros de basural. Luego se prosigue por caminos rurales de tierra

hasta llegar a la escuela n° 44, luego se seguirá circulando por este camino rural hasta ingresar a General Cerri donde es posible visitar la Plaza Galassi, la Plaza Andrés Morel y el Paseo de la Juventud. Para volver a la ciudad de Bahía Blanca es necesario tomar la calle Joaquín González, la cual cuenta con bicisenda y luego un tramo de camino de tierra. Finalmente, se cruza el Camino Parque Sesquicentenario para volver al Parque de la Ciudad. El circuito comprende unos 37 kilómetros de terreno relativamente llano, mayormente sobre senderos de tierra, con una duración de 2 horas y 30 minutos. Su dificultad es intermedia, requiere una preparación mínima.

Figura 28  
Pendiente del circuito Vuelta del Landa



Fuente: Goñi, J., 2020.

#### 4.2.3.2. Circuito Villarino Viejo

La salida comienza por el mismo camino que el circuito anterior hasta llegar al bar Landa Chico. Posteriormente se toma un camino rural que se dirige a la Estación Alférez San Martín y, luego de esto, hay que dirigirse hacia General Daniel Cerri. Durante el trayecto se podrá apreciar el Arroyo Villarino. Una vez adentrado en la ciudad, es posible visitar el Museo Fortín Cuatrerros y la “Pulpería de Lucanera” frente al mismo. Luego se sigue camino cruzando la Plaza Galassi y la Plaza Andrés Morel, hacia el Muelle General Daniel Cerri, donde se puede apreciar la zona costera con flora y fauna características de la misma. El trayecto presenta una dificultad elevada ya que comprende 59,1 kilómetros, con alta presencia de caminos de tierra con importante pendiente en determinados sectores, por lo tanto, requiere de una importante preparación previa.

Figura 29  
Pendiente del circuito Villarino Viejo



Fuente: Goñi, 2020.

Figura 30  
Imágenes Zona de Humedales



Referencias: 1) Bar Landa Chico, 2) Arroyo Sauce Chico, 3) Escuela N° 41, 4) Museo Fortín Cuatrerros, 5) Pulpería La Lucanera, 6) Madrecita de Chaguaya y del Rosario de San Nicolás, 7) muelle de General Daniel Cerri, 8) señalética turística de la RHRAP en la zona de humedales y 9) Servicio de Educación Inicial Mínima N° 3

Fuente: Goñi, J., 2021.

#### 4.3. Problemáticas detectadas en las rutas cicloturísticas locales

Durante los recorridos de los diversos circuitos que ofrece la ciudad, se detectaron algunos inconvenientes. Por un lado, el trayecto final del Camino a la Carrindanga se encuentra muy deteriorado, con la presencia de pozos y grietas, donde crecen yuyos que pueden generar caídas, así mismo los días lluviosos se generan muchos charcos que vuelven más peligroso

el viaje. Como continuación de este recorrido, hay dos caminos alternativos, uno se dirige hacia Cabildo y otro hacia Corti, ambos son senderos de tierra con muchas depresiones e irregularidades, en malas condiciones.

Por otra parte, muchos tramos de las bicisendas de Grümbein, Paseo Napostá, Paseo de las Esculturas y camino a General Daniel Cerri, se encuentran en malas condiciones. También se encontró gran cantidad de basura y de desechos arrojados en senderos hacia Corti y Calderón, hacia la zona de Cerri, en calle Ayacucho, en Camino de la Carrindanga, entre otros.

Finalmente, se recomienda tener precaución en las zonas de cruces con rutas y rotondas en especial en la zona de Grümbein, en la entrada hacia Cerri y en la intersección de la ruta 33 a la altura de la Vitícola ya que circulan muchos vehículos que pueden movilizarse a velocidades elevadas.

Figura 31  
**Inconvenientes dentro de los circuitos**



Referencias: 1) Basura arrojada sobre Camino a la Carrindanga, 2) Bicisenda en Grumbein, 3) Tramo final de Camino a la Carrindanga y 4) Desechos arrojados sobre sendero rural hacia Calderón.

Fuente: Goñi, J., 2021.

#### **4.4. El rol de los actores relacionados con la actividad**

Para llevar a cabo la presente investigación resultó indispensable, a su vez, reconocer a todos los agentes relacionados con el cicloturismo y el ciclismo recreativo dentro de la ciudad, ya que de estos depende el crecimiento de la actividad en los próximos años.

##### **4.4.1. Públicos**

El principal actor público interviniente en la actividad es la Municipalidad de Bahía Blanca, la cual gestiona las diferentes dimensiones de la movilidad que afectan al ciclismo desde sus diferentes áreas de gobierno.

La Dirección de Turismo, en conjunto con la ONG Plataforma de Sustentabilidad Integral, ha organizado algunas salidas en bicicleta donde reúnen familias y recorren distintos sitios de la ciudad con un guía que va dando referencias y contenido sobre los mismos (J. Arocena, entrevista virtual, 29 de julio de 2020). Asimismo, ofrece una serie de circuitos turísticos autoguiados que pueden ser realizados en bicicleta: Camino del Centro Histórico, Camino de los Fortines, Laneras y Frigoríficos, Camino de los Puertos, Camino de los Barrios y Parques, Camino Bahía Capital del Basquet, Camino del Riel, Camino de los Museos y Camino Rural (Municipio Bahía Blanca, 2021e).

La Secretaría de Movilidad Urbana, por otra parte, es la encargada de diseñar, crear y mantener los bicicarriles y espacios públicos dentro de la ciudad. La misma trabaja y planifica junto a un arquitecto especializado en planificación urbanística y un funcionario con título de Ingeniero Forestal. Vale aclarar que hasta el día de hoy la ciudad cuenta con 427 espacios contando plazas, plazoletas, parques y paseos lineales.

Respecto a la importancia otorgada por el municipio actualmente a los bicicarriles de la ciudad, el secretario de Movilidad Urbana y Espacios Públicos, Tomás Marisco, sostiene lo siguiente: “Queremos que las ciclovías dejen de ser solo un paseo y pasen a ser una red de conectividad” (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020). Si bien años atrás, durante la primera etapa de creación de ciclovías existieron algunos conflictos (los establecimientos gastronómicos localizados en calle Yrigoyen estuvieron en contra y el propietario de un kiosco ubicado en calle Casanova rompió el cordón sobre un tramo de ciclovías), se espera que esta segunda etapa sea aceptada por la gran mayoría de la población (Clarín, 2017; T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020).

Con el fin de proteger los espacios públicos de la ciudad y combatir el vandalismo, la Secretaría de Movilidad Urbana y Espacios Públicos presentó un proyecto a fin de reeditar

la figura del placero. Los ex trabajadores de la recolección informal integran actualmente la Unidad de Cuidadores de Plazas y Espacios Públicos y son los encargados de cuidar más de 50 espacios públicos dentro de Bahía Blanca, cada uno asignado a un determinado parque o plaza donde ya sea conocido por la gente del barrio. Al mismo tiempo, entre sus funciones se encuentra la realización de un inventario para hacerle saber al municipio cuando se presente algún problema, se rompa algo o haya cuestiones por mejorar (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020).

Por otra parte, con el fin de prevenir accidentes, el municipio está enfocado en: a) el control del estado fitosanitario de la vegetación urbana, ya que se está trabajando con una campaña de deforestación en la ciudad, en 2020 comenzó el diagnóstico y ya se extrajeron 200 especies que podían resultar una potencial amenaza para los ciudadanos y b) en las medidas de seguridad vial, ya que se introdujeron módulos de concientización vial en el examen para obtener la licencia de conductor, se están realizando módulos de educación vial para brindar talleres en los establecimientos educativos y recientemente se lanzó el manual del ciclista (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020). Vale aclarar, que durante el 2019 se realizó una importante inversión tanto en el Parque de Mayo como en el Boronat y que en 2021 se piensa invertir 50 millones de pesos en el Parque Independencia, un histórico espacio público dentro de Bahía Blanca que actualmente no se encuentra en buenas condiciones (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020).

Figura 32  
**Campaña de Deforestación en el Parque de Mayo**



Fuente: Goñi, J., 2021.

Por otro lado, dentro del Parque de Mayo se instalarán 5 nuevos carritos gastronómicos, las licitaciones ya fueron realizadas y los locales serán los siguientes: restaurante de la franquicia Big Six; Bauhaus, un espacio que ofrecerá platos, desayunos, jugos y picadas de productos regionales; un restaurante de la franquicia The Coffee Store; una pizzería de la franquicia newyorquina Hell's Pizza; restaurante y café al estilo de la ya existente cafetería Casamonte (Municipio Bahía Blanca, 2021f).

Recientemente, la Secretaría de Movilidad Urbana y Espacios Públicos realizó una apertura parcializada del Parque de Mayo para el uso de vehículos motorizados, priorizando el uso peatonal, deportivo y recreativo, señalizando y demarcando una nueva ciclovía sobre calle Urquiza (entre Córdoba y Florida), una zona de estacionamiento y de circulación peatonal.

Figura 33  
Nueva ciclovía en el Parque de Mayo



Fuente: Goñi, J., 2021.

