

27 de Diciembre 2022

EL POTENCIAL DE GUALEGUAYCHÚ COMO DESTINO DE CICLOTURISMO

Tesis de grado
Licenciatura en Turismo

Sofía Ana Bacigalupo

bacigaluposofia@gmail.com | Leg. 88135/4

Directora: Elisabet Rossi

Codirectora: María de los Ángeles Bacigalupe

Agradecimientos

A mis padres, por brindarme la oportunidad de realizar una carrera de grado en una ciudad distinta a la de origen y por apoyarme, mucho más en este último tramo de la carrera.

A mi hermana y a mi pareja, por el aguante, la escucha y la compañía durante la etapa facultativa.

A mis amigos de la vida y mis amigas de la carrera, por estar y motivarme a lograr este objetivo personal.

A mi Directora, Elisabet, y a mi Codirectora, María de los Ángeles, por guiarme en esta última parte del recorrido, por enseñarme en cada oportunidad con dedicación y por la buena predisposición ante cada inquietud.

Y especialmente, a la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Plata junto con todos los profesores que tuve la oportunidad de conocer, por la oportunidad y por los conocimientos transmitidos.

A todos ellos, muchas gracias.

Sofía.

ÍNDICE DE CONTENIDO

Resumen	3
Introducción	4
Fundamentación	6
Objetivos y Metodología	7
Objetivo General	7
Objetivos Específicos	7
Metodología	7
Capítulo 1. Marco conceptual	9
Turismo: Complejidad y ambiente	9
Desarrollo turístico sustentable	12
Turismo activo	15
Cicloturismo	17
Capítulo 2. Antecedentes	20
Cicloturismo en Entre Ríos	24
Capítulo 3. Ámbito de investigación	30
El turismo en la ciudad	30
Cicloturismo en Gualeguaychú	33
Alquiler de bicicletas	35
Bicicletas en hoteles	37
Viabilidad local de la bicicleta	39
Gualeguaychú en bici	40
Capítulo 4. Análisis e interpretación de los resultados	43
Análisis de las entrevistas	43
Características sociodemográficas	44
Interés y percepción de los entrevistados	45
Vinculación entre actores sociales	47
Situación actual del estado de infraestructura y calles	49
Requerimientos para el desempeño del cicloturismo	51
Discusión del trabajo de campo	53
Capítulo 5. Conclusiones y reflexiones finales	57
Sugerencias	59
Bibliografía	61
Anexos	69
Anexo 1. Modelo de entrevistas	69

Resumen

La presente tesis analiza las potencialidades de la ciudad de Gualeguaychú para proyectarse como destino cicloturístico a modo de respuesta ante los cambios en las preferencias de la sociedad. Esto sucede debido a las paulatinas posibilidades que surgieron en la época de pandemia, ocasionada por el Covid-19, en donde las restricciones para circular y las limitaciones sociales se encontraban al orden del día. La tendencia hacia el uso de la bicicleta impulsa a los destinos turísticos a aplicar estrategias para adaptarse y así promover el cicloturismo como alternativa complementaria a otras formas de turismo. La naturaleza del sector turístico admite la oportunidad de modificar la oferta con la finalidad de adaptarse rápidamente a los cambios en los gustos de los turistas.

En este marco, y por medio de un enfoque cualitativo, se buscó conocer el interés del cicloturismo por parte de la comunidad local a través de actores sociales directa e indirectamente vinculados a la actividad turística y ciclista de Gualeguaychú. Para ello fue importante establecer el panorama actual de la ciudad, en cuanto condiciones turísticas, cicloturísticas y de infraestructura. Esto permitió exponer el estado de la localidad para recibir visitantes que buscan practicar esta modalidad e indagar en la predisposición de la población ante el público y la actividad cicloturística.

Los resultados demostraron que, aunque las condiciones de tránsito e infraestructura no son las convenientes, el interés por parte de la población local era en gran medida positivo ante una propuesta que genera mayor afluencia de personas e ingresos de dinero, a la vez que es una alternativa complementaria a otras formas de turismo. Las diversas propuestas turísticas de la ciudad de Gualeguaychú admiten el acceso a través de diferentes medios de transporte, inclusive la ubicación en donde se encuentran permite la articulación de las atracciones para ser visitadas en un mismo día.

El hecho de profundizar en el interés de una parte de la población se debe a la importancia de la participación activa de la comunidad local en el alcance y la toma de decisiones junto con los responsables de los proyectos turísticos como también su aceptación por la actividad, lo cual repercute directamente en la motivación por la misma. La actitud y la predisposición que adoptan los habitantes del destino influyen en el éxito y la sustentabilidad de la actividad turística ya que son quienes llevan a cabo diversos negocios y quienes están en contacto directo con el visitante.

El análisis realizado de entrevistas, conceptual y contextual permite sugerir que existe una actitud favorable hacia el desarrollo del cicloturismo aunque también se observa el reconocimiento de una falta de comunicación con el sector privado y otros responsables de la gestión turística. Esto permite sugerir la necesidad de una articulación de sectores y la necesidad de trabajo conjunto para avanzar en un turismo sustentable en Gualeguaychú.

Introducción

La pandemia ocasionada por el Covid-19 indujo al mundo a una cuarentena preventiva con el fin de evitar la circulación y el contagio del virus. Sin embargo, con el Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio (DISPO), una de las fases establecidas en Argentina, la sociedad comenzó a tener permitido circular bajo precauciones y cuidados pre-establecidos para evitar, de esta manera, contraer el virus. Con esta etapa mencionada surgieron diversas tendencias en distintos ámbitos de la cotidianidad, entre esas el aumento del uso de la bicicleta como vehículo de traslado y recreativo.

Según algunos medios de comunicación masiva, los motivos que llevaron a la sociedad a optar por esta forma de transporte son diversos, generando así un nuevo hábito en sus vidas. Entre ellos se encuentran la capacidad limitada en el transporte público, como también el miedo por contraer el virus en los mismos, la autonomía de calcular los propios horarios y el contacto con el aire libre que posibilita su uso (Yaccar, 2021).

A partir de registrar esta tendencia se inserta el interrogante de ¿Cómo la actividad turística de Gualeguaychú, destino seleccionado como caso de estudio, puede desarrollar el ciclismo para ampliar el abanico de propuestas turísticas? De hecho, el turismo se trata de una actividad dinámica cuya naturaleza permite modificar su oferta, con el propósito de adaptarse rápidamente a los cambios continuos en los gustos de los turistas (De la Rosa, 2003). Sin embargo, las propuestas que se presenten no deben ser una amenaza contra los principios de la ciudad ni del medio ambiente.

Considerando lo expuesto, una propuesta con base en el cicloturismo podría ser una práctica sostenible que se amolde a este cambio de preferencias en la sociedad. El cicloturismo se trata de una modalidad viable y respetuosa con el entorno, el cual permite la preservación de la naturaleza y de la comunidad anfitriona a la vez que, el visitante, descubre nuevos sitios y disfruta del esparcimiento a partir del ciclismo. Se trata de una actividad recreativa en la cual no importa la cantidad de kilómetros por hacer ni el tiempo en que se realice, sino cómo y por dónde se lleva a cabo (Gadea, 2017). El turismo en bicicleta se refiere ya sea al cicloturismo urbano, como actividad turística que utiliza la bicicleta en espacios urbanos cubriendo distancias relativamente cortas y como ciclovía, es decir como actividad turística donde la bicicleta se utiliza como medio de transporte para todo el viaje, incluyendo distancias largas (Teixeira & Edra, 2019).

Es fundamental indagar sobre la perspectiva de diversos actores sociales implicados e inmersos en el tema, elegidos para tal fin por su compromiso con el uso de la bicicleta y/o con la actividad turística. En la ciudad de Gualeguaychú existen propuestas que se llevan a cabo a partir de emprendimientos privados los cuales alquilan bicicletas a visitantes para recorrer el espacio de la ciudad. Empíricamente, estas propuestas sirven de referencia para el municipio cuando necesita recomendar a los visitantes dónde buscar recursos de cicloturismo, aún cuando el municipio no es parte directa de la gestión. Se puede decir que estos emprendimientos constituyen un antecedente y un avance en el desarrollo del cicloturismo local.

Estos emprendimientos constituyen un puntapié que pueden enriquecerse al generar una alternativa turística sustentable donde la población se vea beneficiada y se promuevan diálogos entre lo público y lo privado. Se entiende por emprendimiento turístico sustentable a una oportunidad de innovación y un espacio de trabajo y acción creativo, responsable y organizado, que se realiza a partir de los recursos propios

locales y que contribuye a la preservación del ambiente, buscando el equilibrio entre las necesidades sociales, del entorno y económicas (Ríos Elorza et al, 2019).

La curiosidad radica en si Gualeguaychú puede tener un emprendimiento turístico de cicloturismo con estas características. Se encuentran varios factores a favor, incluida la propuesta de ecoturismo municipal (Gualeguaychú Turismo - Ecoturismo, 2021). Sin embargo, para poder proponer una innovación es necesario relevar necesidades y opiniones acerca del estado vigente de ciertos factores. La cuestión sería saber qué ha pasado con el resto de los actores que podrían estar involucrados en un emprendimiento de esta naturaleza frente a la condición actual del cicloturismo en la zona. Considerar las percepciones de la población vinculada directa e indirectamente con el ciclismo y la actividad turística acerca de las posibilidades de permanencia o cambio de la situación actual sobre el cicloturismo en la ciudad de Gualeguaychú.

Fundamentación

La elección del cicloturismo como eje de investigación se debe a que se supone que esta actividad, desarrollada con responsabilidad, respondería y permitiría avanzar con el compromiso ambiental impulsado en la comunidad. Esto último es porque la ciudad de Gualeguaychú se encuentra fuertemente comprometida con la protección hacia el entorno a partir de su eslogan “Compromiso Ambiental”, cuyo fin es garantizar el respeto y el cuidado del ambiente a través de acciones concretas. Dicho compromiso se puede vincular con el uso de medios menos contaminantes, evitando la dependencia de combustibles en la actividad turística. De este modo, se torna significativo el trabajar sobre el cicloturismo como una alternativa que asegure el respeto hacia el medio y la prevención a nivel ambiental.

De la misma manera, los resultados del proyecto que se propone podrían aportar elementos para desarrollar lineamientos realistas basados en el criterio de la comunidad local directa e indirectamente relacionada al cicloturismo. Al momento, en las búsquedas no se han hallado datos sobre la opinión del residente gualeguaychuense sobre su interés en el cicloturismo como tampoco sobre su actitud frente a la escasa participación en las propuestas. Esta carencia de datos podría sugerir una marginación de parte importante de los actores implicados, siendo que son ellos quienes interactúan y conviven en el destino en cuestión. Tener una mirada integral sobre el presente, permite considerar las diversas posturas e intereses para crear en conjunto una alternativa colectivamente discutible que tienda a garantizar de la mejor manera la satisfacción de los actores implicados.

Finalmente, y a partir de lo mencionado, se considera que los resultados del proyecto que se propone tendrían un valor práctico para una potencial diversificación en la oferta turística de Gualeguaychú. Es necesario que se presenten bases para generar propuestas de manera continua, en la cual se aprovechen los recursos disponibles del destino productiva, racional y respetuosamente. Se espera que las conclusiones a las que se arriben con la indagación colaboren con una respuesta tanto a los continuos cambios en los gustos de los viajeros, por opciones más activas y en contacto con la naturaleza, como también a la adaptación al contexto ambiental, social y económico del lugar.

Objetivos y Metodología

Objetivo General

Analizar las potencialidades de la ciudad de Gualeguaychú como destino cicloturístico, a partir de las necesidades y percepciones de los actores sociales locales vinculados a la actividad turística y ciclista.

Objetivos Específicos

1. Identificar los antecedentes en la región y en el destino elegido para crear un contexto de referencia.
2. Conocer la percepción e interés por el cicloturismo de actores reales y potenciales considerando factores ambientales, sociales, institucionales, políticos y culturales.
3. Analizar la oferta de atractivos turísticos de Gualeguaychú en base a su posibilidad de acceso por medio de la bicicleta.
4. Vincular percepciones y necesidades sociales sobre el cicloturismo identificadas con las condiciones de la ciudad existentes actualmente, considerando los antecedentes cicloturísticos de la ciudad.

Metodología

Para concretar los objetivos del presente se realiza la investigación en el marco de la metodología cualitativa, la cual abarca una manera multidisciplinar de aproximarse al conocimiento de la realidad (Pérez Andrés, 2002). La elección se debe a su utilidad para indagar acerca de los puntos de vista de los participantes sobre los acontecimientos que los rodean. Dichas interpretaciones guardan un mismo denominador: cada uno de los partícipes posee una única manera de ver el mundo y de entender los hechos según su experiencia o forma de ser, por eso se los debe comprender dentro de su contexto. (Hernández Sampieri et al., 2014).

El método cualitativo rechaza la idea de cuantificar la realidad humana, por otro lado brinda prioridad al contexto y al significado del accionar humano, interpreta la realidad como es percibida y vivida (Mesías, 2010). Su propósito es “la construcción de conocimiento sobre la realidad social, a partir de las condiciones particulares y la perspectiva de quienes la originan y la viven” (Hernández Arteaga, 2012). Para este estudio de caso, la idea es reconstruir la realidad desde una perspectiva interpretativa, es decir a partir de la mirada de ciertos actores vinculados directa e indirectamente con el tema a investigar.

Para la construcción de datos cualitativos y marco teórico se realiza una revisión y análisis bibliográfico para, a través de una lectura selectiva y comprensiva, obtener las necesarias fuentes secundarias que permitan especificar el problema a investigar, fundamentar la elección del tema y lograr un marco teórico acorde a la investigación, entre otros. Por otro lado, la observación directa es otra de las técnicas elegidas para la presente tesis, en donde la investigadora recoge los datos a partir de su propia

mirada e interpretación, los cuales van a ser incorporados fundamentalmente en el ámbito de investigación.

Se opta por realizar entrevistas abiertas de manera presencial a quienes estén directamente vinculados con la actividad cicloturística y ciclista, y entrevistas estructuradas a los actores relacionados a los servicios turísticos y a comercios externos al rubro, a través de mails. Se considera que en la selección de la muestra lo que interesa es el conocimiento del objeto de estudio y no la cantidad de participantes (Mejía Navarrete, 2000). A los participantes, se les garantiza participación voluntaria, anonimato en cuanto a las entrevistas y consentimiento informado.

La muestra se conforma por diez servicios de diferentes rubros: dos pertenecientes al alquiler de bicicletas, cuatro servicios turísticos, tres negocios relacionados al área comercial y una Organización No Gubernamental de ciclo activistas. De ellos mismos, seis son oriundos de la ciudad de Gualeguaychú, dos de ellos no especifican su lugar de origen y los dos restantes provenientes de otros lugares aunque han pasado gran parte de su vida en la ciudad en cuestión.

La entrevista abierta se trata de una conversación fluida para indagar en puntos de interés previamente establecidos por la tesista. Aunque se tenga la flexibilidad para manejar la entrevista, se respeta un esquema para no desviar la conversación y poder así profundizar en el foco del tema (Garay, 2019). Lo interesante en este tipo de entrevistas es el relato que brinda el entrevistado para, posteriormente, analizar tal información. Por otro lado se encuentra la entrevista estructurada en donde se establecen una serie de preguntas específicas y tanto el entrevistador como el entrevistado se limitan a ellas (Hernández Sampieri et al., 2014).

La investigación se lleva a cabo en la ciudad de Gualeguaychú, Entre Ríos, elegida no solo por el conocimiento de la autora sobre la cultura y el estilo de vida debido al ser su lugar de origen, sino por su repercusión como destino turístico y el alcance para poder interactuar con actores locales vinculados directa e indirectamente con el ciclismo y el turismo local, lo que genera una mayor facilidad para vincularse.

Capítulo 1. Marco conceptual

Previo a comenzar cualquier tipo de análisis, es fundamental presentar y dejar en claro nociones básicas que construyen la estructura conceptual de la actual investigación. Esto es así para conocer la postura de la investigadora como también ubicar al lector en el tema y facilitar su interpretación. Los cuatro pilares para argumentar este trabajo son los términos Turismo: complejidad y ambiente, Desarrollo turístico sustentable, Turismo activo y Cicloturismo.

Turismo: Complejidad y ambiente

Turismo

El concepto de turismo brinda lugar a un abanico de disciplinas a investigar su interpretación, ya sea desde una postura ecológica, económica, política o geográfica, entre otras (Requena & Muñoz, 2006). Esto se debe a la cantidad de elementos y actores implicados en la actividad, como también las relaciones entre todos ellos. Por lo mismo se considera un fenómeno multifacético: cada experto analiza y pone énfasis en el objeto de estudio según su interés. Su carácter multidisciplinario lo distingue de otras actividades permitiendo diferentes definiciones (Muñoz de Escalona, 1992).

En el año 1994 la Organización Mundial del Turismo (OMT), define formalmente al turismo como la práctica de actividades que realizan las personas durante los viajes a lugares distintos al de su entorno habitual y de residencia, en el cual permanecen no más de 365 días (Sancho, 1998).

El concepto hace referencia del turismo como práctica social, limitando su enfoque en solo los turistas como únicos protagonistas. No hay referencia sobre otros actores que forman parte, como los agentes económicos o la comunidad de origen y de destino. Bertoncello (2002) afirma que el conjunto de los implicados son quienes a partir de su participación activa, con sus contextos, relaciones e intenciones, le brindan sentido a la actividad turística.

Siguiendo con esta postura social, Campodónico y Chalar (2013) indican que el turismo es el resultado de las interrelaciones entre múltiples autores en diferentes tiempos y espacios. De todas formas, la actividad no se trata solo de un hecho humano. Ramírez (2006) por otro lado, integra la relación de las personas con el entorno debido a que parte de la satisfacción del turista se debe a su relación con el universo, a través del ocio y del tiempo libre.

Ahora bien, por la diversidad de actores que se mencionan, es que un proyecto turístico requiere de la aprobación de ellos mismos, personas y sectores: son ellos quienes conviven e interactúan en un mismo destino. Por eso es importante lograr conformidad en cuanto intereses, considerando aspectos ambientales, económicos, culturales y sociales (Rodríguez & Zizumbo, 2009 en Linares & Morales Garrido, 2014).

Respecto a tener en cuenta estos aspectos, García (2011) hace referencia sobre la imposibilidad de contemplar los mismos de manera individual e independiente al hablar sobre el turismo. Menciona la necesidad de considerar, además de las diversas partes que lo componen, las relaciones entre ellos mismos y la mutua dependencia de sus funciones que desarrollan dentro de la totalidad. A estas características las relaciona con la complejidad.

De la misma manera, Ardila (2015) cuestiona el hecho de que cada sistema o idea propuesta por diversos autores incluyen diferentes elementos, limitando el concepto de turismo según la subjetividad de cada uno. Por lo mismo es que afirma que cada modelo para definir la actividad turística tiende a ser reduccionista, debido a su carácter complejo que conlleva diferentes implicaciones.

¿Por qué es necesaria una mirada compleja sobre la actividad turística?

En la historia del turismo, desde una mirada de la oferta, la actividad se vincula directamente a la prestación de servicios que permiten satisfacer esa motivación por viajar: el transporte, alojamiento, excursiones o lugares gastronómicos para disfrutar. Explícitamente, esta idea remite al uso de actividades económicas directamente vinculadas con el turismo, limitando a tal como objeto de consumo y oportunidad económica para unos pocos. Por el contrario, no se tienen presente, a nivel general, actividades indirectamente vinculadas como tampoco contextos (ambientales, sociales, culturales) ni actores (comunidad local) esenciales que forman parte del destino y son relevantes para conciliar la aceptación y armonía en el lugar en cuanto recepción de turistas (Cuevas Contreras & Palafox Muñoz, 2014).

García (2011) afirma que una mirada compleja permite ver el turismo mucho más allá de las diferentes partes que lo integran, de manera individual, es decir, posibilita la atención en la relación entre sus componentes y funciones, repercutiendo en el resultado de la actividad.

