

## PUENTE BUENOS AIRES – COLONIA

### LA PERCEPCIÓN DE LOS COLONIENSES HACIA EL TURISMO



---

Tesis de grado: Licenciatura en Turismo

**Jimena Paola Sanguinetti Parodi**

Legajo N° 83.045/1

jimenasanguinetti@hotmail.com

Director Arq. Alfredo Luis Conti

Fecha de entrega: 24/11/2017

---

*"¿No sería placentero salir por la mañana de Buenos Aires, ir a bañarse en las encantadoras playas de Pocitos o Ramírez y volver para el almuerzo o por la tarde a su casa?..." Benigno Benigni.*

*Pero, ¿será placentero para los residentes de Uruguay? ¿Y de Colonia?*

---

***Agradecimientos,***

A mi familia y a Alexis por no dejarme bajar los brazos a lo largo de estos años.

A mis amigos y compañeros de carrera, especialmente a Aldana por acompañarme en cada uno de los pasos que fuimos dando.

A mis compañeros del Instituto de Investigaciones en Turismo por enseñarme y ayudarme día a día, en especial a mi director de tesis, Alfredo Conti, y a Gabriel Comparato por guiarme en este proceso.

A todos aquellos que me acompañaron...

***Muchas gracias.***

---

## Índice

---

Resumen	8
Introducción	9
1. Introducción	9
2. Fundamentación y objetivos	10
3. Metodología	11
4. Objetivos	12
4.1 Objetivo general	12
4.2 Objetivos específicos	12
Capítulo uno: Marco teórico	13
1. Marco conceptual	13
1.1 Residente, comunidad y actor local.	13
1.2 Desarrollo local	13
2. Importancia de la comunidad local en el desarrollo turístico	14
2.1 Sistema turístico	14
2.2 Sustentabilidad y turismo	16
2.3 Apoyo de la comunidad local	18
3. Teoría del intercambio social	19
4. Impactos del turismo	21
4.1 Impactos económicos	22
4.2 Impactos sociales	23
4.3 Impactos culturales	24
4.4 Impactos medioambientales	25
Capítulo dos: Caso de estudio	27
1. Sistema turístico de Colonia del Sacramento	27
1.1 Superestructura	27
1.2 Demanda	30
1.3 Comunidad receptora	32
1.4 Atractivos	34
1.5 Equipamientos e instalaciones	35
1.6 Infraestructura	35

2. Proyecto del Puente Buenos Aires-Colonia: Sus inicios y actualidad	37
Capítulo tres: Estudio de campo	39
1. Aspectos metodológicos	39
1.1 Determinación de la muestra	40
2. Análisis de las encuestas	42
2.1 Perfil demográfico	42
2.2 Análisis de la percepción turística actual	42
2.3 Índice de Percepción Turística	46
Conclusiones	54
Recomendaciones	56
Bibliografía	57
Anexos	62
Anexo I: Encuestas a residentes de Colonia del Sacramento	62
Anexo 2: Índice de Percepción Turística.	64

## Índice de ilustraciones

---

Ilustración 1: Sistema turístico .....	16
Ilustración 2: Proceso de intercambio .....	20
Ilustración 3: Actores involucrados en la actividad turística de Colonia del Sacramento según ámbito de acción .....	30
Ilustración 4: División zonal para la definición de estratos .....	40
Ilustración 5: Modelo que se utilizó para encuestar a residentes de Colonia del Sacramento durante el mes de Junio del año 2017. ....	62

## Índice de gráficos

---

Gráfico 1: Cantidad de visitantes Internacionales en Colonia por año.....	31
Gráfico 2: Cantidad de Turistas Internacionales en Colonia según nacionalidad (2015) ..	32
Gráfico 3: Impactos turísticos por rango etario.....	43
Gráfico 4: Impactos turísticos por barrio de residencia.....	44
Gráfico 5: Media y frecuencia de elección de impactos turísticos.....	45
Gráfico 6: IPT de impactos económicos.....	51
Gráfico 7: IPT de impactos sociales.....	52
Gráfico 8: IPT de impactos culturales .....	52
Gráfico 9: IPT de impactos medioambientales .....	53

## Índice de tablas

---

Tabla 1: Impactos del turismo .....	22
Tabla 2: Muestreo.....	41
Tabla 3: Índice de Percepción Turística General de impactos económicos.....	47
Tabla 4: Índice de Percepción Turística General de impactos sociales.....	48
Tabla 5: Índice de Percepción Turística General de impactos culturales.....	49
Tabla 6: Índice de Percepción Turística General de impactos medioambientales .....	50

## Resumen

---

El proyecto para la construcción del puente Buenos Aires - Colonia se ha postergado desde el siglo XX. Su fin es unir el Gran Buenos Aires, una urbe de más de 12 millones de habitantes, con la ciudad de Colonia del Sacramento, una pequeña ciudad de aproximadamente 26.631 habitantes, creando un corredor bioceánico que conecte los principales conglomerados de los países presentes en el litoral este de América del Sur. Debido a las diferencias demográficas existentes entre ambas ciudades, el presente trabajo pretende dar cuenta de los desafíos que surgen en la comunidad local de Colonia del Sacramento a partir del desarrollo turístico generado por la construcción de una obra de semejante envergadura. Para ello se considera necesario conocer la percepción que poseen los residentes locales con respecto al turismo en un contexto ex ante y ex post a su construcción.

En primera instancia se presenta el marco teórico en torno al cual se enmarca el trabajo. Luego, se realiza una caracterización del sistema turístico de la ciudad de Colonia del Sacramento, y el recorrido histórico del proyecto de construcción del puente Buenos Aires - Colonia. Por último, se procede a la obtención de los datos primarios, a través de la realización de encuestas a los residentes de Colonia, cuya técnica se basa en un muestreo estratificado uniforme, donde se identifican 5 estratos de acuerdo al barrio de residencia de los encuestados.

A partir de la información obtenida se efectúa un análisis de la percepción que muestran los residentes al turismo en la actualidad en comparación con la percepción que tendrían si se construyera un puente que uniera ambas cabeceras.

Por último, se realizan las conclusiones finales y se proponen una serie de recomendaciones para las autoridades encargadas de autorizar la construcción del puente.

**Palabras claves: Percepción - Desarrollo Turístico - Puente Buenos Aires - Colonia - Infraestructura turística.**

## Introducción

---

### 1. Introducción

El puente Buenos Aires - Colonia es un proyecto que se ha postergado desde el siglo XX. Su fin es unir la Capital Federal de Argentina con la ciudad de Montevideo de Uruguay, creando un corredor bioceánico que conecte los principales conglomerados de los países presentes en el litoral Este de América del Sur (Buenos Aires – Montevideo – São Paulo) (Raimundi y Lovelli, 1998; De Luca y Pereyra, 1999; Veiga et al., 2000, Romero Gorski, 2001).

En 1995, la consultora Louis Berger, el banco de inversión Bear, Stearns & Co y el estudio jurídico Latham & Watkins realizaron un estudio de factibilidad para la construcción del viaducto, el cual fue encargado por la “Comisión Binacional para la construcción del Puente Buenos Aires – Colonia”. El estudio establece que los puntos de acceso más convenientes donde se podría emplazar el puente son Punta Lara (Buenos Aires, Argentina) y Punta de los Patos (ubicada 15 km al Este de Colonia del Sacramento, Uruguay) (Raimundi y Lovelli, 1998; De Luca y Pereyra, 1999).

El puente uniría una gran urbe de más de 12 millones de habitantes (Gran Buenos Aires) (INDEC, 2010), y por otro lado, una pequeña ciudad de aproximadamente 26.231 habitantes (Colonia del Sacramento) (INE, 2011). Se trata de sociedades muy disímiles que cuentan con un contacto existente, a pesar de la presencia de un límite fronterizo natural que es el Río de La Plata.

Colonia del Sacramento se localiza dentro de la zona de influencia de la gran urbe y, por lo tanto, los aspectos estructurales de la pequeña ciudad se encuentran íntimamente conectados con los cambios materiales y culturales que llegan desde Buenos Aires. Muchos autores coinciden en que dicha incidencia aumentaría inexorablemente, a partir de la construcción del viaducto, generando un cambio cualitativo y cuantitativo en la llegada de turistas a todo el territorio uruguayo y particularmente a la ciudad de Colonia del Sacramento, impactando significativamente en las características de la población local de la región (Veiga et al., 2000; Romero Gorski, 2000 y 2001).

La relación, ya existente, entre ambas ciudades genera distintas opiniones en la población de Colonia de Sacramento con respecto a los turistas argentinos que visitan la ciudad. Estas consideraciones fueron estudiadas en los trabajos realizados por Romero Gorski (2000 y 2001) en donde se evidencia el temor que tienen los habitantes por el crecimiento en el número de turistas y la posibilidad de que Colonia del Sacramento se transforme en una mega ciudad, perdiéndose la identidad local e implantándose valores netamente argentinos o “porteños”, apodo que utilizan los colonienses para referirse a los turistas provenientes de la Provincia de Buenos Aires.

En este trabajo me propongo retomar las investigaciones realizadas por la Dra. Romero Gorski (2000 y 2001) incluyendo un nuevo contexto, no tomado en cuenta en los estudios que ha realizado previamente, que será la construcción del viaducto. Me centraré en estudiar la percepción que tienen los residentes de Colonia del Sacramento con respecto a los impactos sociales, culturales, económicos y medioambientales que generaría la construcción del puente Buenos Aires – Colonia y la actitud que presentan ante la construcción de una obra de semejante envergadura.

Además de tomar como estudio de referencia las investigaciones realizadas sobre la población de Colonia del Sacramento por la Dra. Romero Gorski (2000 y 2001), también me basaré en los estudios llevados a cabo por Gutiérrez Taño y Díaz Armas (2010), Gutiérrez Taño (2010), Garau Vadell et al. (2014) y Díaz Armas et al. (2014) con respecto a la actitud que tiene el residente hacia el turismo, llevados a cabo en distintos destinos turísticos de España. Los autores desarrollan sus trabajos a partir de la Teoría del Intercambio Social, la cual se basa en que las relaciones sociales generan como consecuencias transacciones que implican un costo y un beneficio para los individuos involucrados (Blau, 1968).

## **2. Fundamentación**

Esta investigación permitirá conocer la percepción que tienen los habitantes de cierta región hacia el turismo ante la construcción de infraestructura de transporte que facilite la accesibilidad al destino turístico, debido a un cambio en el perfil del turista y/o un aumento significativo en la cantidad de turistas que se desplazan desde un lugar de origen hacia dicho destino.

De acuerdo con Pearce (1980) la actitud de los residentes frente al turismo es generalmente ignorada en los planes de desarrollo turístico, pero debería ser tomada en cuenta, ya que la relación generada durante el viaje afecta la sensación de bienestar en el turista y la probabilidad de que el turista regrese al destino o se lo recomiende a turistas potenciales.

Gutiérrez Taño (2010) agrega que una relación armoniosa entre los visitantes y los habitantes genera una imagen positiva del destino turístico, por lo tanto, conocer la actitud del residente ante los turistas es de vital importancia para el desarrollo de la actividad turística. Los agentes encargados de la planificación de esta actividad deberían considerar esta variable para la óptima realización de su trabajo.

A pesar de la existencia de numerosos trabajos que estudian la actitud del residente de un destino turístico ante el turismo, la contribución de esta tesis se centra en la incorporación de una nueva variable, la construcción de infraestructura de transporte. Concentrándose en estudiar la actitud que tienen los residentes en la actualidad y la actitud que tendrán luego de la concreción del proyecto, con el fin de predecir la percepción de los residentes ante los impactos que generaría la llegada de nuevos turistas como consecuencia de la nueva infraestructura.

Por otro lado, este trabajo servirá para reunir una serie de elementos para la eventual confección de un plan estratégico con el fin de mitigar las consecuencias negativas y aumentar los beneficios que genera a las sociedades implicadas la construcción del viaducto. Cabe destacar que la construcción de una obra de semejante envergadura no sólo afecta a las poblaciones que se encuentran próximas a los puntos de acceso del puente, sino también a poblaciones cercanas, señalando la importancia que tendrá para toda la República Oriental del Uruguay debido a su contraste poblacional con la República Argentina.

### 3. Metodología

Para la realización de este trabajo he decidido dividir la investigación en tres etapas:

Una primera etapa de recolección de datos secundarios con el fin de realizar una recopilación bibliográfica para familiarizarme con el objeto de estudio. Por otro lado, servirá para la confección del marco teórico con respecto al estudio de la actitud del residente frente al turismo, que se utilizará como base de la investigación.

Además, la recolección de bibliografía secundaria será clave para la descripción de la actividad turística actual de Colonia del Sacramento, la descripción de los antecedentes históricos de la construcción del puente y la identificación los impactos sociales, culturales, económicos y medioambientales que produce el turismo en un destino.

Con el fin de recolectar información para el estudio de la actitud del coloniense frente al turismo en un contexto *ex ante* y su predicción en un contexto *ex post* a la construcción del viaducto, en la segunda etapa se comenzará a realizar el trabajo de campo, el cual se centrará en la realización de una investigación netamente cuantitativa donde se utilizarán como modelo los trabajos realizados por Gutiérrez Taño y Díaz Armas (2010), Gutiérrez Taño (2010), Garau Vadell et al. (2014) y Díaz Armas et al. (2014) con respecto a la actitud del residente frente a los impactos que genera la actividad turística.

La técnica que se utilizará en esta instancia será la realización de encuestas, utilizando como método de selección de los individuos de la población el muestreo aleatorio estratificado uniforme, debido a que se considera que las opiniones y percepciones de la población tienen la misma relevancia sin importar la minoría poblacional de cada barrio, siendo el universo poblacional el total de los habitantes de la ciudad de Colonia del Sacramento. La población será segmentada en cinco grupos de acuerdo a su zona de residencia, con el fin de conocer los impactos percibidos tanto de los residentes de barrios urbanos y turísticos como aquellas personas que habitan los barrios periurbanos.

Las variables de estudio serán los impactos turísticos, tanto positivos como negativos, que los habitantes de Colonia del Sacramento atribuyen a la actividad turística en su ciudad, antes y después de la construcción del viaducto.

El método de operacionalización de las variables será a través de la realización de cuestionarios estructurados auto-administrados con ayuda de un encuestador. Dicho cuestionario contará con tres partes, en primer lugar se encontrará la caracterización socio-demográfica de los entrevistados, la segunda parte estará constituida por afirmaciones vinculadas a la percepción de los impactos turísticos que se generan en Colonia en la actualidad, el encuestado deberá elegir las 5 afirmaciones que considera más relevantes, y en tercer lugar se encontrarán las afirmaciones relativas a su percepción de los impactos que podría generar la actividad turística luego de la construcción del puente, en esta instancia se les pedirá a los encuestados que indiquen su nivel de acuerdo con ciertas afirmaciones usando una escala de Likert con cinco valores. Las afirmaciones abarcan los cuatro tipos de impactos, económicos, sociales, culturales y medioambientales, existiendo tanto costos como beneficios.

Por último, la tercera etapa, se centrará en el análisis de los datos obtenidos en las encuestas. En primer lugar, se analizará el perfil demográfico de los encuestados. Luego, se procederá a describir la percepción actual del residente de Colonia del Sacramento respecto a los impactos producidos por el turismo en su territorio. Y, por último, con el fin de identificar la percepción que poseen los residentes de Colonia del Sacramento con respecto a los impactos turísticos que generaría la construcción del puente entre Buenos Aires y Colonia se propone la construcción de un índice, denominado Índice de Percepción Turística General (IPTG), el cual se elaborará a partir del Índice de Percepción Turística (IPT) de cada uno de los impactos turísticos identificados. El IPTG determinará un índice para cada categoría de impactos, las mismas son: beneficios económicos, costos económicos, beneficios sociales, costos sociales, beneficios culturales, costos culturales, beneficios medioambientales y costos medioambientales.

## **4. Objetivos**

### **4.1 Objetivo general**

Analizar la percepción de los residentes de Colonia del Sacramento ante los impactos que generaría el aumento en la llegada de turistas argentinos por la construcción del puente Buenos Aires – Colonia.

### **4.2 Objetivos específicos**

- 1) Desarrollar un marco teórico con respecto al estudio de la actitud del residente frente al turismo, su importancia y antecedentes.
- 2) Identificar los impactos sociales, culturales, económicos y medioambientales que el turismo genera en Colonia del Sacramento.
- 3) Describir sintéticamente la actividad turística de Colonia del Sacramento en el contexto actual, antes de la construcción del puente.
- 4) Describir brevemente los antecedentes históricos de la construcción del puente.
- 5) Describir la percepción del residente de Colonia del Sacramento frente al turismo en la actualidad.
- 6) Analizar la percepción que tiene el residente ante los impactos que generará la llegada de nuevos turistas por la construcción del puente.
- 7) Comparar el escenario actual y futuro respecto a la percepción que tiene el residente frente al turismo.

## Capítulo uno: Marco teórico

---

### 1. Marco conceptual

#### 1.1 Residente, comunidad y actor local.

La palabra “comunidad” ha sido conceptualizada desde diversos puntos de vista, dependiendo del área de estudio de los autores que lo han definido, se debe destacar que ninguna de dichas corrientes es correcta o incorrecta, si no que contribuyen a la creación de un marco teórico en relación al concepto. Por esta razón, es necesario realizar una aproximación de la definición de comunidad que se utilizará a lo largo del trabajo.

El autor Monterrubio Cordero (2009) explica que el término sufre de cierta ambigüedad, debido a que se puede considerar a la comunidad desde el ámbito geográfico en el que están insertos los miembros que habitan el espacio, pero también existe una visión socio-antropológica que implica que el conjunto de individuos de la comunidad se relacionan entre sí y poseen una serie de manifestaciones, como su cultura, sus tradiciones, sus creencias, sus actitudes, etc.

Así mismo, el autor Arias Herrera (2003) identifica un elemento estructural y un elemento funcional en las comunidades. El primero de ellos hace referencia al espacio geográfico donde la comunidad habita, siendo necesaria su previa delimitación. Por otro lado, el elemento funcional hace referencia a la existencia de intereses comunes entre los miembros de la misma, y la identificación de sus necesidades. Además, el sentido de pertenencia es otro elemento fundamental en las comunidades, siendo una construcción histórica que se forma sobre la base de la interacción entre los miembros, la colaboración y la cooperación (Causse Cathcart, 2009).

Por consiguiente, denominaremos a la comunidad local como el conjunto de individuos que habitan y se relacionan en un espacio geográfico definido, con intereses comunes y un sentido de pertenencia perceptible.

Además, definiremos a los residentes como el conjunto de individuos que residen un espacio geográfico. Ser residente no significa ser originario nativo del espacio (Monterrubio Cordero, 2009). A los efectos de la investigación se tomará el concepto de residentes como sinónimo del concepto de comunidad, y en variadas oportunidades se utilizará el concepto “comunidad receptora”.

Por último, se define al actor local como el individuo, grupo u organización que posee un rol dentro de la comunidad local y actúa como elemento fundamental para el desarrollo local, debiendo ser los principales beneficiarios del mismo (Madoery, 2008).

#### 1.2 Desarrollo local

Debido a la importancia que tiene el turismo para el desarrollo de ciertas localidades cuya actividad principal o secundaria es la actividad turística, creo imprescindible conceptualizar el desarrollo local como eje fundamental del trabajo.

Vázquez Barquero en CEPAL (2000) define al desarrollo local como un proceso de crecimiento y cambio estructural cuyo objetivo es mejorar el bienestar poblacional

de una localidad o región a través del desarrollo potencial existente. Además, Albuquerque en Burin y Heras Monner Sans (2001) agrega que dicho proceso es capaz de estimular el crecimiento económico de la sociedad, crear empleo y mejorar la calidad de vida.

Asimismo, el desarrollo local es un proceso complejo cuya premisa principal se basa en la inclusión de la población para la concreción de los objetivos, para ello se requiere de la colaboración conjunta del sector privado, el gobierno local y de las instituciones técnicas y del conocimiento que se encuentran en el territorio (Casalis, 2009).