Previo a la realización de estos cambios dentro del Parque de Mayo, se realizó una votación online para conocer la opinión de la población, a través de la plataforma digital municipal para la participación ciudadana, donde se emitieron una total de 2306 votos. Los resultados fueron los siguientes: el 80,1% está de acuerdo con limitar el ingreso y circulación de autos y motos al mismo, el 81.45% está a favor de priorizar la circulación peatonal, el 60,98% está de acuerdo con permitir el acceso de autos y motos de manera parcial para conectar a la ciudad, el 58,34% considera que la mitad de las calles del mismo deben estar destinadas para autos y motos y la otra mitad para bicicletas y peatones, el 84,91% está a favor de reducir

las velocidad de autos y motos y el 67,6% cree que se deben reducir los sectores de estacionamientos de autos y motos (Municipio Bahía Blanca, 2021g).

Al mismo tiempo, las restricciones al uso del transporte público en el marco de las medidas de aislamiento adoptadas por la emergencia sanitaria de COVID-19, sumado a la construcción de ciclovías y los respectivos cambios en cuestiones de movilidad urbana en la ciudad ha generado un despegue en el uso de bicicletas y monopatines eléctricos, lo que dio lugar a que la Secretaria de Movilidad Urbana y Espacios Públicos presente un proyecto para fomentar y regular el uso de medios de transporte alternativos (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020).

Finalmente, la Secretaria de Movilidad Urbana y Espacios Públicos, está trabajando en el diseño de estacionamientos públicos para rodados, los mismos serán ubicados cerca de las esquinas, donde se tomará un box para estacionamiento de autos y se rediseñará para crear un ciclo-estacionamiento, de tipo corral, similar a los creados por la empresa Volkswagen, cada uno de estos tendrá una capacidad para 10 bicicletas y será financiado a través de publicidad a privados (Minervino, 2021). También se está trabajando en un proyecto de ordenanza para que las cocheras privadas comiencen a permitir el estacionamiento de bicicletas dentro de las mismas (Minervino, 2021).

#### **4.4.2. Privados**

En relación a los actores privados, se relevaron y analizaron las distintas empresas locales que ofrecen bienes y servicios vinculados a la actividad.

En primer lugar, se identificó un nuevo emprendimiento de alquiler de bicicletas vintage “Vuelta en Bici”, que inició sus actividades en julio de 2019. El mismo se encuentra en Paseo Napostá en la intersección de Urquiza y Trelew durante los fines de semana, mientras que los días de semana las reservas se solicitan vía whatsapp y otras redes sociales. Disponen de bicis para todas las edades, monopatines y patacletas para niños. Las bicicletas incluyen accesorios como: canasto, candado, luces y silla para bebé en el caso de ser requerida (Cooperativa Ecomedios, 2020).

Otros actores importantes dentro de la ciudad son los organizadores de viajes cicloturísticos Pausa Urbana Bike Tour, en conjunto con la Agencia de Viajes y Turismo Circuitos que ofrecen diversos destinos dentro de Argentina, Chile, Italia y España. Las travesías incluyen: comidas, snacks durante las pedaleadas, hospedaje en hotel, cabaña y/o camping, traslado de bicicletas, vehículo de apoyo, seguro médico y atención permanente de hasta 4

coordinadores por viaje. En determinados viajes, llamados Bici Zen, incluso ofrecen talleres de yoga, meditación y otras actividades espirituales (M. Rodríguez y F. Saldutti, entrevista personal, 23 de julio de 2020). La Agencia de Viajes Danka Turismo, también organiza viajes cicloturísticos y ofrece destinos como: norte argentino, Talampaya, Ischigualasto, 7 Lagos, Cataratas del Iguazú, Perú, entre otros.

Por otra parte, la tienda de bicicletas Stórica, una bicicletería con 100 años de trayectoria, organiza un evento cada año y medio que consiste en una pedaleada de Bahía Blanca a Sierra de la Ventana ida y vuelta durante un fin de semana, en el que suelen participar entre 80 y 120 personas. Durante este viaje se brinda comidas, hospedaje, asistencia médica, un camión que lleva equipaje, frutas e hidratación durante la actividad física, indumentaria y sorteos de bicicletas y prendas. Por otra parte, Franco Mesa, uno de los propietarios de la misma, organiza salidas recreativas gratuitas a lo largo de la ciudad, en las cuales se unen personas de todas las edades (F. Mesa, entrevista personal, 20 de julio 2020).

Respecto a la importancia del componente social en esta actividad, Fernando Saldutti, organizador y coordinador de viajes en Pausa Urbana Bike Tour afirma que: “el grupo te apoya, no es lo mismo ir solo que ir con un grupo que te va llevando, parece que sos un amigo de toda la vida de alguien que conociste recién, hay una conexión muy especial” (F. Saldutti, entrevista personal, 23 de julio de 2020). Previo al viaje se organizan reuniones, donde los cicloturistas comparten una comida, se conocen y se integran al grupo (M. Rodríguez y F. Saldutti, entrevista personal, 23 de julio de 2020). Al mismo tiempo, Franco Mesa remarca que, durante las detenciones y descansos de las pedaleadas, los ciclistas llevan comida, frutas, mate y en otras ocasiones, cargan en sus bolsos cervezas y picadas para festejar la llegada y compartir un buen momento (F. Mesa, entrevista personal, 20 de julio 2020).

Por último, Bahía Blanca Plaza Shopping organiza anualmente una bicicleteada conmemorando su aniversario, que coincide con las fechas establecidas para el evento “Bahía Invita”, por lo que en los últimos años ha sido organizado en conjunto con el municipio (J. Arocena, entrevista virtual, 29 de julio de 2020).

#### **4.4.3. Otros sectores interesados**

Existen otras iniciativas en la ciudad por parte de otros actores clave que son dables destacar. En primer lugar, se destaca la Plataforma de Sustentabilidad Integral, una institución local que fomenta la movilidad sustentable y el cuidado del medio ambiente a través del uso de la

bicicleta desde hace ya 6 años, organizando pedaleadas en la ciudad, promocionando eventos de nivel tanto nacional, como internacional, realizando encuestas a ciclistas y cicloturistas de la región y difundiendo información sobre la actividad

Durante el 2019 Bahía Blanca fue la primera ciudad de Argentina en adherirse a la Semana de Movilidad Sustentable con el reconocimiento de la comunidad “European Movility Week”. La Organización No Gubernamental Plataforma de Sustentabilidad Integral participó en la gestión de cuatro jornadas abiertas a todo público conformada por tres disertaciones donde se trataron cuestiones de infraestructura dentro de Bahía Blanca, beneficios del uso de la bicicleta como herramienta para la mitigación de contaminación, recorridos más populares de la ciudad, entre otros. El evento culminó con una bicicleteada familiar en Ingeniero White (Alvarez, 2019).

Vale aclarar que esta institución está teniendo un rol muy activo durante la pandemia, fue la encargada de realizar diversas peticiones al municipio: pidiendo bicicleterías abiertas durante el aislamiento preventivo obligatorio COVID-19 y exigiendo ciclovías provisionarias y creación y promoción de estacionamientos seguros para bicicletas, entre otras. Asimismo, a fines de 2020 esta institución se adhirió al conocido movimiento internacional “30 días en bici”<sup>8</sup> e intervino en la organización del evento en la ciudad. Del acontecimiento también participaron instituciones como la Universidad Nacional del Sur, la Universidad Tecnológica Nacional, bicicleterías, cervecerías y comercios locales, entre otros (30diasenbici.com, 2020). El principal objetivo del evento consistió en que los ciclistas compartieran sus experiencias vía redes sociales en relación al uso de la bicicleta, se realizó un ciclo de charlas online referido a la seguridad vial, locales adheridos ofrecieron descuentos, se llevó a cabo una muestra de bicicletas, entre otros (biciclub.com, 2020).

Recientemente también organizaron el Segundo Congreso Mundial Día de la Bicicleta (COMBICI), de manera online en junio de 2021, con la participación de una docena de países (combici.org, 2021) y adhirieron al *European Mobility Week*, promoviendo diversas actividades en la ciudad. Entre ellas, se destaca la bicicleteada realizada por el centro histórico de la ciudad, con paradas estratégicas en la Asociación Bahiense del Básquet y en el Museo del Deporte (Figura 34).

---

<sup>8</sup> La finalidad del movimiento se basa en promover el uso diario de la bicicleta como medio de transporte y educar a la población para que sea consciente de los beneficios que brinda la misma, en función a la salud y al cuidado del medio ambiente (30diasenbici.com, 2020).

Figura 34  
**Visita al Museo del Deporte de Bahía Blanca en la bicicleada organizada en el marco del evento *European Mobility Week***



Fuente: Goñi, J., 2021.

Por otro lado, se destaca la organización “Hospital de Bicicletas”, una iniciativa solidaria encabezada por Silvana Chisu, Carlos Peña y amigos, la cual trabaja en reciclar, recuperar y refaccionar bicicletas en desuso o abandonadas para donarlas a niños de barrios carenciados y a chicos que se encuentran en oncología y pediatría en el Hospital Interzonal General de Agudos Dr. José Penna, creando en determinados casos, bicicletas adaptadas (Álvarez, 2019)<sup>9</sup>.