En el mismo orden de ideas, Morin (2008 en Cisne & Gastal, 2011) hace mención sobre el “conocimiento multidimensional” dando referencia a la necesidad de incorporar, al estudio del fenómeno turístico, a aquellos factores inherentes que inevitablemente acaban influyendo: condiciones sociales, económicas, culturales, políticas y ambientales del lugar.

La complejidad está estrechamente vinculada con la casualidad, el azar, la incertidumbre, lo incierto (Morin, 2001). Asumir tales características permite entender que, por ejemplo, un aumento en el número de turistas de un destino no garantiza un resultado óptimo si las relaciones entre los actores implicados es precaria, deficiente, nula o hasta antagónicas (Rossi et al., 2018).

Campodónico y Chalar (2013) afirman que el turismo es un fenómeno humano y por lo mismo no puede ser visto de manera lineal ya que toda acción social es compleja. El argumento lo brindan a partir de lo que el turista percibe: la percepción entre la cotidianidad y no cotidianidad (ubicando el turismo en este último campo), el turismo creado a partir de las actividades que desarrolla el turista, y por último el visitante es quien produce y es el producto del turismo. Este modelo considera solo la complejidad por parte de quien viaja. Urdaneta (2010, en Ardila 2015) por su lado agrega también a la comunidad local, es decir a la receptora, con los efectos y la relación que conlleva.

Un acercamiento desde el enfoque de la complejidad permite una visión más amplia, “...aspira al conocimiento multidimensional. Pero sabe, desde el comienzo, que el conocimiento completo es imposible: uno de los axiomas de la complejidad es la imposibilidad, incluso teórica, de una omnisciencia” (Morin, 2001).

La mirada compleja demanda cierto pensamiento reflexivo que permita integrar a la sociedad del destino como también generar respuestas y brindar soluciones ante aquellas disconformidades generadas por los involucrados (Palmas Castrejón et al., 2011). Plantear la complejidad como una realidad inherente del sector turístico implica

pensar el turismo como un sistema abierto: se reconoce la continua interacción e intercambio de energía entre los elementos del destino con sus contextos sociales, económicos, culturales, políticos y ambientales (Gallopín, 2003 en Rossi et al., 2018).

Barbini (2008) plantea el aporte sociocultural para lograr un desarrollo económico y político que implica “la intervención de actores ubicados en distintos lugares de la estructura social y la necesidad de que ellos construyan visiones estratégicas compartidas de territorio”. Es decir que es necesaria “la existencia de actores capaces de negociar y cooperar para construir escenarios de futuro común a partir de la confrontación de opiniones e intereses fundados en diferentes racionalidades”.

En este sentido adquiere relevancia el concepto de capital social refiriéndose al conjunto de las relaciones e interacciones entre los distintos actores sociales (públicos y privados) que existen en una sociedad para resolver intereses y conflictos individuales o colectivos (Ramírez et al., 2018). Su importancia radica ya que, como menciona Cacciutto (2010), permite conocer el grado de confianza, cooperación y reciprocidad entre ellos mismos para encarar proyectos admitiendo mayor participación, compromiso y distribución de beneficios.

La planificación de un proyecto turístico debe considerar a todos los actores sociales del destino, como también los diferentes contextos y relaciones. Incorporarlos ofrece un trabajo de “abajo hacia arriba”, priorizando demandas, intereses y necesidades de la comunidad anfitriona, para que los beneficios se mantengan en los residentes (Monterrubio, 2009). Integrarlos significa comprender que son parte del contexto con el objetivo de lograr su conformidad y bienestar, a la vez de hacerlos sentir protagonistas y responsables de brindar una experiencia de calidad hacia el visitante (Rossi et al., 2018). Por el contrario, ignorar su participación es hacer a un lado a una parte de la realidad.

Sobre la participación local, Toselli (2003) hace hincapié en la importancia y lo necesario que es incorporar a los residentes en la planificación y toma de decisiones en lo que respecta al desarrollo del turismo en su lugar de hábitat. Esto repercute en el grado de motivación por proteger el ambiente y en las expectativas por los resultados de la actividad turística. Troncoso (2008) adhiere que la incorporación de los residentes permite superar problemáticas que surgen de la relación turismo - desarrollo: que los beneficios sean retenidos en la ciudad y que exista una contribución para que los productos turísticos locales sean de calidad y auténticos.

Briedenhann y Wickens (2004) remarcan la relevancia que tiene diseñar de manera correcta la manera en cómo participa la comunidad en el turismo. Esto se debe principalmente bajo tres fundamentos: el nivel de involucramiento influye directamente en la experiencia que recibe el turista, la imagen del destino se ve influenciada por la actitud que toma la población local y por último, todos los proyectos turísticos afectan a toda la comunidad en su conjunto, por lo cual es necesario limitar las externalidades que producen los visitantes (López-Guzmán & Sánchez Cañizares, 2009)

Ambiente

Hacer referencia al ambiente es dar cuenta que todo lo que transcurre sucede en un soporte en donde se genera la conexión entre la naturaleza con la sociedad (Bermúdez, 2003 en Palmas Castrejón et. al., 2011).

Tanto en la cotidianeidad como en determinados estudios científicos se puede observar la idea de ambiente desde una mirada simplista. García (1997) menciona entre ellos, al medio-escenario, el cual considera el contexto como homogéneo e

indivisible, un medio-aditivo, como la sumatoria de sus partes, un medio-lugar, en el que se reconoce al medio como un todo donde se lleva a cabo la rutina sobre un espacio y lugar, o bien, y peor aún, un medio-recurso, el cual trata sobre el aprovechamiento de los recursos que brinda el ambiente como fuente inagotable. Estas simples ideas sobre el medio se generan por la ignorancia o falta de interés hacia otras perspectivas, las cuales ven más allá de lo evidente.

Desde una mirada compleja, Serrano-Barquín (2008) hace referencia a la imposibilidad de pensar el ambiente como sinónimo de naturaleza sin considerar la sociedad, por ser el producto entre ambos. Menciona el ambiente como un todo, el cual incluye tanto hechos naturales como sociales, con su debida interacción en menor o mayor medida.

El paso para comprender la visión compleja sobre el ambiente requiere atención a la interacción entre las funciones de las partes, como fue mencionado con anterioridad. El ambiente es la recíproca y constante relación entre el contexto sociocultural y el ecosistema, lo cual a su vez genera su propio dinamismo (Rossi et al., 2018).

Las diferentes maneras de cómo abordar al ambiente está estrechamente ligado a los valores e intereses de los actores que lo intervienen tanto material como simbólicamente. Dicha intervención es influenciada y modificada de acuerdo a cada contexto social y cultural como también su cotidianeidad (Rossi et al., 2018). De la misma manera, esta interacción entre el entorno ecológico y el socioeconómico, y la decisión de cómo abarcarlo, repercute directamente en las actividades humanas y en los seres vivos, como también el modo de uso de los recursos naturales y del espacio (Brailovsky & Foguelman, 2009).

Por lo planteado, el ambiente es un sistema complejo, donde las personas como sus acciones son responsables sobre el uso de los recursos y sus modificaciones, a través de las actividades económicas, sociales, culturales, políticas o ambientales.

Comprender la relación entre el turismo, complejidad y ambiente permite identificar necesidades bajo el fin de aplicar un límite en pro de reducir los impactos negativos. Desglosar una base conceptual y teórica firme como la recientemente brindada contribuye en la construcción de un concepto integrador como lo es el desarrollo turístico sustentable.

Desarrollo turístico sustentable

Para abordar este concepto, es necesario primeramente dejar en claro qué es lo que se entiende por sustentabilidad. Es al día de hoy que tanto actividades o movimientos sociales como también políticas plantean un desarrollo sustentable en sus ideas otorgándole un carácter ambiguo al concepto. Esto lo brindan así para dar importancia y conciencia a sus discursos, como también por un deseo general de llevarlo a la práctica aunque esto resulta en vano si no consideran líneas de acción para llegar al mismo (Naredo, 1996 en Guido, 2004).

Fue en la década de 1980 que factores como la influencia del ambientalismo, la conciencia verde en los turistas, la demanda de calidad ambiental y el reconocimiento de impactos ambientales y sociales negativos sobre el destino, llevaron a cuestionar la necesaria incorporación de situaciones ambientales en la práctica del turismo (Vera et. al. 1997 en Tarlombani da Silveira, 2005). Esto permitió tomar conciencia sobre los

múltiples daños que se podían causar y poner un límite para que la actividad turística siga su curso sin generar daños en la comunidad, en recursos naturales o culturales.

De acuerdo a Rossi (2018) la sustentabilidad “puede ser interpretada como un proceso de desenvolvimiento social basado en la interacción constructiva y sinérgica de las dimensiones ambientales, económicas, productivas, socio-cultural y políticas, sobre la base tecnológica e institucional de la sociedad, respetando y motivando las diferencias culturales, enriquecidas a través de la comunicación” (p.14). Además de considerar recursos y al medio ambiente, debe demostrar la capacidad de innovación para crear nuevas herramientas que permitan tomar provecho de la explotación de los recursos como a su vez conservarlos (Salinas & La O, 2006).

El turismo ya no se debe pensar fuera del paradigma de la sustentabilidad. Hoy en día no se trata de una actividad económica complementaria capaz de salvar monetariamente a los lugares, sino que se trata de una actividad compleja, con múltiples facetas, en la cual interactúan actores sociales, como la comunidad local, turistas y agentes económicos, y diversos contextos se ven involucrados e influenciados.

Para alcanzar la sustentabilidad en el turismo es necesario e importante saber cuáles son aquellos factores que intervienen e interactúan en el ambiente para, de esta manera, encaminar las acciones hacia tal objetivo. Ellos son el territorio, la participación de la sociedad, la capacitación, los actores locales, la identidad local y la lógica territorial (Rossi et al., 2018).

El territorio debe ser interpretado desde una perspectiva dinámica para de esta manera evitar caer en la simple limitación de que tan solo se trata de lo físico, estático o neutro. Es una construcción social que le da forma al espacio a partir de la apropiación, amoldando según el accionar de los actores sociales ya sea material como simbólicamente. Por lo tanto implica la continua interacción entre la naturaleza y la sociedad que modifica y transforma el lugar en el que se encuentran revelando así su esencial inseparabilidad. Desde un enfoque turístico la actividad le brinda cierta imagen y percepción, aunque esta misma es generada por determinados actores sociales con el objetivo de atraer visitantes y posicionarse en el mercado del turismo (Martínez & Terra, 2012).

Por otro lado, la participación activa de la sociedad se trata de una condición necesaria en la gestión del desarrollo turístico. Esto es para asegurar acciones y resultados duraderos, como para la promoción misma, a partir de considerar sus reclamos y sugerencias económicas y sociales desde la planificación de los objetivos hasta el desenlace de los mismos. Por lo tanto su participación adquiere tanta relevancia como cualquier otro agente económico (Manzanal, 2002). Múltiples beneficios se desencadenan a partir de considerarlos protagonistas del desarrollo en cuestión, algunos son: responsabilidad social, mayor transparencia, consideración de intereses locales y fortalecimiento en las relaciones sociales entre los diferentes actores del lugar, entre otros.

La identidad local es el conjunto de significados que tienen tan solo sentido para la comunidad que los incorpora y genera. Existen atributos básicos que deben conservarse en toda identidad, debido a que forman parte de su esencia y esto les permite reconocerse como sociedad. De la misma manera, no se trata de algo estático sino que es necesario crearla y recrearla continuamente, ya que la cultura permanece en constante evolución (Bustos Cara, 2001).

El actor local es todo aquel individuo que en cualquier contexto, ya sea económico, político, social o cultural, participa activamente a través de propuestas que tienden a mejorar rentable y productivamente al lugar. Según su aporte se los distingue según si se encuentra vinculado a la toma de decisiones, a técnicas particulares o a la acción sobre el terreno (Arocena, 1995 en Rossi et al., 2018). En la presente investigación se pone énfasis en el último tipo de actor, la comunidad local y su accionar, por su rol dinamizador en el desarrollo turístico local.

Finalmente, la lógica territorial se basa en la idea de crear un entorno apropiado en el que todos los actores que participan del desarrollo puedan verse beneficiados debido a la constante relación e interdependencia entre ellos mismos. De esta manera la integración permite fortalecer el sistema productivo del lugar, siempre y cuando sea a través de acuerdos y consensos claros y respetuosos (Albuquerque, 1996). Es acá en donde la capacitación adquiere un papel relevante ya que les permite a los actores adquirir una autogestión local de manera responsable, sustentable y consciente.

En este sentido, considerar la relación turismo-sustentabilidad no es menor, ya que este último término permite replantear el rol de la actividad turística en la comunidad. Narváez y Fernández (2009) afirman que el turismo es sustentable cuando respeta y no genera daños sobre el medio ambiente (natural, cultural, social y humano), genera beneficios económicos y recursos para el desarrollo en la comunidad local (como es la infraestructura), promueve la participación local considerando su participación en la toma de decisiones y satisface las expectativas del visitante.

Fechas icónicas demuestran que el sector turístico fue de los primeros rubros en considerar el desarrollo sostenible en la práctica (Rossi et al., 2018), entendiendo al mismo como un enfoque estratégico que busca lograr una armonía entre la conservación del lugar y el progreso de la comunidad.

En relación con lo anterior mencionado, la OMT establece que el desarrollo turístico sustentable es el desenvolvimiento que debe considerar tanto las necesidades de los turistas y de la comunidad local del destino como también las generaciones futuras, conservando y protegiendo del hábitat. Del mismo modo se debe limitar el uso de los recursos permitiendo complacer las necesidades sociales y económicas siempre y cuando se respete la cultura y el ecosistema natural (Toselli, 2003).

La idea trata de generar una mejora en las condiciones de vida considerando la capacidad de carga del ecosistema, es decir lograr la satisfacción humana en base a un uso limitado de los recursos. Respecto al desarrollo turístico sustentable, Gauna Ruiz de Leon (2017) menciona los tres criterios con los que debe cumplir: un progreso en la calidad de vida de la comunidad receptora, el cuidado del territorio de destino y la satisfacción del turista.

Toselli (2003) remarca lo esencial que es la participación y toma de decisión de la comunidad local, debido a que es en su lugar de residencia en donde se lleva a cabo la actividad. Ellos son quienes deben ser protagonistas en la planificación del desarrollo turístico del destino. Respecto a esto Pearce (1994) afirma que el éxito de la actividad turística y la sustentabilidad de la misma, en mayor medida, dependen del apoyo activo que proporcione la población local. Esto es porque de los mismos dependen las iniciativas en el rubro como también la interacción y el trato amable con el turista (Caro-González et al., 2015).

La actividad turística es probablemente una de las pocas actividades económicas que incluye a distintos sectores y contextos como también intereses de la comunidad. Sumado a esto, proteger el ambiente en el que se desenvuelve es prioridad de por sí

en su esencia, dado que además de ser el entorno en el cual se desarrolla, depende de los recursos y de la calidad ambiental para garantizar su continuidad. Por lo tanto se encuentra vinculado a tres ideas claves: calidad, continuidad y equilibrio. Proteger los recursos ambientales y culturales bajo la idea de un continuo crecimiento económico y sustentable garantiza la satisfacción tanto de las generaciones presentes como de las futuras (OMT, 2004 en Salinas & La O, 2006).

Turismo activo

El turismo mundial ha crecido de manera ininterrumpida y veloz a partir de los años cincuenta y al día de hoy no hay intención de frenar dicho crecimiento, contrario a esto, hay cada vez mayor voluntad por fomentarlo. Sin embargo, la sociedad también ha cambiado dado que hoy en día busca evitar aglomeraciones de personas, ya sea en circuitos como también en lugares tradicionales, a la vez que ha tomado mayor conciencia sobre el medio ambiente y el uso de los recursos naturales (Casillas Bueno et al., 1995).

Respecto a la situación mencionada es que surge el Turismo Alternativo, como contraposición a la manera convencional de hacer turismo, es decir al Turismo de Sol y Playa. Esta nueva modalidad busca evitar la multitud de personas y se caracteriza por la práctica de actividades empleando recursos naturales, procurando su cuidado y conservación. Es acá que toman relevancia las actividades deportivas en el entorno natural (Peñalver, 2004 en Araújo Vila et al., 2011).

En las tipologías alternativas se encuentra el Turismo de Naturaleza. El mismo pretende, a través del contacto con el hábitat natural, la distracción y la reducción del estrés, producto de la rutina cotidiana, la saturación de horarios y las responsabilidades (Martínez Quintana, 2017). Su objetivo es la búsqueda de la satisfacción en el visitante a partir del contacto con el medio ambiente.

Incluye actividades recreativas y/o deportivas abarcando fundamentalmente elementos de la naturaleza, sin la necesidad de utilizar instalaciones o equipamientos para su realización (Barrado & Vila, 2001 en Araújo Vila et al., 2011). En menor o mayor medida, dichas actividades generan cierto grado de conocimiento sobre el entorno a la vez que las actividades deportivas pueden ser de distintos niveles de riesgo, siempre y cuando el medio natural no se encuentre perjudicado o dañado. Según el nivel de intensidad física que la actividad suponga, se pueden agrupar en tres subgrupos: Turismo de esparcimiento, Turismo activo y Ecoturismo (Antar- Ecotono, 2004 en Araújo Vila et al., 2012).

La presente investigación profundiza sobre el término Turismo Activo, dado que cumple con las condiciones de interés para abarcar el tema en desarrollo. Esta modalidad surge como respuesta a los nuevos estilos de vida y necesidades de las personas, pasando de la satisfacción por los servicios básicos a un ocio activo, de movimiento, en el cual el turista tiene una participación activa en el disfrute de su propia experiencia (Machado Chaviano & Hernández Aro, 2008). Esto sucede debido al cambio en la actitud del viajero, siendo más informado, exigente y procurando mayor diversidad y calidad en los productos y servicios que anhela (Gonzalez Molina, 2008). El turismo Activo relaciona e integra actividades de ocio con el cuidado ambiental y motivaciones turísticas.

La principal motivación radica en la actividad física, indiferentemente del grado de intensidad, siempre y cuando esté en contacto con la naturaleza. Se diferencia del Turismo de esparcimiento, ya que éste no pretende el conocimiento ni llevar a cabo

una actividad deportiva explícitamente, sino que busca el disfrute de la naturaleza de manera recreativa a partir de la dispersión, y del Ecoturismo, debido a que esta tipología mencionada impulsa un grado mayor de conocimiento sobre el medio (Antar-Ecotono 2004 en Araújo Vila et al., 2012).

Al momento de diferenciar tipologías, cabe aclarar también la disyuntiva entre Turismo Activo con Turismo de Aventura debido a que existen quienes hacen uso de ambos conceptos para referirse al mismo acto. Esto sucede por el simple hecho de ser “próximos entre sí”. Sin embargo el Turismo de Aventura engloba actividades al aire libre pero con alto grado de exigencia física e incluye actividades peligrosas, por lo que esta modalidad no es más que una variante del Turismo Activo, el cual abarca actividades con distintos grados de esfuerzos físicos y no solo de alto riesgo (Araújo Vila et al., 2011).

La atraktividad de un destino puede verse influenciada por el tipo de actividades físicas y deportivas que ofrezca, ya sea porque es el objetivo principal del visitante o es de interés como actividad complementaria. Estas actividades pueden estar o no programadas por un tercero (Peñalver Torres, 2004). El grado de riesgo que conlleva y la inquietud de realizar actividades en un destino distinto al lugar habitual es un ingrediente a su propia elección. La adrenalina y el entusiasmo hacen a la experiencia a la que apunta el participante (Gonzalez Molina, 2008).

Este tipo de público se caracteriza por ser personas altamente autotélicas, esto quiere decir que su nivel de involucramiento es tan pleno que no les interesa el esfuerzo que conlleva la actividad, ya que disfrutan completamente del momento y de la recompensa personal que les genera (Csikzentmihalyi, 1991 en Teruel et al., 2014).

Más allá de lo mencionado, la práctica de cualquier actividad englobada bajo el concepto de Turismo Activo debe contar con responsabilidad hacia el medio. Esto significa que la práctica debe mantener y/o favorecer la conservación del entorno natural donde se realice, sin repercutir negativamente sobre el mismo, como también manteniendo el respeto hacia la comunidad y cultura del destino (Gonzalez Molina, 2008).