Por lo tanto, el desarrollo local implica una construcción conjunta basándose en una visión estratégica, el trabajo en red y la democratización del poder, pero enfatizando la gestión en el protagonismo de los actores locales insertos en el territorio, es decir la planificación debe ser “desde abajo”, actuando como beneficiarios del desarrollo, y también como actores fundamentales para que el proceso sea llevado a cabo (Casalis & Altschuler, 2006; Forneris, 2012).

Con respecto a la relación entre el turismo y el desarrollo local, el autor Troncoso (2008) agrega que la aplicación de dicha teoría en la práctica turística permitiría que los beneficios sean retenidos por la población local y beneficiaría el desarrollo del turismo, mejorando la calidad de los productos turísticos.

## **2. Importancia de la comunidad local en el desarrollo turístico**

### **2.1 Sistema turístico**

El presente trabajo se enmarca dentro del concepto de sistema turístico planteado por Molina (1986), el cual toma como base la Teoría General de Sistemas. El autor define al turismo como un sistema abierto que se relaciona con su medio ambiente, estableciendo intercambios que facilitan el desarrollo de la actividad. El sistema está compuesto por canales de entrada por donde ingresa energía, materiales e información que luego de ser procesada retorna al medio ambiente por los canales de salida en forma de servicios. El autor considera que el sistema turístico se encuentra inserto en un medio ambiente que incluye variables sociales, ambientales, políticas y económicas, al cual lo menciona con el nombre de supersistema sociocultural (Citado en Orozco Alvarado, Núñez Martínez & Virgen Aguilar, 2008).

El estudio de la actividad turística a través de un enfoque sistémico permite tener una amplia visión del conjunto de actividades que se generan tanto dentro del sistema como en el medioambiente, la gran cantidad de actores interrelacionados y los impactos, positivos y negativos, generados por la actividad dentro del territorio turístico.

La principal razón por la cual se ha elegido este modelo es debido a que el autor tiene en cuenta a la comunidad receptora y a los turistas, como actores fundamentales del sistema, y considera relevante la interrelación llevada a cabo entre dichos actores en el desarrollo de la actividad en el destino.

Los seis subsistemas incluidos en el sistema turístico planteado por Molina (1986) son: (ilustración 1) (Citado en Kostanje, 2013)

*Superestructura*: está compuesta por los organismos públicos y privados que se encargan de regular y dirigir la actividad turística. También incluye las leyes, normas y reglamentos existentes en el territorio.

*Demanda*: este subsistema incluye a los visitantes que llegan al destino motivados por distintas razones, haciendo uso de los espacios, infraestructura, servicios y atracciones turísticas del destino, así mismo los visitantes son los encargados de inyectar las divisas en el destino.

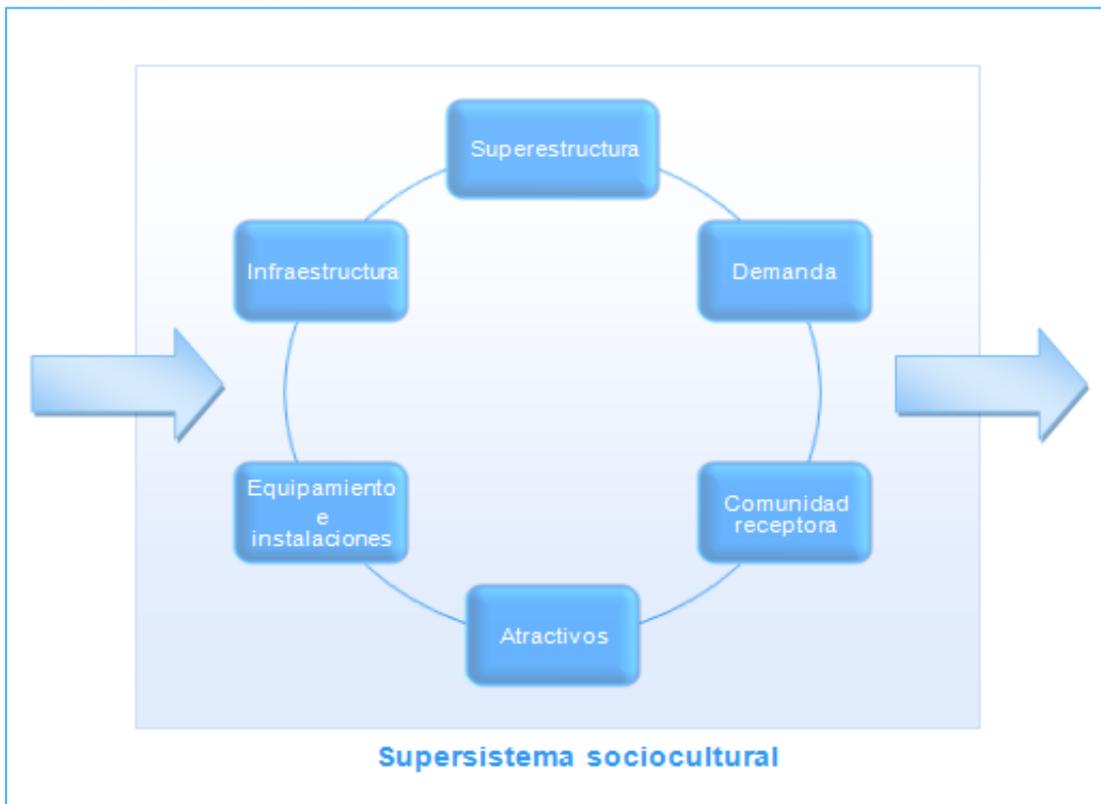
*Comunidad receptora*: se conforma por las personas que habitan en el destino. Son quienes están relacionados directa o indirectamente con los visitantes y el desarrollo de la actividad turística.

*Atractivos*: son considerados como uno de los principales motivadores del flujo turístico generado hacia el destino, pueden ser tangibles, como monumentos históricos, sitios arqueológicos o paisajes, o intangibles por ejemplo la cultura, las costumbres, música, danzas, etc.

*Equipamientos e instalaciones*: se encuentra compuesto por los establecimientos e instalaciones donde se prestan los servicios a los visitantes que acuden al destino, entre los que se encuentran los restaurantes, los servicios de alojamiento, agencias de viajes, entre otros.

*Infraestructura*: se incluyen servicios básicos como agua potable, luz, gas y energía eléctrica, como así también los servicios de transporte, vías de acceso, carreteras y terminales, los cuales permiten el traslado de visitantes y turistas hacia el destino y dentro del destino.

Ilustración 1: Sistema turístico



Fuente: elaboración propia en base a Molina (1986). (Citado en Kostanje, 2013)

Explicado el sistema turístico me propongo enfatizar la importancia que tiene la comunidad receptora como parte del sistema, debido a la interrelación que mantiene con cada uno de los elementos que lo constituyen, y por ser un elemento imprescindible para el desarrollo de la actividad turística. Por un lado, la comunidad es la encargada de proveer los servicios utilizados por visitantes y turistas durante su estancia en el destino, incluyendo no sólo servicios de alojamiento y alimentación, sino también servicios médicos, de recreación y de consumo. La mayoría de los servicios fueron instalados en primera instancia para el disfrute y beneficio de la comunidad local, pero son parte fundamental del producto turístico (Monterrubio Cordero, 2009). Por otro lado, dentro de la comunidad receptora existen miembros que son parte de la superestructura, los cuales actúan como planificadores y reguladores de la actividad turística, sin dejar de lado la importancia que tiene la inclusión de la comunidad local en el proceso de la toma de decisiones.

Tampoco se debe evitar la realidad de que la comunidad local, muchas veces, actúa como visitante en su propio territorio, yendo a museos, zoológicos y distintos atractivos que el destino ofrece, y, por esta razón, se debe considerar que la actividad que realizan los visitantes o turistas no afecte su vida habitual ni se sientan excluidos de su territorio por una masificación del turismo en el destino.

## 2.2 Sustentabilidad y turismo

En la actualidad, muchos autores coinciden en que una de las premisas fundamentales para el óptimo desarrollo del turismo es que se tenga en cuenta su uso sostenible. Asimismo, la Organización Mundial del Turismo (OMT) ha nombrado el año

2017 como el Año del Turismo Sostenible para el desarrollo, como consecuencia de los objetivos del milenio compartidos por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), los cuales se basan en el desarrollo sostenible para la sociedad. De esta forma, se pone en evidencia la importancia que la actividad turística ha cobrado en los últimos años, su inclusión en la agenda pública y, sobretodo, su capacidad de contribución para el desarrollo turístico, considerando la sostenibilidad como pilar fundamental para la práctica del turismo.

Las premisas planteadas por la OMT (2017) en torno a los que deben rondar los objetivos de los actores involucrados en la actividad turística son: el crecimiento económico inclusivo y sostenible; la inclusión social, empleo y reducción de la pobreza; el uso eficiente de los recursos, protección ambiental y cambio climático; los valores culturales, diversidad y patrimonio; y la comprensión mutua, paz y seguridad.

Continuando con esta línea, Troncoso (2008) plantea que el rol de la comunidad local es de vital importancia para el desarrollo sustentable de las sociedades. Debiendo convertirlos en actores fundamentales con el fin de lograr su intervención en el proceso de desarrollo y que los resultados generados beneficien a la sociedad en todos sus aspectos. Así como a nivel general esta premisa también se ve reflejada en el caso del turismo, sirviendo como un motor para el desarrollo de las sociedades que viven el día a día con turistas que visitan su ciudad, a través de la generación de beneficios y la superación de los problemas que surgen de la actividad turística. Por lo tanto, un desarrollo turístico sustentable solo es posible en la medida que la sociedad local esté involucrada en todas las etapas del proceso turístico.

En consecuencia, el gran reto que tienen las autoridades encargadas de gestionar, planificar, administrar y promocionar la actividad turística es la incorporación de los residentes locales en sus actividades, logrando a través de su incorporación que los beneficios del desarrollo se destinen a ellos. En este contexto, no se trata de beneficios netamente económicos, sino también de un desarrollo que implique todas las dimensiones que el turismo abarca, planteándose desde una perspectiva sistémica (Monterrubio Cordero, 2009).

Ahora bien, basándose en el enfoque teórico de Desarrollo Sustentable planteado por Guimarães (1994) en el que sostiene que para el desarrollo sustentable se deben integrar las siguientes dimensiones: ambientales, social y cultural, económica y política; la autora Rossi (2015) planteó que el desarrollo sustentable del turismo implica la integración de dichas dimensiones explicándolo de la siguiente manera:

*La dimensión ambiental:* el desarrollo del turismo debe estar ligado a la conservación de los recursos ambientales, a través de su uso óptimo, con el fin de lograr la supervivencia de la actividad turística.

*La dimensión socio-cultural:* se debe lograr que la cultura y las costumbres de la población local no se vea amenazada por el desarrollo de la actividad turística, logrando conservar su patrimonio cultural.

*La dimensión económica:* se basa en garantizar que los beneficios económicos devenidos del turismo beneficien a todos los actores involucrados en el turismo.

*La dimensión política:* se basa en asegurar la democracia y permitir la participación de la población local en el proceso de toma de decisiones

relacionadas con la actividad turística. Es de vital importancia el apoyo de la sociedad hacia las políticas turísticas llevadas a cabo tanto por el sector público como por el sector privado.

Es así como en estas dimensiones se evidencia la importancia que tienen los residentes locales en lo que respecta al desarrollo y gestión de la actividad turística. De este modo, con respecto a la dimensión ambiental, se debe aclarar que la comunidad local posee un rol fundamental con respecto a la conservación de los recursos naturales presentes en el destino, debiendo impedir su deterioro. La inclusión de la comunidad determinará la existencia de dichos recursos en el futuro y el desarrollo del turismo alrededor de los mismos (Monterrubio Cordero, 2009).

En relación a la dimensión socio-cultural, los objetivos del desarrollo turístico sustentable giran en torno al respeto de la autenticidad sociocultural de la comunidad local, la conservación de sus atractivos arquitectónicos y sus valores tradicionales, y la contribución al entendimiento y la tolerancia intercultural (Conti & Cravero Igarza, 2010).

Por otro lado, Conti y Cravero (2010) agregan que la sustentabilidad económica del turismo debe ser clave para lograr oportunidades de empleo estables y la obtención de ingresos y servicios sociales para la comunidad local, teniendo como objetivo central la reducción de la pobreza.

Por último, como se demuestra en la dimensión política, se debe tener en cuenta la participación de la comunidad local en la planificación y gestión del turismo como elemento esencial del proceso de toma de decisiones, contemplando sus intereses y necesidades en las políticas y estrategias que se implementen (Rossi, 2015). Allí radica otro de los desafíos de las autoridades, ya que incorporar a la comunidad local en este proceso no resulta ser una tarea fácil, debido a que pueden surgir problemas como indiferencia hacia la participación en la toma de decisiones con respecto al turismo o la limitación de la incorporación de las comunidades locales (Monterrubio Cordero, 2009).

En conclusión, un plan de desarrollo turístico debe incluir la opinión de la comunidad local, pero para ello es necesario que la población residente tenga una actitud favorable hacia el turismo, a partir de la percepción de beneficios generados por el desarrollo de la actividad turística, siendo dichos beneficios, no solo económicos sino también sociales, culturales, ambientales y políticos.

### **2.3 Apoyo de la comunidad local**

El apoyo de la comunidad local a las políticas turísticas es imprescindible para lograr el desarrollo del turismo, ya que un desacuerdo entre las autoridades encargadas de la planificación turística y los residentes, podría generar una disminución en la calidad del destino y consecuentemente un redireccionamiento de la demanda (Gursoy et. al, 2002). Esto se genera debido a que los turistas perciben el disgusto y apatía de la comunidad local. Por lo tanto, el trato amable al turista por parte de la población local pasa a ser un intangible básico para el desarrollo turístico de un destino, influyendo positivamente en la satisfacción del visitante (Gutiérrez Taño & Díaz Armas, 2010).

Asimismo, el conocimiento de los factores que permiten medir el apoyo de la población local al turismo facilita la toma de decisiones para la realización de nuevos

proyectos y para concretarlos; es decir, preguntas fundamentales como cuánto, cuándo y dónde invertir los recursos podrían tener respuestas parciales en el apoyo que la comunidad le brinda al proyecto (Royo Vela y Ruiz Molina, 2009).

Por esta razón, para el caso de un proyecto de construcción de nueva infraestructura, como es el de la construcción de un puente que una la Provincia de Buenos Aires con zonas aledañas de Colonia del Sacramento, se considera necesario que los residentes de ambas zonas estén de acuerdo con dicho proyecto y que se comprendan e identifiquen los factores que influyen en su actitud hacia el turismo, permitiendo, de esta manera, evaluar el riesgo antes de invertir grandes cantidades de recursos. (Gursoy et. al, 2002)

En conclusión, para la concreción del proyecto de construcción del Puente Buenos Aires - Colonia u otro proyecto similar que tenga semejante impacto en la comunidad de Colonia del Sacramento, por su contraste demográfico con la gran urbe de Buenos Aires, se deberá tener en cuenta el apoyo que la comunidad coloniense posee hacia el turismo y su opinión sobre el proyecto, debido a que la oposición de los residentes podría generar un deterioro del turismo en la ciudad y grandes impactos en el turismo de todo Uruguay, por ser, el puerto de Colonia, la principal puerta de entrada al país.

### **3. Teoría del intercambio social**

A pesar de que la teoría del intercambio social ha surgido en el campo de la sociología, muchos autores han implementado dicha teoría como base teórica para diversos estudios basados en las percepciones de los residentes sobre los impactos del turismo.

La teoría del intercambio social se basa en el estudio de las relaciones sociales, las cuales se entienden desde el punto de vista transaccional como esfuerzos individuales para maximizar los beneficios y minimizar las pérdidas (Ap, 1992; Gutiérrez Taño, 2010). Es decir, las relaciones sociales generan transacciones que implican un costo y un beneficio para los individuos involucrados.

De acuerdo con el autor Ap (1992), la población local realiza una evaluación de los intercambios que se realizan con el turista a partir de los beneficios o costos obtenidos a cambio de los servicios y recursos que ofrecen a los turistas. De esta manera, el residente apoyará el desarrollo de la actividad turística siempre que perciba un balance positivo en la interacción con el turista. Por lo tanto, el residente estará dispuesto a tener un intercambio con el turista si el beneficio obtenido se considera mayor al costo incurrido. Asimismo, los autores Gutiérrez Taño y Díaz Armas (2010) agregan que en toda comunidad existirán grupos que apoyen al turismo porque percibirán el intercambio como beneficioso, y otros grupos rechazarán el desarrollo turístico porque se sentirán perjudicados por el intercambio con el turista.

Ap (1992) propuso un modelo para comprender el proceso del intercambio entre residentes y turistas y las distintas etapas que se generan en él (ilustración 2). El modelo toma cuatro conceptos básicos de la teoría del intercambio social: satisfacción de necesidades, la relación de intercambio, las consecuencias del intercambio y del no-intercambio. Además, el proceso cuenta con 3 etapas básicas: los antecedentes de intercambio o condiciones de partida, el intercambio en sí y las consecuencias del intercambio.

Ilustración 2: Proceso de intercambio



Fuente: elaboración propia en base a Ap (1992) y Gutiérrez Taño (2010)

En primer lugar, el intercambio se genera porque existe una motivación para iniciarlo, se intenta satisfacer una necesidad. Asimismo, existen cuatro dimensiones condicionantes del proceso, identificadas en la etapa previa a la iniciación del intercambio, ellas son:

*Racionalidad:* aquellos residentes que reciban recompensas y mejoras económicas y sociales como consecuencia del intercambio, tendrán una actitud positiva hacia el turismo. En cambio, si las consecuencias son negativas, los residentes preferirán no involucrarse en la actividad turística.

*Beneficios satisfactorios:* determina que el residente le asignará una actitud positiva al turismo si los beneficios obtenidos generan un nivel aceptable de satisfacción determinado por él mismo.

*Reciprocidad:* se refiere a que cada agente interviniente en el intercambio debe proveer de beneficios al otro agente de forma tal que se logre un equilibrio y los resultados del intercambio sean equitativos. Siempre que se logre dicha equidad los impactos serán percibidos positivamente por los actores intervinientes.

*Principio de justicia:* siempre que el intercambio se considere justo tanto para los residentes como para los turistas existirán mayores posibilidades de que el intercambio comience o continúe. Es decir, los recursos intercambiados deben ser valorados equitativamente para que exista una transacción positiva.

Una vez iniciado el intercambio, se debe tener en cuenta la posición de poder que tiene un actor sobre el otro, es decir aquella persona que tenga mayor poder será quien tenga un intercambio más ventajoso. En el caso de que ninguno de los actores

involucrados tenga niveles altos de poder, el intercambio no generará los beneficios previstos para ambos. Si sucediera a la inversa, en el que ambos actores tuvieran niveles altos de poder, el intercambio sería mutuamente beneficioso. Por lo tanto, siempre que el residente tenga una posición privilegiada en el intercambio, la actitud que tendrá hacia el turismo va a ser positiva.

Por último, los actores realizan una evaluación de las consecuencias que generaron el intercambio, la interacción será positiva cuando sus necesidades sean satisfechas, pudiéndose generar intercambios futuros. Del mismo modo, si el intercambio genera consecuencias negativas, el comportamiento probablemente no vuelva a producirse en el futuro.

En consecuencia, la teoría del intercambio social actúa como marco teórico del estudio actitudinal de los residentes hacia el turismo, para ello hay que diferenciar cuales son los costos y beneficios percibidos por la comunidad. Se debe destacar que la corriente literaria ha conceptualizado dichos costos y beneficios como impactos percibidos por la comunidad local, y se han identificado cuatro tipos de impactos: económicos, sociales, culturales y medioambientales.

#### **4. Impactos del turismo**

De acuerdo con Moliner (1988) en su Diccionario de uso del español, la palabra impacto significa: “impresión o efecto muy intensos dejados a largo plazo en alguien o en algo por cualquier acción o suceso”. El fenómeno turístico genera una acción sobre el destino, ocasionando una impresión o efecto a largo plazo que afecta a los residentes y su territorio. Como respuesta a estos impactos, la comunidad local manifestará sus actitudes positivas o negativas hacia el desarrollo de la actividad turística.