Finalmente, otro actor relevante para la actividad identificado es la ONG Forestar Bahía, conformada por vecinos del Barrio Parque Patagonia y alrededores, cuya finalidad consiste en llevar a cabo proyectos que contribuyan con la forestación y el desarrollo de espacios públicos en la ciudad consolidando así, áreas forestadas con arquitectura paisajística y urbanística. Actualmente este organismo se encuentra trabajando en el mantenimiento, cuidado y el avance del Parque Campaña del Desierto y en un proyecto basado en la creación de un parque lineal en la Autovía Alfonsín, entre el Barrio Patagonia y Molina Campos (Asociación de Fomento Barrio Parque Patagonia, 2020).

<sup>9</sup> Las donaciones y ayuda se reciben vía Facebook: “Hospital de Bicicletas” o vía Instagram: “Hospitaldebicicletasbb”.

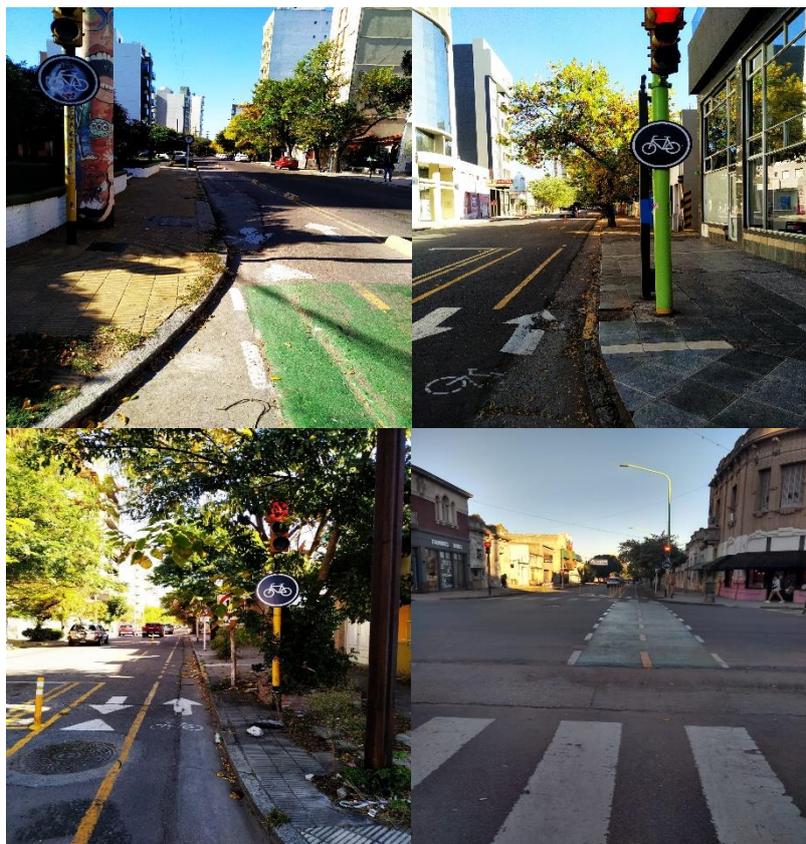
#### **4.5. Análisis de la normativa y reglamentaciones respecto a la actividad a nivel local**

Recientemente el Municipio de la ciudad, en conjunto con la Secretaría de Movilidad Urbana, ha lanzado el Manual del Ciclista Urbano (2020), el cual busca fomentar el uso de este medio de transporte alternativo sustentable. En el mismo se abarcan aspectos como: por qué usar la bicicleta, cómo elegir la correcta, qué accesorios utilizar, cómo mantenerla en buenas condiciones, cuáles son los derechos y responsabilidades del ciclista, cómo circular de forma segura, qué hacer en caso de accidente, entre otros (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020, 2020g). Más allá de ser una buena iniciativa este manual debería ser difundido de una forma más dinámica y no solo en el sitio web del municipio de la ciudad.

Respecto a la Ordenanza N° 18.433 (2016) “Red de bicisendas y/o ciclovías” se observa la reactivación del plan pautado en etapas para la construcción de ciclovías. Recientemente se añadieron aproximadamente 9 kilómetros de ciclovías a lo largo de la ciudad a los 6,5 kilómetros existentes, sobre las calles: 19 de Mayo, Gorriti, Viamonte, Darregueira, Montevideo, Avenida General Cerri y España y se añadirán ciclistas en determinadas intersecciones (Figura 35). Por otra parte, se está trabajando en la introducción de un módulo de concientización vial en los establecimientos educativos de la ciudad y se realizaron cambios en el examen para obtener la licencia de conducir, introduciendo también módulos de concientización vial (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020). Vale aclarar que, si bien esta ordenanza fue aprobada durante el 2016, la misma plantea la construcción de ciclovías en cuatro etapas y, actualmente, el municipio se encuentra en la primera etapa. Se estima que posiblemente su eventual concreción fue estimulada por la situación actual de pandemia COVID-19.

En relación al Proyecto de Ordenanza “Creación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Bahía Blanca”, el secretario de Movilidad Urbana afirma que “la movilidad urbana sustentable es lo que se viene (en la ciudad)”, por lo tanto, se está trabajando en la conectividad del transporte público, la peatonalización de sectores, la reducción de velocidad en áreas de microcentro y la educación vial (T. Marisco, entrevista personal, 23 de julio de 2020).

Figura 35  
Ciclovías en la ciudad



Referencias: 1) Ciclovía calle Irigoyen, 2) Ciclovía calle Gorriti, 3) Ciclovía calle 19 de Mayo y 4) Ciclovía calle Darregueira.

Fuente: Goñi, J., 2021.

## 5. Capítulo 5: Análisis F.O.D.A.

A continuación, se presenta el análisis de fortalezas, oportunidades y amenazas (F.O.D.A.) de la ciudad de Bahía Blanca en relación al cicloturismo y ciclismo recreativo.

### Fortalezas

- Presencia de una escala ideal, la ciudad puede ser recorrida en bicicleta de un extremo a otro en una hora.
- Presencia de una extensa red de bicicarriles a lo largo de la ciudad.
- Diversidad y riqueza de paisajes y recursos naturales y culturales.
- Aptitud de los recursos para realizar actividades complementarias durante las salidas, como fotografía y observación de flora y fauna.
- Existencia de importante patrimonio cultural en uso y desuso que podría ser aprovechado (como las vías del ferrocarril y su entorno).
- Existencia de gran cantidad y variedad de espacios públicos distribuidos por toda la ciudad.
- Amplia oferta hotelera y gastronómica.
- Sede de eventos académicos y deportivos de la región.
- Presencia de grupos de cicloturistas y ciclistas recreativos que salen a recorrer la ciudad, receptivos a la incorporación de personas nuevas en la actividad.
- Implementación de educación vial tanto para ciclistas como para automovilistas.
- Promoción por parte del gobierno municipal de la movilidad urbana alternativa o sustentable, a través de la implementación de bicicarriles y uso de la bicicleta en la ciudad.
- Fomento por parte del gobierno municipal del cuidado de los distintos parques plazas y espacios públicos de la ciudad.
- Importante inversión privada en equipamiento turístico en el Parque de Mayo.
- Concientización social sobre la necesidad de limitar la circulación de vehículos motorizados dentro de los espacios públicos.
- Presencia de entidades privadas y ONG que fomentan el uso de la bicicleta.
- Adhesión a numerosos eventos internacionales vinculados con la temática.

### Debilidades

- Inexistencia de infraestructura y equipamiento en la mayoría de los circuitos de la ciudad.

- Falta de mantenimiento en determinados tramos de bicicarriles y senderos tanto urbanos como rurales.
- Imposibilidad de circular por los circuitos durante días posteriores a precipitaciones.
- Realización solo de la primera etapa de ciclovías de Ordenanza N° 18.433 (2016) “Red de bisisendas y/o ciclovías”.
- Gran densidad vehicular local, sensiblemente superior al promedio nacional, que genera inseguridad en los ciclistas a la hora de pedalear por determinados sectores de la ciudad (elevada cantidad de accidentes viales).

### **Oportunidades**

- Cambios de paradigma respecto a la movilidad urbana a lo largo del mundo donde la bicicleta y los medios de transporte alternativos están tomando protagonismo.
- Auge del turismo alternativo, donde predomina el contacto con el aire libre, la naturaleza y la vivencia de nuevas experiencias.
- Aumento del uso de la bicicleta, dada la situación actual de pandemia por COVID-19.
- Reconocimiento por parte del Estado Nacional del cicloturismo como un producto turístico de amplia distribución territorial (PFETS 2025).
- Ubicación estratégica de la localidad en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, conectada con la región patagónica y pampeana.
- Localización en una zona costera y proximidad al sistema de Ventania.