Llevar a la práctica actividades en lugares inadecuados, o la falta de medidas, pueden ser factores de riesgo que atenten contra los bienes naturales (García Saura, 2010). Esto es necesario aclarar debido a que esta modalidad se nutre de la naturaleza, proponiendo tres posibles medios para desarrollar actividades: terrestre, aéreo o acuático. De todas maneras, esto no quiere decir que su práctica se limita solo a los espacios verdes, sino que los recorridos por la ciudad también se consideran parte (Araújo Vila et al., 2011)

En la presente investigación se opta por clasificar las actividades que abarca el Turismo Activo según el medio en el que se lleve a cabo la actividad (Olivera, 1995 en Peñalver Torres, 2004), debido a que se considera más apropiada para diferenciar de manera rápida y sencilla, como así también de modo objetivo. Ellos pueden ser: acuático, en donde el agua es el medio esencial ya sea de río o mar; aéreo, en donde se necesitan buenas condiciones de clima como también áreas accesibles para llevar a cabo la actividad cuya motivación se trata de suspender el cuerpo en el aire (volar); y por último, y el medio que interesa para continuar con el presente trabajo, es el terrestre, en donde el uso del suelo en todas sus formas es el escenario principal para la práctica de las actividades.

Cicloturismo

Con el correr de los años la bicicleta ha alcanzado una considerable popularidad, ya sea como medio de transporte cotidiano, recreativo o vacacional. Su uso permite conocer los lugares de una manera y desde una visión diferente. Debido a que es una práctica relativamente nueva, no existe un concepto oficial para definir con exactitud el cicloturismo, ya que hay distintos modos de realizar la actividad y diversos enfoques para abordar la misma (Márquez Cano, 2018).

El cicloturismo es una práctica terrestre, según la clasificación propuesta desde el Turismo Activo mencionada con anterioridad, caracterizadas de esta manera a partir del espacio o contexto en el que se lleva a cabo. Se diferencia de las actividades acuáticas y aéreas debido a que la actividad debe realizarse en un suelo o terreno llano o al menos con leves elevaciones (Olivera, 1995 en Peñalver Torres, 2004).

Cuadro 1: Clasificación del cicloturismo



Fuente: Elaboración propia

La actividad cicloturística es definida tanto por organismos gubernamentales como también académicos, buscando de esta manera un mejor perfil que determine el fenómeno. Según la Real Academia Española (RAE) el cicloturismo es “el turismo que se practica en bicicleta”, una idea vaga y general que toma la actividad como un recorrido en un vehículo específico sin considerar otros factores que intervienen necesariamente en la actividad.

Sin embargo, existen autores que argumentan la complejidad del cicloturismo a partir de factores más determinantes e involucrados en la actividad. En este contexto, el cicloturismo se trata de un recorrido que sucede fuera de su lugar y entorno habitual (Mató & Troyano, 2014; Han et al. , 2017 en Gadea, 2017; Faulks,Ritchie & Fluker, 2007 en Márquez Cano, 2018) en el cual la bicicleta cumple un rol fundamental, ya sea como medio de transporte o de actividad recreativa (Chang y Chang, 2003 en Ledezma Benavides, 2016), aunque bien exista la sólida idea de que bajo esta modalidad debe usarse sólo para fines de ocio (Márquez Cano, 2018).

Sus motivos pueden ser vacacionales, deportivos o de mero placer (Faulks,Ritchie & Fluker, 2007 en Márquez Cano, 2018) sin embargo, es usual que se lo describa bajo un fin recreativo o de ocio en el que se busca descubrir nuevos lugares (Valencia Alcívar, 2009; Han et al., 2016 en Moral-Moral, 2016; Márquez Cano, 2018; García et al., 2019). De la misma manera, se trata de un tipo de actividad física, de carácter no competitivo, el cual une el uso de la bicicleta y el fenómeno turístico (Maroto, 2010 en Scholz, 2015).

No se trata de una modalidad que intente imitar el ciclismo de competición, ya que el tiempo en el que transcurre el recorrido y la cantidad de kilómetros que se realicen no son factores a tener en cuenta al momento de llevar a cabo la actividad. El objetivo es distenderse y disfrutar del camino (Peñalver Torres, 2004).

Las modalidades de cicloturismo principalmente son tres (Gilabert Zarco, 2015):

- Vacaciones en bicicleta: la duración de las vacaciones es de más de una noche fuera de su lugar habitual y el objetivo de las mismas se basa en el ciclismo, ocupando las demás actividades un rol secundario.
- Ciclismo en vacaciones: el uso de la bicicleta no ocupa un papel primordial durante las vacaciones, sino que es una actividad más de las planeadas en las mismas y el recorrido se puede realizar partiendo desde cualquier punto del destino.
- Excursiones en bicicleta de un día (excursionismo) : el recorrido comienza desde el lugar de origen con un retorno hacia el mismo, es decir a su casa, con una duración de al menos tres horas, por motivo recreativo.

Otras modalidades se tratan del Ciclismo deportivo, el cual puede incluirse dentro de las tres modalidades anteriores pero se diferencia por usar todo el equipamiento específico y necesario para realizar no menos de 50 kilómetros, que es la mínima distancia que abarca su recorrido. Por otro lado se encuentra el Ciclismo de competición pero el mismo se encuentra excluido de la actividad cicloturística por las características que comprende .

De esta manera el cicloturismo puede ser el viaje en bicicleta incluyendo la pernoctación en cualquier otro u otros destinos, también puede ser una excursión durante el día hacia el lugar que se desea visitar desde la localidad de origen, o por último, y como se ha mencionado en las modalidades, puede ser un recorrido que surge desde cualquier parte del destino y se vuelve hacia el alojamiento en el mismo (Gilabert Zarco, 2015).

Al ser una actividad en la cual el recorrido no impone límite de tiempo ni distancia, puede llevarla a cabo cualquier persona, independientemente del género, la edad y la condición física, solo basta con saber manejar con seguridad la bicicleta (Oliva Melgar, 1986).

Sea cual fuese el motivo, lugar, el tiempo y los participantes, se trata de una actividad cuyos principios se asientan en el turismo sostenible, es decir que el cicloturismo debe mantener el equilibrio entre la triada economía, sociedad y naturaleza, integrando actividades que generen ingresos económicos y sean a su vez un momento de recreación para el turista, sin poner en riesgo el medio ambiente ni los valores culturales del destino (Association of Scientific Experts in Tourism, 1991 en Cardoso Jiménez, 2006).

Por lo tanto, el cuidado de la naturaleza y de la cultura local es requisito fundamental, como en todas las actividades abarcadas en el Turismo Activo. Otro motivo por el cual se fundamenta como una actividad íntegramente sostenible, es por el uso de un medio de transporte no contaminante, lo que incide directamente en la conservación del medio (Moral-Moral, 2016).

A partir de los criterios postulados, se resaltan aquellos que justifican la investigación y funcionan como características básicas para la misma:

- El objeto principal y sin el cual no existiría la actividad cicloturística, es la bicicleta. La misma permite recorrer al ritmo que la persona lo desee y sin límite de tiempo, ya que no debe tener carácter competitivo.
- El motivo del recorrido debe ser puramente recreativo y de ocio para, de esta manera, conocer nuevos lugares de manera distendida.
- Cabe reafirmar que el ciclista hace uso de la bicicleta de modo recreativo, en vacaciones, por lo tanto puede no ser la motivación principal sino que forma parte como una actividad más del itinerario.
- Se trata de un recorrido fuera del lugar de origen del turista, es decir, de donde realiza sus actividades cotidianas.
- Con respecto al tiempo se considera, inevitablemente, que la persona debe estar al menos 24 hs en el destino para que pueda disfrutar y conocer de los atractivos que el recorrido tiene para ofrecer.
- La práctica de la actividad supone pleno respeto y cuidado por el medio ambiente y la cultura local.

Capítulo 2. Antecedentes

Entender el pasado sirve para reivindicar el presente y entender el proceso por el que pasaron las actividades para llegar a su situación y modo actual. En el presente capítulo se comienza por desarrollar aquellos hechos que dieron lugar al uso de la bicicleta como medio para el traslado de un destino a otro. Luego se procede a mostrar cómo diferentes lugares encontraron una potencial oportunidad en la actividad cicloturística para su beneficio y su manera de adaptar el espacio para la misma. Por último se finaliza el capítulo con destinos vecinos a Gualeguaychú y su manera de explotar la actividad.

Los comienzos del cicloturismo se remiten al siglo XIX con casos que marcan el inicio de una actividad con futuro fructífero. Entre los pioneros se encuentra Kirkpatrick Macmillan, creador de la primera bicicleta a pedales, quién realizó un viaje de 109 kilómetros en dicho medio de transporte desde Keir, su ciudad natal, hasta Glasgow. Dicha experiencia se la conoce como el primer viaje cicloturístico (Moreno, s.f).

Entre otros fundadores del cicloturismo de la época se encuentra Thomas Stevens (ver figura 1), con la primera vuelta al mundo en bicicleta, y Annie Londonderry (ver figura 2), quién se convirtió en la primera mujer en realizar el mismo acontecimiento (Moreno, s.f).

Figura 1: Thomas Stevens junto a su bicicleta de rueda alta.



Figura 2: Annie Londonderry, primera mujer en dar la vuelta al mundo en bicicleta.



Fuente: Moreno, C (s.f), ver <https://conalforjas.com/historia-cicloturismo/>

A pesar de tales importantes acontecimientos que dieron inicio a la actividad en cuestión, fue hasta finales del siglo XX que la bicicleta se vió desplazada y reemplazada debido a los grandes avances en los medios de transporte. Sin embargo, el cambio en las prioridades de las personas fue reivindicando el uso de este medio de transporte en la cotidianeidad. Esto ocurrió debido a una mayor inquietud tanto por la salud como el estado físico, a la vez que creció la preocupación por el cuidado y la sensibilización hacia el medio ambiente.

Bajo esta nueva orden de ideas comenzaron a surgir nuevas necesidades y gustos por parte de los turistas hacia la elección de productos turísticos distinguidos por su responsabilidad con el entorno y su sostenibilidad, como también por sus beneficios físicos (Moral-Moral, 2016).

Con este cambio en el paradigma surgieron los primeros estudios sobre el cicloturismo, los cuales provinieron principalmente desde destinos de Europa. Esto se debe a la necesidad de la Unión Europea de posicionar el continente como un conjunto de destinos sostenibles para, de esta manera, consolidar una imagen de turismo responsable que responda a los cambios en los gustos de los visitantes (U.E., 2010). De esta manera fue que el cicloturismo, por su limitado impacto hacia el medio, se convirtió en la alternativa por excelencia. Tal es así que la Comisión Europea respalda y fomenta el desarrollo de rutas ciclistas por todo Europa a través de subvenciones hacia proyectos que persigan dicho objetivo (Moral-Moral, 2016).

La iniciativa más relevante para el cicloturismo fue presentada por la Federación de Ciclistas Europeos (ECF) en el año 1995 y es el proyecto de la red EuroVelo (Moral-Moral, 2016). El mismo se trata de una red de rutas ciclistas planificadas que une todo el continente europeo, las cuales suman aproximadamente 70.000 kilómetros. Los dos objetivos fundamentales del proyecto fueron impulsar el uso de la bicicleta para, de esta manera, conocer diversos destinos unidos por la red y promover un turismo sostenible y responsable (ver figura 3). A partir de la red EuroVelo, surgen diversos estudios con el objetivo de potenciar la actividad cicloturística en diversos lugares.

Figura 3: Red de rutas EuroVelo en la región europea.



Fuente: Snail Touring. Recuperado de: [Eurovelo.la.red.para.recorrer.Europa.en.bicicleta.\(snailtouring.com\)](http://Eurovelo.la.red.para.recorrer.Europa.en.bicicleta.(snailtouring.com))

Entre los estudios mencionados se encuentra el territorio de Andalucía para la práctica del cicloturismo. Fernández Latorre (2015) realizó un estudio de las características del lugar para su distinción como destino de preferencia considerando tendencias nacionales e internacionales. Las conclusiones sirvieron de referencia para la

evaluación, planificación y gestión del sector y de la modalidad cicloturística. Los resultados dieron cuenta de la situación privilegiada del lugar, en tanto recursos naturales y culturales, que permitirían una imagen distintiva y atractiva hacia visitantes que buscaran realizar ciclismo durante su viaje.

En Huesca, una localidad española, Lanuza Fanlo (2014) abordó la potencialidad del cicloturismo para atraer un nuevo mercado que funcione como una alternativa más hacia la salida de la crisis económica que atravesaba España durante el 2014. El proyecto se planteó desde la necesidad de un nuevo producto turístico innovador a partir de las tendencias y los cambios en los gustos de las personas para lograr así un producto distinto, diferente y de calidad. Los resultados mostraron que Huesca reunía diversos factores favorables para la actividad cicloturística, como también servicios y atractivos turísticos que complementaban la oferta. De todas maneras, la oportunidad de tal potencial negocio, por su demanda en auge, demandaba un trabajo mixto entre entidades públicas y privadas para poder garantizar la viabilidad de la actividad con mayor éxito.

Por otro lado en Mallorca, a partir de una tendencia progresiva y positiva en los últimos 20 años, Sanz Tamarit (2016) dio a conocer la importancia que tenía el cicloturismo para el lugar. Principalmente esto se debía a las condiciones climáticas favorables del destino, las cuales permitían que Mallorca sea una elección por excelencia en la temporada baja para los ciclistas. En consecuencia, se consideraba una actividad que repercutía económicamente de manera positiva y contribuía plenamente en la desestacionalización.

En la misma búsqueda por vencer la temporada baja con sus implicancias, Sansó Luque (2019) llevó a cabo una investigación en las Islas Baleares en el cual que buscaba saber si el cicloturismo podía ser una oferta que aporte a la desestacionalidad y fuera a su vez sostenible en el tiempo. La misma se realizó a través de un análisis FODA y la opinión de los oferentes y demandantes de la actividad. De la misma manera se tenían en cuenta factores externos como por ejemplo la saturación de las carreteras y el estado de las mismas. Los resultados respaldaron favorablemente la actividad por su efecto desestacionalizador y su positivo impacto económico, sin embargo se resaltó la falta de concientización en la sociedad y la falta de datos certeros sobre la actividad.

En Comunidad Valenciana Lázaro Lasso (2020) elaboró un estudio con resultados basados en el análisis FODA como metodología. Esto lo llevó a cabo para elaborar propuestas de mejora sobre los productos existentes en el destino relacionados al cicloturismo. El trabajo señaló la falta de promoción de esta actividad en su lugar de estudio y en el lento avance de la red EuroVelo sobre el territorio, factores que repercuten en su posición frente a otros destinos competidores.

Los antecedentes planteados entienden al cicloturismo como propuesta dinamizadora en la actividad turística de los destinos. Entre los resultados se pueden ver motivos favorables como actividad que contribuye a la desestacionalización, la cual genera impacto positivo en la economía del lugar. Sin embargo, se encuentra similitud en la idea sobre la necesidad de un trabajo conjunto entre el sector público y privado en su desarrollo, como también la importancia de crear una imagen que contribuya a su promoción.

En cuanto a casos de estudio a nivel nacional, se encuentra una multiplicidad de miradas al momento de indagar en el cicloturismo. Primeramente están aquellas investigaciones que indagan profundamente en el estado del territorio para la realización del cicloturismo, entre ellas se encuentra el caso de Coronel Dorrego.

En Coronel Dorrego, municipio de la provincia de Buenos Aires, Gil (2018) realizó un mapeo sobre atractivos naturales y culturales del lugar como también sobre infraestructura y equipamiento para el desarrollo de la actividad. En consecuencia logró determinar que Coronel Dorrego posee una cantidad de atractivos capaces de captar la atención del visitante pero por sobre todo viables para visitar en bicicleta. En cuanto a los actores involucrados afirma que se presentaron conformes tanto a la idea como a la posibilidad de negociación y de propuestas. De todas maneras, la escasez de equipamiento no llegaba a cubrir las necesidades de un ciclista aunque plantea que no es un inconveniente que descarte la opción de una actividad autoguiada.

Por otro lado, Cocimano (2018) indaga precisamente sobre la potencialidad del cicloturismo como una opción más en la oferta turística de Rosario, en la provincia de Santa Fe. La investigación surgió por la necesidad de una alternativa de turismo no contaminante que involucre distintos puntos relevantes de la ciudad. A partir de la observación del estado de atractivos, instalaciones e infraestructuras, como también de encuestas a visitantes, la autora resaltó que la creación de una ciclovía sobre la costa ribereña de la ciudad tendría un impacto óptimo y atendería a la problemática planteada. A su vez enfatizó sobre la viabilidad que tendría la creación de puestos de alquiler de bicicletas en la misma, con una transacción práctica y ágil en contraposición del sistema municipal ya establecido “Mi Bici, Tu Bici”.

Desde el mismo punto de vista, en las áreas rurales de Bartolomé Baviero e Ignacio Correas, ubicadas en provincia de Buenos Aires, Gadea (2017) realizó una investigación sobre cómo impacta el cicloturismo en un ambiente rural en el cual el desarrollo turístico es casi nulo, y si dicha actividad logra resaltar y potenciar turísticamente los lugares en cuestión. Los resultados demostraron que la confección de un circuito turístico destacaría ambos destinos por los atributos que poseen, más allá de ciertas carencias como señalética y el deplorable estado de las rutas. Sin embargo, la autora resaltó la importancia de un ente municipal presente que haga partícipe a toda la comunidad local para que pueda generar su propio emprendimiento y así beneficiarse de la actividad cicloturística.

Desde otro enfoque Sánchez (2009) creó una propuesta de la actividad en la provincia de Córdoba. La autora de la investigación tenía por objetivo integrar diversos circuitos cicloturísticos de la zona para crear una mejor oferta turística. En el proceso selecciona tres existentes y analiza cada uno para saber si realmente eran aptos y convenientes de realizar. Como resultado creó “Córdoba Cicloturística”, el cual integra los tres circuitos estudiados en tan solo uno para generar una mejor y completa alternativa cicloturística. Por último resaltó que para que se garantice el éxito de la propuesta, es necesario contar con un equipo multidisciplinario que se encarguen tanto de las carencias y fallas como también de crear líneas de acciones que contribuyan al éxito del proyecto.

En el departamento de Punilla, perteneciente a provincia de Córdoba, Rivero (2018) propuso la reutilización de las antiguas vías del Tren de las Sierras para uso de bicicletas con la finalidad de poner en valor a la localidad en cuanto patrimonio ferroviario. A través del relevo sobre recursos turísticos e información del destino, la autora determinó que el destino cumple con características singulares capaces de atraer la atención de los visitantes. Por esto mismo, propuso un trabajo conjunto entre los distintos actores sociales que fomente la creación de una ciclovía en el recorrido por el Tren de las Sierras, reacondicionando las vías de este. De esta manera, con ayuda de la promoción del proyecto, afirma que las necesidades que sigue el nuevo perfil del turista, se ven complacidas.

Por último, desde un enfoque más social, Reyes Velazco (2021) plantea un proyecto sobre motivaciones y experiencias de aquellas personas de Magdalena y La Plata, ambos ubicados en Buenos Aires, a realizar cicloturismo en la Patagonia durante su período vacacional. A través de un estudio cualitativo logró describir al cicloturista promedio con sus motivaciones y necesidades, como también la preferencia por elegir la región en cuestión. La autora reveló que la necesidad de autodescubrirse y de compartir el viaje entre amigos son dos motores relevantes para iniciar la aventura. A su vez, manifestó que la elección del destino se debe a la preferencia por lugares exuberantes y salvajes, por la sensación de adrenalina y la combinación de emociones que genera. Sin embargo, la escasa información y el peligro de transitar por las rutas denota el desconocimiento sobre las necesidades de los ciclistas y el desinterés hacia los mismos.