Debido a que el turismo es un fenómeno multidimensional, los impactos que se producen en el destino y su área de influencia son económicos, sociales, culturales y/o medioambientales. Es innegable que la actividad turística genera impactos tanto positivos como negativos, de aquí en adelante se denominará a los impactos positivos como “beneficios” y a los negativos como “costos”, tal como ha sido denominado en las investigaciones que se encargan de estudiar la percepción del residente hacia el turismo Díaz Armas y Gutiérrez Taño (2010), Gutiérrez Taño (2010), Garau Vadell et al. (2014) y Díaz Armas et al. (2014).

En la tabla 1 se muestran los impactos generados por el turismo que se han tenido en cuenta para la concreción de las encuestas a los residentes de Colonia del Sacramento, con el fin de determinar la percepción que tienen de dichos impactos antes y después de la supuesta construcción de un puente que una la provincia de Buenos Aires con el departamento de Colonia.

**Tabla 1: Impactos del turismo**

Impactos	Beneficios		Costos	
Económicos	BE A	Generación de ingresos	CE A	Inflación
	BE B	Aumento de inversiones	CE B	Empleos precarios y poco deseados
	BE C	Oportunidades de empleo y desarrollo profesional	CE C	Empleos para extranjeros
Sociales	BS A	Mejora de los servicios básicos para la población	CS A	Inseguridad
	BS B	Restauración y conservación de edificios históricos	CS B	Disminuye la tranquilidad y la calidad de vida de la población
	BS C	Mejora de los servicios públicos	CS C	Invasión de turistas en el destino
	BS D	Incremento de espacios públicos y de la oferta de ocio y entretenimiento	CS D	Los residentes no pueden realizar actividades de ocio
Culturales	BC A	Mayor desarrollo de actividades culturales	CC A	El residente se siente un extraño
	BC B	Valorización de la identidad cultural del residente	CC B	Provoca cambios en las costumbres y tradiciones
	BC C	Comprensión y conocimiento de otras culturas	CC C	Afecta negativamente la vida cotidiana del residente
	BC D	Preserva las tradiciones de los residentes	CC D	Provoca la pérdida de la identidad y cultura
Medioambientales	BM A	Protección de los espacios naturales	CM A	Genera contaminación y polución
			CM B	Deterioro del medioambiente por nuevas obras de infraestructura
			CM C	Generación de residuos

Fuente: elaboración propia

## 4.1 Impactos económicos

### 4.1.1 Beneficios económicos

El desarrollo de la actividad turística en un municipio estimula el incremento de la inversión, tanto pública como privada, con el objetivo de brindar un servicio de calidad a los turistas. A partir del turismo se invierte en infraestructura vial, servicios básicos, recreativos y culturales, como así también se mejoran o se realizan nuevas edificaciones, instalaciones turísticas o equipamientos como hotelería, restaurantes,

servicios de transporte, etc. (Maldonado, 2006). Asimismo, la población residente y el resto de los sectores de la economía se ven beneficiados por las inversiones que se generan a partir de la actividad turística (Sancho, 1998). Por ejemplo, la mejora de la red vial no sólo permite al turista llegar al destino, si no también sirve al transporte comercial de otros sectores y al transporte de la comunidad local hacia otros destinos.

La llegada de turistas a nivel internacional estimula la inversión extranjera, animados por el crecimiento de la demanda turística. Sin embargo, la población local también quiere beneficiarse de la situación, por esa razón, se incrementan los negocios locales, especialmente las PyMES, estimulados por programas que lanzan los gobiernos locales para el desarrollo de las mismas (Sancho, 1998; Maldonado, 2006).

El aumento de negocios e inversiones relacionadas con la actividad turística incrementa las oportunidades de empleo, generando como consecuencia ingresos para la población (Gutiérrez Taño, 2010). Por lo tanto, se podría considerar al turismo como un motor de mejora económica a nivel regional y del nivel de vida de la población residente (Sancho, 1998).

#### **4.1.2 Costos económicos**

A pesar de que el turismo es considerado como una fuente de empleo, en variadas ocasiones los empleos ofrecidos son precarios y los salarios son bajos. Asimismo, al ser el turismo un fenómeno con marcada estacionalidad, la gran mayoría de los empleados son contratados durante la temporada alta, quedándose desempleados el resto del año. Por otro lado, debido a la falta de mano de obra calificada en la comunidad local o el descontento de la misma hacia el turismo, los empresarios deciden contratar mano de obra extranjera, evitando el desarrollo económico local (Gutiérrez Taño, 2010).

El incremento de la demanda de bienes, servicios, suelo y viviendas derivado del desarrollo turístico, incrementa los precios generando inflación en el destino, de este modo la población local experimenta un incremento en el costo de vida (Sancho, 1998; Gutiérrez Taño, 2010). La especulación inmobiliaria causada por el aumento de la demanda del suelo y la vivienda genera un fenómeno conocido como gentrificación, en este contexto la población residente en los centros turísticos urbanos se ve obligada a vender su propiedad y mudarse a áreas rurales u otros barrios donde la inflación causada por el turismo no es tan evidente (Navarrete Escobedo, 2015).

## **4.2 Impactos sociales**

### **4.2.1 Beneficios sociales**

El desarrollo turístico de un destino estimula la mejora de los servicios básicos existentes en el mismo, como el agua, la sanidad, atención sanitaria, así como también mejora los servicios públicos presentes en el destino, por ejemplo el alumbrado, la recolección de desechos, el alcantarillado, entre otros. Además, se producen mejoras en la infraestructura turística como carreteras, aeropuertos y servicios de transporte público. Dichas mejoras actúan como un beneficio tanto para los turistas como para los residentes, mejorando de este modo la calidad de vida de la población local (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño, 2010).

Por otra parte, como consecuencia de la actividad turística y los ingresos generados por la misma se hace posible conservar y restaurar edificios y monumentos históricos, mejorando la apariencia del destino. Al mismo tiempo, se incrementan los espacios públicos y la oferta de ocio y entretenimiento tanto para residentes como para turistas (Gutiérrez Taño, 2010).

#### **4.2.2 Costos sociales**

Gutiérrez Taño (2010) expresa que el desarrollo incontrolado de la actividad turística y la congestión de turistas en el destino provocan la exclusión de los residentes de los lugares de ocio de su propia ciudad, ya que se ven forzados a abandonarlos por la “invasión” provocada por los turistas y por las dificultades para llegar debido a la congestión en el tránsito. De esta manera, la ciudad y los residentes de la misma sufren una pérdida de la tranquilidad antes existente (Maldonado, 2006).

Otro impacto provocado por la actividad turística es la inseguridad generada por el aumento tanto de residentes como de turistas, así mismo el incremento del consumo de alcohol puede ser otro de los factores fundamentales en el aumento de la inseguridad y el vandalismo en un destino turístico (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño, 2010).

Como consecuencia del desplazamiento de los residentes de los lugares que frecuentaban antes del desarrollo turístico y del incremento de la inseguridad y del vandalismo, se percibe en la población local una disminución en su calidad de vida, debido a que deben resignar cosas que hacían a su cotidianidad.

### **4.3 Impactos culturales**

#### **4.3.1 Beneficios culturales**

Con respecto a los beneficios culturales es importante destacar que el turismo ejerce influencia en la revitalización de las culturas, estimulando el interés de los residentes por sus propias tradiciones, costumbres y patrimonio histórico. La comunidad local ofrece a los turistas su cultura como un atractivo intangible, generando el renacimiento del arte tradicional, artesanías, danza y música. Además, se incrementan las oportunidades de preservar los elementos históricos y culturales porque los turistas muestran un notable interés por la cultura local y su historia (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño, 2010). Con el objetivo de atraer a los turistas y debido al interés que tiene el visitante en observar y disfrutar dichos recursos intangibles, diversas comunidades han decidido trabajar en la recuperación de su patrimonio y sus costumbres, así como también sus actividades culturales tradicionales (Gutiérrez Taño & Díaz Armas, 2010).

Por otro lado, de la relación turista – residente se desprende un intercambio cultural que permite el conocimiento entre las distintas culturas, aumentando la comprensión y el respeto hacia las mismas. De esta manera, el turismo favorece al fortalecimiento del patrimonio histórico y la identidad cultural de los distintos actores que participan en el sistema turístico, y potencia el atractivo turístico del destino (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño, 2010).

### **4.3.2 Costos culturales**

En muchos casos, el desarrollo turístico genera cambios en las costumbres y la cultura local, debido en gran parte al llamado “efecto demostración”, residentes adoptando los comportamientos del turista. Este fenómeno puede afectar a las comunidades de países en desarrollo, porque perciben a la cultura turista como superior a la local, provocando una adaptación de sus costumbres. Asimismo, la mercantilización de sus tradiciones es otro factor que puede fomentar el proceso de desculturización y pérdida de la identidad local, es decir el residente local altera su cultura para cubrir las necesidades del turismo y acaba modificando su forma de vida (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño, 2010).

En este contexto, la influencia del turista en la vida cotidiana del residente provoca, en variadas oportunidades, una sensación de agobio. Además, el mismo residente percibe que su territorio no le pertenece, se siente desplazado del mismo e intenta huir de la invasión turística, afectando negativamente su vida cotidiana (Gutiérrez Taño & Díaz Armas, 2010).

## **4.4 Impactos medioambientales**

### **4.4.1 Beneficios medioambientales**

El desarrollo del turismo, en muchas ocasiones, favorece la protección de recursos naturales dado que trabaja como una herramienta capaz de concientizar a la población sobre la importancia de conservar el medioambiente. De igual modo, en el destino turístico se produce una recuperación de los espacios naturales debido a que la planificación turística trae aparejada instrumentos que regulan y actúan como herramienta de conservación de la naturaleza, parques y distintos atractivos turísticos naturales (Gutiérrez Taño, 2010). Por otro lado, las autoridades suelen realizar campañas de información, sensibilización y educación para la comunidad local y el turista, como estímulo para conservar el medioambiente (Maldonado, 2006; Gutiérrez Taño & Díaz Armas, 2010).

### **4.4.2 Costos medioambientales**

Sin embargo, la actividad turística también es vista como responsable de muchos de los problemas medioambientales presentes en los destinos turísticos. Como consecuencia del desarrollo no planificado de la actividad se genera un aumento en los residuos por la llegada de los turistas. Asimismo, se puede producir una degradación de los espacios naturales, en muchos casos ocasionado por el exceso en la capacidad de carga del destino (Gutiérrez Taño, 2010).

La contaminación y polución es otro de los impactos generados por el turismo en los destinos turísticos, esto se debe en muchos casos a que el turista no tiene consideración por el territorio ya que no lo siente como propio. Además, al haber más cantidad de personas en un territorio los desechos generados serán mayores y la polución aumentará (Gutiérrez Taño, 2010; Rodrigues Marins, Feder Mayer & Fratucci, 2015).

Por último, la construcción de nuevas obras de infraestructura para atender a los turistas genera grandes impactos en el medioambiente, siendo aún mayores si no existe una planificación adecuada, de esta forma el paisaje natural y urbano sufre un

deterioro físico. Por otro lado, la construcción de infraestructura turística genera, en muchas ocasiones, la deforestación del territorio (Maldonado, 2006).

## Capítulo dos: Caso de estudio

---

### 1. Sistema turístico de Colonia del Sacramento

La ciudad de Colonia del Sacramento es la capital del departamento de Colonia perteneciente a la República Oriental del Uruguay. Su distancia con Montevideo, capital de la República, es de 177km. Además, se ubica en la ribera norte del Río de la Plata, el cual funciona como un límite fronterizo natural que lo separa por 50km de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

La ciudad fue fundada en el año 1680 por Manuel de Lobo, un administrador colonial portugués. Su Barrio Histórico posee estilos arquitectónicos de procedencia española y portuguesa, como consecuencia de las disputas por la ciudad llevadas a cabo por colonizadores de ambas raíces. Por conservar el testimonio de las disputas de la época colonial, la antigua Colonia del Sacramento fue inscrita en la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO en el año 1995.

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX, la ciudad de Colonia del Sacramento atraía turistas argentinos, principalmente de la ciudad de Buenos Aires, que aprovechaban su tiempo de ocio para descansar en las playas del Río de La Plata y disfrutar de la tranquilidad ofrecida por Colonia. Dicho fenómeno se intensificó en el año 1995 con la inscripción del sitio en la Lista de Patrimonio Mundial. Actualmente, el destino ocupa el cuarto lugar del país en número de visitas, después de Montevideo, Punta del Este y el Litoral Termal (Campodónico, 2005).

#### 1.1 Superestructura

A escala nacional, la actividad turística del país está regulada por la Ley N° 19.253 decretada en Agosto del año 2014, en ella se declara la importancia que tiene el turismo en Uruguay por ser un factor de desarrollo cultural, económico y social; una manifestación del derecho humano al esparcimiento, al conocimiento y la cultura; por su contribución al entendimiento mutuo entre individuos y las naciones; y por constituir el ámbito adecuado para demostrar la existencia de un equilibrio entre el desarrollo económico y la protección del medioambiente a partir del compromiso de la sociedad y del Estado (Ley N° 19.253, 2014).

El órgano encargado de diseñar, promover, ejecutar, controlar y evaluar las políticas de Estado, relativas a las actividades turísticas es el Ministerio de Turismo de la República Oriental del Uruguay, el cual ha tomado dicho nombre a partir de la sanción de la Ley N° 19.331 del mes de Julio del año 2015. En ella se crea la Secretaría Nacional del Deporte y se decreta que el Ministerio de Turismo y Deporte pasaría a denominarse Ministerio de Turismo (Ley N° 19.331, 2015).

En el año 2009, el entonces llamado Ministerio de Turismo y Deportes diseñó un Plan Nacional de Turismo Sostenible 2009-2020, a partir del préstamo otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el programa “Mejora de la Competitividad de Destinos Turísticos Estratégicos” (Ministerio de Turismo y Deporte, 2009).

A nivel departamental, el organismo encargado de regular la actividad turística es la Dirección de Turismo, órgano dependiente de la Intendencia del Departamento de Colonia. Desde el año 2006 la Dirección de Turismo trabaja en conjunto con la Asociación Turística Departamental de Colonia, ente privado-público que tiene como objetivo fundamental promover el desarrollo, la promoción, el mejoramiento y la competitividad del turismo en el departamento, a través del consenso en la toma de decisiones estratégicas, generando una política turística basada en la coordinación y el compromiso público-privado.

La Asociación Turística Departamental de Colonia surgió en el año 2006 con el nombre de Conglomerado turismo de Colonia como consecuencia del Programa de Apoyo a la Competitividad de Conglomerados y Cadenas Productivas (PACC), financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En el año 2007 el Conglomerado Turismo de Colonia elaboró el Plan de Refuerzo de la Competitividad para el departamento de Colonia. (Asociación Turística de Colonia, 2017)

A partir del año 2006, la Dirección de Turismo de la Intendencia de Colonia implementó el Observatorio Turístico de Colonia, una unidad de investigación que busca conocer el estado de situación y la evolución del Sistema Turístico del Departamento de Colonia. El Observatorio ha publicado durante el período 2006-2013 una serie de anuarios y boletines estadísticos con información acerca de la demanda turística del departamento. (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012)

Se debe destacar que en el año 1997 surge el primer documento sobre la realidad y el futuro del turismo a nivel departamental, denominado "Turismo de litoral fluvial e histórico cultural: Microrregión de Colonia". Dicho documento fue resultado de un Seminario Nacional sobre Turismo, Desarrollo y Planificación Local en el marco del Proyecto Formación de Agentes de Desarrollo Local en Uruguay, llevado a cabo por la Universidad Católica, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de Presidencia de la República y la Agencia Española de Cooperación Internacional (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012).

A escala internacional, el Barrio histórico de la ciudad de Colonia del Sacramento cuenta con el reconocimiento otorgado en el año 1995 por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en el cual se lo designa como Patrimonio Cultural de la Humanidad. Dicho reconocimiento se encuentra regulado por la Ley Nacional N° 15.964 del año 1988 que aprueba la Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural del año 1972 (Ley N° 15.964, 1988).

De acuerdo con lo solicitado por Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO en el año 2012, la Intendencia del departamento de Colonia en conjunto con la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación<sup>1</sup>, el Ministerio de Educación y Cultura, y el Consejo Ejecutivo Honorario de las obras de Preservación y Reconstrucción de la antigua Colonia del Sacramento<sup>2</sup>, presentaron el Plan de Gestión del Barrio Histórico de Colonia del Sacramento. En él se propone la creación de un Comité de Patrimonio de Colonia del Sacramento con el fin de poder articular las competencias nacionales (el Poder Ejecutivo representadas por la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación y el Ministerio de Educación y Cultura) y departamentales (la Intendencia de Colonia). Además, se busca la inclusión de diversos actores locales y nacionales, como Universidades, grupos empresariales, organizaciones civiles, comunidad local, entre otros, que se encuentren nucleados en un Consejo Consultivo Honorario (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012).

Por último, en el plano local se debe destacar que en el año 2009, a pedido del Ministerio de Turismo y Desarrollo y la Intendencia de Colonia, en el marco del Programa de Mejora de la Competitividad de Destinos Turísticos Estratégicos, financiado con fondos provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de Rentas Generales, la consultora Equipos Consultores Asociados creó un Plan de Recuperación y Nuevos Usos para el Real de San Carlos<sup>3</sup>, donde se propone la revalorización del barrio Real de San Carlos y su plaza de Toros con el fin de diversificar la oferta de Colonia del Sacramento (Ministerio de Turismo, 2017).

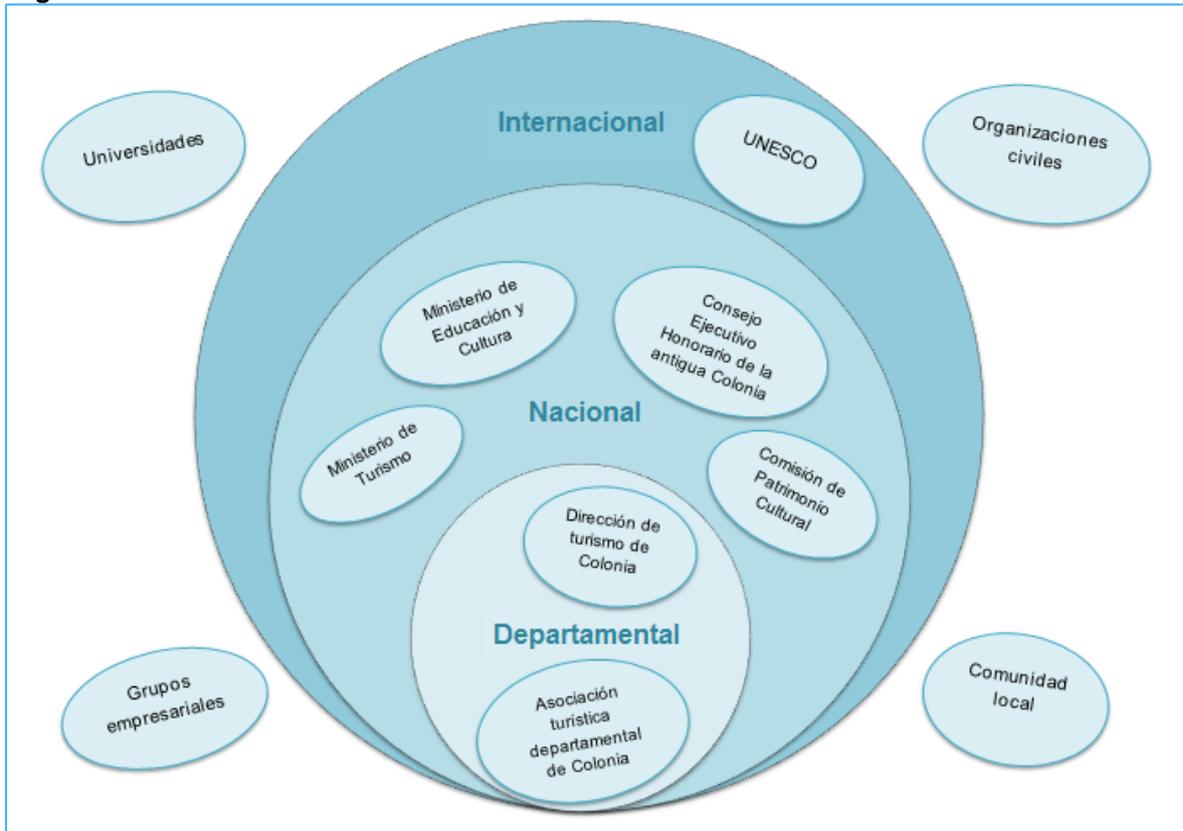
---

<sup>1</sup> La Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación fue creada por la Ley N° 14.040, del 20 de octubre de 1971. Su función es preservar las obras, objetos, documentos, yacimientos arqueológicos y paleontológicos que son considerados Patrimonio Cultural de la Nación. Además, es el organismo encargado de planificar y ejecutar proyectos en el área de su competencia, a través de las comisiones técnicas del MERCOSUR, del Patrimonio Mundial u otros Organismos (Ley N° 14.040, 1971).