### **Amenazas**

- Falta de regulación del cicloturismo como actividad turística a nivel nacional.
- Competencia con destinos turísticos con gran potencial para la actividad como Monte Hermoso, Pehuen-Có y Sierra de la Ventana.
- Presencia de fuertes vientos a lo largo del año.
- Adopción de medidas y/o restricciones al ingreso o circulación por la ciudad de acuerdo a la situación sanitaria imperante.

## 6. Capítulo 6: Propuestas

En base a los resultados arribados en la presente investigación, se elaboraron un conjunto de propuestas posibles a ser desarrolladas en la ciudad de Bahía Blanca a fin de propiciar el crecimiento del ciclismo turístico-recreativo.

### **PROGRAMA N° I “Protección, mantenimiento y creación de infraestructura y equipamiento clave para la actividad”**

#### **Proyecto N° 1: Sistema de renta de bicicletas en puntos estratégicos de la ciudad**

**Objetivo:** crear un sistema de alquiler de bicicletas en puntos estratégicos de la ciudad

**Descripción:** la propuesta consiste en la colocación de bicicleteros con sus respectivas bicicletas, interconectados y ubicados en lugares estratégicos a lo largo de la ciudad, como espacios públicos y en inmediaciones de los establecimientos hoteleros y para-hoteleros, que permita tomarlas o dejarlas, realizando la reserva a través de un sistema similar al de la tarjeta SUBE (se toma como referencia el sistema Ecobici de CABA). Al momento de finalización de esta investigación se inauguraron las primeras 8 estaciones con bicicleteros en distintos puntos de la ciudad<sup>10</sup>. Esta propuesta, incorporando el vehículo, brindaría la posibilidad de trasladarse de un sitio a otro y/o realizar una actividad al aire libre, en cualquier momento del día, tanto para los residentes como para los visitantes que arriben a la misma. El proyecto puede ser llevado a cabo desde el sector público, en convenio con alguna empresa privada.

**Destinatarios:** residentes y visitantes

#### **Proyecto N° 2: Instalación de equipamiento básico dentro de los circuitos de la ciudad**

**Objetivo:** dotar a los circuitos del equipamiento necesario para que los visitantes puedan conducirse apropiadamente

**Descripción:** incorporar señalización, demarcación de carriles, iluminación, puntos de hidratación y sanitarios en los circuitos cicloturísticos de la ciudad analizados.

**Destinatarios:** ciclistas y cicloturistas de la región.

#### **Proyecto N° 3: Limpieza y mantenimiento de caminos y senderos**

---

<sup>10</sup> La actual red de bicicleteros públicos de Bahía Blanca incluye los siguientes: 1) Estación 2 Museos, 2) Estación Plaza Rivadavia, 3) Estación Museo del Deporte Atilio José Fruet, 4) Estación Museo y Archivo Histórico Municipal, 5) Estación Museo Fortín Cuatros, 6) Estación Museo de Ciencias, 7) Estación Plazoleta Roberto Achaval y 8) Estación Museo Ferrowhite (Municipio Bahía Blanca, 2021i).

**Objetivo:** limpiar aquellos senderos rurales donde la población arroja la basura y reparar el tramo final del Camino a la Carrindanga, así como algunos tramos de las actuales bicisendas ubicadas en Paseo Napostá, Paseo de las Esculturas, Grümbein y camino a General Daniel Cerri.

**Descripción:** dada la situación actual del último tramo del Camino a la Carrindanga, el cual es remarcado por gran cantidad de ciclistas de la ciudad, será necesario que el municipio se encargue de tapar hoyos, cortar malezas que sobresalen sobre las grietas y bordes del camino y asfaltar. Por otra parte, a continuación del puente Canesa existe un camino en condiciones precarias que se dirige hacia Cabildo, el mismo podría ser asfaltado para poder darle un uso adecuado. Asimismo, se propone que se refaccionen las bicisendas que se encuentran en mal estado y realizar un mantenimiento constante para que los paseos sean lo más seguros posibles. Respecto a los senderos rurales donde se aglomera basura, se propone la convocatoria abierta a los habitantes de la ciudad para formar un grupo voluntariado que se encargue, un día por mes, a realizar un mantenimiento adecuado, acondicionando los caminos que se encuentran en condiciones poco higiénicas e introduciendo cestos residuales con la ayuda de un aporte económico del municipio de la ciudad (caminos hacia General Daniel Cerri, hacia Calderón, calle Ayacucho, entre otros).

**Destinatarios:** residentes, ciclistas y cicloturistas de la región.

#### **Proyecto N° 4: Recuperación de espacios públicos abandonados**

**Objetivo:** recuperar espacios públicos que se encuentren actualmente abandonados y generar su puesta en valor

**Descripción:** actualmente existen una gran cantidad de estaciones de tren y construcciones ferroviarias abandonadas, como las estaciones Corti, Calderón, Alferez San Martín, y otras edificaciones a sus alrededores. La propuesta es reacondicionar estos espacios para que puedan ser accesibles para los visitantes de la zona, ya que muchas son patrimonio de gran antigüedad que forman parte de la historia de la ciudad. Asimismo, se pueden aprovechar los ramales ferroviarios en desuso, rehabilitándolos y adaptándolos para el trazado de nuevas ciclovías o bicisendas.

**Destinatarios:** habitantes de la ciudad y visitantes.

#### **Proyecto N° 5: Diseño de una red de ciclovías y bicisendas regional**

**Objetivo:** crear una red de ciclovías y biciesendas que interconecte la ciudad con distintos destinos del sudoeste bonaerense.

**Descripción:** el diseño de la red de ciclovías y biciesendas regional será ideado en forma conjunta entre todos los municipios involucrados, fomentando la participación de actores clave vinculados con la actividad. El objetivo de la red es fomentar el desplazamiento de los turistas y la posibilidad de realizar viajes de gran recorrido en bicicleta de forma segura. Entre las instalaciones que pueden incorporarse se destacan puntos de hidratación en sitios clave.

**Destinatarios:** ciclistas, cicloturistas y personas que utilicen medios de transporte alternativos de toda la región.

## **PROGRAMA N° II “Capacitación y profesionalización del sector público y privado”**

### **Proyecto N° 1: Incorporación de guías turísticos especializados en cicloturismo en el ámbito municipal**

**Objetivo:** acrecentar las competencias profesionales dentro del área de turismo municipal a fin de diversificar la oferta turística actual y ofrecer experiencias de calidad a los visitantes que busquen realizar actividades al aire libre y/o en contacto con la naturaleza.

**Descripción:** la propuesta se basa en la incorporación de guías turísticos en el área de turismo local que se especialicen en la realización de los circuitos cicloturísticos previamente analizados. Se podrán organizar salidas los días sábado o domingo (y/o en día feriado), uno por mes, aptas para todo público, con el requisito de inscribirse con anticipación y con cupo máximo de 50 personas por cada guía (se comenzará con tres guías y en función a la respuesta de los habitantes se podrán añadir más fechas y mayor cantidad de guías).

### **Proyecto N° 2: Capacitación dentro del área de turismo municipal**

**Objetivo:** Mejorar la atención del visitante y el acceso a la información vinculada a la actividad al momento de consulta en la oficina de informes turísticos

**Descripción:** el proyecto apunta a formar y perfeccionar al personal asignado a las oficinas de informes turísticos con la finalidad de que conozcan las características de esta actividad, el perfil del ciclista turístico-recreativo y los recursos disponibles en la ciudad. La idea es que sean capaces de ofrecer circuitos, explicar requisitos previos para realizarlos y/o dificultad, entre otros. Las tareas de capacitación podrían ser realizadas por ciclistas y

cicloturistas experimentados de la ciudad, en conjunto con la ONG Plataforma de Sustentabilidad Integral.

**Destinatarios:** ciclistas y cicloturistas de la región.

### **Proyecto N° 3: Capacitaciones a prestadores turísticos de la ciudad**

**Objetivo:** el proyecto apunta a capacitar y perfeccionar al personal de agencias de viaje relacionadas al cicloturismo en la ciudad.

**Descripción:** la propuesta consiste en la realización de capacitaciones destinadas al personal de las agencias de viajes y turismo que ofrezcan u organicen viajes vinculados a la actividad. Los contenidos a impartir se basarán en las características de los circuitos locales, así como las pautas indicadas por las normas IRAM-SECTUR referidas a los servicios turísticos de cicloturismo. Las mismas podrían ser realizadas por la ONG Plataforma de Sustentabilidad Integral.

**Destinatarios:** ciclistas y cicloturistas de la región.

### **PROGRAMA N° III “Difusión de la actividad”**

#### **Proyecto N° 1: Promoción por medio de redes sociales, sitio web del municipio y apps.**

**Objetivo:** mejorar el acceso a información relevante para el desarrollo de la actividad a los cicloturistas y ciclistas recreativos de la ciudad

**Descripción:** el proyecto consiste en utilizar las herramientas digitales disponibles para brindar información en tiempo real a los ciclistas y cicloturistas sobre aspectos relevantes de la actividad. La idea es informar sobre las condiciones de las rutas, el clima, disposiciones especiales para la circulación, brindar cartografía, fotos, compartir e intercambiar experiencias personales de los ciclistas y cicloturistas de la ciudad, recomendaciones, entre otros. Ello puede realizarse por medio del sitio web oficial del municipio, cuenta de Instagram, aplicaciones de ciclismo existentes y/o la creación de una app específica.