Los estudios a nivel nacional señalan un explícito interés por el cicloturismo desde diferentes enfoques y maneras de percibir la actividad. Las investigaciones planteadas señalan una propuesta óptima para cada destino, considerando las singularidades que cada lugar tiene para ofrecer junto con la sostenibilidad y el potencial económico que la actividad cicloturística puede brindar. Sin embargo, destacan la necesidad del aporte de cada actor social que convive en la comunidad, necesario para lograr aceptación social, armonía con las actividades de la población y el entorno y obtención de beneficios para cada actor desde el área que le compete.

Cicloturismo en Entre Ríos

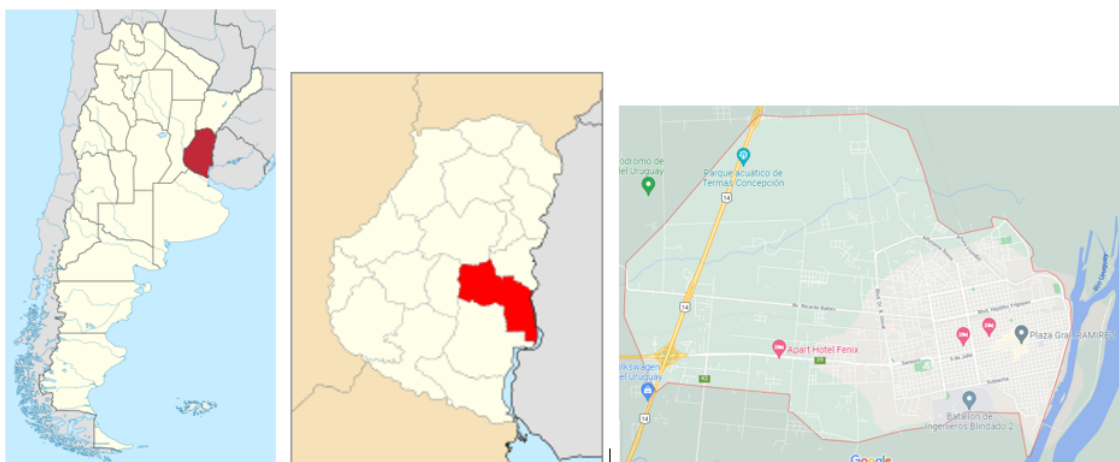
Previo a realizar un estudio de los antecedentes en la ciudad de Gualaguaychú, de la presente investigación, se considera necesario indagar sobre las propuestas de cicloturismo o similares que ofrecen destinos turísticos de la provincia de Entre Ríos. Esto se debe a la similitud geográfica, cultural y turística que posee dicha región. Esto permite ampliar el abanico de ideas a partir de la información y el modo de llevar a cabo una propuesta de tal índole. Se toman los datos como herramienta para crear un contexto de referencia que aporte a la elaboración de las conclusiones finales.

Concepción del Uruguay

La ciudad de Concepción del Uruguay se encuentra sobre el este de la provincia de Entre Ríos, a orillas del Río Uruguay y a la vera de la Ruta Nacional 14, importante vía de comunicación para el Mercosur (ver figura 4).

Debido a la gran concentración de historia política, desde el año 2014 se la reconoce como la “Capital Histórica de la Provincia de Entre Ríos”. Algunos de los sitios emblemáticos que le confieren tal declaración es el Palacio San José, sitio en donde vivía el General Justo José de Urquiza, el Colegio Nacional “Justo José de Urquiza”, fundado por dicho presidente y en el cual estudiaron Julio Argentino Roca, Victorino de la Plaza y Arturo Frondizi, la Basílica de la Inmaculada Concepción y la Plaza General Francisco Ramírez, ambos lugares marcados por hechos icónicos para la Argentina.

Figura 4: Ubicación de la ciudad de Concepción del Uruguay



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

Turísticamente, Concepción del Uruguay es un lugar elegido comúnmente por sus productos culturales, de salud y por sobre todo de sol y playa. El atractivo más representativo se trata del Palacio San José, un espacio marcado por la historia ya que en él vivía el General Justo José de Urquiza, mismo lugar en donde también sucede su homicidio. Sin embargo, el destino en cuestión es muy atractivo por sus playas y balnearios, esto mismo lo transforman en una excelente opción de veraneo. Algunos de ellos son el “Banco Pelay”, playa de más de 5km de extensión; “Paso Vera”, el cual se encuentra en una de las áreas naturales protegidas de Entre Ríos; Isla Natural “Cambacué”, ubicada en medio del río Uruguay y una variedad de tranquilas playas localizadas sobre distintos arroyos de la ciudad. No menos importante, el destino cuenta con el complejo termal “Termas Concepción” el cual abarca unas 30 hectáreas con variedad de piletas y servicios, como spa, actividades recreativas, solárium e hidromasajes. Finalmente existen fiestas anuales que complementan la oferta turística del lugar, como la Fiesta Nacional de la Playa de Río y el Carnaval, sumado a eventos deportivos reconocidos a nivel nacional.

Entre las maneras de conocer la ciudad, “Río del Urú” ofrece una excelente opción para recorrer Concepción del Uruguay a partir de una salida en bicicleta guiada por una especialista en el tema. Se trata de un emprendimiento familiar dedicado al alquiler y a la organización de salidas en tal medio de transporte sobre dos ruedas (ver figura 5).

La idea se trata de conectar con la naturaleza a la vez que se visitan puntos típicos e icónicos de la ciudad que conforman su esencia, combinando espacios verdes con sitios históricos. A partir de una tarifa, los anfitriones del recorrido brindan la provisión de la bicicleta, casco, equipo de comunicación, seguro, snacks y el acompañamiento como guía del paseo. La dificultad de la excursión es baja para que cualquier persona que sepa pedalear pueda acceder y disfrutar del camino, siempre y cuando sea mayor a 12 años, y la duración es de aproximadamente 3 horas.

Figura 5: Publicidad “Río del Urú. Turismo Activo”



Fuente: Alquiler de bicicletas [@alquilerdebicicletasriodeluru] (11 de Diciembre de 2019). Foto de Instagram. Recuperado de:

<https://www.instagram.com/p/B58tgZrIDeD/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>

Si bien las opciones de recorrido se van actualizando y modificando, algunos paseos que se han realizado y promocionado son “La Histórica en bicicleta”, en donde se comienza el camino por la Plaza Francisco Ramírez, con los Monumentos Históricos Nacionales que posee, se conoce el barrio más antiguo de la ciudad en donde se encuentra el primer puerto, se visita la Isla del Puerto, disfrutando del Río Uruguay como escenario del recorrido, y se contempla la Isla Cambacúa en un descanso previo a retomar con la vuelta del camino.

Por otro lado “En bicicleta por los senderos de la ribera” comienza con el camino en sentido al balneario “Banco Pelay” hasta llegar al balneario “La Toma” donde se puede apreciar el Río Uruguay y el Faro Stella Maris, para luego regresar por el sendero de la selva en galería en donde se conoce sobre la flora y fauna del lugar, y finalizar el trayecto conociendo la historia sobre el puerto de la ciudad.

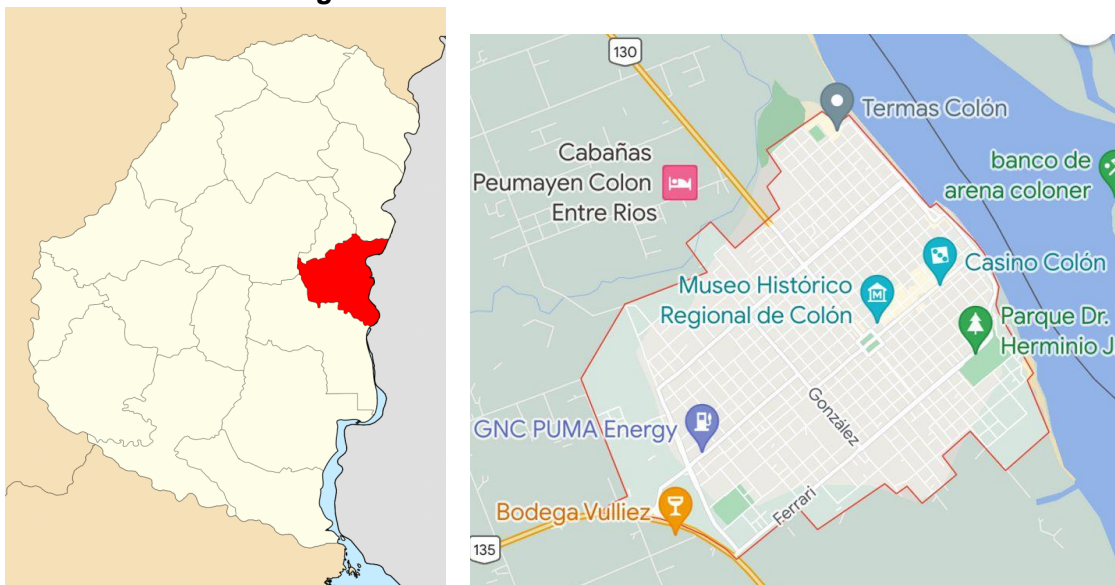
De todas maneras “Río del Urú” no solo ofrece recorridos acompañados, sino que también brinda el servicio de alquiler de bicicletas para que el visitante tome el camino por su cuenta, permitiendo así el tiempo y la libertad para conocer lo que realmente quiere. Esto se realiza a partir de una tarifa sobre el alquiler del vehículo en donde se otorga también casco, candado y luces si el momento del día lo requiere. A su vez, se encargan de poner a disposición del turista información útil y un plano de la ciudad con los atractivos y recorridos sugeridos a realizar.

Colón

La ciudad entrerriana de Colón, conocida por muchos como el “Caribe Argentino” debido a sus 10km de playa sobre el río Uruguay, posee una ubicación estratégica dado por su cercanía a la capital de la provincia, a tan solo 290km, y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a 330km (ver figura 6). Se trata de uno de los destinos más visitados de la provincia por su oferta de turismo de sol y playa, termal, rural, de

aventura, gastronómico, cultural y de reuniones. Estos aspectos le confieren la particularidad de ser un destino ideal durante todo el año.

Figura 6: Ubicación de la ciudad de Colón



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

Si bien turísticamente se reconoce a Colón por poseer uno de los Parques Nacionales del país, “El Palmar”, este destino es muy demandado durante la época de verano por sus temperaturas y sus playas inmensas, en las que se pueden realizar prácticas como kayak, remo, windsurf y natación por la tranquilidad característica del río Uruguay. En contraste, durante el invierno el centro de atracción lo conquistan las Termas de Colón, con sus 10 piscinas de aguas terapéuticas y el parque acuático con sus diversos toboganes. De la misma manera, existen alternativas que complementan la oferta turística de la ciudad durante todo el año: la Fiesta Nacional de la Artesanía, la Aldea Club de Campo, Catamarán, la Feria de Sabores, la Bodega Vulliez-Sermet y el Museo Histórico Regional de Colón entre otras alternativas que se adaptan a cualquier época.

En cuanto a las diversas formas de conocer la ciudad, “Bici Tour Colón” ofrece una excursión en bicicleta por el ejido urbano y rural de la ciudad, como también por el Parque Nacional El Palmar (ver figura 7). Se trata de un emprendimiento privado que combina la experiencia de conocer un nuevo lugar estando en contacto con la naturaleza con la adrenalina y la aventura que genera el ciclismo. Son recorridos de una hora y media con una guía de acompañante que marca el camino a la vez que informa sobre los lugares y atractivos a visitar. En esta actividad remunerada, la guía misma brinda a cada visitante la bicicleta junto con el casco para la travesía.

Figura 7: Publicidad “Bici Tour Colón”



Fuente: Lula Irazoqui [@lulairazoqui]. (8 de Agosto de 2021). Foto de Facebook. Obtenido de: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=10225701582434400&set=a.10201277546008754&type=3>

Paraná

La ciudad de Paraná es la capital de la provincia de Entre Ríos y cuenta con una de las obras de ingeniería más importantes de Sudamérica por sus atributos, el Túnel Subfluvial Uranga - Silvestre Begnis, el cual conecta la provincia con la localidad de Santa Fé (ver figura 8). Una de las particularidades relevantes de la ciudad es su historia y arquitectura, entre ello se destaca el Parque Urquiza, cuya superficie de 44 hectáreas fueron donadas por Dolores Costa, viuda del General Urquiza.

Figura 8: Ubicación de la ciudad de Paraná



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

En materia de turismo, se distingue su particular arquitectura, ubicada en los alrededores de la Plaza 1º de Mayo, de la época en la que Paraná fue Capital de la Confederación Argentina. De la misma manera, el Turismo de Eventos y Convenciones tiene un fuerte alcance debido a sus imponentes hoteles con salones equipados y adecuados para este segmento: Howard Johnson Mayorazgo y Maran Suites & Towers. Entre las fiestas más importantes que tiene la ciudad, se distingue la Fiesta de Disfraces, un fenómeno cultural y turístico que año tras año atrae mayor cantidad de jóvenes de todo el país.

Por otro lado, la cercanía al río Paraná le permite a la ciudad desarrollar e impulsar un turismo de sol y playa como también de aventura. Actividades como travesías en kayaks o piraguas son algunas entre otras que se pueden realizar en sus aguas. En la línea de los deportes, la ciudad es Capital Nacional del Softbol y ciudad organizadora del Seven de la República, torneo de rugby en modalidad rugby 7. También cuenta con el Club de Volantes Entrerrianos y dos canchas de golf.

En cuanto a cicloturismo, Paraná presenta una propuesta distinta a las demás. En Febrero del 2022 se presentó un nuevo sistema de bicicletas públicas en la ciudad, en el marco del Plan de Movilidad Urbana, cuyo objetivo es el de fomentar la movilidad sustentable en beneficio del ambiente y también para el cuidado de la salud. Se trata de un proyecto conjunto entre la Municipalidad de Paraná y el Banco Entre Ríos (ver figura 9). Los destinatarios para dar uso de tal iniciativa son tanto paranaenses como turistas, debido a la ubicación estratégica de las estaciones sobre el borde costero. Los visitantes son sugeridos de realizar el paseo a lo largo de la costanera que bordea la ciudad.

Figura 9: Bicicletas públicas Bicivía



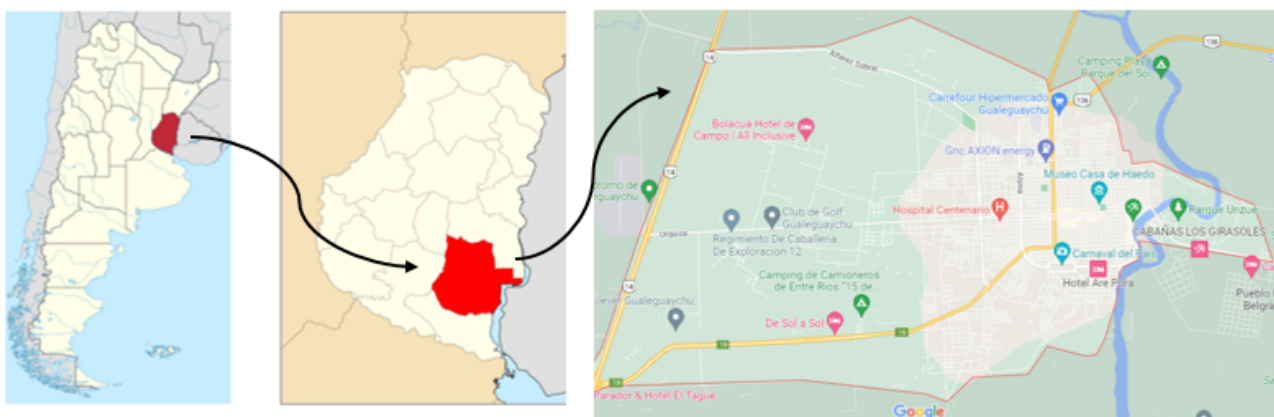
Fuente: Bicivía [@bicivia.parana]. (21 de Febrero de 2022). *Una nueva manera de recorrer la ciudad está llegando. ¡Preparate! Pronto vas a conocer #BiciviaParana impulsado por @muniparana y @bancoenterrios*. Foto de Instagram. Recuperado de: <https://www.instagram.com/p/CaQBxZNOiBN/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>

Capítulo 3. Ámbito de investigación

El actual capítulo tiene por finalidad presentar el contexto espacial de la ciudad de Gualeguaychú en cuanto características fundamentales, viabilidad del ciclismo, antecedentes locales relacionados a emprendimientos cicloturísticos y situación turística del destino. Estudiar el espacio permite, más allá de ubicar al lector en el sitio, determinar los cimientos para la posibilidad de una alternativa que sea responsable con el medio, beneficie la comunidad y permita ampliar el abanico de propuestas del lugar.

Localizada en el Sudeste de la provincia de Entre Ríos y, puntualmente, a orillas del río homónimo, la ciudad de Gualeguaychú se ubica entre las localidades más importantes a nivel provincial (ver figura 10). Su posición en el mapa se la considera estratégica: por hallarse en la ruta del MERCOSUR (Mercado Común del Sur), por su cercanía a la Ciudad de Buenos Aires y por estar a tan solo 25km de la frontera nacional con la República Oriental del Uruguay (Takásts, 2002).

Figura 10: Ubicación de la ciudad de Gualeguaychú.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

A través del eslogan “Compromiso Ambiental” el ente político de la ciudad busca fomentar la conciencia del medio ambiente y su cuidado mediante líneas de acciones concretas. La idea es procurar el buen estado de la naturaleza y mantenerlo sano a través de herramientas como la educación, la promoción y el control :

- Educar para fomentar la conciencia y la importancia del cuidado ambiental.
- Apoyar y acompañar a la comunidad en cuanto acciones que aporten al cuidado del ambiente.
- Controlar la normativa vigente y su cumplimiento.

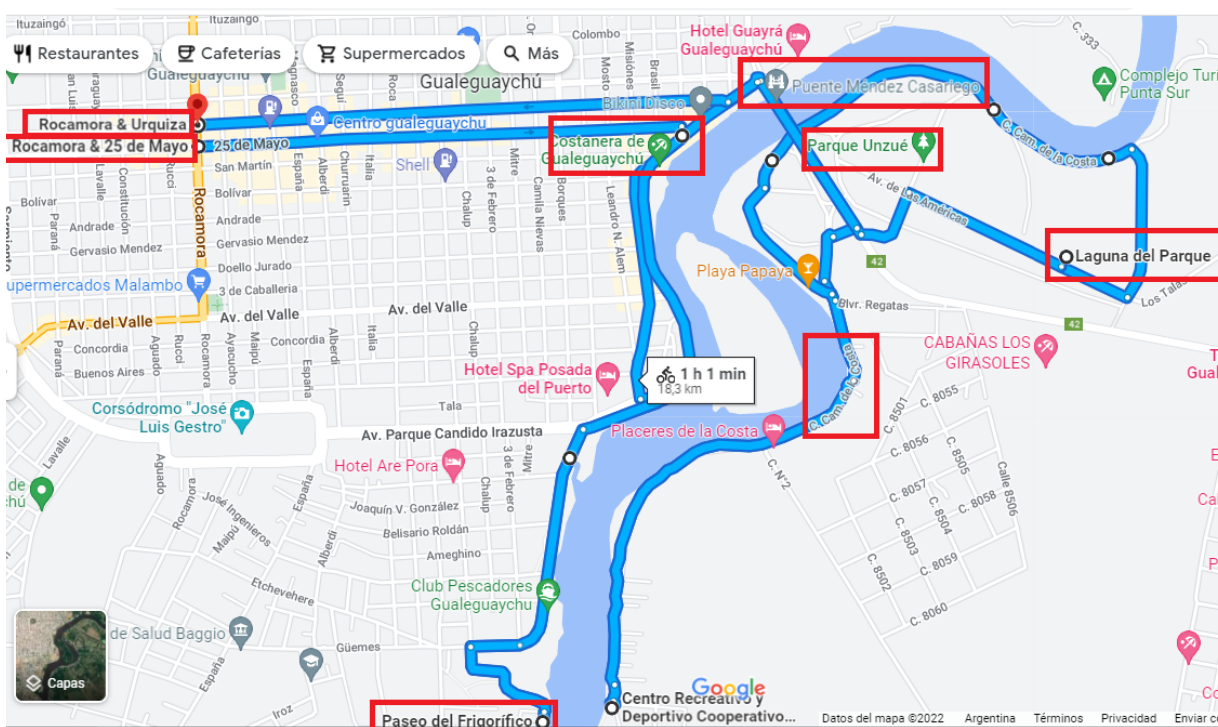
El turismo en la ciudad

La zona de importancia turística se focaliza principalmente sobre la costa del río Gualeguaychú. Sobre uno de sus lados se encuentra la costanera con el polo gastronómico, plazas, hoteles e infraestructuras históricas como lo son los Galpones del Puerto y el Frigorífico (ambos sin funcionamiento). Sobre el lado opuesto y unido por el puente anteriormente mencionado, característico por su color naranja, se encuentra el Parque Unzué. Se trata de uno de los atractivos más importantes de la ciudad por sus 120 hectáreas de flora y fauna. Comprende estaciones saludables y

máquinas de gimnasio distribuidos a lo largo del Paseo la Delfina y en el Camino de la Costa, como también juegos infantiles, mesas, bancos y parrillas de uso público.