<sup>2</sup> El Consejo Ejecutivo Honorario de las obras de Preservación y Reconstrucción de la antigua Colonia del Sacramento se creó en julio de 1986 a través de la Ley Nacional N°15.819. Los objetivos del órgano son proyectar y realizar las obras de preservación y reconstrucción del Casco Histórico de Colonia del Sacramento (Ley N° 15.819, 1986).

<sup>3</sup> El Real de San Carlos es un barrio de Colonia del Sacramento fundado en el año 1761 cuando Pedro de Cevallos inicia el cuarto sitio militar a la Colonia del Sacramento. En el año 1910 es inaugurada la Plaza de Toros, como parte de un Complejo Turístico llevado a cabo por iniciativa del empresario argentino Nicolás Mihanovich.

**Ilustración 3: Actores involucrados en la actividad turística de Colonia del Sacramento según ámbito de acción**



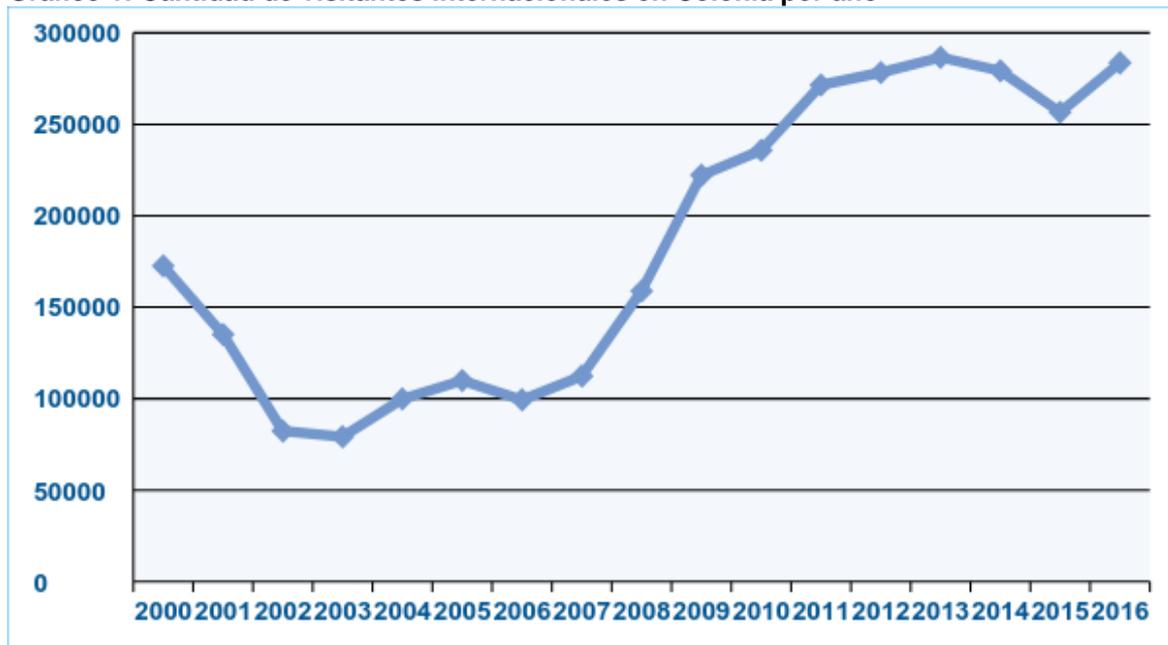
Fuente: elaboración propia

## 1.2 Demanda

De acuerdo con los datos publicados por el Ministerio de Turismo del Uruguay y la Dirección Nacional de Migración del año 2016, la ciudad de Colonia del Sacramento no solo es uno de los principales destinos turísticos de la República Oriental del Uruguay, sino también, actúa como principal puerta de entrada del turismo receptivo al país. De acuerdo con el ranking, Colonia se encuentra en el cuarto lugar en cuanto a número de llegadas de turistas internacionales con una participación del 8,6% sobre el total de visitantes internacionales que viajaron a Uruguay. Por encima de esta ciudad se encuentran, en primer lugar, Montevideo (28,5% de turistas internacionales con respecto al total), seguido por Punta del Este (20,9% de turistas internacionales con respecto al total) y el Litoral Termal (14,9% de turistas internacionales con respecto al total) (Ministerio de turismo, 2016).

En el gráfico 1 se muestra la evolución del número de visitantes de Colonia del Sacramento en los últimos 16 años. Se puede observar que, a pesar de ciertas caídas en el número de visitas por factores ajenos al turismo, se evidencia un incremento en la cantidad de visitantes internacionales que ha recibido Colonia a lo largo de los años, alcanzando en el año 2016 un total de 283.585 visitantes internacionales.

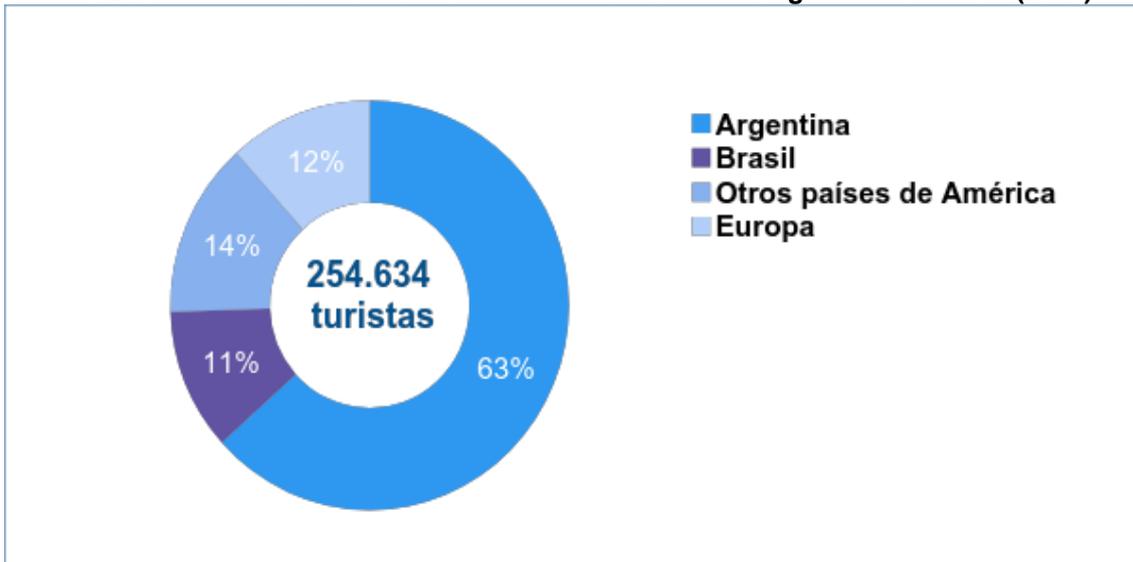
Gráfico 1: Cantidad de visitantes Internacionales en Colonia por año



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de Uruguay y la Dirección Nacional de Migración (DNM)

Por otro lado, los datos estadísticos extraídos de la encuesta de Turismo Internacional y de la Dirección Nacional de Migración del año 2015 demuestran la importancia de las visitas realizadas por los turistas residentes en Argentina para el desarrollo turístico de Colonia, ya que 64 de cada 100 turistas internacionales que recibe Colonia del Sacramento son residentes de la República Argentina (256.634 turistas extranjeros viajaron a Colonia en el año 2015). En segundo lugar, se encuentran los turistas provenientes de América, excluyendo argentinos y brasileros, que representan el 14% de turistas internacionales que visitan Colonia del Sacramento. Con respecto a los turistas de origen europeo y brasileros, 11 de cada 100 turistas corresponden a cada uno de estos segmentos (Gráfico 2).

**Gráfico 2: Cantidad de Turistas Internacionales en Colonia según nacionalidad (2015)**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Turismo de Uruguay y la Dirección Nacional de Migración (DNM)

Con respecto al gasto realizado por los turistas en Colonia del Sacramento, en 2016 ingresaron U\$S87.275.915 lo que representa un 4,79% del total de dólares ingresados por turismo en el mismo año a la República Oriental del Uruguay. El gasto promedio por persona en Colonia en el año 2016 fue de U\$S307,8 y la estadía promedio fue de 3,6 días. Por lo tanto, el gasto promedio por turista por día en Colonia del Sacramento fue de U\$S84,9 (Ministerio de turismo, 2016).

Se debe destacar que una de las principales puertas de entrada al país es a través del puerto de Colonia, ya que, de acuerdo con los datos suministrados por el Ministerio de Turismo de la República Oriental del Uruguay y la Dirección Nacional de Migraciones (DNM), en 2015 el puerto de Colonia recibió el 24,2% de los visitantes que ingresaron al país (717.238 personas), y junto con el puerto de Carmelo recibieron el 25% de visitantes (743.387 turistas). Por otro lado, en la frontera terrestre con Argentina, incluye Salto, Paysandú y Fray Bentos, se registraron 1.115.854 personas (37,64% de visitantes). En Carrasco (aeropuerto) y el Puerto de Montevideo se registraron 720.091 turistas (24,29% de visitantes). Asimismo, por el puerto de Punta del Este ingresaron 68.381 turistas (2,3% de visitantes) y en otros puestos se registraron 143.687 (4,84% de visitantes).

En conclusión, los datos evidencian la importancia que tiene la llegada de turistas argentinos para la República Oriental del Uruguay y su dependencia con respecto a los ingresos por turismo, debido a que en el año 2016 el 64% de los turistas internacionales fueron turistas argentinos y sus gastos también representan el 64% del gasto total por turismo internacional. Asimismo, estos datos se ven reflejados en la ciudad de Colonia, ya que, en el año 2015, también se registraron un 64% de turistas argentinos en dicha ciudad.

### 1.3 Comunidad receptora

De acuerdo con el Censo poblacional del año 2011, la ciudad de Colonia del Sacramento cuenta con 26.231 habitantes, se trata de una ciudad muy pequeña en

comparación con la gran urbe de más de 12 millones de habitantes existente al otro margen del Río de La Plata, el Gran Buenos Aires (INDEC, 2010).

El 48,2% de la población de Colonia del Sacramento pertenece al sexo masculino y el 51,8% restante al sexo femenino. Con respecto a la pirámide demográfica de la población se debe recalcar que más de la mitad de los habitantes son mayores de 30 años (57,2% de la población), y 3 de cada 10 habitantes son menores de 19 años. (INE, 2011). Asimismo, la expectativa de vida de la población es de 77 años, y la tasa de mortalidad infantil era de 8 por cada 1.000 nacidos en el año 2012 (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012).

En relación al nivel educativo alcanzado por la población de la ciudad, en el año 2007, el 48% de los habitantes poseía primaria completa, el 36% educación secundaria y el 16% poseía un título terciario, universitario o superior. Por otro lado, con respecto a la situación laboral de los residentes de Colonia del Sacramento se debe destacar que el 48,7% del total de la población se encontraba ocupado, el porcentaje restante pertenecía a la categoría de desocupados (2,2% de la población) y a población inactiva por ser menor de edad, jubilados, pensionados o por otras causas (47,5%). (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012)

No existe información específica sobre la ocupación de los residentes de Colonia del Sacramento, pero a nivel departamental<sup>4</sup> los datos revelan que el sector predominante de empleo es el primario (agricultura, pesca y minería) con el 18,9%, en segundo lugar, se encuentra el sector comercial y turístico con el 18,5%, seguido por la industria y los servicios públicos con el 16,7%, los servicios domésticos con el 9,6%, la construcción el 6,2%, la administración pública y la defensa con el 5,9%, el transporte y las comunicaciones y la salud ambas con el 5,3% y la enseñanza con el 5%. (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012)

En el Barrio Histórico de Colonia del Sacramento y su zona de amortiguación se ha producido un proceso de gentrificación, como producto de su valorización patrimonial y la inscripción del Sitio en la Lista de Patrimonio Mundial (1995). La población del Barrio Histórico pasó, de acuerdo con censos oficiales, de 763 habitantes en el año 1985 a 466 en el año de 1996, para el año 2004 contaba con 332 habitantes y finalmente en el año 2009 el Consejo Ejecutivo Honorario de Colonia del Sacramento registró 235 habitantes. Como consecuencia de este fenómeno, la población que antiguamente vivía en el Barrio Histórico se ha asentado en barrios periféricos de la ciudad, donde el valor del suelo es menor. Asimismo, los predios residenciales presentes en el Barrio Histórico se convirtieron en comercios que se encargan de brindar servicios turísticos, y en menor medida en segundas residencias de turistas extranjeros. (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012)

---

<sup>4</sup> El departamento de Colonia posee una población de 123.203 habitantes. La ciudad de Colonia del Sacramento, ciudad capital del departamento, es la que más habitantes posee, representando el 21,3% sobre el total de la población departamental.

## 1.4 Atractivos

El atractivo turístico estrella de la ciudad es su Barrio Histórico, primer sitio de la República Oriental del Uruguay incluido en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO. Se inscribió en dicha lista como Patrimonio Cultural de la Humanidad en el año 1995, debido a que su Valor Universal Excepcional radica en la singularidad arquitectónica presente en sus construcciones, la cual se basa en la fusión de arquitectura Portuguesa y Española del siglo XVII. (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), s.f.)

Cabe destacar que, en la actualidad, Uruguay cuenta con solo dos sitios inscriptos en la Lista de Patrimonio Mundial, uno de ellos es el Barrio Histórico de Colonia del Sacramento y el otro es el paisaje cultural industrial de Fray Bentos, antiguo complejo industrial dedicado a la explotación comercial del ganado vacuno. La inscripción de este último sitio fue en el año 2015, es decir que el Barrio Histórico de Colonia del Sacramento fue durante 20 años el único sitio de Uruguay con dicho reconocimiento, allí radica la importancia turística de la ciudad tanto a nivel nacional como internacional. (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), s.f.)

En el barrio histórico se encuentra la Calle de los Suspiros que conserva su estilo colonial portugués prácticamente intacto, el faro junto con la Plaza Mayor, el Portón de Campo, antigua puerta de entrada a la ciudad, la casa del Virrey, las Ruinas del Convento de San Francisco, la basílica del Santísimo Sacramento y la Plaza de Armas Manuel Lobo. Además, el casco histórico cuenta con diversos museos, como el Museo del Azulejo, el Museo Portugués, el Museo y Archivo Histórico Regional, entre otros (Programa de Competitividad de Conglomerados y Cadenas productivas - República Oriental del Uruguay, 2007).

Por otro lado, 4 km al norte del Barrio Histórico se encuentra el barrio Real de San Carlos, fundado en el año 1761 como consecuencia del sitio militar llevado a cabo por Pedro de Cevallos. En él se hallan las ruinas de la antigua Plaza de Toros, inaugurada en el año 1910 como parte de un Complejo Turístico llevado a cabo por iniciativa del empresario argentino Nicolás Mihanovich. El edificio, con su arquitectura de estilo neomudéjar, fue declarado Monumento Histórico Nacional en el año 1976.

Además, Colonia del Sacramento cuenta con playas en las costas del Río de La Plata y ramblas para disfrutar de los paisajes. Asimismo, la ciudad posee diversos restaurantes, tiendas de artesanías y souvenirs, un shopping y un acuario. (Programa de Competitividad de Conglomerados y Cadenas productivas - República Oriental del Uruguay, 2007).

De acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), la Intendencia Municipal de Colonia y el Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo (CIEDUR) (2009) la ciudad contaba con 9 establecimientos rurales dedicados a brindar servicios turísticos, 2 bodegas turísticas y 4 establecimientos de entretenimiento y ocio (casino, teatro, cine y acuario).

Se debe destacar que de acuerdo a la Encuesta anual de satisfacción de visitantes de Colonia del Sacramento (Casco Histórico) realizada por la empresa Quo Vadis (2008), más de 7 de cada 10 turistas que visitan Colonia del Sacramento lo hacen por motivo de conocer la ciudad y su cultura. En contrapartida, tan sólo, el 8% de los turistas lo hace para disfrutar del sol y la playa, y en menor medida por motivos

deportivos, para la realización de ecoturismo y turismo rural. En estos datos, se evidencia el nivel de atracción turística que posee el Barrio Histórico y su importancia para el desarrollo turístico de la ciudad<sup>5</sup>.

### **1.5 Equipamientos e instalaciones**

Con respecto a la oferta de alojamiento, en el año 2013 la ciudad de Colonia del Sacramento contaba con 47 hoteles, de los cuales el 17% eran categorizados como superiores, encontrando tanto hoteles de 5 como de 4 estrellas; por otro lado, el 40% de los alojamientos eran categorizados como hoteles de 3 y 2 estrellas, el 12 % pertenecía a la categoría de hostels, y el 27% de los alojamientos no se encontraban en ninguna de las categorías anteriores. El total de plazas hoteleras existente en la ciudad era de 2.925 (Observatorio turístico de Colonia, 2014).

En relación a la presencia de empresas turísticas en la ciudad de Colonia del Sacramento, en el año 2010 se registraron un total de 50 establecimientos gastronómicos, los cuales cuentan con una gran variedad de oferta y una relación calidad-precio razonable. Además, en el año 2009 la ciudad contaba con 6 agencias de viajes, 12 rentadoras de vehículos, 42 taxis y remises, 9 medios de transporte dedicados al miniturismo, 40 guías de turismo y 23 inmobiliarias. (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Intendencia Municipal de Colonia y Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo, Uruguay (CIEDUR), 2009)

### **1.6 Infraestructura**

La ciudad de Colonia del Sacramento se encuentra conectada con la capital uruguaya, Montevideo, a través de la Ruta 1, sobre la cual se han llevado a cabo en los últimos años una serie de trabajos de mejora. Asimismo, la ruta 21 conecta a la capital departamental con la región oeste y litoral norte del país. Existen otras redes de caminos departamentales que facilitan la conexión de la ciudad con poblaciones más pequeñas y centros de producción.

En relación al transporte de pasajeros, el puerto de Colonia del Sacramento cuenta con una terminal sobre la orilla del Río de La Plata, la cual es la principal puerta de entrada al País, debido a la gran cantidad de turistas que recibe año a año. Buquebus, Seacat y Colonia Express son las empresas encargadas de brindar el servicio de transporte por barco entre dicho puerto y el puerto de Buenos Aires. También, la empresa Cacciola ofrece viajes en catamarán desde el puerto de Tigre hasta la ciudad uruguaya de Carmelo, ubicada a 78km al noroeste de Colonia del Sacramento.

Otro medio de transporte público para acceder a Colonia es el autobús, siendo las empresas Turil y COT las que brindan el servicio, saliendo desde la Terminal de Tres Cruces en Montevideo hacia la terminal de Colonia del Sacramento. Asimismo, las empresas de autobús, Berrutti Turismo, Tab y Ómnibus Colonia realizan el servicio del traslado de pasajeros dentro del departamento de Colonia.

También, Colonia cuenta con un Aeropuerto Internacional denominado Laguna de los Patos que se encuentra a 8 km al este del centro de la ciudad. Debido a su

---

<sup>5</sup> Si bien se entiende que se requiere una actualización acerca de los datos aportados por el estudio realizado por la empresa Quo Vadis debido a que es del año 2008, se considera que los datos no han cambiado significativamente en estos 9 años.

tamaño, este aeropuerto no recibe vuelos regulares, es decir, sólo opera con chárter privados. Sin embargo, su infraestructura se encuentra en buenas condiciones, lo que puede dar lugar a que se utilice para la operación de servicios aéreos regulares en un futuro.