**Destinatarios:** ciclistas y cicloturistas de la región.

#### **Proyecto N° 2: Integración de los circuitos cicloturísticos a la actual oferta turístico-recreativa de la ciudad**

**Objetivo:** reconocimiento formal por parte del municipio de los diversos circuitos que ofrece Bahía Blanca para recorrer en bicicleta, añadiéndolos al sitio web oficial del municipio.

**Descripción:** esta integración permitiría empezar a trabajar en el desarrollo de la infraestructura necesaria en cada recorrido, en su respectivo mantenimiento, en la promoción, difusión y en la revalorización de los recursos turísticos.

#### **PROGRAMA N° IV: “Fomento de la movilidad urbana de la ciudad”**

##### **Proyecto N° 1: Colectivos de línea con transporte de bicicletas**

**Objetivo:** garantizar la movilidad de los habitantes y visitantes de la ciudad

**Descripción:** la propuesta es generar normativa legal que exija a los colectivos de línea contar con un sistema portabicicletas, con capacidad mínima para cuatro bicicletas. Esta medida contribuiría con la movilidad urbana y con la oportunidad de ofrecerle a los habitantes y visitantes alternativas respecto al transporte, facilitando los viajes multimodales y el acceso a otros espacios de la ciudad.

**Destinatarios:** ciclistas y cicloturistas de la región.

#### **PROGRAMA N° V: “Planificación estratégica integral”**

##### **Proyecto N° 1: Mesa de trabajo regional para el fomento del uso de la bicicleta y vehículos sustentables**

**Objetivo:** mejorar la planificación para el desarrollo de la actividad a escala regional

**Descripción:** la propuesta es integrar a los municipios de la región a través de una red donde los gestores puedan coincidir respecto a la importancia de la actividad y trabajar en la planificación de productos a mayor escala. La misma se conformará por los municipios de la región que estén interesados en adherirse y servirá para intercambiar ideas, elaborar estrategias para atraer visitantes, crear acontecimientos programados en relación al cicloturismo y ciclismo recreativo abiertos a todo público, realizar disertaciones y capacitaciones, fomentar el uso de medios de transporte alternativo, entre otros.

**Destinatarios:** ciclistas, cicloturistas y personas que utilicen medios de transporte alternativos de toda la región.

##### **Proyecto N° 2: Mesa de trabajo entre los distintos actores públicos y privados de la ciudad**

**Objetivo:** contribuir con el desarrollo de la actividad a escala local.

**Descripción:** la propuesta es crear un espacio que permita trabajar de forma conjunta a los actores clave de la ciudad vinculados con la actividad. La mesa de trabajo puede estar

conformada por diversos entes: Subsecretaría de Movilidad Urbana, Área de Turismo, museos, agencias de viajes, empresas privadas, ONG y todos aquellos que se encuentren de alguna forma relacionados a la actividad, con la finalidad de generar y ofrecer un producto turístico-recreativo de calidad.

## **7. Reflexiones finales**

Tanto el ciclismo recreativo, el cicloturismo, como las actividades relacionadas al uso de vehículos de transporte alternativos en contacto con el medio natural, se encuentran en una etapa de pleno crecimiento. La posibilidad de apreciar paisajes urbanos y rurales por medio de los cinco sentidos, de realizar la actividad en familia y con amigos, sin restricción etaria, la satisfacción de recorrer los circuitos por uno mismo, son solo algunos de los tantos motivos que explican el auge de esta modalidad turístico-recreativa. Sumado a esto, los beneficios que ofrece en relación a la salud física, mental y a la sensación de libertad, posicionan a esta práctica como relevante en un contexto de pandemia mundial, donde la posibilidad de circular libremente se ha visto significativamente restringida.

En Argentina, si bien el cicloturismo no se encuentra regulado de forma uniforme, puede notarse como en los últimos años ha cobrado relevancia, manifiesto tanto en el Plan Estratégico de Turismo Sustentable 2025 como en las diferentes leyes sancionadas a nivel provincial que respaldan el uso de la bicicleta (con el caso a destacar de Ciudad Autónoma de Buenos Aires que implementó un sistema de alquiler público de bicicletas). En Bahía Blanca se observa también un creciente compromiso en el uso de este medio sustentable, a partir del desarrollo de políticas públicas para acondicionar espacios verdes y crear ciclovías y biciesendas, la creación de ONG que fomentan y difunden la actividad y la conformación de una comunidad cada vez más amplia de ciclistas recreativos.

La ciudad cuenta con una gran variedad de recursos naturales y culturales, que sirven de sustento para la práctica de la actividad. En base a los resultados arribados, se identificaron una gran cantidad de circuitos, que permiten apreciar la enorme diversidad de paisajes (urbano, rural, serrano, costero-marino) con los que cuenta la ciudad, en recorridos de distinto nivel de dificultad y para satisfacer las necesidades de todo tipo de visitante. La existencia, a su vez, de altos valores estéticos, históricos y ecológicos en todos ellos, potencian la realización de actividades complementarias durante las salidas, como la observación de flora y fauna, fotografía, acampe, visita a museos, entre otras. Este aspecto resulta en extremo importante, ya que, consultados por la prioridad a la hora de elegir un

circuito, los cicloturistas y ciclistas recreativos de la ciudad señalaron sobre cualquier otra variable la belleza paisajística.

A partir de las encuestas realizadas puede comprobarse, a su vez, que las principales motivaciones incluyen no sólo realizar actividad física y contemplar paisajes sino también, en gran medida, compartir momentos con amigos y/o familiares. En este sentido, se observa la importancia otorgada a este aspecto en la creación de numerosos grupos de ciclistas que coordinan salidas grupales a escala local y regional y donde las actividades de socialización pre y post viaje son tan importantes como la actividad misma.

Los ciclistas recreativos y cicloturistas demuestran también un gran interés por la presencia de espacios no motorizados, que puedan ser recorridos de forma segura, con adecuada señalización y demarcación, por lo que resulta indispensable que el municipio de la ciudad comience a trabajar de forma inmediata en las tres etapas faltantes de la Ordenanza N° 18.433/2016, respecto a la creación de ciclovías. Al mismo tiempo, su interés por realizar salidas a destinos de la región, plantea la necesidad de trabajar, desde el sector privado, en la consolidación de la oferta de paquetes turísticos con itinerarios diversos y, desde el sector público, en la coordinación con los diversos municipios de la zona para la creación de equipamiento e infraestructura que genere conectividad y seguridad.

Por todo lo mencionado anteriormente, en esta investigación se comprueba que la ciudad de Bahía Blanca cuenta con las condiciones ideales para realizar cicloturismo como actividad turístico-recreativa alternativa y como actividad turística complementaria al tipo de turismo predominante en la ciudad (turismo de negocios y reuniones). Se sugiere mayor difusión donde se detallen los circuitos analizados y se brinde información sobre los grupos de ciclistas y cicloturistas de la ciudad, así como de las diversas ONG presentes y los eventos que se organizan.

Vale remarcar, que la mayoría los aspectos mencionados no solo contribuyen al cicloturismo o ciclismo recreativo, sino que de forma indirecta afectan positivamente a la movilidad urbana de la ciudad. Teniendo en cuenta algunas de las propuestas realizadas podrían dejarse de lado los típicos desplazamientos unimodales, para llevar a cabo los de tipo multimodal de una forma integral, que desencadenarían en el menor uso de vehículos motorizados (una problemática relevante en la ciudad).

Finalmente, es posible afirmar que un adecuado trabajo entre el municipio y los demás actores relacionados con la actividad puede llegar a posicionar a la ciudad de Bahía Blanca

como un destino fuerte para el cicloturismo dentro de la región sudoeste de la provincia de Buenos Aires.

## 8. Bibliografía

30DIASENBICI.COM (2020). 30 días en bici Bahía Blanca. Disponible en: <https://www.30diasenbici.com/ciudades/bahia-blanca/>

AEROPUERTOBAHIABLANCA.COM (2020). Aeropuerto: destinos. Disponible en: <https://www.aeropuertobahiablanca.com/>

ALVAREZ, P. (2019, septiembre 22). Recuperan bicicletas abandonadas, las reciclan y las regalan a niños carenciados. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-9-22-7-0-2-recuperan-bicicletas-abandonadas-las-reciclan-y-las-regalan-a-ninos-carenciados>

ARAYA, S. y VARAS, C. (2018). Cicloturismo como alternativa estratégica para la promoción del turismo sustentable de localidades rurales del Valle de Elqui, Chile. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, N° 2 (volumen 14), pp. 170-188.

ASOCIACIÓN DE FOMENTO BARRIO PARQUE PATAGONIA (2020). Campaña forestal del 30 de agosto. Disponible en: <https://barrioparquepatagonia.com/>

ASOCIACIÓN DE HOTELES, RESTAURANTES, BARES, CONFITERÍAS Y AFINES (2020). Bahía Blanca, ciudad con turismo urbano. Recuperado el 20/11/2020. Disponible en: <https://ahgbahiablanca.org.ar/bahia-blanca-informacion-y-datos-utiles/bahia-blanca-ciudad-con-turismo-urbano/>

AVILES MOREIRA, A. (2018). “Estudio de factibilidad para la implementación de cicloturismo y puenting para la Asociación de Operadoras Turísticas, de Francisco de Orellana”. Director Daniel Castillo Vizuete. (Tesis de grado inédita). Escuela Superior Politécnica de Chimborazo.