Localmente existe una costumbre tradicional de pasear por el trayecto de ambos lados (ver figura 11), es decir: el recorrido comienza por la calle comercial 25 de Mayo hasta llegar a costanera. Al llegar a dicho punto se procede a tomar el paseo costero de 3 kms aproximadamente, pasando por la zona del puerto y Costanera Sur, hasta llegar al Paseo del Frigorífico de la ciudad. En el mismo se retorna por el mismo camino para tomar el Puente Mendez Casariego y cruzar al Parque Unzué. Una vez en la zona, se procede con Camino a la Costa, luego el “parque chico”, se cruza hacia el “parque grande”, siguiendo por Paseo la Delfina y retomando por la laguna de los patos. Finalmente el regreso es cruzar por el puente para tomar la calle Urquiza, la cual es tan importante comercialmente como 25 de Mayo. Dichos lugares y recorrido poseen gran atractivo turístico para la ciudad.

Figura 11: Recorrido de paseo tradicional en Gualeguaychú.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

Más allá de los espacios mencionados de la ciudad, la actividad turística predomina entre las referencias de la ciudad. Reconocida a nivel nacional e internacional por poseer el “Carnaval del País”, Gualeguaychú forma parte de los destinos turísticos de Entre Ríos más elegidos durante la temporada estival (Takásts, 2002). Darle un punto final a la marcada estacionalidad es uno de los desafíos que al día de hoy el Consejo Mixto de Turismo propone en su agenda.

Entre la oferta turística se destacan eventos masivos, como lo son el Carnaval, los Corsos Populares Matecitos, la Fiesta del Pescado y el Vino Entrerriano y el Desfile de Carrozas Estudiantiles. Otros eventos que suelen acontecer anualmente son la Expo Moto, la Fiesta de la Cerveza y la Fiesta del 25 de Mayo. En cuanto a otras propuestas y espacios, existen atractivos turísticos creados para ser visitados durante cualquier momento del año (Ver figura 12). A su vez, a partir de la observación directa se

corroborar que todos ellos pueden ser accedidos a través de medios terrestres como la bicicleta:

1. **Viñedos/bodegas:**

- 1.1. La Magnolias bodega boutique
- 1.2. Altos del Gualeguaychú

2. **Balnearios/campings:**

- 2.1. Ñandubaysal
- 2.2. Cerros Indios
- 2.3. Costa Alegre
- 2.4. Los Pinos
- 2.5. Playa Morena
- 2.6. Parque del Sol
- 2.7. Punta Sur
- 2.8. Solar del Este
- 2.9. Papaya
- 2.10. Samba La Playa
- 2.11. Playa del Puente

3. **Termas:**

- 3.1. Termas del Guaychú
- 3.2. Termas del Gualeguaychú

4. **Centros culturales:**

- 4.1. Centro Cultural Gualeguaychú
- 4.2. Alas
- 4.3. Musicante
- 4.4. La Solapa
- 4.5. Sinergia Teatral
- 4.6. La Colombina
- 4.7. El Show del Ángel

5. **Museos/espacios culturales:**

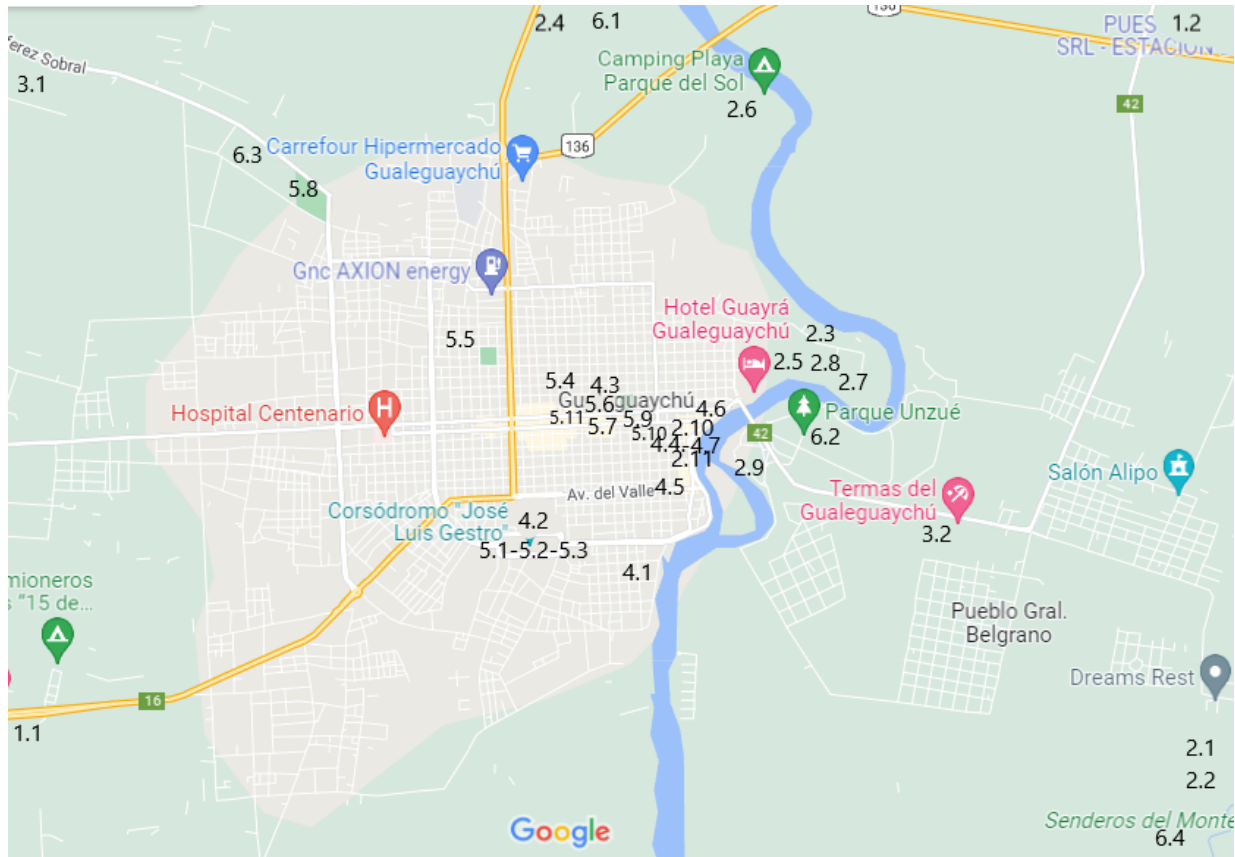
- 5.1. Museo del Carnaval
- 5.2. Museo de la Memoria Popular
- 5.3. Museo Ferroviario
- 5.4. Museo Casa Natal de Fray Mocho
- 5.5. Azotea Lapalma
- 5.6. Casa de Haedo
- 5.7. Catedral San José
- 5.8. Cementerio Norte
- 5.9. Museo Arqueológico Manuel Almeida
- 5.10. Museo Instituto Magnasco
- 5.11. Teatro Gualeguaychú

6. **Reservas Naturales:**

- 6.1. Las Piedras
- 6.2. Parque florístico

- 6.3. La Serena del Guaileán
- 6.4. Senderos del Monte

Figura 12: Ubicación geográfica de los atractivos turísticos.



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

Cicloturismo en Gualguaychú

En lo que refiere a cicloturismo en la ciudad, uno de los antecedentes y referentes es el Técnico en Turismo David Quero, quien construyó su propio emprendimiento, “Bici Tour Gualguaychú”, en el año 2005 una vez que alcanzó su título de la Tecnicatura en Turismo (ver figura 13).

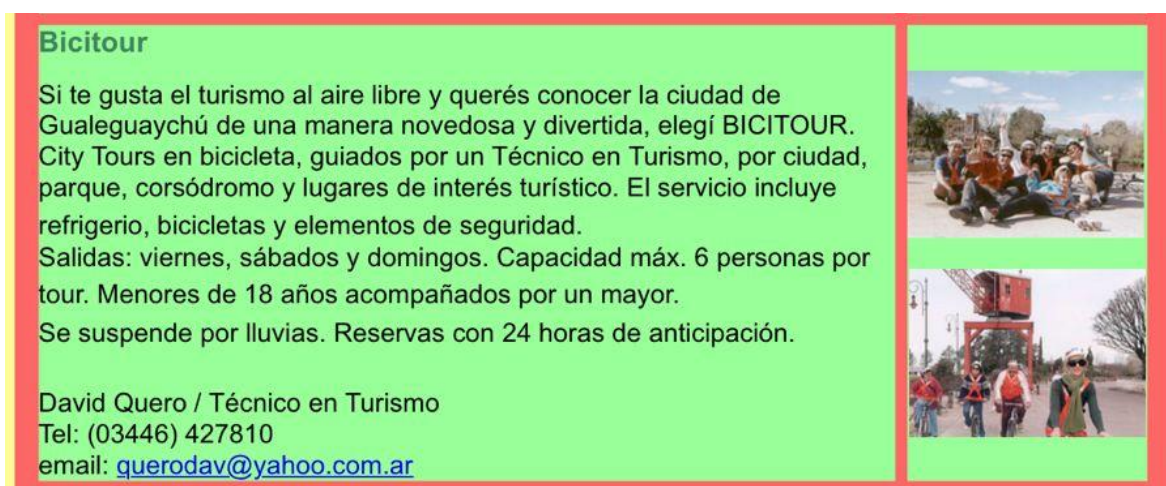
La finalidad que perseguía era la de realizar recorridos, con él mismo de guía y en bicicleta, a través de lugares emblemáticos y atractivos de la ciudad. Buscaba algo distinto a lo existente, “inclusive bastante novedoso para la época, teniendo en cuenta que en el año 2005 en Argentina solamente había tres personas que estaban realizando cicloturismo de manera convencional, a lo que hoy en día tenemos entendido como el alquiler de bicicletas con guía. Decidí hacerlo en Gualguaychú, mi ciudad natal, entonces agregue un producto turístico que no existía ni siquiera en todo Entre Ríos” (Quero, comunicación personal, 2022).

Quero comenzó comprando las bicicletas de paseo que iba a ofrecer y diseñando los recorridos, los cuales se realizaban con la compañía de un asistente que iba cerrando el grupo al final. Los circuitos se adaptaban al interés del turista: estos mismos eran de naturaleza, cultural, histórico o carnavalesco. A su vez, en la organización del recorrido, debía prever la cantidad de refrigerios que debía cargar para los visitantes como

también la folletería de sitios y de los demás circuitos que él ofrecía, “servía como de gancho, como quien dice, para despertar el interés. En los momentos que realizamos alguna parada, mostrarle imágenes de otros lugares que había para visitar en la ciudad, entonces muchos de ellos por ahí decidían en próximos viajes a Gualeguaychu o a veces al día siguiente o a los dos o tres días volver a contratarnos para visitar esos otros lugares en bicicleta” (Quero, comunicación personal, 2022).

Entre los inconvenientes a lidiar, resaltó la carencia de un seguro que cubriera estas demandas eventuales. “Era muy costoso tener un seguro para una eventualidad mínima [...] no nos cubrían solamente por 3 meses, nos pedían que fuera por todo el año de la póliza” (Quero, comunicación personal, 2022). Otras de las carencias eran las sillas reglamentarias para paseos con niños y la comodidad de los asientos. Entre el año 2007 y 2008 Quero decidió dar de baja al emprendimiento manteniendo publicidades, propagandas y folleterías distribuidas en hoteles y restaurantes como también en internet. Sin embargo, vendió todas las bicicletas de paseo adquiridas en sus comienzos.

Figura 13: Publicidad Bicitour en sitios web



Bicitour

Si te gusta el turismo al aire libre y querés conocer la ciudad de Gualeguaychú de una manera novedosa y divertida, elegí BICITOUR. City Tours en bicicleta, guiados por un Técnico en Turismo, por ciudad, parque, corsódromo y lugares de interés turístico. El servicio incluye refrigerio, bicicletas y elementos de seguridad.

Salidas: viernes, sábados y domingos. Capacidad máx. 6 personas por tour. Menores de 18 años acompañados por un mayor.

Se suspende por lluvias. Reservas con 24 horas de anticipación.

David Quero / Técnico en Turismo
Tel: (03446) 427810
email: querodav@yahoo.com.ar

Fuente: Complejo aguaribay turismo. (s.f). [Publicidad de Bicitour]. Recuperado el 14 de Junio, 2022 de <http://www.complejoaguaribay.com.ar/turismo.htm>

En el año 2013 Quero decidió retomar con el “Bici tour” completando la estacionalidad del Parque Nacional El Palmar, lugar en el cual se encontraba trabajando como guía, con la estacionalidad estival de Gualeguaychú. En esta segunda etapa compró bicicletas nuevas, considerando la comodidad de los asientos, y retomó con la publicidad y los contactos que había adquirido en su momento para reanimarlos a que vuelvan a visitarlo. También adquirió cascos y chalecos reflectivos para cada uno y solucionó el seguro para actividades de tal índole, ya que las compañías habían avanzado en cuanto este tipo de prestaciones brindando alternativas más económicas.

A diferencia de su primera etapa, en su vuelta al “Bici tour” consideró necesario reducir la cantidad de personas en sus recorridos, pasando de ser 8 visitantes a tan solo 4 por paseo. La idea era mejorar la experiencia del turista personalizando la atención. “Me daba cuenta que en la primera experiencia había una expectativa versus realidad que no se completaba del todo bien, del todo satisfactorio, porque el turista quería tener un contacto más estrecho con el guía. Cuando me contrataban querían interiorizarse sobre ciertos atractivos de la ciudad, y por ahí en un grupo de 8 personas, que a veces no se conocían entre sus compañeros de bicicleteada, se inhibían, no expresaban a veces las consultas que tenían y bueno, eso fue reflejado en algunas encuestas que yo realizaba” (Quero, comunicación personal, 2022). Por la reducción de personas, ya

no era necesario un asistente debido a que el guía podía controlar el viaje y cargar con los refrigerios y folletos necesarios.

“La segunda experiencia fue más atractiva, por lo menos para esta sensación de expectativa versus realidad, que se fuera más lleno el visitante de Gualeguaychú y no con esa cierta decepción de encontrarse con grupos más masivos. Se fue, como quien dice, puliendo este nuevo Bici tour” (Quero, comunicación personal, 2022) (ver figura 14). En 2018 Quero decidió por segunda vez dar de baja el emprendimiento debido a una cuestión profesional, ya que comenzó a tomar horas de docencia para dedicar su carrera a la actividad pedagógica.

Figura 14: Publicidad Bicitour por redes sociales del Consejo Mixto de Turismo de la ciudad.



Fuente: Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo [@turismogualeguaychu.cmgt]. (17 de Julio de 2017). *Cicloturismo Urbano y Naturaleza. Guía al 03446/ 634396 David Quero #ECicloturismo Urbano y Naturaleza. Guía al 03446/ 634396 David Quero #Ecoturismocoturismo*. Foto de Facebook. Recuperado de:

<https://www.facebook.com/turismogualeguaychu.cmgt/photos/a.1100943056588277/1808189019197007>

Alquiler de bicicletas

Actualmente, en lo que refiere a otra de las modalidades de ciclismo en vacaciones que presenta la ciudad de Gualeguaychú, se encuentra el alquiler de bicicletas sin guía durante el recorrido. Para obtener dicho servicio, se recurre a bicicleterías comerciales que ofrezcan el mismo y a través de una cotización se brinda dicho transporte para recorrer libremente durante un tiempo limitado.

Existe cierta inclinación por parte del Consejo Mixto de Turismo, ente regulador de la actividad turística en Gualeguaychú, de recomendar **Rueda Libre**, moderna bicicletería que ofrece tanto venta como alquiler, como única opción de bicicletería para realizar esta actividad. Esta referencia se percibe tanto en la atención personal, es decir en las oficinas de turismo, como en la página web oficial de la actividad turística en la ciudad y en los planos con información turística.

Otra opción sobre alquiler de bicicletas se encuentra en el **Parque Unzué**, en donde durante los fines de semana se suele ofrecer opciones de paseo remuneradas en caballo, cuatriciclos a pedal y bicicletas. Estas últimas pueden ser las tradicionales o estilo tandem, que permite el pedaleo de dos personas a la vez sobre el transporte. La idea principal trata de brindar la oportunidad de recorrer y conocer el parque de la ciudad y “Camino a la costa” a partir de dichos medios sostenibles (ver figura 15).

Figura 15: Publicidad alquiler de bicicletas en el Parque Unzué por redes sociales del Consejo Mixto de Turismo de la ciudad.



Fuente: Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo [@turismogualeguaychu.cmgt]. (18 de Julio de 2015). *Alquiler de bicis*. Foto de Facebook. Recuperado de: <https://www.facebook.com/turismogualeguaychu.cmgt/photos/a.1101025233246726/1145111738838075/?type=3>

Por último en cuanto alquiler de bicicletas, para la temporada 2022 surgió “**Punto de Partida**”. Se trata de un emprendimiento por parte de una pareja de jubilados, Estela y Luis, cuyo objetivo inicial escapa a cualquier iniciativa turística pero que termina siendo una motivación en su nueva etapa.

El proyecto fue posible por la compra de una bicicleta cuya finalidad era poner al servicio de pacientes de Estela, quién decidió seguir con su profesión de Nutricionista, y así este medio de transporte respondiera a la actividad física que ella solicitaba. Sin embargo fue con uno de los paseos cotidianos de Luis hacia la Costanera que, a partir de la observación de turistas paseando en bicicletas de un hotel de la zona, se preguntó sobre el medio de transporte que utilizaban los visitantes para conocer la ciudad. Fue la combinación de ambos hechos lo que marcó el comienzo del proyecto.

De esta manera comenzaron adquiriendo más bicicletas y ubicando las mismas en un espacio fijo de la Costanera. Consiguieron la correspondiente habilitación de “Servicio de alquiler de bicicletas a cielo abierto, sin local”, lograron presentar la propuesta en la Oficina de Turismo para ser incorporados como prestadores turísticos y generaron su propia publicidad (ver figura 16).

Hoy en día lograron establecer su emprendimiento en un local y equiparse con bicicletas de diversos modelos de paseo: Inglesas, playeras, mountain bike y tándem, aseguradas contra terceros y con los respectivos accesorios de seguridad: luces de

seguridad, ojo de gato en las ruedas y cascos. La propuesta que los diferencia es el servicio de delivery “llevamos la bicicleta a tu hotel”, mediante el cual se encargan de acercar la bicicleta al alojamiento del turista que lo solicita y luego que finalice su uso la retiran.

Figura 16: Publicidad de Punto de Partida.



Fuente: Fotos tomadas por la autora de la investigación, del lugar físico “Punto de Partida” y su folleto.