Con respecto al sistema de transporte urbano la ciudad se encuentra conectada a través de dos líneas de transporte cuya vertebra principal es la avenida General Flores desde donde se distribuye hacia toda la ciudad. (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012)

Por otro lado, se debe destacar que los servicios de saneamiento no están disponibles para el total de la población de la ciudad, tan solo el 44% posee conexión al saneamiento, pero el Barrio Histórico se encuentra 100% cubierto. Asimismo, los efluentes generados son vertidos directamente al Río de la Plata y no cuentan con ningún tipo de tratamiento.

La principal fuente de abastecimiento de agua potable de la ciudad es el Río de la Plata, cuyas aguas son tratadas en la usina potabilizadora ubicada en el barrio histórico y la dos plantas tipo compacta (upas), cuya capacidad es de 20.000 habitantes cada una.

Por último, todos los pobladores cuentan con acceso a la red eléctrica, telefonía celular y fija, televisión por aire y por cable para abonados. Una parte de la ciudad está abastecida de gas natural por cañería, servicio poco común en la República Oriental del Uruguay. El Departamento de Limpieza de la Intendencia del Departamento de Colonia es el encargado de la recolección de residuos sólidos, quien los transporta a un sitio de disposición final ubicado en la zona rural conocida como El Reducto, ubicado a 14 kilómetros de la ciudad (Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia, 2012).

## 2. Proyecto del Puente Buenos Aires-Colonia: Sus inicios y actualidad

El proyecto de construcción de un puente sobre el Río de La Plata que uniera Argentina con Uruguay comenzó a estar en el imaginario de las sociedades cuando en el año 1850 Domingo Faustino Sarmiento publica su libro "Argirópolis", donde propone la vinculación de la isla Martín García con Argentina y Uruguay mediante vías férreas (Raimundi & Lovelli, 1998).

Treinta y seis años más tarde, la empresa alemana Staudt, a cargo del ingeniero del mismo apellido, presentó a las autoridades rioplatenses un proyecto ferroviario para unir ambas orillas (Menem, 1998).

Luego, en el año 1913, Benigno Benigni ideó la construcción de un tren de alta velocidad mediante vías subfluviales, con el fin de unir Buenos Aires con Colonia (Vallejo, 2002). En aquellos años, se veía a Montevideo como una ciudad donde se desarrollaba el tiempo de descanso y de ocio y, en contrapartida, Buenos Aires era la ciudad donde estaban los negocios y el trabajo. Por esta razón, Benigni planeó dicho proyecto con el fin de visitar las playas montevidéanas en un día o dos, para descansar luego de las jornadas de trabajo realizadas en la ciudad de Buenos Aires. El argumento que él presentó para la concreción del proyecto ante el Centro Nacional de Ingenieros de Buenos Aires fue:

*"¿No sería placentero salir por la mañana de Buenos Aires, ir a bañarse en las encantadoras playas de Pocitos o Ramírez y volver para el almuerzo o por la tarde a su casa? ¿No nos gustaría disponer de medio día más para nuestros negocios o entretenimientos familiares?"* (Vallejo, 2002)

El plan continuaba sin concretarse, y los planes de construcción de nuevos puentes seguían apareciendo. Tanto en el año 1941 como en el año 1962, el ingeniero uruguayo, Horacio García Capurro, y la firma norteamericana, Palmer & Baker, respectivamente, analizaron las posibilidades de concreción del proyecto (Menem, 1998).

Fue en el año 1973 cuando comenzaron a realizarse trámites burocráticos favorables a la concreción del proyecto, creándose la Comisión Administradora del Río de la Plata, y posteriormente en el año 1985 la Comisión Binacional del Puente Colonia- Buenos Aires (COBAICO), organismo que se encargó de realizar un estudio de prefactibilidad en el año 1987 (Raimundi & Lovelli, 1998).

El estudio arrojó que la concreción de la obra sería posible bajo ciertas condiciones y se recomendó la realización de un estudio de factibilidad, el cual fue postergado hasta el año 1994. En dicho año, el gobierno adjudicó, mediante una licitación internacional, la realización de un estudio de factibilidad al consorcio formado por Louis Berger International Inc. (Transporte), Bear, Stearns & Co. (Ingeniería Financiera) y Latham & Watkins (Legal) (Raimundi & Lovelli, 1998).

Además, existieron dos convenios formales que sirvieron de base para la construcción del puente, uno fue en 1991 cuando los presidentes Menem y Lacalle firmaron la declaración de Punta del Este, que propuso el llamado a licitación para la construcción del puente, y, por otro lado, en 1996, Menem y Sanguinetti firmaron en Montevideo un Tratado para la construcción del puente, con una inversión privada y sin garantías ni subsidios por parte de ambos gobiernos. (Raimundi & Lovelli, 1998). A

pesar de la firma del tratado por ambos países, el mismo solo fue refrendado por el Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, a través de la Ley nº 17.158 del año 1999 (Ley N° 17.158, 1999).

En el año 2005, durante el gobierno del presidente uruguayo Tabaré Vázquez, la Comisión Binacional para la Construcción del Puente Buenos Aires - Colonia fue desactivada, debido a que se estaban realizando gastos en sueldos y viáticos considerados innecesarios, ya que el proyecto no se concretaba (Alfieri, 2010).

Cabe destacar que, en ese mismo año, el Diputado Nacional argentino Héctor Polino presentó un proyecto de Ley con el fin de que se deseché el tratado entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para la construcción de un puente sobre el río de la Plata, y se desestime el trazado Punta Lara – Colonia, proponiendo la traza Delta – Carmelo y explicitando sus razones en dicho proyecto (Polino, 2005). Caso omiso se le hizo a esta petición, ya que recién en el año 2011 se desactivó la delegación Argentina del COBAICO, luego de muchos años de inactividad (Diario El Sol, 2011).

Cuando se creía que la construcción de una obra de semejante envergadura fue solo una idea del pasado en la que se perdieron millones de dólares, nuevas noticias comenzaron a llegar en torno a la construcción de un puente sobre el Río de La Plata. En el año 2014, la Cámara Argentino - China firmó un convenio con la empresa constructora China Dalian International Cooperation Group (CDIG), a través del cual la empresa extranjera invertiría 1.800 millones de dólares para la construcción del puente que uniría Punta Lara con Colonia (Minuto Uno, 2014).

Por último, a partir de la toma de posesión del cargo del Presidente Mauricio Macri (2015), el proyecto ha vuelto al imaginario de los gobiernos de ambos países, ya que diez meses más tarde a su asunción se reunió con el presidente uruguayo, Tabaré Vázquez. En dicha reunión, ambos mandatarios acordaron que se realizaría un estudio de viabilidad económica para la construcción de un puente entre Uruguay y Argentina sobre las aguas del Río de La Plata, a través del apoyo económico de organismos multilaterales de créditos (El Cronista, 2016).

En definitiva, la idea de realizar un proyecto de conexión terrestre sobre el Río de La Plata entre la Provincia de Buenos Aires y la República Oriental del Uruguay sigue latente y podría concretarse en cualquier momento. Ante esta posibilidad, conocer las inquietudes y pensamientos de las comunidades locales involucradas antes de su construcción es de vital importancia, con el fin de no atentar contra su cultura y estilos de vida. En este contexto, este trabajo se centra en estudiar la percepción que tendrán los residentes de Colonia del Sacramento sin otorgarle relevancia a los aspectos técnicos del proyecto, ya que un cambio en la planeación del mismo no implica precisamente un cambio en la percepción que tendrá el residente hacia los impactos turísticos generados a partir de su construcción.

## Capítulo tres: Estudio de campo

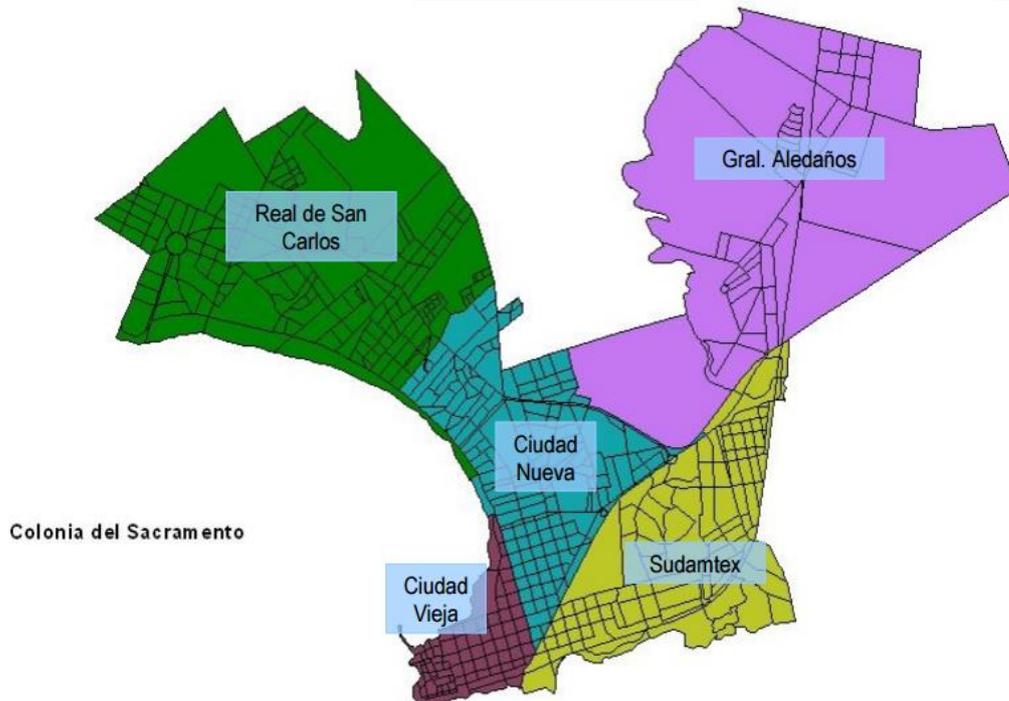
---

### 1. Aspectos metodológicos

Para analizar la percepción de los residentes de Colonia del Sacramento hacia los impactos generados por el turismo antes y después de la posible construcción de un puente entre Buenos Aires y Colonia se ha planteado un cuestionario para los residentes de Colonia. Para su diseño se tomó como modelo el realizado por Gutiérrez Taño y Díaz Armas (2010), Gutiérrez Taño (2010), Garau Vadell et al. (2014) y Díaz Armas et al. (2014). El cuestionario cuenta con 3 partes, en primer lugar se encuentra la caracterización socio-demográfica de los entrevistados, la segunda parte está constituida por afirmaciones vinculadas a la percepción de los impactos turísticos que se generan en Colonia en la actualidad, el encuestado debía elegir las 5 afirmaciones que consideraba más relevantes, y en tercer lugar se encuentran las afirmaciones relativas a su percepción de impactos que generaría el turismo luego de la construcción del puente, en esta instancia se le pidió a los encuestados que indiquen su nivel de acuerdo usando una escala de Likert con cinco valores. Las afirmaciones abarcan los cuatro tipos de impactos, económicos, sociales, culturales y medioambientales, centrándose tanto en los costos como en los beneficios.

Como consecuencia de la ausencia de un equipo de investigación y por no contar con los fondos necesarios para llevar adelante un trabajo de campo de mayor magnitud, la muestra debió ser delimitada, encogiéndose su representatividad con respecto a la población. De esta manera, el estudio de campo fue llevado a cabo en el mes de Junio en la Ciudad de Colonia del Sacramento a través de una encuesta personal auto administrada. Es decir, fue la misma persona quien leyó y respondió las preguntas por su cuenta, con ayuda del encuestador. El método de selección de la muestra que se utilizó fue por conveniencia, teniendo en cuenta la división zonal detallada en la ilustración 4 para que cada estrato o grupo tenga un tamaño de muestra uniforme.

Ilustración 4: División zonal para la definición de estratos



Fuente: Equipos Consultores Asociados (2009)

El análisis de las encuestas se ha realizado con el programa IBM SPSS Statistics 24. Para ello se ha dividido el análisis en tres etapas. En primer lugar, se ha analizado el perfil demográfico de los encuestados. En segundo lugar, se procedió a describir la percepción actual del residente de Colonia del Sacramento respecto a los impactos producidos por el turismo en su territorio. Y, por último, con el fin de identificar la percepción que poseen los residentes de Colonia del Sacramento con respecto a los impactos turísticos que generaría la construcción del puente entre Buenos Aires y Colonia se ha construido un índice, denominado Índice de Percepción Turística General (IPTG), el cual fue elaborada a partir del Índice de Percepción Turística (IPT) de cada uno de los impactos turísticos identificados. El IPTG determina un índice para cada categoría de impactos.

### 1.1 Determinación de la muestra

Para calcular el tamaño de la muestra de las encuestas destinadas a la población residente de Colonia del Sacramento, en base a un muestreo estratificado uniforme, y al conocer la cantidad total de habitantes se utilizará la fórmula planteada por Torres, Paz y Salazar (2006):

$$n = \frac{N \cdot Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}{d^2 \cdot (N - 1) + Z_{\alpha}^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde,

- n = tamaño de la muestra

- N = tamaño de la población = Población total de la ciudad de Colonia del Sacramento mayor a 19 años = 18.535 habitantes<sup>6</sup> (INE, 2011)
- Z = nivel de confianza = 95% = 1.96 (para una distribución normal con el 95% de confiabilidad y 5% de error)
- p = probabilidad de éxito = 0.95
- q = probabilidad de fracaso = 1 - p = 1 - 0.95 = 0.05
- d = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción) = 4,5% = 0.045

Entonces,

$$n = \frac{18535 \cdot (1,96)^2 \cdot 0,95 \cdot 0,05}{(0,045)^2 \cdot (18535 - 1) + (1,96)^2 \cdot 0,95 \cdot 0,05} = 80,73$$

$\cong 80 \text{ habitantes}$

Se han identificado 5 estratos de acuerdo con la zona de residencia de los habitantes (ilustración 4), utilizando el método de muestreo estratificado uniforme debido a que se considera que las opiniones y percepciones de la población tienen la misma relevancia sin importar la minoría poblacional de cada barrio. Con el fin de que la muestra sea uniforme en todos los estratos, se ha redondeado la muestra a 80 habitantes de Colonia del Sacramento. En consecuencia, la muestra se definió de la siguiente manera:

**Tabla 2: Muestreo**

Estrato	Proporción	Muestra
1. Población de Ciudad Vieja	20%	16 habitantes
1. Población de Ciudad Nueva	20%	16 habitantes
2. Población de Sudamtex	20%	16 habitantes
3. Población de Real de San Carlos	20%	16 habitantes
4. Población de Gral. Aledaños	20%	16 habitantes
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>80 habitantes</b>

Fuente: Elaboración propia

<sup>6</sup> Cabe destacar que la encuesta se ha realizado a residentes mayores de 18 años pero para la determinación de la muestra se utilizó la población mayor a 19 años debido a la incapacidad de acceso a información.

## 2. Análisis de las encuestas

### 2.1 Perfil demográfico

Los resultados de las encuestas demostraron que aproximadamente el 54% de las personas encuestadas corresponden al sexo masculino y el 46% restante al femenino. Con respecto al rango etario, predominan las personas que poseen entre 35 y 55 años, representando un 46% de los encuestados, en segundo lugar se encuentran los encuestados de 18 a 35 años con un 36%, y en último lugar las personas mayores de 55 años que corresponden a un 18% de los encuestados.

En relación al nivel de estudio, se debe destacar que un poco menos de la mitad de los encuestados han alcanzado el título de bachiller. Sólo el 4% no ha recibido ningún tipo de educación formal y el 27,5% ha completado el nivel primario. Con respecto a la educación superior, el 15% de los encuestados posee un título universitario o de nivel superior, y el 5% ha obtenido un título de postgrado o doctorado.

Entre la ocupación de los encuestados predominan los empleados con un 43%, luego tenemos a los trabajadores independientes y los patrones con 14% y un 12,5% respectivamente. Por otro lado, el 11% corresponde a los estudiantes, el 7,5% a jubilados y en menor medida se encuentran los amos de casa y desocupados con un 5% cada uno.

Por último, se debe destacar que el 86% de los encuestados nacieron en la República Oriental del Uruguay, por otro lado, el 9% nació en la Provincia de Buenos Aires y un 4% de los encuestados son Europeos.

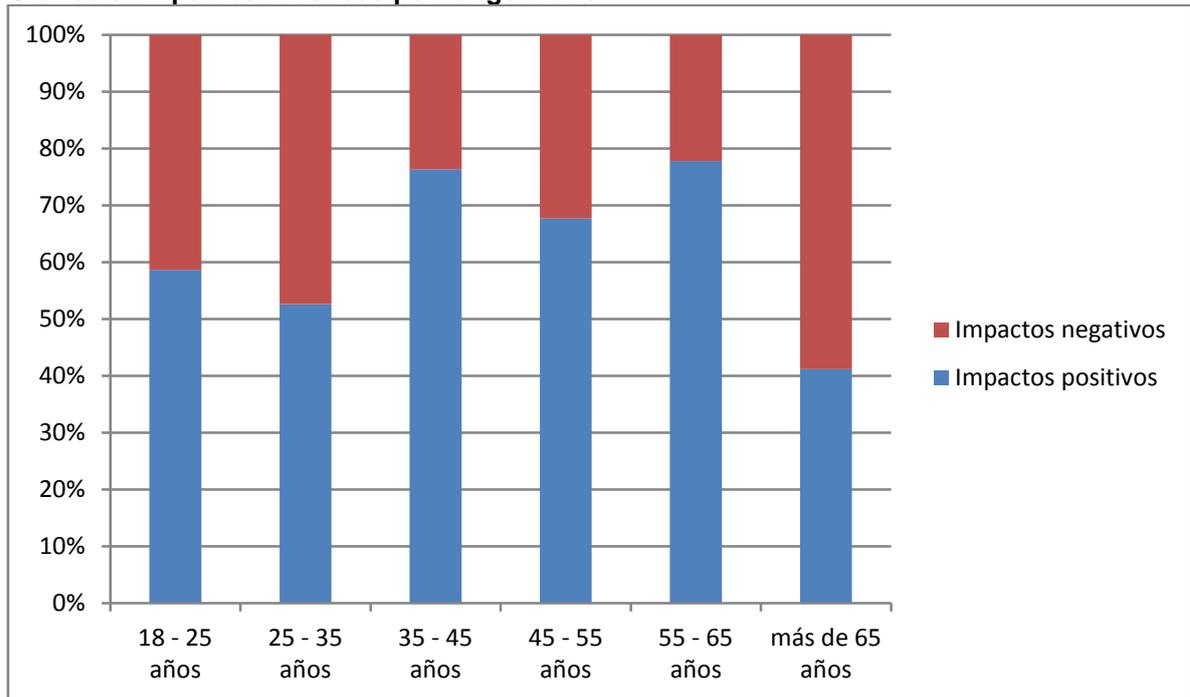
### 2.2 Análisis de la percepción turística actual

Para comenzar a estudiar la percepción del residente de Colonia del Sacramento respecto a los impactos producidos por el turismo en su territorio, nos centraremos en analizar la pregunta “mencione dos impactos que considera que provoca el turista en Colonia del Sacramento”. El objetivo al realizar esta pregunta fue analizar qué es lo primero que los encuestados pensaban al relacionar el turismo en Colonia del Sacramento con sus impactos, sin que el encuestador intervenga en sus respuestas para no generar ningún tipo de influencia.

Con el fin de facilitar el análisis de dicha pregunta en primer lugar se descartaron aquellas respuestas que no responden correctamente el enunciado. Luego, se clasificaron las respuestas que poseían ciertas similitudes, encontrando 15 impactos de los cuales 10 eran positivos y 5 eran negativos. Entre los positivos se encuentra la generación de ingresos económicos para la población local, la creación de empleos, el intercambio cultural, el aumento de la calidad de vida de la población local, la activación del comercio local, el aumento de inversiones en el territorio, el fomento del turismo en Uruguay y Colonia del Sacramento, la conservación de edificios y monumentos, el aumento en la construcción y el desarrollo de actividades culturales en la ciudad. Por otro lado, los impactos negativos informados por los residentes encuestados fueron que el turismo genera contaminación sonora y ambiental, inflación, la invasión de turistas disminuye la calidad de vida de la población local, genera inseguridad y los empleos generados son precarios o para extranjeros.