BENSENY, G. y VARISCO, C. (2013). *Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios*. Universidad Nacional de Mar del Plata: Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/2208/1/varisco.2013.pdf>

BICICLUB.COM (2020). Bahía Blanca: un mes en bici (30DB). Disponible en: <https://biciclub.com/bahia-blanca-un-mes-en-bici-30db/>

CANAL SIETE (2020, febrero 20). El autódromo Ezequiel Crisol revive con la presencia del Turismo Nacional. *Canal siete*. Disponible en: <https://www.canalsiete.com.ar/el-autodromo-ezequiel-crisol-revive-con-la-presencia-del-turismo-nacional/>

CAPELLI DE STEFFENS, A. M., PICCOLO, M. C. y CAMPO, A. M. (2005). *Clima urbano de Bahía Blanca*. Capital Federal: Dunken.

CLARÍN (2017, mayo 11). Video: el ataque de furia de un kiosquero contra una ciclovía. *Clarín*. Disponible en: [https://www.clarin.com/sociedad/video-ataque-furia-kiosquero-ciclovía\\_0\\_SkdhO1ze-.html](https://www.clarin.com/sociedad/video-ataque-furia-kiosquero-ciclovía_0_SkdhO1ze-.html)

COMBICL.ORG (2021). Congreso Mundial del Día de la Bicicleta. Disponible en: <http://combici.org/#programa>

CONSEJO DE EUROPA (2000). Convenio Europeo del Paisaje. Disponible en: [https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/090471228005d489\\_tcm30-421583.pdf](https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/090471228005d489_tcm30-421583.pdf)

COOPERATIVA ECOMEDIOS (2020, febrero 3). Vuelta en bici, una alternativa divertida y saludable. *El digital de Bahía*. Disponible en: <https://eldigitaldebahia.com.ar/vuelta-en-bici-una-alternativa-divertida-y-saludable/>

CORTÉS ROMERO, E. y LÓPEZ MARTÍNEZ, E. (2015). *Movilidad como principio de ecología urbana: Un paseo en bicicleta*. En Actas del XXVII Encuentro Nacional Querétaro. Disponible en: [http://amic2015.uaq.mx/docs/memorias/GT\\_01\\_PDF/GT\\_01\\_Movilidad\\_como\\_principio.pdf](http://amic2015.uaq.mx/docs/memorias/GT_01_PDF/GT_01_Movilidad_como_principio.pdf)

CENTRO REGIONAL DE ESTUDIOS ECONÓMICOS DE BAHÍA BLANCA ARGENTINA (CREEBBA) (2021). *Bahía Blanca en cifras*. Disponible en: <https://www.creebba.org.ar/index.php?op=bbcacifras&>

CRESPO, C. B. y TORRONTAGUI, A. C. (2017). *El cicloturismo: compartir el camino y celebrar la llegada*. En Libro de Actas 12º Congreso Argentino de Educación Física y Ciencias, Argentina, Ensenada. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=eventos&d=Jev10340>

DECRETO N° 2181/2014. 19 noviembre de 2014. Monumentos Históricos - Declaraciones.

DECRETO N° 469/11. 7 junio de 2011. Declaración como área natural protegida en distintos partidos de la provincia. Buenos Aires, Argentina.

DELGADO, L. M. (2012). “Proceso de valorización del Parque de la Independencia como espacio de ocio”. Directora: Mg. Paola Rosake. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo. Disponible en:

<https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/4026/Tesina%20-%20Lucia%20Magal%C3%AD%20Delgado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

ERCOLANI, P. (2005). “Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuestas de futuro”. Director: Dr. Miquel Seguí Llinàs (Tesis doctoral inédita). Universitat de Les Illes Balears, Palma de Mallorca. Departament de Ciències de la Terra.

FERNÁNDEZ, S., REGUERA, F., LÓPEZ, N. y SCHEFER, J. (2017). *Revisión y análisis de estudios realizados en la cuenca del Arroyo Napostá Grande*. En Actas del VI Congreso bianual PROIMCA IV Congreso bianual PRODECA. Disponible en: [http://www.edutecne.utn.edu.ar/prodeca-proimca/actas-prodeca-2017/DCA15\\_Revision-y-Analisis-de-E.pdf](http://www.edutecne.utn.edu.ar/prodeca-proimca/actas-prodeca-2017/DCA15_Revision-y-Analisis-de-E.pdf)

GAZZOLA, P., PAVIONE, E., GRECHI, D. y OSSOLA, P. (2018). Cycle Tourism as a driver for the sustainable development of little-known or remote territories: the experience of the Apennine regions of northern Italy. *Sustainability*, 6(10). Disponible en: <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/6/1863>

GIL, N. (2018). Los atributos del partido de Coronel Dorrego para el desarrollo del cicloturismo. Directora María Isabel Haag (Tesis de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo. Disponible en: <http://bc2.uns.edu.ar/handle/123456789/4401>

GIL, V. N. y TANANA, A. B. (2018). El Humedal de la Bahía Blanca como recurso turístico-recreativo. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, 11(25). Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7773482>

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2021). *Ecobici*. Disponible en: <https://www.buenosaires.gob.ar/ecobici>

GRANERO GALLEGOS, A. (2007). Las actividades físico-deportivas en la naturaleza y la industria turística. *Revista Internacional de Medicina y Ciencias de la Actividad Física y del Deporte*, N° 26 (volumen 7), pp. 111-127. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/542/54222966004.pdf>

GUEVARA ROMERO, M. y RAMÍREZ ROSETE, N. (2018). Condiciones de movilidad en colonias marginadas. Unidad territorial Atlixcáyotl, Puebla. *Bitácora Urbano*

*Territorial*, N° 3 (volumen 29), pp. 31-38. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/62614>

HERNÁNDEZ COLORADO, A. (2015). *Producto turístico en torno a las Vías Verdes en España. Jornada Técnica Cicloturismo y Vías Verdes en España, Madrid.*

HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE [HCD] DE BAHÍA BLANCA (2006). Ordenanza N° 13.892. Reserva Natural Costera Municipal. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/decretosyresoluciones/ordenanza/13892/>

HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE [HCD] DE BAHÍA BLANCA (2016). Ordenanza N° 18.433. Creando el Proyecto Municipal “Red de bicisendas y/o ciclovías”. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/decretosyresoluciones/ordenanza/18433/>

HONORABLE CONSEJO DELIBERANTE [HCD] DE BAHÍA BLANCA (2018). Proyecto de ordenanza HCD-1171/2018. Creación del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de Bahía Blanca. Bahía Blanca, Buenos Aires.

INOCENCIO SEGURA, J. (2017). “Análisis de la evolución de la oferta y demanda del cicloturismo en Mallorca”. Director: Tomás Lejarraga. (Trabajo final de grado inédito). Universitat de Les Illes Balears, Palma de Mallorca. Facultat de Turisme. Disponible en: [https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/3318/Inocencio\\_Segura\\_Javier.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/3318/Inocencio_Segura_Javier.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA [INDEC] (2010). *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Economía de la Nación. Disponible en: <https://www.indec.gob.ar/indec/web/Nivel4-Tema-2-41-135>

IVANOVA, A. e IBÁÑEZ, R. (Coords.) (2012). *Medio ambiente y política turística en México*. México: UABCS - AMIT - El Aleph.

KRASER, M. B. (2013). El patrimonio edificado como testimonio de la historia local. propuesta interpretativa en General Cerri (Argentina). Revista electrónica científica: Perspectiva. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/10106>

KRASER, M. B. y OCKIER, C. (2008). *La dimensión educativa en los niños de familias bolivianas de la localidad de General Daniel Cerri*. En Actas de VII Jornadas Patagónicas de Geografía. Universidad Nacional del Comahue. Neuquén. N° 31, 229- 244. Disponible en: <http://revela.uncoma.edu.ar/htdoc/revela/index.php/geografia/article/view/143>

LA NUEVA (2012, abril 13). El Paseo de la Mujer tiene luz. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2012-4-13-9-0-0-el-paseo-de-la-mujer-tiene-luz>

La Nueva (2016, mayo 27). Puerto Cuatrerros, un verdadero paraíso para las aves playeras. *La Nueva*. Disponible: <https://www.lanueva.com/nota/2016-5-27-0-19-0-puerto-cuatrerros-un-verdadero-paraiso-para-las-aves-playeras>

LA NUEVA (2019, febrero 28). Nuevo formato: mirá como se jugarán los torneos de la Liga del Sur. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-2-28-16-25-0-nuevo-formato-mira-como-se-jugaran-los-torneos-de-la-liga-del-sur>

LANUZA FANLO, A. (2014). “El cicloturismo como producto turístico innovador en la provincia de Huesca”. Directora Silvia Abella Garcés. (Trabajo de fin de grado inédito). Universidad de Zaragoza. Facultad de Empresa y Gestión Pública. Disponible en: <https://www.emf.eus/Docs/Estudios%20Act%20deportivas/TAZ-TFG-2014-2660.pdf>

LATIESA, M. y PANIZA, J. L. (2006). Turistas deportivos. Una perspectiva de análisis. *Revista Internacional de Sociología*, N° 44, (volumen 64), pp.133-149. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/31>

LEY NACIONAL N° 24.449. 6 de febrero de 1995. Ley Nacional de Tránsito y Seguridad. Buenos Aires, Argentina.