Bicicletas en hoteles

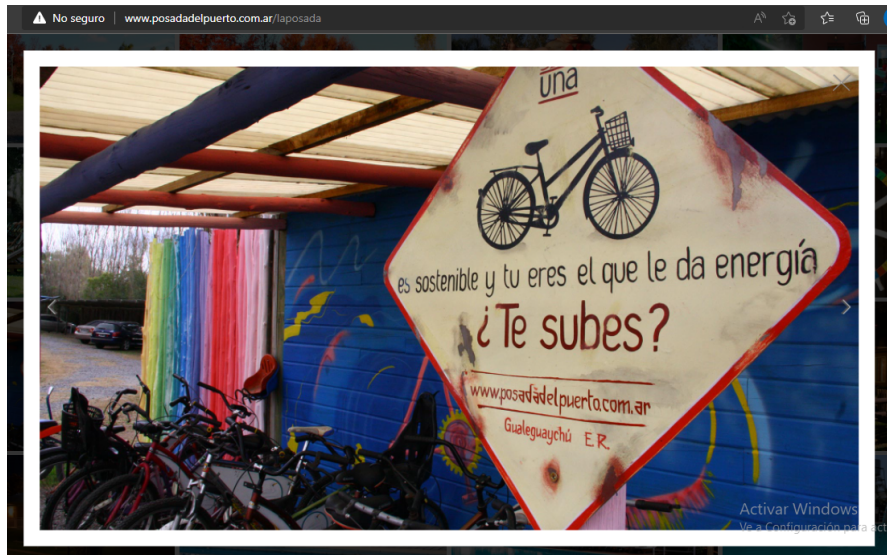
El servicio de bicicletas en hoteles se encuentra incluido en la tarifa de ciertos hospedajes, brindando la oportunidad de dar un uso libre en cuanto a tiempo y espacio, para recorrer la ciudad como también para pasear por el predio en el cual se encuentran alojados. Las bicicletas que se ofrecen son estilo de paseo por su practicidad, comodidad y facilidad de uso. De la misma manera se ofrece un candado para el caso que requieran ingresar a un sitio o simplemente tomar un descanso.

Es muy solicitado por los propios huéspedes durante su estadía en estos alojamientos, motivados tanto por el entusiasmo de realizar una actividad distinta, rodeados de naturaleza, como por la adrenalina de conocer una ciudad a través de otro medio. La facilidad de contar con el servicio a tan solo metros de sus habitaciones despierta el interés de su uso. La tranquilidad del tránsito en contraste a sus ciudades de origen es otro de los factores que motivan a optar por este transporte.

Particularmente el **hotel y spa Posada del Puerto** y el **hotel Guayrá** son los que presentan esta innovación para sus visitantes. La ventaja particular con la que cuentan ambos hoteles para prestar dicho servicio es la ubicación, ya que se encuentran localizados en puntos estratégicos sobre la costanera de la ciudad. Dicha zona

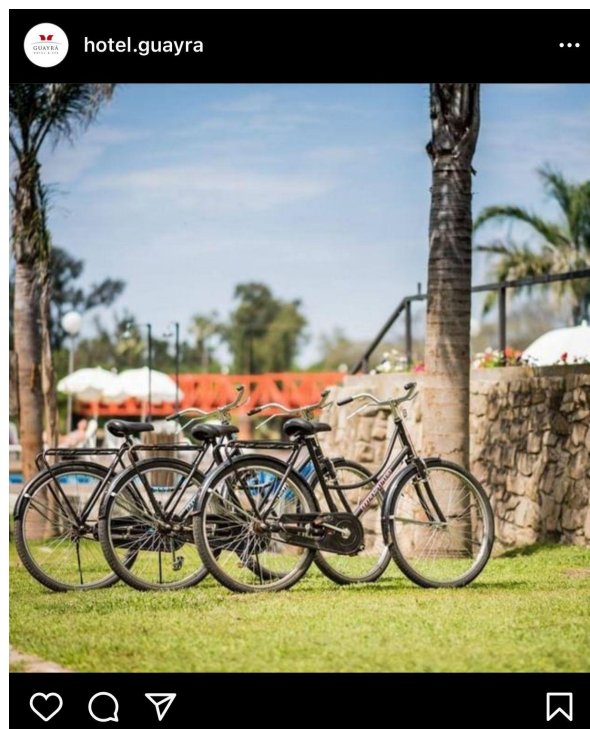
presenta singularidades tanto atractivas como viables al momento de realizar recorridos en bicicleta: calles y veredas extensas y espaciosas en un ambiente de naturaleza permanente combinado con el polo gastronómico de la ciudad (ver figura 17 y 18).

Figura 17: Publicidad Hotel & Spa Posada del Puerto.



Fuente: Hotel & Spa Posada del Puerto. (s.f). [Bicicletas para uso de huéspedes]. Recuperado el 14 de Junio, 2022 de <http://www.posadadelpuerto.com.ar/laposada>

Figura 18: Publicidad Hotel Guayrá



Fuente: Hotel Guayrá Guauguaychú [@hotel.guayra]. (9 de Junio de 2020). *¡Muy buenas, amigos! ¿Cómo andan? ¿Ya pudieron salir a realizar alguna actividad como bicicleta o caminatas?.* Foto de Instagram. Recuperado de: <https://www.instagram.com/p/CBOBNgSI0aK/?igshid=YmMyMTA2M2Y=>

Viabilidad local de la bicicleta

En cuanto a **la viabilidad sobre el uso de la bicicleta**, la ciudad sancionó en el año 2005 la Ordenanza N° 10814/2005.-Expte.N° 2210/2005-ADJ-Expte.2212/2005. La misma surgió a partir de dar cuenta sobre el aumento progresivo de la circulación en bicicleta en la ciudad, de la falta de conducta vial y de la necesidad de reglamentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, entre otros motivos.

La Ordenanza establece ciertas regulaciones del uso de la bicicleta, como, por ejemplo, crear un Registro de Bicicletas, establecer reglas en cuanto a la circulación, elementos obligatorios (frenos y reflectivos) y opcionales (canastos y portacanastos), cursos de educación vial gratuitos para ciclistas y restricciones para circular en contramano o no respetar semáforos.

Mención aparte refiere el Artículo 18° de la Ordenanza, el cual refiere:

ART.18°.- CIRCULACIÓN PREFERENCIAL: Para su implementación la Secretaría de Planeamiento dispondrá en el tiempo que considere necesario que se establezcan calles de desplazamiento preferencial para circulación de bicicletas a los fines de conferirle seguridad a los distintos actores.

Quince años después de la sanción de la Ordenanza, en el 2020, la Organización No Gubernamental (ONG) “Gualeguaychú en Bici” solicitó al Municipio, a través de una campaña de firmas en redes sociales, que gestione una modificación en la trama vial urbana priorizando la circulación tanto de ciclistas como también peatones y personas con discapacidad motriz, entre otros. Sobre la idea, la agrupación enfatizó en la necesidad de una interrelación entre el sector público y privado además de los recursos humanos, económicos y técnicos necesarios. Por último aconsejaron la creación de un Plan de Movilidad en Bicicleta, el cual incluía tanto el tema en cuestión como otras inquietudes que consideraban necesarias para los medios no motorizados. (El grupo de vecinos Gualeguaychú en Bici gestionan bisisendas en la ciudad, 2020)

Rinaldi (2014) generaliza en la situación desfavorable de las personas que circulan en bicicleta, debido a que lo realizan en un ambiente vial pensado y en beneficio del automóvil (en cuanto infraestructura y leyes). Por lo mismo plantea la necesidad de implementar ciclovías y bisisendas. El fin es lograr equidad en cuanto condiciones viales respecto al medio automotor, aunque también implica un medio más seguro para este mismo.

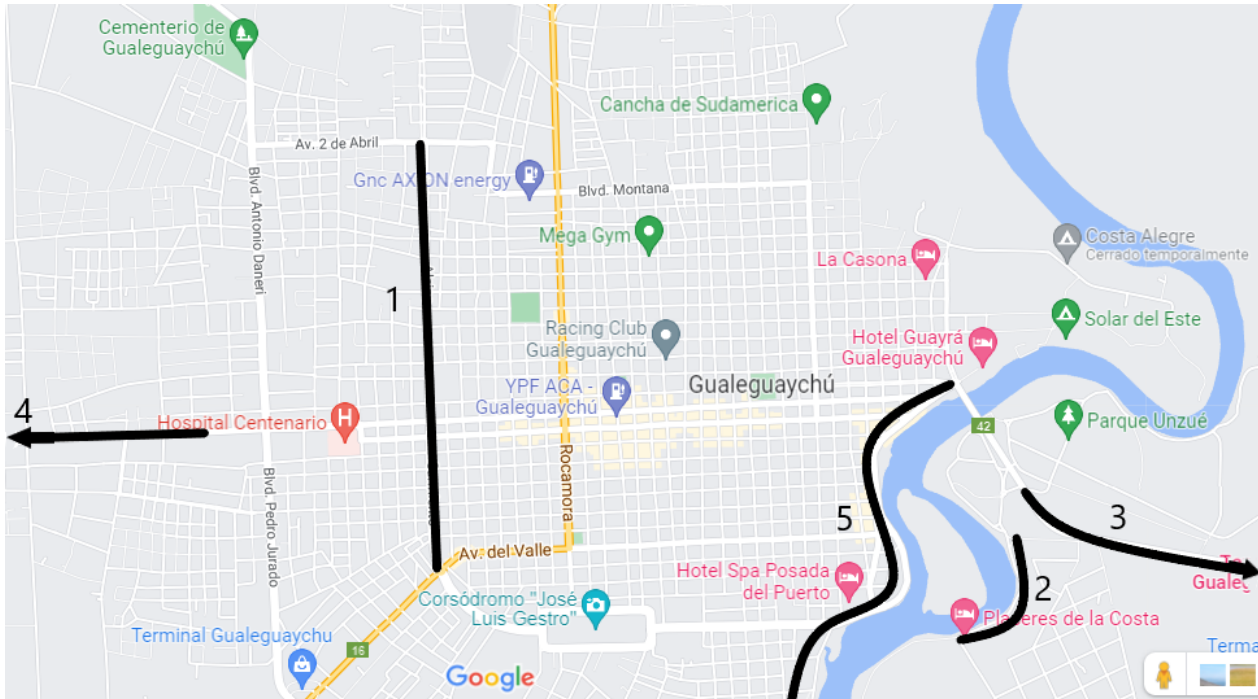
Ambas opciones que plantea Rinaldi (2014) se tratan de un espacio de circulación para ciclistas. La diferencia radica en que la ciclovía refiere a un área de la calle de uso exclusivo, puede estar delimitado con pintura o separaciones físicas, y la bisisenda persigue un objetivo más recreativo, debido a que se encuentra sobre la vereda y comparte espacio con el peatón.

Al día de hoy Gualeguaychú cuenta con tres redes de bisisendas distribuidas por la ciudad y la planificación de dos entramados más (ver figura 19):

1. sobre el Nuevo Paseo Avenida Parque (Avanzan las obras del nuevo Paseo Avenida Parque, 2018)
2. sobre el Camino de la Costa (Los trabajos en el Camino de la Costa avanzan con pavimentación y nuevos espacios públicos, 2018)
3. sobre el camino a Pueblo Belgrano (Comienzan con el asfaltado de la bisisenda de Pueblo Belgrano, 2013)

4. proyecto sobre la construcción de biciesenda en Urquiza al Oeste (Se anunciará la construcción de Biciesendas en Urquiza al Oeste, 2021)
5. proyecto sobre la construcción de biciesenda en el Parque Costero del Frigorífico hasta el Puente Méndez Casariego (Avanza la biciesenda en la zona costera, 2022)

Figura 19: Biciesendas en Gualeguaychú



Fuente: Elaboración propia en base a Google Maps (2022)

A los proyectos mencionados, existentes como potenciales, se adhiere el Proyecto de Repavimentación de la Ruta n° 20 con la construcción de una ciclovía en ambos lados de la calzada para vehículos no motorizados (La repavimentación de la Ruta 20 incluirá una ciclovía, 2022).

Gualeguaychú en bici

En la era en la que la sensibilidad por el cuidado del ambiente es prioridad y necesidad surge en el año 2020 “Gualeguaychú en bici”, un grupo de ciclo-activistas que promueve proyectos cuyo núcleo comprenda a la bicicleta como medio de cambio social.

El objetivo trata sobre alcanzar un nuevo paradigma en la ciudad, en el que peatones, ciclistas y personas con capacidades diferentes tengan prioridad frente a otros medios de transportes. Esta organización sin fines de lucro impulsa fundamentalmente el uso de la bicicleta a través de proyectos y movilizaciones que promuevan la concientización y la cultura del ciclismo (El grupo de vecinos Gualeguaychú en Bici gestionan biciesendas en la ciudad, 2020) (Presentan un Plan de Movilidad en Bicicleta para Gualeguaychú, 2020) (Ciclovías y estacionamiento: una ONG impulsa el uso de bicicletas en la ciudad, 2020)

Si bien el fin es el uso de la bicicleta, entre las prioridades de esta Organización No Gubernamental se encuentra el desarrollo de infraestructura ciclista, para que la gente sienta seguridad al trasladarse en bicicleta y la concientización sobre su uso (Ciclovías y estacionamiento: una ONG impulsa el uso de bicicletas en la ciudad, 2020).

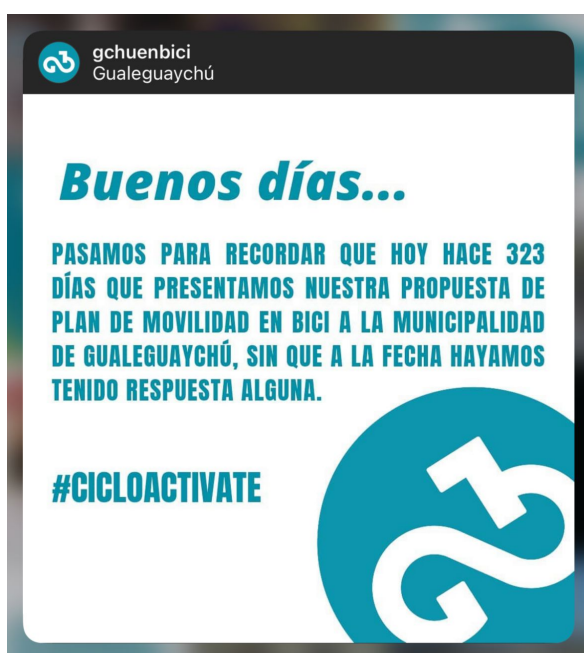
Lo anterior mencionado se debe al uso excesivo, por parte de automovilistas, sobre el espacio público en una ciudad en la que por su extensión y las tareas cotidianas a realizar no demanda necesariamente el uso del auto (Carrazza, 2020). La idea de transmitir los beneficios de una cultura ciclista y motivar a las personas también forman parte de esta serie de herramientas que fomentan el uso de la bicicleta.

Entre las propuestas que han presentado frente a la Municipalidad se encuentra el “Plan de Movilidad en Bicicleta”. En el mismo se plantea la necesidad de realizar estudios correspondientes para el desarrollo de promoción, infraestructura y educación vial en cuanto al uso de la bicicleta. La idea de dicho diagnóstico corresponde a una evaluación en la que se consideren los lugares por donde circula la gente en bici, el riesgo en las calles y las condiciones en las que se realiza. Dicho relevamiento de datos permite implementar medidas realistas que apunten a la efectividad del plan (Ciclovías y estacionamiento: una ONG impulsa el uso de bicicletas en la ciudad, 2020).

Por otra parte, en el corto plazo y en un contexto de pandemia, se presenta también el “Plan de Covid-19” en el cual se postula la idea de adoptar ciclovías provisorias. A diferencia de las bicisendas, las ciclovías comparten el espacio con los vehículos, es decir ocupan una área de la calle delimitada por pintura o una separación física. “En razón de esta pandemia que estamos viviendo la gente ha priorizado el transporte personal, sobre todo el uso de la bici, y es una oportunidad única para fomentar su uso” (Carrazza, 2020).

“Gualeguaychú en Bici” es un actor que permite la visibilidad ciclista de la ciudad y sus requerimientos. Su presencia es activa a través de sus iniciativas y manifestaciones que dan cuenta de la necesidad de una movilidad segura y sustentable, en cuanto a la polución y congestión de la ciudad. El compromiso por promover el uso de la bicicleta para un mejor bienestar se refleja tanto en la calle como en las medidas que se presentan en la Municipalidad, aunque la espera por una respuesta sea una incógnita constante (Ver figura 20).

Figura 20: Reclamo por Plan de Movilidad presentado ante la Municipalidad.



Fuente: Guauguaychú en Bici [@gchuenbici]. (24 de Julio de 2021). *¿SERÁ QUE NO HAN TENIDO TIEMPO?*. Foto de Instagram. Recuperado de: <https://www.instagram.com/p/CRT-TUmrVj8/?igshid=MDJmNzVkMjY=>

Capítulo 4. Análisis e interpretación de los resultados

En el presente capítulo se presentan las posturas de diferentes actores seleccionados por su vínculo directo e indirecto con el turismo y el ciclismo. Los aportes se enfocan, a grandes rasgos, en el interés personal por el cicloturismo, el estado actual de la ciudad para dicha actividad y el nivel de relación entre las áreas para trabajar en conjunto.

En el primer y segundo apartado denominados “Características sociodemográficas” e “Interés y percepción de los entrevistados” respectivamente se comienza por identificar a los participantes a través del servicio que prestan, su edad, género y procedencia. Posterior a eso se expresa el interés hacia el cicloturismo de cada uno teniendo en cuenta su vinculación con la actividad, es decir considerando la repercusión que tiene o que podría llegar a tener, tanto en el negocio o en la ciudad. También se establecen los efectos y consecuencias que genera el cicloturismo según la comunidad entrevistada.

En la siguiente parte, “Vinculación entre actores”, se presenta la relación existente de los entrevistados con el Estado y entre sus mismos sectores. Esto es para conocer el grado de cooperación y compromiso en el trabajo en conjunto como también obtener conocimiento sobre el apoyo que reciben hoy en día por parte del Sector Público, para sus proyectos, o que recibirían en el caso de apuntar sus negocios hacia el área de cicloturismo.

En el cuarto apartado sobre “Situación actual sobre el estado de infraestructura y calles” se hace referencia a la postura sobre las condiciones de tránsito e infraestructura para el manejo de una persona en bicicleta. Esto es un ingrediente fundamental ya que son los entrevistados quienes conocen el día a día las calles de Gualeguaychú, con conocimiento de los propios inconvenientes y facilidades en las mismas.

Por último, en “Requerimientos para el desempeño de la actividad” se presentan las necesidades que los entrevistados consideran importantes para un óptimo resultado del cicloturismo en la ciudad y en sus establecimientos. Respecto a esto, se les solicita el planteo de aportes y modificaciones a realizarse para procurar la aceptación de la actividad.

Análisis de las entrevistas

Para la recolección de información se llevaron a cabo 10 entrevistas a individuos de la población de Gualeguaychú, de la cuales:

- Cuatro de ellas fueron entrevistas abiertas y presenciales. Se eligieron para este método a los dos servicios de alquiler de bicicletas que promociona el Consejo Mixto de Turismo, a la ONG activista por el uso del transporte no motorizado y a una bicicletería. La elección por parte de la tesista se debe al compromiso y conocimiento de los entrevistados sobre el ciclismo y cicloturismo.
- Las seis entrevistas restantes fueron de carácter estructuradas y vía mail. Cuatro de ellas corresponden a los atractivos turísticos. Se eligió este método debido a la cantidad de servicios en el rubro. Asimismo, se envió el mismo mail

a responsables de veinte de los atractivos que figuran en la página oficial de Turismo Gualeguaychú, obteniendo una respuesta a las preguntas de solo cuatro de ellos en el lapso de dos semanas de espera. Por otro lado, las dos entrevistas restantes se enviaron a comercios relacionados con la atención al público de acuerdo al alcance y vínculos de la entrevistadora.