El total de respuestas suministradas por los encuestados fueron 146 impactos, de los cuales 3,7 de cada 10 impactos registrados fueron negativos y 6,3 de cada 10 impactos fueron positivos. Ahora bien, el gráfico 3 representa las respuestas suministradas de acuerdo al rango etario del encuestado. En él se puede observar que las personas mayores de 65 años -que integran la muestra- consideran que el turismo en Colonia del Sacramento genera impactos mayoritariamente negativos. En cambio, el resto de los grupos etarios identificaron impactos mayoritariamente positivos, con la particularidad de que las respuestas de los encuestados de entre 25 y 35 años fueron aproximadamente la mitad impactos positivos y la otra mitad se trató de impactos negativos.

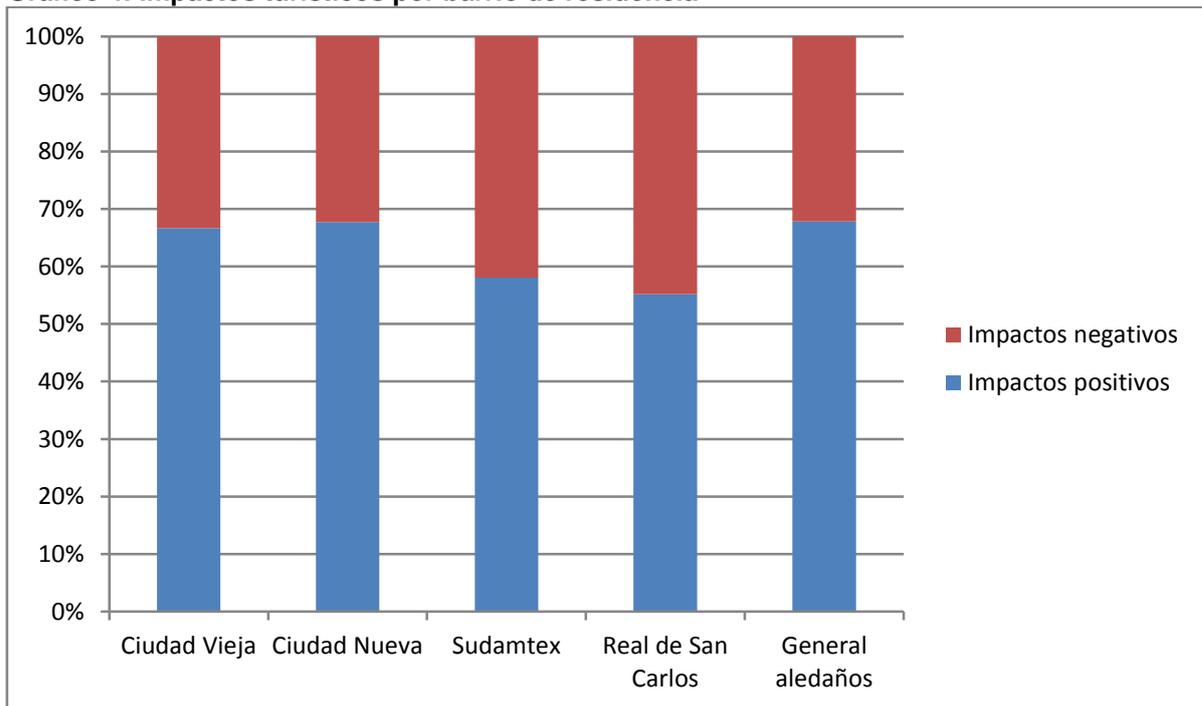
**Gráfico 3: Impactos turísticos por rango etario**



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, al analizar las respuestas de los encuestados por barrio de residencia se puede observar que no hay grandes fluctuaciones entre las respuestas de los residentes de cada barrio. La cantidad de respuestas de impactos positivos detectados por barrio se encuentran entre el 55% y el 70%, observándose el porcentaje más bajo en las respuestas de los residentes de Real de San Carlos (gráfico 4).

**Gráfico 4: Impactos turísticos por barrio de residencia**



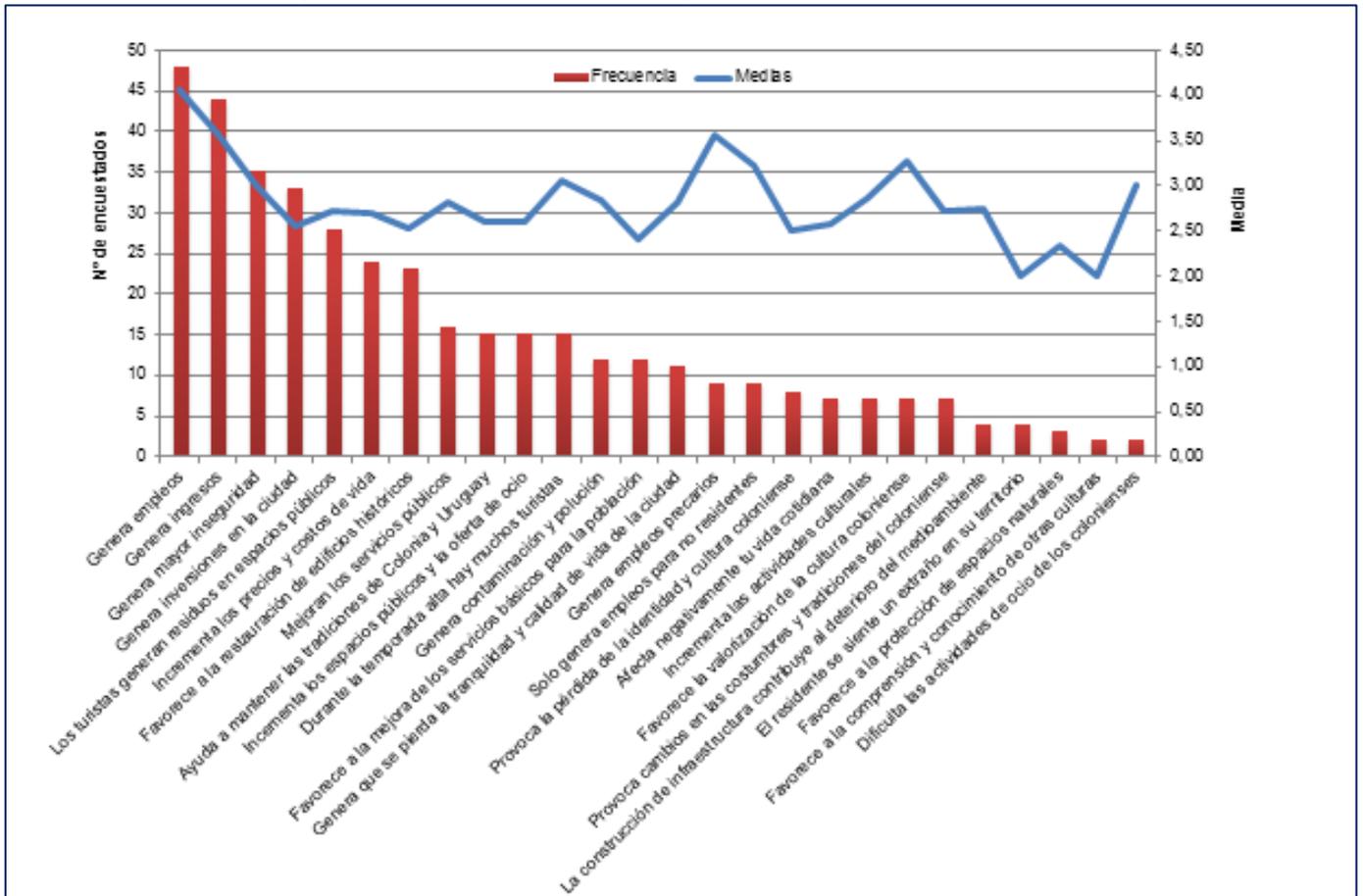
Fuente: Elaboración propia

Desde otra perspectiva, se ha pedido a los encuestados que seleccionen de un listado, 5 impactos que consideraban que el turismo generaba en la ciudad de Colonia del Sacramento y lo ordenen de mayor a menor, siendo 5 el impacto que más se genera y 1 el que menos se genera. En el gráfico de barras 5 se puede observar la frecuencia con la que los encuestados han elegido cada uno de los impactos, el principal de ellos fue la generación de empleos con una frecuencia de 48 respuestas, en segundo lugar se encuentra la generación de ingresos económicos por parte del turismo con 44 respuestas, en tercer lugar el aumento de la inseguridad en la ciudad que ha sido escogido por 35 encuestados, en cuarto lugar las inversiones generadas por el turismo con 33 respuestas y en quinto lugar la inflación derivada en un incremento en los precios y los costos de vida con una frecuencia de 24 respuestas. Estos impactos no sólo fueron los más elegidos, sino también surgieron como disparadores en la pregunta en la que los encuestados debían mencionar dos impactos que consideraban que se producían en Colonia del Sacramento a causa del turismo.

En el gráfico de líneas 5 se muestra la media obtenida para los puntajes colocados por los encuestados por cada impacto elegido, sin importar la frecuencia de elección de los mismos. Allí se observa que la generación de empleos es el impacto que mayor valoración recibió con una media de 4,06, seguido por la generación de ingresos con una media 3,57. Se debe destacar que a pesar de que el impacto generación de empleos precarios y empleos para no residentes tiene una frecuencia de 18, su media se encuentra en tercer lugar con un 3,42. Por otra parte, un cuarto impacto altamente valorado fue que el turismo favorece la valorización de la cultura coloniense con una media de 3,29, sin embargo su frecuencia fue de 7 respuestas. Por último, se detectan dos impactos negativos con una media alta, uno de ellos es el aumento de la inseguridad con una media de 3 y una frecuencia de 35 respuestas, y el

otro de ellos es el malestar que genera la gran cantidad de turistas en espacios públicos con una media de 3,07, en este caso la frecuencia fue de 15.

**Gráfico 5: Media y frecuencia de elección de impactos turísticos**



Fuente: Elaboración propia

En conclusión, los residentes de Colonia del Sacramento poseen una percepción mucho más positiva que negativa con respecto a los impactos generados por la actividad turística. Tanto en los gráficos 3 y 4 como en el gráfico 5 se puede observar que la mayoría de los impactos escogidos por los encuestados son los calificados como beneficios del turismo. Asimismo, se observa una tendencia a percibir en mayor medida a los impactos económicos, predominando por sobre las otras categorías de impactos. De esta manera las respuestas de los colonienses coinciden en su mayoría en beneficios de tipo económico como la generación de empleos, la generación de ingresos económicos, el aumento de las inversiones en Colonia generando un aumento en la construcción, y costos económicos como la inflación y la existencia de empleos precarios.

Un impacto negativo que perciben los colonienses en consecuencia del desarrollo de la actividad turística en la localidad y que puede alterar la tranquilidad característica que posee la ciudad, es el crecimiento de la inseguridad, como así también la invasión provocada por los turistas.

Por último, se debe destacar que en menor medida los colonienses perciben que el desarrollo de la actividad turística provoca impactos de tipo cultural como es la valorización de la cultura local y el intercambio cultural que se genera con los turistas.

### **2.3 Índice de Percepción Turística**

Con el fin de identificar la percepción que poseen los residentes de Colonia del Sacramento con respecto a los impactos turísticos que generaría la construcción del puente entre Buenos Aires y Colonia se propone un índice, denominado Índice de Percepción Turística General (IPTG), elaborado a partir del Índice de Percepción Turística (IPT) de cada uno de los impactos turísticos identificados.

Para la construcción del IPT se ha tomado como modelo el Índice de Satisfacción General con el Servicio (ISGS) cuya ponderación se realiza por convenio a través de una escala de Likert (Palacios Gómez, 2002). Se debe destacar que tanto los valores del IPT como del IPTG oscilan entre el 0 al 1, siendo 0 un bajo nivel de percepción de los impactos producidos por el turismo, mientras que 1 significa lo contrario. (Para ver la metodología ver Anexo 2).

El IPT está compuesto por los impactos turísticos identificados en la tabla 1. A los efectos de conocer la percepción de los residentes de cada barrio de Colonia del Sacramento se ha decidido dividir el índice en subíndices de acuerdo al barrio de residencia de los encuestados.

Asimismo, el IPTG determina un índice para cada categoría de impactos, las mismas son: beneficios económicos, costos económicos, beneficios sociales, costos sociales, beneficios culturales, costos culturales, beneficios medioambientales y costos medioambientales.

Para comenzar su análisis, en la tabla 3 se muestra el IPTG de los impactos económicos, en este caso se puede observar que la población de Colonia del Sacramento tiene una percepción alta de los beneficios económicos que generaría el aumento del turismo en la ciudad a causa de la construcción del puente Buenos Aires - Colonia, se presenta un IPTG de 0,748. Por otro lado, se destaca que los residentes del barrio ciudad nueva son quienes mayor percepción de los beneficios económicos poseen.

Con respecto a los costos económicos, si bien la percepción de los impactos es alta, es importante resaltar las respuestas brindadas por los residentes de la ciudad vieja debido a su alto nivel de acuerdo con los costos económicos que produciría el turismo en la ciudad luego de la construcción de un puente entre Buenos Aires y Colonia del Sacramento. Esto también se ve reflejado en los costos sociales y culturales (tablas 4 y 5), es decir los residentes del barrio ciudad vieja tienen una percepción alta de los impactos negativos o costos luego de la construcción del puente, destacando que dicho barrio es el que posee los principales atractivos de la ciudad y la mayoría de los servicios turísticos se encuentran en él.

En relación al IPTG de impactos sociales (tabla 4) se puede mencionar que aunque la percepción de este tipo de impactos es en general alta se destaca un alto nivel de percepción hacia los costos sociales con un IPTG de 0,767. Asimismo, el IPTG de impactos culturales (tabla 5) muestra un nivel medio de percepción tanto para los costos como para los beneficios, pero es importante destacar que el IPT de los

beneficios culturales para los residentes del Real de San Carlos es el más bajo con respecto a los otros barrios.

Por último, en la tabla 6 se puede observar el IPTG de impactos medioambientales producidos por el turismo en Colonia del Sacramento una vez construido el puente, en dicha tabla se observa el más alto IPTG de todos los impactos estudiados, los residentes de Colonia perciben que el turismo a partir de la construcción de semejante obra de infraestructura generaría en gran medida costos medioambientales en su territorio. Se resalta el alto IPT que poseen el barrio Real de San Carlos y Sudamtex para los costos medioambientales: “deterioro del medioambiente por nuevas obras de infraestructura” y “generación de residuos”, respectivamente.

**Tabla 3: Índice de Percepción Turística General de impactos económicos**

Variables	IPT	Variables	IPT
<b>Beneficios económicos</b>	<b>0,748</b>	<b>Costos económicos</b>	<b>0,688</b>
<b>BE A</b>	<b>0,763</b>	<b>CE A</b>	<b>0,75</b>
Ciudad vieja	0,781	Ciudad vieja	0,875
Ciudad nueva	0,875	Ciudad nueva	0,656
Sudamtex	0,719	Sudamtex	0,813
Real de San Carlos	0,703	Real de San Carlos	0,717
General aledaños	0,734	General aledaños	0,688
<b>BE B</b>	<b>0,753</b>	<b>CE B</b>	<b>0,663</b>
Ciudad vieja	0,766	Ciudad vieja	0,797
Ciudad nueva	0,844	Ciudad nueva	0,609
Sudamtex	0,703	Sudamtex	0,672
Real de San Carlos	0,734	Real de San Carlos	0,719
General aledaños	0,719	General aledaños	0,516
<b>BE C</b>	<b>0,728</b>	<b>CE C</b>	<b>0,652</b>
Ciudad vieja	0,75	Ciudad vieja	0,797
Ciudad nueva	0,875	Ciudad nueva	0,641
Sudamtex	0,64	Sudamtex	0,688
Real de San Carlos	0,734	Real de San Carlos	0,583
General aledaños	0,64	General aledaños	0,547

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 4: Índice de Percepción Turística General de impactos sociales**

Variables	IPT	Variables	IPT
<b>Beneficios sociales</b>	<b>0,651</b>	<b>Costos sociales</b>	<b>0,767</b>
<b>BS A</b>	<b>0,641</b>	<b>CS A</b>	<b>0,766</b>
Ciudad vieja	0,672	Ciudad vieja	0,875
Ciudad nueva	0,625	Ciudad nueva	0,844
Sudamtex	0,625	Sudamtex	0,656
Real de San Carlos	0,714	Real de San Carlos	0,688
General aledaños	0,578	General aledaños	0,766
<b>BS B</b>	<b>0,669</b>	<b>CS B</b>	<b>0,781</b>
Ciudad vieja	0,703	Ciudad vieja	0,844
Ciudad nueva	0,625	Ciudad nueva	0,734
Sudamtex	0,641	Sudamtex	0,766
Real de San Carlos	0,719	Real de San Carlos	0,766
General aledaños	0,656	General aledaños	0,797
<b>BS C</b>	<b>0,631</b>	<b>CS C</b>	<b>0,792</b>
Ciudad vieja	0,688	Ciudad vieja	0,833
Ciudad nueva	0,609	Ciudad nueva	0,797
Sudamtex	0,617	Sudamtex	0,797
Real de San Carlos	0,6	Real de San Carlos	0,8
General aledaños	0,641	General aledaños	0,734
<b>BS D</b>	<b>0,661</b>	<b>CS D</b>	<b>0,731</b>
Ciudad vieja	0,641	Ciudad vieja	0,75
Ciudad nueva	0,609	Ciudad nueva	0,766
Sudamtex	0,672	Sudamtex	0,672
Real de San Carlos	0,7	Real de San Carlos	0,734
General aledaños	0,688	General aledaños	0,734

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5: Índice de Percepción Turística General de impactos culturales**

Variables	IPT	Variables	IPT
<b>Beneficios culturales</b>	<b>0,605</b>	<b>Costos culturales</b>	<b>0,658</b>
<b>BC A</b>	<b>0,603</b>	<b>CC A</b>	<b>0,684</b>
Ciudad vieja	0,734	Ciudad vieja	0,906
Ciudad nueva	0,594	Ciudad nueva	0,625
Sudamtex	0,547	Sudamtex	0,531
Real de San Carlos	0,5	Real de San Carlos	0,688
General aledaños	0,641	General aledaños	0,672
<b>BC B</b>	<b>0,594</b>	<b>CC B</b>	<b>0,625</b>
Ciudad vieja	0,719	Ciudad vieja	0,781
Ciudad nueva	0,578	Ciudad nueva	0,547
Sudamtex	0,578	Sudamtex	0,516
Real de San Carlos	0,484	Real de San Carlos	0,641
General aledaños	0,609	General aledaños	0,641
<b>BC C</b>	<b>0,591</b>	<b>CC C</b>	<b>0,65</b>
Ciudad vieja	0,625	Ciudad vieja	0,797
Ciudad nueva	0,641	Ciudad nueva	0,656
Sudamtex	0,578	Sudamtex	0,5
Real de San Carlos	0,563	Real de San Carlos	0,672
General aledaños	0,547	General aledaños	0,625
<b>BC D</b>	<b>0,633</b>	<b>CC D</b>	<b>0,672</b>
Ciudad vieja	0,672	Ciudad vieja	0,813
Ciudad nueva	0,656	Ciudad nueva	0,625
Sudamtex	0,683	Sudamtex	0,641
Real de San Carlos	0,594	Real de San Carlos	0,688
General aledaños	0,563	General aledaños	0,594

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 6: Índice de Percepción Turística General de impactos medioambientales**

Variables	IPT	Variables	IPT
<b>Beneficios medioambientales</b>	<b>0,647</b>	<b>Costos medioambientales</b>	<b>0,842</b>
<b>BM A</b>	<b>0,647</b>	<b>CM A</b>	<b>0,819</b>
Ciudad vieja	0,609	Ciudad vieja	0,813
Ciudad nueva	0,594	Ciudad nueva	0,813
Sudamtex	0,656	Sudamtex	0,859
Real de San Carlos	0,673	Real de San Carlos	0,875
General aledaños	0,703	General aledaños	0,734
		<b>CM B</b>	<b>0,844</b>
		Ciudad vieja	0,859
		Ciudad nueva	0,828
		Sudamtex	0,891
		<b>Real de San Carlos</b>	<b>0,906</b>
		General aledaños	0,734
		<b>CM C</b>	<b>0,864</b>
		Ciudad vieja	0,859
		Ciudad nueva	0,844
		<b>Sudamtex</b>	<b>0,906</b>
		Real de San Carlos	0,883
		General aledaños	0,828

**Fuente: Elaboración propia**

Ahora bien, en los siguientes gráficos se muestra el IPT para cada impacto según su categoría. En el gráfico 6 se observa el IPT de impactos económicos, los impactos que cuentan con un mayor nivel de acuerdo son “generación de ingresos” (BE A) y “aumento de la inflación” (CE A). También, el “aumento de inversiones” (BE B) y la “generación de empleo y posibilidad de desarrollo profesional” (BE C) poseen un IPT alto, aunque en menor medida de los impactos mencionados anteriormente.