LEY N° 10.491. 18 de octubre de 2017. Ley Promoción y Fomento del Uso de la Bicicleta. Córdoba, Argentina.

LEY N° 2.586/07. 8 de enero de 2008. Sistema de transporte público de bicicleta para la ciudad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.

LEY N° 25.997. 5 enero de 2004. Ley Nacional de Turismo. Buenos Aires, Argentina.

LEY PROVINCIAL N° VII-0845. 7 junio, 2013. Plan Tubi. San Luis, Argentina.

LEY PROVINCIAL N° 12101. 22 de mayo de 1998. Coronel Rosales, Argentina

LISBONA, M., MEDINA, X. F., SÁNCHEZ, R. (2008). “El turismo deportivo: visiones críticas sobre posibilidades de desarrollo local en España y México”. En: Cantarero, L., Medina, F. X., Sánchez, R. (Coords.) (2008). *Actualidad en el deporte. Investigación y aplicación*, pp. 165-179. Disponible en: <https://www.ankulegi.org/wp-content/uploads/2012/03/0112Lisbona.pdf>

LUCIANI, A. (2008, mayo 18). El fortín de Rosas que aún sigue en pie y su misteriosa caja de plomo. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2008-5-18-9-0-0-el-fortin-de-rosas-que-aun-sigue-en-pie-y-su-misteriosa-caja-de-plomo>

LUCIANI, A. (2011, septiembre 18). Lo bueno y lo malo de un sitio en alza, contrastes del camino La Carrindanga. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2011-9-18-9-0-0-contrastes-del-camino-la-carrindanga>

MANDOLESI, M. (2015). “Los espacios verdes como recursos turísticos complementarios del turismo urbano. Estudio de caso: el Parque de la Independencia de la ciudad de Bahía Blanca”. Directora Julia Arocena (Tesis de grado inédita). Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo. Disponible en: <http://200.49.237.216/handle/123456789/3368>

MÁRQUEZ CANO, A (2018). “El cicloturismo: producto turístico sostenible”. Director Fernández Domínguez, Joaquín José. (Trabajo de fin de grado inédito). Universidad de Sevilla. Departamento de Filología Inglesa. Disponible en: <https://idus.us.es/handle/11441/78248;jsessionid=641AF6D2A529B5DAB5B85C57839407D1?>

MASTRANDREA, A., ANGELES, G. y OLAVARRÍA, J. (2019). Evaluación de la percepción social del espacio fluvial urbanizado del arroyo Napostá Grande, Bahía Blanca, Argentina. *Estudios Geográficos*, N° 287 (volumen 80). Disponible en: <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/755>

MATO I PALÓS, E. y TROYANO, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados*. Unión Europea. Disponible en: [http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe\\_Cicloturismo\\_2014.pdf](http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf)

MINERVINO, M. (2016, enero, 23). Con las formas del ayer, Estación Spurr. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2016-1-23-0-11-0-estacion-spurr>

MINERVINO, M. (2018, diciembre, 1). Bahía, la ciudad que no cuida a los bares “notables”. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-12-1-7-0-45-bahia-la-ciudad-que-no-cuida-a-los-bares-notables>

MINERVINO, M. (2019, septiembre 8). A 25 años de su inauguración, el paseo de las Esculturas suma una obra clave. *La Nueva*. Disponible en:

<https://www.lanueva.com/nota/2019-9-8-7-0-33-a-25-anos-de-su-inauguracion-el-paseo-de-las-esculturas-suma-una-obra-clave>

MINERVINO, M. (2020, enero 26). Los detalles del Parque Independencia que se viene. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-1-26-7-0-35-los-detalles-del-parque-independencia-que-se-viene>

MINERVINO, M. (2021, abril 17). Colocarán cicletteros en las esquinas y otorgarán beneficios a las cocheras que asignen lugar. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2021-4-17-7-0-19-colocaran-bicletteros-en-las-esquinas-y-otorgaran-beneficios-a-las-cocheras-que-asignen-lugar?fbclid=IwAR1hc4KG2rMsx8xYAt2h2aaqdVLhx-NljZC8tleGGykJAu4Qg2X308nCTdM>

MINISTERIO DE TURISMO DE LA NACIÓN (2014). Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2025.

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

MOSCOSO SÁNCHEZ, D. J. (2006). *Sociología del Deporte*. Madrid, Alianza Editorial. Disponible en: <http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/33/33>

MUNDET, L. y COENDERS, G. (2010). Greenways: a sustainable leisure experience concept for both communities and tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, pp. 657-674. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09669581003668524>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (1999). Plan Estratégico Bahía Blanca [PEBB].

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020a). Alojamiento en Bahía. Recuperado el 20/11/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/servicios-turisticos/alojamiento-en-bahia/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020b). Camino del Riel. Recuperado 20/11/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/circuitos-turisticos/camino-del-riel/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020c). Museo de la Aviación Naval. Recuperado 20/11/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/eventos/%F0%9F%91%A6%F0%9F%91%A7-vacaciones-de-invierno-museo-de-la-aviacion-naval/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020e). Bahía Virtual Race. Desafío 2020. Recuperado el 20/11/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/virtualrace/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020f). Fiestas populares. Recuperado el 20/22/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/disfruta/fiestas-populares/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020g). Manual del Ciclista Urbano. *Municipalidad de Bahía Blanca*. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/ciclista/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021a). Turismo de Bahía Blanca. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/turismobahia/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021b). Turismo de reuniones. Salas y salones para eventos. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/wp-content/uploads/2017/02/Salas-y-Salones.pdf>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021c). Camino de los Museos. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/circuitos-turisticos/camino-de-los-museos/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021d). Camino de los Fortines, Lanás y Frigoríficos. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/circuitos-turisticos/camino-de-los-fortines-laneras-y-frigorificos/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021e). Circuitos Turísticos. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/conoce/circuitos-turisticos/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021f). Así van a ser los nuevos carritos del Parque. Recuperado el 16/08/2021. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/parquedemayo/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021g). Votaciones: Parque de Mayo de Bahía Blanca. Recuperado el 12/03/2021. Disponible en: <http://participa.bahia.gob.ar/polls/2/results>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021h). Mapa de accidentes viales. Recuperado el 09/12/2021. Disponible en: <https://gobiernoabierto.bahia.gob.ar/mapas/accidentesviales/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2021i). Ciclovías. Recuperado el 09/12/2021. Disponible en: <https://gobiernoabierto.bahia.gob.ar/mapas/ciclovias/>

MUNICIPIO BAHÍA BLANCA (2020d) Balneario Maldonado. Recuperado 20/11/2020. Disponible en: <https://www.bahia.gob.ar/balneariominfo/>

- NARVÁEZ, E. L. (2014). El turismo alternativo: una opción para el desarrollo local. *RevIISE: Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, N° 6 (volumen 6), pp. 9-18. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5537859>
- NASSER, D. (2001). Deporte y turismo activo: una reflexión sociológica. *Actas del Congreso de Turismo Rural y Turismo Activo: Ávila, marzo-abril 1995*. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5139465>
- NIEL, E. (2007, marzo 7). Vuelve la Fiesta Nacional del Básquetbol. *Pickandroll.com.ar*. Disponible en; <http://www.pickandroll.com.ar/noticias/00009508/vuelve-la-fiesta-nacional-del-basquetbol/>
- NOGUÉ, J. (1989). Paisaje y turismo. *Estudios Turísticos*, N° 103, pp. 35-45. Disponible en: <https://dugi-doc.udg.edu/handle/10256/4101>
- NOGUÉ, J. (2010). El retorno al paisaje. *Enrahonar: Quaderns de filosofia*, N° 45, pp. 123-136. Disponible en: <https://ddd.uab.cat/record/64419>
- NOGUÉ, J., DE SAN EUGENIO, J. y SALA, P. (2019). La implementación de indicadores de lo intangible para catalogar el paisaje percibido. El caso del Observatorio del Paisaje de Cataluña. *Revista de Geografía Norte Grande*, N° 72, pp. 75-91. Disponible en: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-34022019000100075&script=sci\\_arttext](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0718-34022019000100075&script=sci_arttext)
- NORMA IRAM SECTUR N° 42530. 15 enero 2008. Servicios turísticos de cicloturismo. Buenos Aires, Argentina.
- NORMA ISO 21101 (2014). Disponible en: <https://www.isotools.org/2016/03/22/el-turismo-de-aventura-segun-la-norma-iso-21103-e-iso-21101/>
- NORMA ISO 21103. (2014). Disponible en: <https://www.isotools.org/2016/03/22/el-turismo-de-aventura-segun-la-norma-iso-21103-e-iso-21101/>
- OSORIO GARCÍA, M. (20010). Turismo masivo y alternativo. Distinciones de la sociedad moderna/posmoderna. *Convergencia*, N° 52, (volumen 17), pp. 235-260. Disponible en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-14352010000100010](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100010)
- PALACÍ SOLER, J. (2016). *El cicloturismo: un nuevo producto para el desarrollo local y turístico de la provincia de Alicante*. En Actas del IX Coloquio Nacional de Desarrollo Local del GTDL-AGE. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5686310>