Características sociodemográficas

Para comenzar se expone la Tabla 1 a modo de presentación general sobre las características de los entrevistados indagados. Se trata de 10 individuos mayormente oriundos de la ciudad de Gualeguaychú dentro del rango etario de 25 a 60 años, elegidos por su vinculación directa y potencial al rubro turismo o ciclismo. Los actores fueron clasificados en:

1. Servicio turístico local
2. Servicio de alquiler de bicicletas
3. ONG local activista del ciclismo
4. Sector comercial

Se consideran a las tres primeras clasificaciones como directamente vinculadas al cicloturismo mientras que el sector comercial se encuentra de manera potencial. Esta clasificación fue necesaria para poder enfocar adecuadamente las entrevistas.

Tabla 1: Datos de los entrevistados

Entrevistado n°	Clasificación	Edad	Género	Procedencia
1	Servicio turístico local	38	Masculino	Gualeguaychú
2	Servicio turístico local	25	Femenino	Buenos Aires
3	Servicio turístico local	47	Masculino	No especifica
4	Servicio turístico local	32	Masculino	Gualeguaychú
5	Servicio de alquiler de bicicletas	56	Masculino	Gualeguaychú
6	Servicio de alquiler de bicicletas	42	Masculino	Trelew
7	ONG local activista del ciclismo	No especifica	Masculino	No especifica
8	Sector comercial	29	Masculino	Gualeguaychú
9	Sector comercial	29	Femenino	Gualeguaychú
10	Sector comercial	29	Masculino	Gualeguaychú

Fuente: Elaboración propia

Interés y percepción de los entrevistados

En primer lugar fue fundamental ahondar en la interpretación que cada entrevistado del destino tenía acerca de la actividad cicloturística, en relación a los **efectos benéficos** que genera (si es que para ellos los hay). Respecto a esto mencionaron, en principio, beneficios relacionados al medio ambiente, salud y la economía:

Es una actividad saludable, de bajo impacto en el ambiente que genera ingresos en hotelería, gastronomía y servicios complementarios.

(Entrevistado n°3, 20/07/22)

(...) que tenga que ver con el medio ambiente, la contaminación, la salud, el sedentarismo.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

Son muchos los beneficios, y muy importantes cada uno. El impacto ambiental me parece el más importante, también el ejercicio que fomenta el uso de la bicicleta de manera individual y grupal (...) Todo lo que sea turismo genera ingreso de dinero, pero además mejora el conocimiento mutuo de la gente, y la bicicleta es saludable y ecológica, mejora el ambiente.

(Entrevistado n°9, 26/07/22)

Por su parte el entrevistado n° 7 coincidió en cuanto las ideas mencionadas pero a su vez adhirió énfasis en la importancia del uso de la bicicleta en cuanto factor clave de transformación social:

(...) consideramos a la bicicleta como una herramienta de transformación social. Esa es la importancia que le damos a la bicicleta. En algunas cosas que consideramos importantes, sabemos que la bicicleta es una herramienta importantísima, que tiene que ver con la sociabilidad, con la economía, con la salud.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

De la misma manera, los posibles resultados en la ciudad que generaría una nueva actividad turística fueron asuntos a considerar, como la ampliación de la oferta turística, la concurrencia del público y la descongestión de automóviles :

El beneficio para la ciudad sería mayor afluencia, en una ciudad que está en pleno desarrollo y expansión turística, con nuevas propuestas y espacios públicos y culturales.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Los beneficios serían los de crear nuevos productos turísticos pudiendo alargar la estadía en la ciudad y atraer un tipo de turismo creciente.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

(...) que no se usen tanto vehículos en la ciudad eso ayuda bastante, como también alivia el tránsito. También darle un propósito a la gente que digan “bueno vamos a Gualaguaychú y tenemos otras funciones” algo más que ir al cine, al circo.

(Entrevistado n°6, 22/07/22)

Los entrevistados también plantearon ventajas a favor de sus propios espacios en lo que respecta recibir un nuevo público, como el hecho de darse a conocer y la facilidad de acceso que tiene el medio de transporte en cuestión:

Al estar ubicado en zona céntrica es muy complicado para los visitantes conseguir estacionamiento por la cantidad de autos. Al estar habitado por bicicletas sería más accesible.

(Entrevistado n°2, 22/07/22)

El beneficio para el Museo en el que trabajo sería mayor afluencia, más visitas y difusión de nuestro trabajo y objeto de interés.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Más allá de las compras que nos hagan. Como que te conocen mucho más que los que vienen en auto. No tienen problema para estacionar y demás.

(Entrevistado n°8, 22/07/22)

Por otro lado el entrevistado n°9 no pensó en que podía existir un impacto directo en su negocio a partir de la implementación del cicloturismo, con lo cual su interés por la promoción de esta actividad podría ser neutra:

Respecto a mi negocio quizás no veo un impacto directo, pero quizás por no haber prestado atención a esa actividad.

(Entrevistado n°9, 26/07/22)

Indagar en el **interés** de una comunidad es prioridad en el orden de tareas ante cualquier especie de proyecto que comprometa a un destino. La población local es la que está en continuo intercambio con el turista y es en su territorio donde se produce tal interacción. Para el caso de estudio se consultó a los entrevistados sobre cuál sería la repercusión de considerar al público cicloturístico y si les interesa apuntar a dicho público:

Creo que sería positivo. Todo aquello que convoque a la afluencia a los espacios turísticos es bienvenido.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

En este sentido el entrevistado n° 4 coincidió en esta idea de dirigir la atención hacia un nuevo segmento que generara fines beneficiosos en cuanto la actividad turística de la ciudad y su diversificación de propuestas:

Apuntar a un público ciclista creo que sería favorable para la ciudad ya que diversificaría la oferta turística y crearía un nuevo nicho que se encuentra en auge.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

Sin embargo, los participantes también hicieron hincapié en el beneficio propio que provocaba o podría provocar. Consideraron que recibir un nuevo público generaría una positiva repercusión en su establecimiento en cuanto mayor participación y popularidad:

En lo particular, desde el Museo en el que trabajo recibimos visitantes de todo el país, por lo que favorecer la afluencia del público ciclista podría acercar nuevos públicos.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Pienso que la actividad turística que desarrollo se vería muy beneficiada con un público ciclista.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

Mayor afluencia de público, que conozca el trabajo que hacemos de conservación, ecoturismo y producción sostenible.

(Entrevistado n°3, 20/07/22)

A su vez fue tópico en cuestión el cuidado del medioambiente conjuntamente con el interés por fomentar el uso del medio no motorizado. Respecto a esto los entrevistados mencionaron:

En Gualeguaychú hay muchos espacios verdes, sería de mucha ayuda para el medioambiente que no circulen tanta cantidad de automóviles.

(Entrevistado n°2, 22/07/22)

Es interesante porque es una actividad ecológica. Me encanta que la gente ande en bicicleta por el impacto ambiental.

(Entrevistado n°9, 26/07/22)

Por otro lado, el entrevistado n°7 realizó una reflexión en cuanto el uso de la bicicleta como factor cultural remarcando, para su interés, la importancia de su utilidad en relación al turismo:

Por supuesto que ayuda, todo lo que signifique que la gente se mueva en bicicleta, no solamente en la ciudad sino que se traslade en la bicicleta. Toda actividad que promueva el uso de la bici hace a lo que nosotros denominamos una cultura de la bici (...) si no generas la cultura de la bicicleta puedes hacer doscientas mil bicisendas y la gente no va a andar porque no tiene la cultura. Y el turismo hace a la cultura.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

Vinculación entre actores sociales

Para el presente trabajo se buscó indagar en los vínculos que tienen con el sector público como así mismo con y entre el sector privado. Esto permite suponer el nivel de cooperación y sustento entre los integrantes de la comunidad para llevar a cabo propuestas de índole turísticas.

En cuanto a la relación con el **sector público**, a los servicios turísticos se les consultó específicamente en su opinión ¿Cómo podría ser el aporte o apoyo del sector público para que ellos (los servicios turísticos) pudieran considerar en sus actividades al cicloturismo? A nivel local, los entrevistados plantearon las necesidades y sugirieron:

El municipio debe garantizar el buen estado de las calles, control de tránsito, iluminación, proponer circuitos turísticos específicos para el sector ciclista en la ciudad.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Acondicionar las calles y señalizar.

(Entrevistado n°2, 22/07/22)

Por su parte, el entrevistado n° 3 acentuó la prioridad en las modificaciones necesarias para llegar a su sitio, poniendo énfasis en las condiciones de tránsito y propaganda:

Mejorar el camino y promover la difusión.

(Entrevistado n°3, 20/07/22)

Desde otra perspectiva, el entrevistado n° 4 mencionó la escasa participación del Estado en relación al ciclismo en la ciudad:

Creo que sería escaso en la actualidad ya que se han presentado diversas propuestas para la creación de ciclovías sin éxito.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

En contraposición con los servicios turísticos locales, los espacios de alquiler de bicicleta plasmaron su absoluta conformidad con el apoyo y la predisposición que tuvo el sector público para con ellos y sus prestaciones:

A nivel municipal nunca nos molestaron (...) El Estado diez puntos. Nos invitaron en la reunión con prestadores, nos presentamos. Nos invitaron para que brindemos toda la información en Soriano, Uruguay.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

Lo hablé en la Municipalidad en su momento, y me mandé solo (...) Si hay que presentar algo no estoy ni al tanto, nunca vinieron a preguntarme nada.

(Entrevistado n°6, 22/07/22)

El entrevistado n° 7, correspondiente a la ONG local activista del ciclismo, mencionó la ausencia del sector público respecto a acciones a favor del medio de transporte no motorizado. Ante la pregunta de si recibían apoyo o respuesta del sector público para sus proyectos, señaló desde su punto de vista la falta de colaboración:

No, yo creo que no. Incluso la ONG un poco nació por la poca bola que se le dió a algo que se comenzó desde la Municipalidad y que quedó ahí.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

A su vez, resaltó la falta de respuesta ante consecutivos intentos por comunicarse con quien correspondía del área municipal:

Ya hemos presentado dos notas para hablar con el intendente porque no nos atendió. Algunas acciones que hemos querido llevar adelante primero “si si si” y después te clavan el visto.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

Respecto a la actualidad de la ciudad, en relación con el ciclismo y la incorporación de infraestructura para bicicletas en el último tiempo, adhirió:

Realmente ahora ha tenido un impulso el tema de infraestructura ciclista de hace dos meses. Son cuestiones fortuitas, que no tienen nada que ver con lo que nosotros planteamos, que no tienen un eje en una política pública sino que tiene que ver con que el intendente fue a un congreso en Puerto Rico de medio ambiente y vió que la ciudad donde fue estaba lleno de biciesendas y que la gente la usaba.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

La **conexión entre el sector privado** también fue asunto de interés para la presente investigación. Para esto, fue importante conocer el nivel de relación y comunicación entre atractivos turísticos y lugares de alquiler de bicicletas a partir de indagar por dicho vínculo.

Por parte de los servicios turísticos locales, la respuesta ante una posible relación entre ellos y el alquiler de bicicletas, o con el público ciclista, fue negativa por unanimidad. Esto refiere a que no existe hoy en día un diálogo entre ellos para consultas o trabajo en equipo:

No existe ninguna relación, más allá de que algún turista alojado pueda alquilar una bicicleta por su cuenta.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

Por el lado de los servicios de alquiler de bicicletas, ambos coincidieron en el hecho que fue necesario en sus principios tener una cercanía con el sector hotelero:

En su momento nosotros distribuimos nuestra propaganda (...) Solo hemos ido a los hoteles a presentarnos.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

(...) pusimos un cartel, después yo llevé folletos por todos los hoteles y ahí empezó a arrancar.

(Entrevistado n°6, 22/07/22)

Sin embargo señalaron que, al día de la entrevista, nunca recibieron una consulta por el servicio de parte de los atractivos turísticos locales ni viceversa. El entrevistado n° 5, de todas maneras, resaltó la buena relación con los participantes del rubro:

La convivencia con los otros prestadores es muy amable, pero la realidad es que nosotros no hemos necesitado demasiado. Mantenemos buena relación con todos y es suficiente (...) No ha sido necesario.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

Situación actual del estado de infraestructura y calles

La situación de Gualeguaychú en cuanto **caminos, calles, tránsito e infraestructura** es prioridad si el enfoque se encuentra en fomentar una actividad que tiene como protagonista la bicicleta. Es por eso que la visión de los participantes permite dar cuenta de la condición actual de la ciudad, ya que son quienes viven y transitan en el espacio.

Parte de los entrevistados centraron la atención en el estado de las calles y enfatizaron en la situación deplorable en la que se encuentran, ya sea por los pozos o baches, entre otros. Según ellos:

Del 1 al 100 está en 0,5.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

Destruída están la mayoría. Tenes que andar con cuidado con ese tema, de no agarrar muchos pozos, muchos baches.

(Entrevistado n°10, 05/08/22)

Las calles de la ciudad en general no son cómodas para transitar en bicicleta.

(Entrevistado n°9, 26/07/22)

Deja mucho que desear. Vos entras a lo que es Acceso Sur, para entrar a Gualeguaychú, y es un pozo tras de otro. Me parece que estamos hablando de un mal aspecto en las calles de Gualeguaychú y es solamente la cartita de presentación. Después vos llegas acá a costanera y tenes baches enormes, badén que no corresponden me parece a mi. El estado en general de la ciudad es así.

(Entrevistado n°8, 22/07/22)

Por su lado, el entrevistado n° 7 aclaró sobre lo que era la infraestructura según su interpretación para enfatizar en la falta de ciclistas en lugares convencionales, como bares y boliches, cuestionando la cultura del lugar:

No solo el tema de las calles y de las rutas. La infraestructura ciclista también es por ejemplo que quiera ir a tomar algo a la costanera y que tenga un lugar donde dejar la bici, un lugar visible que esté cerquita, que la puedas ver. ¿Por qué tenemos que ir en auto a la Costanera a tomar una cerveza y no podríamos hacerlo en bici? ¿Por qué tenemos que ir al boliche en auto o remis si lo podemos hacer en bici? Es una cuestión cultural que tiene que tener un poco de infraestructura, o sea tenes que tener un ciclista en la entrada del boliche y en los bares pasa lo mismo.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

El entrevistado n° 5 hizo hincapié en una situación específica que provocaba la interrupción momentánea de su labor e infringir las reglas de tránsito por parte de sus clientes:

Andan muchos autos. Entonces en horas pico nosotros las mezquinamos (a las bicicletas) porque la gente no está acostumbrada y acá en horas pico andan muchos autos (...) Lo ideal es andar por la calle y no andar a contramano, es lo que les pedimos. Pero la cultura hace que se suban sobre la vereda de la costanera.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

La dificultad de los caminos hacia los atractivos turísticos de la ciudad también fueron puntos a mencionar en cuanto transitar en bicicleta:

El camino al Ñandu es bastante complicado, pero bueno cada tanto lo arreglan y queda lindo. Y después recurrimos a la ruta, es lo que nos queda.

(Entrevistado n°10, 05/08/22)

Vos si quieres agarrar la ruta como para ir a la Reserva de Las Piedras no tenes ni una banquina, la ruta está hecha pelota. Lo mismo para ir a los viñedos, hay uno que está en Los Potreros que también tenes que ir por la ruta que va para Uruguay y no tiene banquina (...) En Las Piedras por ejemplo, un lugar para

explotar a full, ¿ que le falta a Las Piedras? Seguridad para transitar de acá hasta Las Piedras en bicicleta.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

Respecto a los servicios turísticos locales entrevistados se les consultó su punto de vista respecto a los caminos para llegar a su espacio. En su mayoría coincidieron en las malas condiciones en las que se encontraban y la necesidad de su reacondicionamiento:

No es adecuado para las bicicletas ya que es un adoquín histórico.

(Entrevistado n°2, 22/07/22)

MUY MALAS, sin embargo hay muchos ciclistas a diario.

(Entrevistado n°3, 20/07/22)

El estado de las calles camino a mí establecimiento cuenta con una situación necesaria de mejorar. A través de ciclovías o una mejora de la traza.

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

Sin embargo, el entrevistado n°1 se diferenció presentando su conformidad y remarcando su camino íntegramente asfaltado:

El estado de las calles es bueno. Todo asfaltado.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Requerimientos para el desempeño del cicloturismo

Considerando la mirada de los entrevistados, se establecen las **necesidades** para un contexto óptimo de cicloturismo. Esto se debe a la importancia de tener presente y priorizar la voz de la comunidad y así atender sus demandas y crear un ambiente de armonía en cuanto turistas en bicicleta y servicios locales.

De manera general, el entrevistado n° 9 enumeró una serie de inconvenientes a resolver en pro del beneficio de los ciclistas y la ciudad. Entre ellos apuntó a la situación de las calles, al cumplimiento de las normas de tránsito, a la falta de bicicleteros y al estorbo de los perros:

Ante todo mejorar el estado de las calles, insistir que cada medio de transporte o peatón cumplan con las normas para reducir los riesgos, otro punto importantísimo para el bienestar de los ciclistas es atender a los perros que en las calles corren (...) señalar mejor, poner bicicleteros seguros en todos lados, identificar las bicicletas de modo de que no se puedan robar tan fácilmente, hacer bisisendas.

(Entrevistado n°9, 26/07/22)

Respecto a lo mencionado, varios de los entrevistados fueron los que concordaron en el estacionamiento de bicicletas o bicicleteros como un faltante a resolver en la ciudad:

Le falta mucho parking de bicicletas, estacionamiento. Vos vas al centro y las veredas son muy chiquititas y no sabes dónde ponerla. La atas en un poste, se te ralla.

(Entrevistado n°6, 22/07/22)

Si escuchamos un poco las quejas de los ciudadanos hay un gran faltante, te digo como acciones individuales, hay un gran faltante de ciclistas.

(Entrevistado n°7, 02/08/22)

Siguiendo con la infraestructura, la bicisenda fue otro de los asuntos principales a resolver en pro de los ciclistas:

Ahora la Municipalidad está haciendo un montón de bicisendas que eso ayuda bastante y conocer la ciudad de otra manera, un poco más con la bicicleta.

(Entrevistado n°10, 05/08/22)

Las bicisendas serían espectaculares (...) Yo creo que la bicisenda organiza y también te invita al paseo, el tema es que se use de una manera prudente. También hace que una ciudad progrese.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

Sin embargo el entrevistado n° 5, al mencionar la necesidad de las bicisendas, demostró su desconfianza respecto al tema por la manera en que se le podría dar uso ya que esto, según su interpretación, se podría prestar a carreras:

Depende cómo se usarían, si las usarían como para usar de carrera o para paseo no se si sería a favor o en contra.

(Entrevistado n°5, 21/07/22)

Tanto el entrevistado n° 4 como el entrevistado n° 1 coincidieron y demostraron conformidad en la de crear una conexión entre diferentes servicios turísticos a través de un circuito:

Creo que sería necesario acercar las bicicletas hacia el establecimiento turístico y ofrecer circuitos turísticos exclusivos para bicicletas originales (hacia reservas naturales, paseos costeros, riveras etc).

(Entrevistado n°4, 28/07/22)

Establecimiento de un circuito turístico ciclista en la ciudad desde el sector turístico, que pueda transitar por lugares y espacios de nuestra ciudad: culturales, gastronómicos, áreas naturales.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Por su parte, algunos de los entrevistados plantearon el aporte propio que podrían realizar en su establecimiento en vista de mejorar y facilitar el acceso al público ciclista:

Habilitar dentro de nuestra reserva natural un sendero exclusivo para bicicletas.

(Entrevistado n°3, 20/07/22)

Adecuación del espacio de entrada de nuestra institución con ciclistas para que las personas pudieran dejar sus bicicletas.

(Entrevistado n°1, 20/07/22)

Brindaría un punto de bicicletas, yo me comprometo a cuidar las bicicletas. A cuidar, a ver, a que vengan las dejen ahí, paguen el servicio que tengan que pagar, bienvenido sea. Pero que si o si tengan que entrar al negocio.

(Entrevistado n°8, 22/07/22)

Para finalizar el entrevistado n° 6 profundizó en la necesidad de un cambio actitudinal para con los ciclistas acentuando en el respeto:

Yo creo que estaría bueno que evolucione eso, el tema de que haya más respeto a la gente con respecto al ciclista.