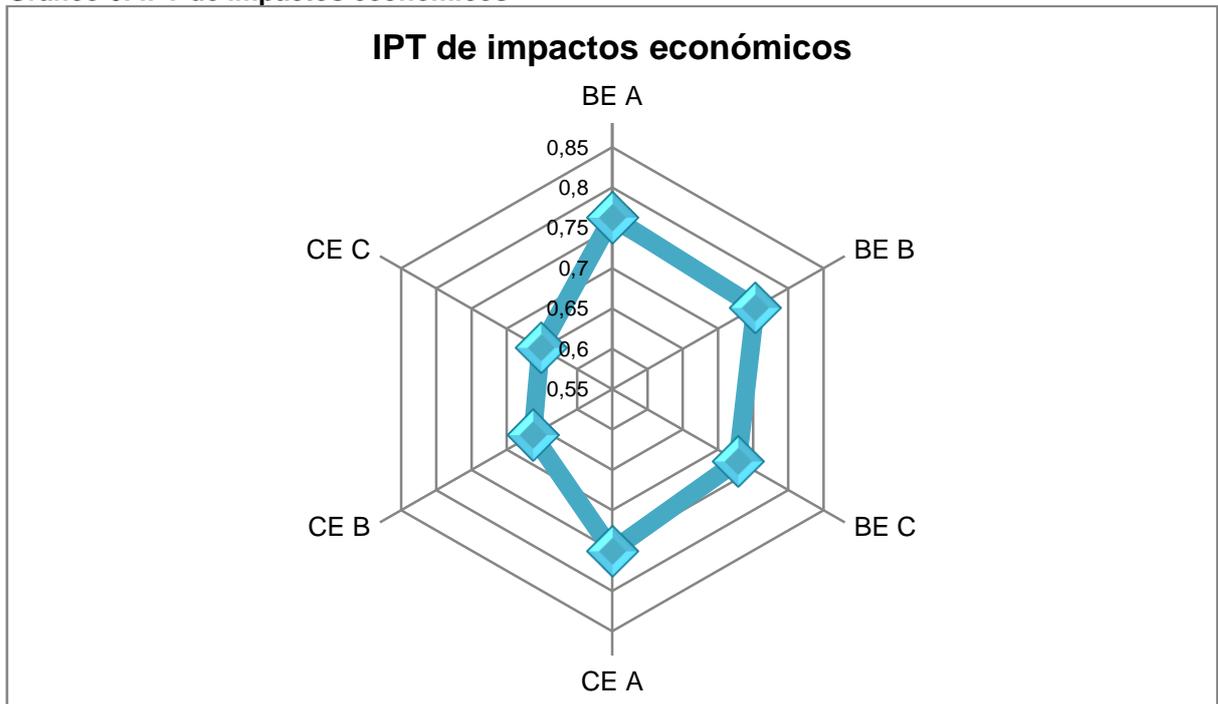
Por otro lado, el IPT de impactos sociales (gráfico 7) se caracteriza por tener un alto índice en los costos sociales en comparación a los beneficios sociales. El ítem “invasión de turistas en la ciudad” (CS A) es el más valorado por los residentes de Colonia del Sacramento, en segundo lugar los residentes creen que la construcción del puente Buenos Aires – Colonia podría “disminuir la tranquilidad y la calidad de vida de la población” (CS B), en tercer lugar se encuentra el “aumento de la inseguridad” (CS A), y por último, la “dificultad que enfrentarían los residentes para realizar sus actividades de ocio” (CS D).

El IPT de impactos culturales (gráfico 8) presenta índices bajos en comparación al resto de los índices, aunque se destacan dos pequeños picos en dos de sus costos, uno de ellos es que la construcción del puente Buenos Aires – Colonia generaría que “el residente se sienta un extraño en su territorio” (CC A), y el otro que “el aumento

turístico provocado por la construcción de dicha obra de infraestructura provocaría una pérdida de la identidad y la cultura coloniense” (CC D).

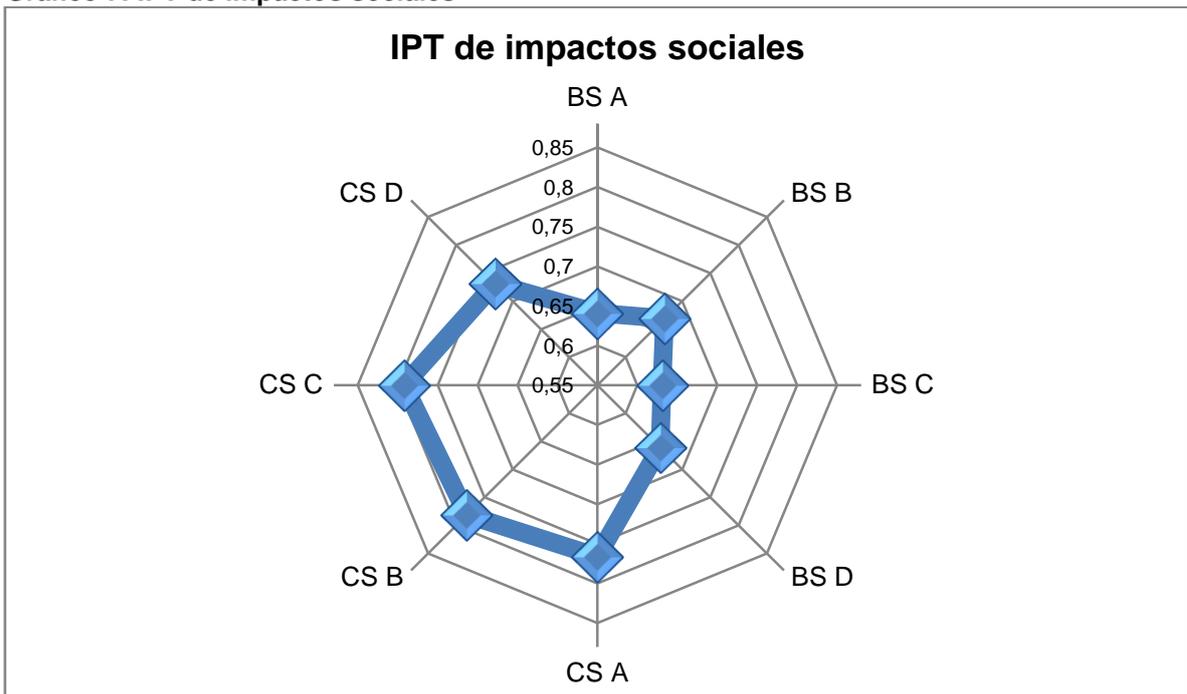
Por último, el IPT de impactos medioambientales (gráfico 9) posee un índice alto para los costos y un índice bajo para su beneficio. Asimismo, el “aumento de la contaminación y la polución” (CM A), el “deterioro del medioambiente por la construcción de nuevas obras de infraestructura” (CM B) y el “aumento de la generación de residuos” (CM C) son impactos que los residentes creen que los residentes perciben que se generaran en gran medida en el caso de que se construyera el puente, obteniendo los índices más altos entre todos los impactos presentados.

**Gráfico 6: IPT de impactos económicos**



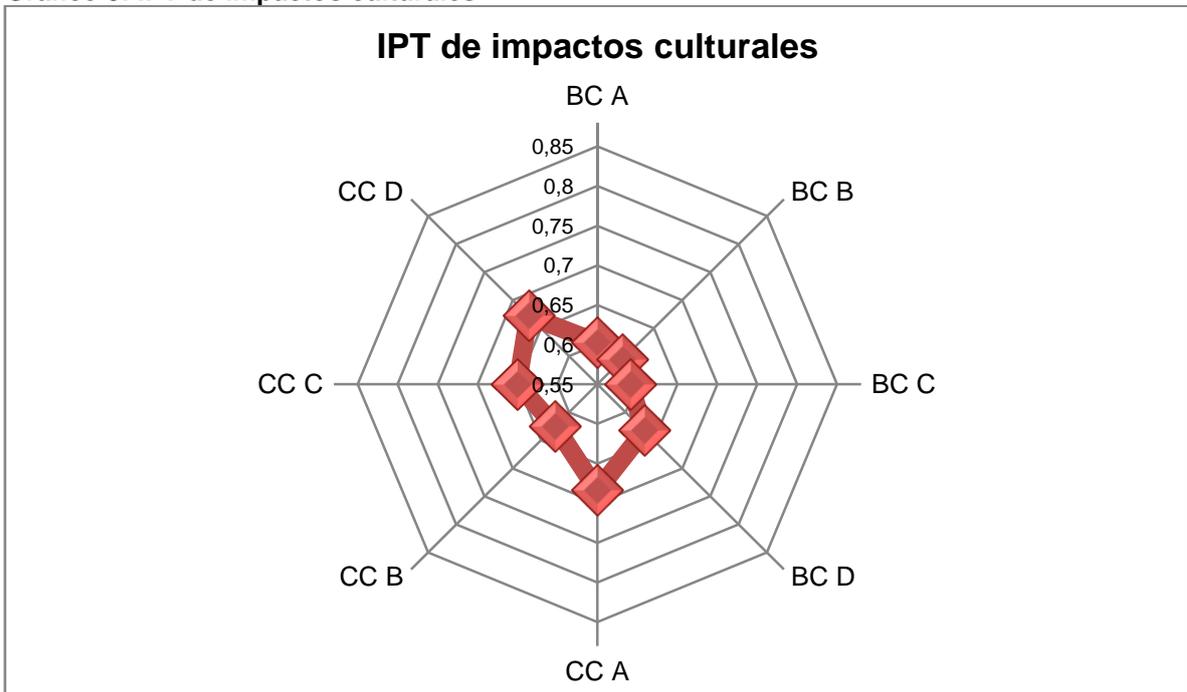
Fuente: elaboración propia

Gráfico 7: IPT de impactos sociales



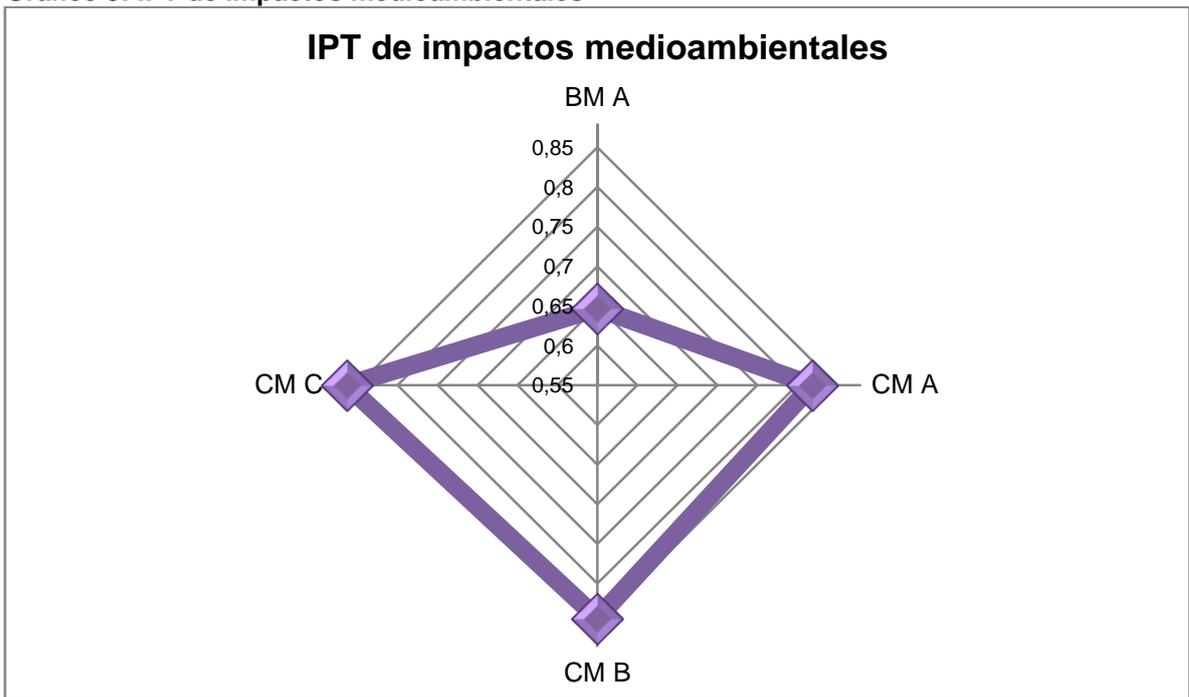
Fuente: elaboración propia

Gráfico 8: IPT de impactos culturales



Fuente: elaboración propia

Gráfico 9: IPT de impactos medioambientales



Fuente: elaboración propia

## Conclusiones

---

A lo largo de la tesis se ha planteado la importancia que tiene la comunidad local para el desarrollo turístico de un destino. Es así como desde el punto de vista sistémico del turismo, la comunidad receptora es de vital importancia debido a la interrelación que mantiene con cada uno de los elementos constituyentes del sistema.

Asimismo, una de las premisas fundamentales del desarrollo sustentable de un destino turístico radica en el involucramiento de las comunidades locales en todas las etapas del proceso productivo, generando beneficios para ellos y la superación de problemas que surgen de la actividad. Por lo tanto, el apoyo de la comunidad local a las políticas turísticas es imprescindible para lograr el desarrollo del turismo, ya que un desacuerdo por parte de los residentes, podría generar una disminución en la calidad del destino y consecuentemente un redireccionamiento de la demanda. Es decir, el gran reto que tienen las autoridades de la actividad turística es la incorporación de los residentes locales en sus actividades, logrando de este modo que los beneficios del desarrollo se destinen a ellos.

Por otro lado, la teoría del intercambio social actúa como marco teórico del estudio actitudinal de los residentes hacia el turismo, la misma define que la población local realiza una evaluación de los intercambios que se realizan con el turista a partir de los beneficios o costos obtenidos a cambio de los servicios y recursos que ofrecen a los turistas. De esta manera, el residente apoyará el desarrollo de la actividad turística siempre que perciba un balance positivo en la interacción con el turista, es decir, el residente estará dispuesto a tener un intercambio con el turista siempre que el beneficio obtenido se considera mayor al costo incurrido. Para ello hay que diferenciar cuales son los costos y beneficios percibidos por la comunidad, los cuales han sido conceptualizados por la corriente literaria como impactos percibidos por la comunidad local, y se han identificado cuatro tipos: económicos, sociales, culturales y medioambientales.

En este caso, para la concreción del proyecto de construcción del Puente Buenos Aires - Colonia u otro proyecto similar que tenga semejante impacto en la comunidad de Colonia del Sacramento, por su contraste demográfico con la gran urbe de Buenos Aires, se deberá tener en cuenta el apoyo que los residentes poseen hacia el turismo y sus opiniones sobre el proyecto, identificando los factores que influyen en su actitud para evaluar el riesgo antes de invertir grandes cantidades de recursos, debido a que la oposición de los residentes podría generar un deterioro del turismo en la ciudad y grandes impactos en el turismo de todo Uruguay.

Los datos estadísticos evidencian la importancia que tiene la llegada de turistas argentinos para la ciudad de Colonia debido a que en el año 2015, el 64% de los turistas internacionales fueron turistas argentinos. Asimismo, Colonia del Sacramento se localiza dentro de la zona de influencia de la gran urbe y, por lo tanto, los aspectos estructurales de la pequeña ciudad se encuentran íntimamente conectados con los cambios materiales y culturales que llegan desde Buenos Aires. Por esta razón y con el fin de no atentar contra su cultura y estilos de vida, se considera de vital importancia conocer las inquietudes y pensamientos de las comunidades locales involucradas antes de la concreción de un proyecto de conexión terrestre sobre el Río de La Plata entre la Provincia de Buenos Aires y la República Oriental del Uruguay, sin otorgarle relevancia a los aspectos técnicos del proyecto, ya que un cambio en la planeación del

mismo no implica precisamente un cambio en la percepción que tendrá el residente hacia los impactos turísticos generados a partir de su construcción.

En este contexto, a partir del análisis de las encuestas realizadas a los residentes de Colonia del Sacramento se evidencia que los mismos poseen una alta percepción de los impactos generados por el turismo en su ciudad. Asimismo, los impactos positivos generados por el turismo en la actualidad son más valorados que los impactos negativos. Sin embargo, al estudiar qué sucedería si se construyera un puente que uniera la Provincia de Buenos Aires con Colonia, se observa que los residentes de Colonia poseen una percepción mucho más negativa que positiva ante los impactos que podrían surgir, en particular los residentes del Barrio Histórico, donde se concentra el flujo turístico por tener los principales atractivos turísticos de la ciudad, ya que son los que han obtenido los índices más altos en los costos turísticos.

Asimismo, tanto en la actualidad como luego de la construcción del puente se observa una tendencia a percibir los beneficios económicos producidos por el turismo, predominando por sobre las otras categorías de impactos. De esta manera, las respuestas de los colonienses coinciden en su mayoría en beneficios de tipo económico como la generación de empleos, la generación de ingresos económicos y el aumento de las inversiones en Colonia generando un aumento en la construcción. Por otro lado, los costos medioambientales, también son impactos que preocupan a la población tanto en la actualidad como luego de la construcción del puente, ya que así como aparece con un alto índice de respuestas en el estudio de la percepción actual, también ha sido la categoría que mayor IPTG ha recibido.

Por otro lado, se puede vislumbrar que la población local considera que los cambios que se provocarían en el turismo como consecuencia de la construcción del puente entre Buenos Aires y Colonia generarían mayores impactos que los existentes en la actualidad, debido a que de acuerdo a la percepción de la comunidad local el IPTG para un contexto expost a la construcción, muestra valores superiores a 0,5 en todos los impactos estudiados.

En conclusión, de acuerdo con la comunidad local el turismo está generando una gran cantidad de impactos tanto positivos como negativos en la ciudad, pero consideran que la construcción del puente Buenos Aires - Colonia acrecentaría dichos costos y beneficios provocados por el turismo.

## Recomendaciones

---

A partir del trabajo realizado y de los resultados hallados se proponen algunas recomendaciones a tener en cuenta por parte de las autoridades encargadas de autorizar la construcción de un puente entre la Provincia de Buenos Aires y el departamento de Colonia:

- Se propone ampliar el estudio de la percepción de impactos que se generarían luego de la construcción del puente, incluyendo tanto a la población del departamento de Colonia como los habitantes del resto del país, debido al gran impacto que tendrá dicho puente sobre todo el territorio uruguayo.
- Estudiar la percepción que tienen los argentinos acerca de los impactos que generaría la concreción de la obra en su territorio, ya que dicho proyecto también provocaría impactos en las poblaciones aledañas a la cabecera del puente del lado argentino.
- Incluir el impacto turístico entre las variables a tener en cuenta en los estudios de impacto que se realicen.
- Tomar decisiones tendientes a mitigar los impactos que podría generar la construcción del puente
- Involucrar a la población local en el proceso de toma de decisiones para la concreción del proyecto, trabajar como un sistema turístico y no como elementos independientes entre sí.
- Concientizar y educar sobre la importancia del desarrollo de la actividad turística en la localidad y los beneficios que se podrían generar a partir de la misma, como así también los costes e impactos negativos.
- En el caso de que se decida realizar el proyecto, continuar estudiando la percepción de los impactos turísticos de las poblaciones locales.