PEDRINI, L, FLORES, L, CAVALCANTE, L. (2012). *Cicloturistas No Circuito Do Vale Europeu: Perfil e Percepção Ambiental*. En Actas del IX Seminário ANPTUR. Disponible en: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/9/64.pdf>

PEÑALVER TORRES, M. T. (1998). Un turismo alternativo: reutilización de molinos y almazaras. *Cuadernos de Turismo*, N° 2, pp. 147-158. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/download/23341/22611/112181>

PINASSI, A. (2013). Los recreacionistas culturales y la valoración turístico recreativa de áreas patrimoniales. El caso del centro histórico de Bahía Blanca (Argentina). *Pasos: Revista de Turismo Patrimonio Cultural*. N° 2 (volumen 11), pp. 351-370. Disponible en: <http://www.pasosonline.org/Publicados/11213/PASOS33.pdf#page=91>

PINASSI, A. (2018). Conflictos en torno al patrimonio cultural de Ingeniero White (Bahía Blanca, Argentina). *Cuadernos de Antropología Social*, 48, pp. 91-110. Disponible en: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CAS/article/view/4100>

PRIETA, S. (2019, 13 enero). De que se trata el Plan integral de Movilidad Urbana Sustentable que proponen para Bahía. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-1-13-7-0-36--de-que-se-trata-el-plan-integral-de-movilidad-urbana-sustentable-que-proponen-para-bahia>

PRIETA, S. (2019, 29 diciembre). El municipio empezará a construir otros 5 kilómetros de ciclovías. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2019-12-29-7-0-0-el-municipio-empezara-a-construir-otros-5-kilometros-de-ciclovias>

PRIETA, S. (2020, 9 agosto). Todos pedalean: a Bahía llegó el boom de comprar bicicletas. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-8-9-7-0-9-todos-pedalean-a-bahia-llego-el-boom-de-comprar-bicicletas>

PRIETO, M. B. y GÁRRIZ, E. J. (2020). Cambios e impactos en el uso de suelo en una ciudad intermedia. El caso de la Avenida Alem. Bahía Blanca, Argentina. *Huellas*, N° 2 (volumen 24), pp. 165-189. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7592368>

QUINTERO GONZÁLEZ, J. (2019). Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia. *Bitácora Urbano Territorial*, N° 3 (volumen 29), pp. 59-68. Disponible en: [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0124-79132019000300059&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0124-79132019000300059&script=sci_abstract&tlng=pt)

RAMÍREZ HERNÁNDEZ, O. (2013). Turismo deportivo: promoción para la diversificación de la oferta turística en Manzanillo, Colima. *TURyDES*, N° 15 (volumen 6). Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/15/manzanillo.pdf>

RAMÍREZ PARRA, A. (2018). Propuesta para la creación de la ruta cicloturística Bogotá-Villa de Leyva, que incluya buenas prácticas en sostenibilidad bajo el enfoque de cadena de valor. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2018. Disponible en: <https://bdigital.uexternado.edu.co/handle/001/1476>

RESOLUCIÓN CABA N° 573/2103. 26 agosto de 2013. Bicicletas o ciclovías y bisisendas. Carriles exclusivos. Doble sentido de circulación. Establecimientos. Buenos Aires, Argentina.

RÍOS, S. (2019, agosto 24). Convivir en la bisisenda. Nuevos códigos sobre ruedas. *La Nación*. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/convivir-bisisenda-nuevos-codigos-ruedas-nid2280413>

SAMPIERI, H., FERNÁNDEZ COLLADO, R. y BAPTISTA LUCIO, P. (2004). *Metodología de la investigación*. México: McGraw – Hill.

SAN SALVADOR, R. (1998). “Políticas de ocio y turismo: hacia un modelo relacional de intervención”. En: J. Martínez del Castillo (Comp.) *Deporte y calidad de vida*. Madrid: Esteban Sanz.

SÁNCHEZ, S. C. (2009). “El cicloturismo como recurso turístico en la provincia de Córdoba”. (Trabajo final del grado inédito). Universidad Empresarial Siglo 21. Disponible en: <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/handle/ues21/11150>

SANZ TAMARIT, I. (2016). “Análisis del cicloturismo en Mallorca”. Director Eugeni Aguiló. (Tesis de grado inédita). Departamento de Economía Aplicada, Universidad de las Islas Baleares. Disponible en: [https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/3269/Sanz\\_Tamarit\\_Ignacio.pdf?sequence=1](https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/3269/Sanz_Tamarit_Ignacio.pdf?sequence=1)

SCHOLZ, G. (2015). “Concepto del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España”. Directora María de la Oliva (Trabajo de fin de grado inédito). Universidad de Valladolid. Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación. Disponible en: <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/13004>

SECRETARÍA DE TURISMO DE MÉXICO (2004). *Turismo alternativo, una nueva forma de hacer turismo*. México D. F.: Sector.

SERRA, M. (2016). El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, pp. 187-209. Disponible en: <https://www.jstor.org/stable/24897287?seq=1>

SILVA SCHWEITZER, A., M. y RUBIO FARINELLI, M. L. (2014). Análisis de cambios de uso del suelo en Delegación Municipal de Ingeniero White. (Buenos Aires, Argentina). *Cuadernos de geografía: Revista Colombiana de Geografía*. N° 1 (volumen 23). pp. 133-146. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4790665>

SOTELO, M. y MASSOLA, M. (2008). Propuesta de Plan de Manejo de la Reserva Natural de Uso Múltiple Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde.

SPAGNOLO, S. (2012). Percepción de la calidad de vida ambiental en la localidad de General Daniel Cerri, Buenos Aires, Argentina. Propuesta de una metodología de investigación cualitativa en geografía. *Geograficando: Revista de Estudios Geográficos*, N° 8 (volumen 8), pp. 139-156. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=Jpr5489>

SPEAKE, M. A y CARBONE, M. A. (2019). *Reserva Natural Costera Bahía Blanca: ¿Área desprotegida?* En Libro de Actas del VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=eventos&d=Jev13659>

SUÁREZ LASTRA, M., GALINDO PEREZ, C. y MURATA, M. (2016). *Bicicletas para la ciudad: una propuesta metodológica para el diagnóstico y la planeación de infraestructura ciclista*. Universidad Nacional Autónoma de México.

TÉLAM (2020, junio 2). Movilidad sustentable. Crece en todo el país el uso de la bicicleta como estrategia de transporte frente a la pandemia. Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/202006/471225-coronavirus-bicicletas.html>

TORRES FERNÁNDEZ, C., ZALDÍVAR MARTÍNEZ, P. y ENRÍQUEZ GARCÍA, F. (2013). Turismo alternativo y educación. Una propuesta para contribuir al desarrollo humano. *El Periplo Sustentable: revista de turismo, desarrollo y competitividad*, N° 24, pp. 125-154. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4195434>

TORRES, P. (1998). Un turismo alternativo: reutilización de molinos y almazaras. *Cuadernos de Turismo*, (volumen 2), pp. 147-158. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/23341>

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL (UTN) (2015). *Ciclovías – MBB*. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/504024546/3-Informe-Tecnico-UTN-Web>

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL [UTN] (2015). *Ciclovías – MBB*. Bahía Blanca: Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Bahía Blanca.

VARISTO, Y., PINASSI, A., LARREA, M., BJERG, A. y FLORES CHOQUE, D. (2012). TICs y difusión del patrimonio cultural. Realidad aumentada y virtual en el área fundacional de Bahía Blanca. *Condet*, N° 1 (volumen 10), pp. 53-73. Disponible en: <http://revela.uncoma.edu.ar/htdoc/revela/index.php/condet/article/view/2578>

ZULUAGA CADAVID, P. A. (2006). Una mirada al paisaje como recurso turístico. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, N° 2 (volumen 2), pp. 76-82. Disponible en: <http://riat.atalca.cl/index.php/test/article/view/23>

### **Entrevistas a informantes claves**

AROCENA, MARÍA JULIA. Anterior Jefa del Área de Turismo del Municipio de Bahía Blanca (julio 2020).

LANDA, DORA. Titular del Bar Landa Chico (marzo, 2021).

MARISCO, TOMÁS. Secretario de Movilidad Urbana del Municipio de Bahía Blanca (julio 2020).

MESA, FRANCO. Titular de la tienda de bicicletas Stórica (julio 2020).

RODRÍGUEZ, MARISA y SALDUTTI, FERNANDO. Titulares de Pausa Urbana Bike Tour (julio 2020).