## Bibliografía

---

- Ap, J. (1992) *Residents perceptions on tourism impacts*. Texas: Annals of Tourism Research;19 (4), 665-690.
- Arias Herrera, H. (2003) *Estudio de las comunidades*. La Habana: Comunicación y comunidad. Editorial Félix Varela.
- Blau. P. (1968) *Interaction: social exchange*. Glencoe: International encyclopedia of the social sciences; 7, 452-458.
- Burin, D. & Heras Monner Sans, A. (2001). *Desarrollo local. Una respuesta a escala humana a la globalización*. Buenos Aires: Editorial CICCUS.
- Campodónico, G. (2005). *Locales y visitantes en Colonia del Sacramento: un estudio de caso*. Montevideo: Anuario Antropología Social y Cultural en Uruguay; 101-107.
- Casalis A. (2009) *¿Qué es el desarrollo local y para qué sirve?* Buenos aires: CEDEL - Centro de Estudios para el Desarrollo Local
- Casalis, A. y Altschuler, B. (2006) *Aportes del Desarrollo Local y la Economía Social a una estrategia nacional de Desarrollo*. Buenos Aires: El desarrollo en un contexto postneoliberal. Hacia una sociedad para todos. Editorial CICCUS.
- Causse Cathcart, M. (2009) *El concepto de comunidad desde el punto de vista socio - histórico-cultural y lingüístico*. Santiago de Cuba: Ciencia en su PC; 3,12-21.
- CEPAL (2000) *Desarrollo económico local y descentralización: aproximación a un marco conceptual*. Santiago de Chile.
- Conti, A. L., & Cravero Igarza, S. (2010). Patrimonio, comunidad local y turismo: La necesidad de planificación para el desarrollo sostenible. La Plata: Notas en Turismo y Economía; 1, 8-31.
- De Luca, B. y Pereyra, B. (1999) *El proyecto de construcción del puente Buenos Aires Colonia: ¿un caso de integración física?* La Plata: Aportes para la Integración Latinoamericana; año V, 5.
- Fornieris, María (2012). *Turismo y desarrollo local en Chacabuco: creando cimientos para una construcción conjunta*. La Plata: Tesis de grado, Facultad de Ciencias Económicas –UNLP.
- Garau Vadell, J.; Díaz Armas, R. y Gutiérrez Taño, D. (2014) *Residents' perceptions of tourism impacts on island destinations: A comparative analysis*. International Journal of Tourism Research; 16 (6), 578-585.
- Guimarães, R. (1994). *Desarrollo sustentable: ¿Propuesta alternativa o retórica neoliberal?* Santiago de Chile: Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales; 41-56.
- Gursoy, D., Jurowski, C., & Uysal, M. (2002). *Resident attitudes: A Structural Modeling Approach*. Washington: Annals of Tourism Research; 29(1), 79–105.

- Gutiérrez Taño, D. & Díaz Armas, R. (2010) *La actitud del residente en el destino turístico de Tenerife: evaluación y tendencia*. Santa Cruz de Tenerife: Revista pasos, 8(4), 431-444.
- Gutiérrez Taño, D. (2010). *Las actitudes de los residentes ante el turismo*. Santa Cruz de Tenerife: Tesis doctoral, Universidad de La Laguna.
- Kostanje, M. E. (2013). *Epistemología del turismo: teoría del sistema onírico*. Buenos Aires: Palermo Business Review; 10, 7-20.
- Madoery, O. (2008). *Otro desarrollo: el cambio desde las ciudades y regiones*. Buenos Aires: Universidad Nacional de General San Martín.
- Maldonado, C. (2006). *Turismo y comunidades indígenas: Impactos, pautas para autoevaluación y códigos de conducta*. Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo.
- Moliner, M. (1988) *Diccionario de uso español*. Madrid: Gredos.
- Monterrubio Cordero, J. C. (2009). *Comunidad receptora: Elemento esencial en la gestión turística*. Gestión Turística; 11, 101-111.
- Navarrete Escobedo, D. (2017). *Turismo gentrificador en ciudades patrimoniales. Exclusión y transformaciones urbano-arquitectónicas del patrimonio*. Guanajuato: Revista INVI, 32(89), 61-83.
- Orozco Alvarado, J., Núñez Martínez, P., & Virgen Aguilar, C. (2008). *Desarrollo turístico y sustentabilidad social*. Guadalajara.
- Palacios Gómez, J. L. (2002) *Estrategias de ponderación de la respuesta en encuestas de satisfacción de usuarios de servicios*. Madrid: Metodología de encuestas, 4 (2), 175-194.
- Pearce, J.A. (1980). *Host community acceptance of foreign tourism: Strategic considerations*. Wisconsin: Annals of Tourism Research; 7 (2), 224-233
- Quo Vadis - Investigación y análisis. (2008). *Encuesta anual de satisfacción de visitantes de Colonia del Sacramento (Casco Histórico)*. Colonia del Sacramento.
- Raimundi, C., & Lovelli, M. (1998). *El puente Buenos Aires - Colonia del Sacramento*. La Plata: Relaciones internacionales; 7(15).
- Rodrigues Marins, S., Feder Mayer, V. & Fratucci A. (2015) *Impactos percibidos del turismo: Un estudio comparativo con residentes y trabajadores del sector en Río de Janeiro - Brasil*. Río de Janeiro: Estudios y perspectivas en turismo, 24(1), 115-134.
- Romero Gorski, S. (2000) *Cuestión de identidad en la región coloniense*. Montevideo: Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay.
- Romero Gorski, S. (2001) *Estudio sobre la cuestión fronteriza en Colonia del Sacramento*. Montevideo: Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay; 2, 69 – 92.

- Rossi, E. (2015). *Indicadores territoriales de sustentabilidad socioambiental aplicados al turismo*. Mar del Plata: Tesis de maestría, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Royo Vela, M., & Ruiz Molina, M. E. (2009). *Actitud del residente hacia el turismo y el visitante: factores determinantes en el turismo y excursionismo rural-cultural*. Valencia: Cuadernos de Turismo; 23, 217-236.
- Sancho, A. (1998). *Introducción al turismo*. Madrid: OMT.
- Torres, M., Paz, K., & Salazar, F. G. (2006). *Tamaño de una muestra para una investigación de mercado*. Guatemala: Boletín Electrónico Ingeniería No. 2.
- Troncoso, C. A. (2008). *Turismo, desarrollo y participación local. La experiencia de Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina)*. Mar del Plata: Aportes y Transferencias, 12(2), 110-130.
- Vallejo, G. (2002). *El hilo de Ariadna: Intercambios rioplatenses y estrategias comerciales urbanísticas de Francisco Piria*. La Plata: Sociohistórica; 11(12), 99-133.
- Veiga, D.; Rivoir, A.; Fliardo, V y Mazzei, E. (2000) *Sociedades locales y territorio en el escenario de la globalización: estudios de casos en Uruguay*. Montevideo: Universidad de la República

## Normas e Instrumentos técnicos y de gestión

- Equipos Consultores Asociados. (2009). *Plan de Recuperación y Nuevos Usos del Área Real de San Carlos - Segundo Taller*. Montevideo.
- Instituto Nacional de Estadística (INE). (2011). *Censo poblacional 2011*. Uruguay.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). (2010). *Censo poblacional 2010*. Argentina.
- Ley N° 14.040, Creación de la Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 22 de Octubre de 1971).
- Ley N° 15.819, Antigua Colonia del Sacramento (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 22 de Julio de 1986).
- Ley N° 15.964, Patrimonio mundial cultural y natural (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 28 de Junio de 1988).
- Ley N° 17.158, Tratado para la construcción de un puente sobre el Río de La Plata (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 20 de Agosto de 1999).
- Ley N° 19.331, Secretaría Nacional de Deporte (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 20 de Julio de 2015).

Ley Nº 19.253, Actividad turística (El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General, 28 de Agosto de 2014).

MENEM, E. (9 de Diciembre de 1998). *Proyecto de ley aprobando el tratado para la construcción del puente Buenos Aires - Colonia*. Recuperado el 7 de abril de 2017, de <http://www.eduardomenem.org/proyecto-de-ley-aprobando-el-tratado-para-la-construccion-del-puente-buenos-aires-colonia/>

Ministerio de Educación y Cultura; Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación; Consejo Ejecutivo Honorario & Intendencia de Colonia. (2012). *Plan de Gestión del Barrio Histórico de Colonia del Sacramento*. Uruguay.

Ministerio de Turismo y Deporte. (2009). *Plan Nacional de Turismo Sostenible 2009-2020*. Uruguay.

Ministerio de turismo. (2016). *Anuario 2016 - Estadísticas de turismo*. Montevideo.

Observatorio turístico de Colonia. (2014). *Boletín Estadístico Anuario 2013*. Colonia del Sacramento.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). (s.f.). *UNESCO World Heritage Centre*. Recuperado el 6 de abril de 2017, de <http://whc.unesco.org/en/statesparties/uy>

Organización Mundial del Turismo. (2017). *2017 Año Internacional del Turismo Sostenible para el Desarrollo*.

POLINO, H. (2005). *Proyecto de Ley: Eliminación del Tratado entre la República Argentina y la República Oriental del Uruguay para la construcción de un puente sobre el Río de la Plata*. Recuperado el 8 de Marzo de 2017, de <http://www.hectorpolino.com/?p=307>

Programa de Competitividad de Conglomerados y Cadenas productivas - República Oriental del Uruguay. (2007). *Turismo en Colonia - Plan de Refuerzo de Competitividad (PRC)*. Uruguay.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), Intendencia Municipal de Colonia y Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo, Uruguay (CIEDUR). (2009). *Perspectivas del Medio Ambiente Urbano: GEO Colonia del Sacramento*. Montevideo.

## Fuentes electrónicas consultadas

Asociación Turística de Colonia. (2017). Recuperado el 14 de Junio de 2017 de <http://coloniaturismo.com/index.php/es/institucional>

Ministerio de Turismo. (2017). Recuperado el 14 de Junio de 2017 de [http://apps.mintur.gub.uy/Plantur/index.php?option=com\\_content&view=article&id=36&Itemid=43](http://apps.mintur.gub.uy/Plantur/index.php?option=com_content&view=article&id=36&Itemid=43)

## Artículos de periódicos

Alfieri. (19 de Septiembre de 2010). Puente Bs. As.-Colonia: se gastaron más de U\$S 20 millones para nada. *Tiempo Argentino*, págs. 16-18.

Diario El Sol. (3 de Enero de 2011). Desactivan la comisión del Puente Buenos Aires-Colonia. *Diario El Sol*. Recuperado el 18 de abril de 2017 de <http://elsolnoticias.com.ar>

El Cronista. (24 de Octubre de 2016). Macri y Tabaré reflotan la idea de construir el puente Buenos Aires-Colonia. *Diario El Cronista*. Recuperado el 18 de abril de 2017 de <https://www.cronista.com/>

Minuto Uno. (20 de Julio de 2014). Anunciaron que se hará el puente Buenos Aires-Colonia. *Minuto Uno*. Recuperado el 18 de abril de 2017 de <https://www.minutouno.com/>

## Anexos

### Anexo I: Encuestas a residentes de Colonia del Sacramento

Ilustración 5: Modelo que se utilizó para encuestar a residentes de Colonia del Sacramento durante el mes de Junio del año 2017.

**ENCUESTA A COLONIENSES** FECHA Y BARRIO: \_\_\_\_\_

1) Lugar de residencia:

<input type="checkbox"/> Ciudad vieja	<input type="checkbox"/> Sudamtex	<input type="checkbox"/> General aledaños
<input type="checkbox"/> Ciudad Nueva	<input type="checkbox"/> Real de San Carlos	

2) Sexo:  Femenino  Masculino

3) Edad:

<input type="checkbox"/> 18 - 25 años	<input type="checkbox"/> 35 - 45 años	<input type="checkbox"/> 55- 65 años
<input type="checkbox"/> 25 - 35 años	<input type="checkbox"/> 45 – 55 años	<input type="checkbox"/> más de 65 años

4) ¿Cuántos años hace que vivís en Colonia del Sacramento?

<input type="checkbox"/> Menos de 1 año	<input type="checkbox"/> de 5 a 10 años	<input type="checkbox"/> de 15 a 25 años
<input type="checkbox"/> de 2 a 5 años	<input type="checkbox"/> de 10 a 15 años	<input type="checkbox"/> más de 25 años

5) Lugar de nacimiento: \_\_\_\_\_

6) Nivel de estudios:

<input type="checkbox"/> Sin educación formal	<input type="checkbox"/> Bachillerato	<input type="checkbox"/> Postgrado o doctorado
<input type="checkbox"/> Primario	<input type="checkbox"/> Universitario o nivel superior	<input type="checkbox"/> Otro: _____

7) Ocupación:

<input type="checkbox"/> Estudiante	<input type="checkbox"/> Desocupado	<input type="checkbox"/> Otro: _____
<input type="checkbox"/> Empleado	<input type="checkbox"/> Trabajador independiente	
<input type="checkbox"/> Amo de casa	<input type="checkbox"/> Patrón	

8) ¿Considera que tiene contacto con los turistas?  Sí  No

9) Si su respuesta es sí, ¿Qué tipo de contacto tiene?

<input type="checkbox"/> Laboral	<input type="checkbox"/> Durante su tiempo de ocio
<input type="checkbox"/> Durante su vida cotidiana	<input type="checkbox"/> Otro: _____

10) Mencione 2 impactos que considera que provoca el turista en Colonia del Sacramento

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

11) De la siguiente lista, elija 5 impactos que considera que el turismo genera en la ciudad y ordénelos de mayor a menor (de 5 a 1) siendo 5 el impacto que más se genera y 1 el que menos se genera.

<input type="checkbox"/> La construcción de hoteles e infraestructura contribuye al deterioro del medioambiente	<input type="checkbox"/> Incrementa los precios y costos de vida
<input type="checkbox"/> Genera contaminación y polución	<input type="checkbox"/> Favorece a la comprensión y conocimiento de otras culturas
<input type="checkbox"/> Genera empleos	<input type="checkbox"/> Favorece a la restauración de edificios históricos
<input type="checkbox"/> Ayuda a mantener las tradiciones de Colonia y Uruguay	<input type="checkbox"/> Dificulta las actividades de ocio de los colonienses
<input type="checkbox"/> Favorece a la mejora los servicios básicos para la población	<input type="checkbox"/> El residente se siente un extraño en su territorio
<input type="checkbox"/> Incrementan los espacios públicos y la oferta de ocio	<input type="checkbox"/> Genera inversiones en la ciudad
<input type="checkbox"/> Durante la temporada alta hay muchos turistas en espacios públicos	<input type="checkbox"/> Incrementa las actividades culturales
<input type="checkbox"/> Genera mayor inseguridad	<input type="checkbox"/> Favorece la valorización de la cultura coloniense
<input type="checkbox"/> Genera que se pierda la tranquilidad y calidad de vida de la ciudad	<input type="checkbox"/> Genera Ingresos
<input type="checkbox"/> Genera empleos precarios	<input type="checkbox"/> Provoca cambios en las costumbres y tradiciones del coloniense
<input type="checkbox"/> Afecta negativamente tu vida cotidiana	<input type="checkbox"/> Solo genera empleos para no residentes
<input type="checkbox"/> Mejoran los servicios públicos	<input type="checkbox"/> Provoca la pérdida de la identidad y cultura coloniense
	<input type="checkbox"/> Favorece a la protección de espacios naturales
	<input type="checkbox"/> Los turistas generan residuos en espacios públicos

12) Las siguientes preguntas son acerca de cuáles serían sus percepciones del turismo ante un aumento de la llegada de turistas a partir de la hipotética construcción de un puente que una Uruguay con Buenos Aires, y cuya cabecera se encuentre en áreas alejadas de Colonia Sacramento. Hay varias aclaraciones sobre los potenciales impactos económicos, sociales, culturales y ambientales, que puede resultar del mismo.

Por favor realice una cruz (X) en el casillero que mejor exprese su percepción acerca de las aclaraciones:

- (1) Totalmente en desacuerdo
- (2) En desacuerdo
- (3) Ni de acuerdo ni en desacuerdo
- (4) De acuerdo
- (5) Totalmente de acuerdo
- (6) No sabe, no contesta

	1	2	3	4	5	Ns
<b>Beneficios económicos</b>						
a) El aumento turístico generaría más ingresos para los residentes de Colonia del Sacramento						
b) Aumentarían las inversiones en Colonia y alrededores						
c) Se generarían más oportunidades de empleo y desarrollo profesional para los colonienses						
<b>Costos económicos</b>						
a) Se incrementarían los precios y el costo de vida						
b) Habría más empleos precarios y pocos deseados						
c) Se generarían empleos para extranjeros y no para residentes de Colonia del Sacramento						
<b>Beneficios sociales</b>						
a) Favorecería a la mejora de los servicios básicos para la población						
b) Favorecería a la restauración y conservación de edificios históricos						
c) Mejorarían los servicios públicos						
d) Se incrementarían los espacios públicos y la oferta de ocio y entretenimiento						
<b>Costos sociales</b>						
a) Habría un incremento en la inseguridad						
b) Se perdería la tranquilidad y calidad de vida de la población						
c) Habría un incremento de turistas durante la temporada alta en las playas, parques y espacios públicos						
d) Dificultaría las actividades de ocio de los colonienses						
<b>Beneficios culturales</b>						
a) Provocaría un mayor desarrollo de las actividades culturales						
b) Favorecería la valoración de la identidad cultural coloniense						
c) Favorecería a la comprensión y conocimiento de otras culturas						
d) Ayudaría a mantener las tradiciones de Colonia y del Uruguay (candombe, tango, etc)						
<b>Costos culturales</b>						
a) El residente de Colonia se sentiría un extraño en su territorio						
b) Provocaría cambios en las costumbres y tradiciones del coloniense						
c) Afectaría negativamente a tu vida cotidiana						
d) Provocaría la pérdida de la identidad y cultura coloniense						
<b>Beneficios medioambientales</b>						
a) Se protegerían y mantendrían los espacios naturales						
<b>Costos medioambientales</b>						
a) El turismo generaría problemas importantes de contaminación y polución (basura, ruido, etc)						
b) La construcción de hoteles e infraestructura para turistas contribuiría al deterioro del medioambiente						
c) Los turistas generarían muchos residuos en espacios públicos						

Fuente: elaboración propia.

## Anexo 2: Índice de Percepción Turística.

El Índice de Percepción Turística ha sido diseñado a partir de la ponderación dada por los residentes de Colonia del Sacramento acerca de los impactos turísticos que se producirían a partir de la construcción del puente Buenos Aires - Colonia. Para ello se han suministrado una serie de afirmaciones con dichos impactos con el objetivo de que los encuestados escojan su nivel de acuerdo y desacuerdo con las mismas a través de una escala de Likert, siendo 1 totalmente en desacuerdo y 5 totalmente de acuerdo.

Para la construcción del índice se ha ponderado cada una de las escalas con 4 (totalmente de acuerdo), 3 (de acuerdo), 2 (ni de acuerdo ni en desacuerdo), 1 (en desacuerdo) y 0 (totalmente en desacuerdo).

Ahora bien, el IPT se define de la siguiente manera:

$$IPT = \frac{(\%Cat. 5 * 4 + \% Cat. 4 * 3 + \%Cat. 3 * 2 + \%Cat. 2 * 1 + \% Cat. 1 * 0)}{400}$$

El índice oscila entre 0 y 1, siendo 0=100% en desacuerdo con los impactos turísticos producidos y 1=100% de acuerdo con los impactos turísticos producidos en el destino.

Una vez determinado el IPT de cada uno de los impactos que se han suministrado en la encuesta, se ha avanzado en determinar el Índice de Percepción Turística General (IPTG) para cada categoría de impactos, las mismas son: beneficios económicos, costos económicos, beneficios sociales, costos sociales, beneficios culturales, costos culturales, beneficios medioambientales y costos medioambientales.

El IPTG se calcula de la siguiente manera:

$$IPTG = \frac{\sum_{n=i}^N IPT_n}{n}$$

Al igual que el IPT, el IPTG oscila entre 0 y 1, siendo 0=100% en desacuerdo con los impactos turísticos producidos y 1=100% de acuerdo con los impactos turísticos producidos.