(Entrevistado n°6, 22/07/22)

Discusión del trabajo de campo

Con el objetivo de interiorizar en el interés y percepción de la comunidad local respecto al cicloturismo se convierte en un ingrediente clave adquirir una *mirada compleja*. Esto refiere a considerar los factores externos que inevitablemente repercuten en la actividad. García (2011) afirma que una mirada compleja permite ver más allá de las diferentes partes que integran la actividad o de manera individual a cada una de las mismas es decir permite la atención en la relación entre sus componentes y funciones, los cuales repercuten en el resultado de la actividad.

En este sentido, a los entrevistados se les preguntó específicamente si, en el caso de que existieran beneficios para ellos, cuáles serían los que se obtendrían a través de una actividad basada en la bicicleta. Los resultados dieron lugar a opiniones relacionadas con efectos en la economía, la salud, la cultura, el medio ambiente y la integración social, como también impactos positivos en los propios establecimientos de los entrevistados.

Por otro lado, recordando las palabras de Toselli (2003) planteadas en el Capítulo 1, la idea de profundizar sobre el interés y percepción de los entrevistados en el cicloturismo, independientemente de su vinculación, se debe a la importancia de considerar la *participación de la comunidad local* en la proyección y toma de decisiones en cada proyecto referido al turismo. Para que el desarrollo del turismo sea sustentable se deben tener en cuenta las necesidades de la población, ya sean sociales, culturales o económicas y proteger el hábitat en el cual se lleva a cabo la actividad.

Pearce (1994) avala la necesidad de una participación activa por parte de la población y afirma que el éxito tanto de la actividad turística en un destino como la sustentabilidad, referida al rubro, dependen de la predisposición y actitud de los habitantes del destino, ya que son quienes están en contacto directo con los visitantes como también quienes llevan a cabo los negocios directa e indirectamente vinculados (Caro-González et al., 2015).

Para indagar en el interés de los entrevistados respecto al cicloturismo en Gualaguaychú, a los entrevistados a cargo de los servicios de alquiler de bicicletas se

les consultó específicamente por la repercusión que tenían según su público de interés; a los servicios turísticos locales sobre la repercusión potencial en el caso de apuntar hacia dicha actividad cicloturística y el interés por lo mismo; a la ONG local activista del ciclismo por su percepción respecto al cicloturismo local y al sector comercial por su percepción e interés por el público que practica dicha actividad mencionada.

El interés por el cicloturismo en Gualeguaychú guarda relación en cuanto a ver la actividad cicloturística como atractivo para una mayor afluencia de visitantes en la ciudad, como medio diversificador en la oferta turística local y también por su bajo impacto sobre el ambiente. También se mencionó el hecho del cicloturismo como estimulante e impulsor de la cultura de la bicicleta. De la misma manera que en el ítem anterior, enfatizaron en los efectos propios que lograrían: recibir un nuevo público, mayor concurrencia y hacer conocer sus trabajos a gran escala

Por otra parte, la vinculación entre los actores sociales de un lugar anfitrión ocupa una pieza fundamental en un proyecto turístico. Tan es así que se considera un factor clave para lograr el éxito de un destino. Con esto se hace referencia al *capital social*, siendo el conjunto de vínculos e interacciones entre distintos actores (públicos y privados) existentes en una sociedad para resolver intereses como también conflictos individuales o colectivos (Ramírez et al., 2018).

Cacciutto (2010) afirma que la importancia del capital social radica en conocer el grado de confianza, cooperación y reciprocidad entre ellos mismos para encarar proyectos admitiendo mayor participación, compromiso y distribución de beneficios.

En la investigación se buscó incurrir en las relaciones de los actores entrevistados que mantenían tanto con el sector público como con el sector privado. Esto permite ver el grado de cooperación y sustento entre los miembros de la comunidad para llevar a cabo propuestas de índole turística. Se optó en primer lugar por preguntar específicamente sobre el apoyo del sector público para luego indagar sobre la vinculación que tienen entre los mismos entrevistados.

El lugar que ocupa el turismo en el área pública depende, en cierta manera, de la importancia que le reconozca la conducción política del momento. Según Lickorish (1994) el respaldo desde la gestión política es crucial para que se genere una línea de acción, con instrumentos de planificación y coordinación, capaz de contemplar una gestión que promueva la participación del sector privado e instituciones públicas en beneficio de la comunidad receptora. Esto permite insertar una imagen positiva de la actividad en el lugar donde existen los recursos turísticos (Schenkel & Almeida García, 2015).

A nivel político resultó interesante investigar sobre la postura que tomaron los entrevistados ante el apoyo del sector público. A través de los entrevistados, se buscó indagar sobre su percepción del sustento que recibían por parte del sector público, los servicios de alquiler de bicicletas y los diferentes proyectos que había presentado la ONG local activista del ciclismo. También se buscó contemplar, desde la mirada de los servicios turísticos locales, cuál sería el aporte que podrían hacer para recibir al público ciclista.

En cuanto al vínculo y aporte del sector público con la actividad ciclista existe disparidad de ideas entre los entrevistados, pero coinciden de manera unánime en la falta de comunicación entre los prestadores turísticos para llevar a cabo acciones conjuntas que favorezcan sus servicios.

Lo último mencionado responde a la necesidad de profundizar en la relación entre los distintos entrevistados del sector privado. Esto es debido a la necesaria cooperación y comunicación entre los mismos para crear objetivos e ideas compartidas en el destino en pro del beneficio conjunto. Barbini (2008) respecto a la relación entre los integrantes del sector privado refiere a la importancia de la manifestación de una comunidad activa en el cual los actores, con sus necesidades y conocimientos, se comprometen en el espacio común con cuestiones que trascienden el interés individual y propio para adquirir una responsabilidad compartida en búsqueda de un bienestar colectivo.

En este sentido, a través de la entrevista, se buscó conocer el grado de interacción y contacto existente entre los servicios turísticos locales con los servicios de alquiler de bicicleta y viceversa. A cada uno de ellos se les preguntó si existía relación y cómo era en caso afirmativo.

Por otro lado, en un contexto en el que se busca cambiar la manera de trasladarse de un lugar a otro, interviene un factor clave del tránsito urbano y es la creación de políticas en torno a la movilidad. Pucher (2010) afirma que las políticas de transporte deben tener como finalidad la seguridad del ciclista tanto al momento de transitar como de estacionar su bicicleta en destino. En cuanto el primer ítem asegura que la infraestructura exclusiva de bicicletas es una de las formas de garantizar la seguridad del ciclista (Casabianca, 2012).

En relación con lo anterior, Casabianca (2012) hace hincapié en las barreras físicas que se interponen con el uso de la bicicleta, entre ellas la escasez de infraestructura disponible para la movilidad. Marcos y Marlin (2008) diferencia la infraestructura en la que brinda ayuda para el desplazamiento (ciclorutas, señalización) y la que se encuentra en destino (aparcamientos de bicicletas). Por otro lado, también se puede considerar como barrera a la topografía del lugar, haciendo referencia a las características que presenta la superficie del territorio y sus irregularidades (Casabianca, 2012).

Respecto a esta cuestión de las barreras, se consultó a los entrevistados sobre la situación actual del estado de infraestructura y calles en Gualeguaychú y el nivel de involucramiento del gobierno a través de infraestructura y condiciones de tránsito. En lo que concierne a los servicios turísticos locales, se les preguntó por el estado de las calles camino a sus establecimientos.

Acerca del estado de las calles, los entrevistados mencionaron el descuido y la presencia de pozos a lo largo de las mismas. También la falta de cierta infraestructura necesaria para la comodidad del traslado en bicicleta, como parking y ciclovías, y las condiciones de tránsito, como lo es la seguridad vial en rutas y horas pico. En cuanto los trayectos hacia los servicios turísticos locales, la mayoría de los entrevistados coincidieron en el deplorable estado de las calles.

En relación al estado de las calles e infraestructura ciclista se vincula la última pregunta que se realizó a los entrevistados y se trata de aquellos requerimientos para el desempeño del cicloturismo en pro de mejorar la actividad en la ciudad y crear un vínculo con el público ciclista.

Este es un aporte necesario al tema de tesis debido a la importancia del involucramiento y la mirada de la sociedad para los proyectos turísticos. Como se mencionó anteriormente, Monterrubio (2009) considera que Incorporarlos es tener un trabajo de “abajo hacia arriba”, priorizando demandas, intereses y necesidades de la comunidad anfitriona, para que los beneficios se mantengan en los residentes. En

conformidad, Rossi (2018) sostiene que integrar a la población local en los proyectos turísticos es comprender que son parte del contexto con el fin de lograr su conformidad y bienestar, a la vez de hacerlos sentir protagonistas y responsables de brindar una experiencia de calidad hacia el visitante.

Como se mencionó en párrafos anteriores, entre las necesidades planteadas surgieron inquietudes en cuanto la infraestructura y condiciones de tránsito para el traslado en bicicleta. Respecto a la ciudad, algunos de los actores postularon la necesidad de biciesendas, bicicleteros, señalización y acondicionamiento de las calles.

Capítulo 5. Conclusiones y reflexiones finales

Recordando el interrogante de investigación propuesto: ¿Cómo la actividad turística de Gualeguaychú, destino seleccionado como caso de estudio, puede desarrollar el ciclismo para ampliar el abanico de propuestas turísticas? este trabajo profundizó en el desarrollo de la actividad cicloturística como una alternativa de turismo sustentable en la oferta de la ciudad. Para lograrlo, el proyecto tuvo como objetivo trabajar sobre las potencialidades de Gualeguaychú como destino cicloturístico. A lo largo del tratamiento del tema se recogieron tanto aportes teóricos académicos como también de diferentes actores sociales. Esto fue necesario para poder lograr una reflexión final considerando las condiciones actuales de la ciudad, sus antecedentes de cicloturismo y los atractivos turísticos del lugar.

En principio, los aportes teóricos conceptuales resultaron útiles para dar cuenta que la naturaleza del turismo admite modificar su oferta de manera continua en vista de adaptarse rápidamente a los cambios en los gustos y preferencias de los turistas. Es por ello que el surgimiento de una propuesta turística en base a una nueva tendencia, en este caso el uso de la bicicleta, no sería una idea disparatada sino el aprovechamiento de un segmento en auge.

Así mismo, considerar la relación turismo-sustentabilidad es una necesidad. El turismo es sustentable cuando respeta y no genera daños sobre el medio ambiente, genera beneficios económicos y recursos para el desarrollo en la comunidad local, promueve la participación local y satisface las expectativas del visitante (Narváez y Fernández, 2009). Por lo mismo se considera al cicloturismo como una actividad que responde a esta necesidad, por su compromiso con el medio natural y cultural.

El interés por el cicloturismo en Gualeguaychú, por parte de la población local, guarda relación en cuanto a ver la actividad cicloturística como atractivo para una mayor afluencia de visitantes en la ciudad, como medio diversificador en la oferta turística local y también por su bajo impacto sobre el ambiente. Uno de los entrevistados mencionó también el hecho del cicloturismo como estimulante e impulsor de la cultura de la bicicleta.

Respecto al rol de la comunidad anfitriona y su participación, resultó necesario conocer la percepción de la misma. A través de las entrevistas se pudo indagar en el interés y dar cuenta que para los actores sociales entrevistados existen beneficios en torno a la actividad cicloturística tanto para la ciudad como para sus negocios, lo que denota una buena recepción y predisposición ante la idea de un nuevo público.

En cuanto a la repercusión del cicloturismo en la ciudad, los entrevistados mencionaron que era un medio saludable, con bajo impacto ambiental, generador de ingresos económicos, que fomenta el conocimiento mutuo entre la gente, modera el tránsito y que es una herramienta de transformación social. Del mismo modo, los entrevistados consideraron como beneficio el impacto en sus propios establecimientos, en cuanto medio de difusión y publicidad, mayor concurrencia y dar a conocer sus trabajos a gran escala sin embargo la repercusión del cicloturismo no fue un acuerdo absoluto.

A su vez, el interés por parte de los actores sociales también se reflejó en la intención para reacondicionar o mejorar sus propios establecimientos y negocios en vista de recibir al público ciclista, creando una mayor comodidad para ellos: senderos exclusivos, bicicleteros y cuidado de bicicletas. También en sus propuestas se observó

intención de generar proyectos de circuitos turísticos, en donde más de un espacio se viera vinculado y beneficiado en el trayecto en bicicleta del visitante.

Los antecedentes cicloturísticos de la ciudad brindaron un panorama que funcionó como soporte en el trabajo de investigación para apreciar la variedad de sus propuestas y conocer la manera de implementación e integración con el resto de la sociedad: recorridos libres, paseo con guía y bicicletas en hoteles. Sin embargo ninguna de las ofertas que proponen tuvo o tiene intenciones de generar enlace con otra atracción turística, sino que cada servicio buscaba el beneficio propio.

En relación con el contacto entre actores, ellos no estaban vinculados entre sí al momento de preguntarles ya que según los mismos “no ha sido necesario”. Por parte de los referentes de los atractivos turísticos plantearon la ausencia de comunicación absoluta para con los prestadores de alquiler de bicicletas descartando un trabajo en conjunto, por el momento, con los mismos. Por otro lado, estos últimos mantuvieron en sus comienzos un vínculo directo con el sector hotelero para así presentarse, darse a conocer y acercar su publicidad, aunque esto no fue así con los demás servicios turísticos locales.

En cuanto la relación con el Estado, los servicios de alquiler de bicicletas consideraron que el sector público, en este caso la Municipalidad de Gualeguaychú junto con el Consejo Mixto de Turismo, tuvieron una intervención favorable con sus propuestas y no pusieron trabas en sus prestaciones. En otras palabras, desde el Estado plantearon absoluta conformidad y predisposición para que la actividad de dichos prestadores se llevara a cabo.

Por otro lado, desde la ONG local activista del ciclismo señalaron la ausencia respuestas del sector público ante sus proyectos y acciones presentadas y remarcaron la falta de atención y prioridad en resoluciones respecto a problemáticas directamente vinculadas con el transporte. Consideraron “cuestiones fortuitas” a los avances en infraestructura ciclista en la ciudad debido a su falta de planificación con eje en políticas públicas.

Desde el punto de vista del sector turístico local insistieron en las necesidades locales y propias, respecto a infraestructura o mejoras, sobre las que tendría que prestar atención el área pública pero mencionaron también el aporte que el sector público realiza actualmente.

Por otra parte, los requerimientos relevados se focalizaron en la necesidad de una mejora de calles, señalética, abastecimiento de bicicleteros y bisisendas o ciclovías y en el cumplimiento de las normas de tránsito (específicamente en horas pico y la seguridad vial en las rutas). Estas demandas se vinculan directamente con la posición que tomaron los entrevistados frente al estado de las calles, resaltando la situación desfavorable, el descuido de las calles con la presencia de pozos y la ausencia de infraestructura necesaria para que el ciclista pueda sentirse en comodidad y circular con las precauciones necesarias.

En cuanto los trayectos hacia los servicios turísticos locales, la mayoría de los entrevistados coincidieron en el deplorable estado de las calles aunque uno de los entrevistados difirió en cuanto a esta idea y resaltó favorablemente la condición del asfalto camino a su establecimiento.

Gualeguaychú es una ciudad que reúne atractivos y condiciones turísticas, naturales y culturales, para poder ser recorrida por medios no motorizados, en este caso la bicicleta. Las distancias entre las atracciones y la cantidad de estas mismas hacen que

el recorrido pueda ser pausado y a un ritmo moderado, a la vez que el camino termina formando parte de la experiencia. Si bien las condiciones de las calles y la infraestructura no son destacables, no se trata de trayectos intransitables, aunque es importante velar por la seguridad del ciclista y brindarle el espacio para tal.

La investigación brinda un panorama positivo en cuanto la predisposición de los actores involucrados por el cicloturismo. Sin embargo sería importante generar interés en la comunicación entre las atracciones y servicios para que así puedan crear la promoción entre ellos en base a los gustos del visitante. Esta última idea se agrega a la propuesta más comercial y conocida de un recorrido estructurado en donde el turista tenga preestablecido a dónde ir desde su lugar de largada. La intención es que a lo largo de su trayecto en bicicleta y en base a sus tiempos pueda visitar otros atractivos y abastecerse de servicios según el asesoramiento y conocimiento del representante del lugar que esté visitando.

La última reflexión planteada permite realizar un trabajo integrado y en conjunto, en el que a través de la información y la comunicación puedan entre todos los servicios involucrados dar a conocer el trabajo del otro como así también brindar ayuda al visitante. La predisposición de los lugares y atractivos tiende a ser positiva cuando se observan beneficios y que la actividad a la que se apuntan las acciones, en este caso el cicloturismo, responde a la cultura de la ciudad, en este caso no generar daños, ser responsable con el medio y respetar la comunidad local.

Sugerencias

A pesar de que la mayoría de los participantes detectaron diferentes beneficios, se sugiere un mayor compromiso en cuanto la difusión del alcance del turismo y sus diferentes propuestas en la ciudad, debido a que en los resultados se percibió cierto desconocimiento por parte del sector comercial en cuanto la repercusión de actividades turísticas en otros establecimientos que no fueran turísticos. Ser consciente de que existe un público visitante podría motivar a implementar otras herramientas o dirigir la promoción para beneficiarse del mismo, por ejemplo.

La sanción de la Ordenanza N° 10814/2005 establece derechos y obligaciones por y para los ciclistas. El no cumplimiento podría provocar daños tanto a sí mismos como a terceros ante algún imperfecto o accidente. El desarrollo de bisisendas evidencia el desarrollo y el aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. Sin embargo, los entramados se encuentran por los alrededores del espacio céntrico de la ciudad, lo que repercute en la falta de conexión con el mismo. La idea de una red que incluya la zona comercial ayudaría en la fluidez de circulación y la desconcentración de automóviles en el sector.

Por otro lado, en cuanto a la relación entre los actores sociales, el vínculo entre los entrevistados era nulo al momento de entablar las preguntas, ya que según los mismos no ha sido necesario. Según lo expresado por Barbini (2008) es importante “la existencia de actores capaces de negociar y cooperar para construir escenarios de futuro común a partir de la confrontación de opiniones e intereses fundados en diferentes racionalidades”. Por esto mismo, aunque los entrevistados sientan que no es necesario, sería importante generar conocimiento en los mismos en cuanto otras utilidades que generaría estar en contacto con el otro: dar a conocer otras atracciones al turista, promover acciones en conjunto, coordinar estrategias o cooperar mutuamente para un mejor futuro económico de los involucrados.

Por último, y en relación al vínculo con el sector público, se dividieron las partes entre quienes reclamaban por ausencia y falta de respuesta de parte del Municipio (ya sea por falta de reacondicionamiento de infraestructura, señalización para el traslado en medios no motorizados o por falta de apoyo a los proyectos en pro del ciclista) y quienes no habían presentado disconformidades, estos fueron los servicios de alquiler de bicicleta.

Respecto a la disyuntiva planteada, habría que indagar en cuestiones que demandan otro enfoque del trabajo. Desde la observación personal, esta inquietud surge debido a que quienes consideraron positiva la colaboración del Municipio fueron responsables de lugares con menos de cinco años de inicio que centraron su respuesta en su facilidad para inaugurar el servicio. Por parte del sector público, y para resolver un nuevo interrogante, habría que indagar en su grado de interés por el cicloturismo, la prioridad en la agenda del reacondicionamiento de las calles, su predisposición hacia nuevos proyectos y su apoyo hacia los servicios turísticos durante su ciclo de vida.

Bibliografía

Albuquerque, F. (1996) Dos facetas del desarrollo económico y local: fomento productivo y políticas frente a la pobreza. *Cuadernos ILPES*, Santiago de Chile. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/11362/30689>

Araújo Vila, N., Carril, V.P & Fraiz Brea, J. A. (2011). El turismo activo o de aventura como componente destacado del turismo de naturaleza: análisis de la oferta en Galicia. *Gran Tour: Revista de Investigaciones Turísticas*, 4, 8-31. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3916758>

Araújo Vila, N., Carril, V.P & Fraiz Brea, J. A. (2012). El turismo activo como modalidad turística en expansión. Análisis de la oferta de turismo activo en España. *Contabilidad y Negocios*, 7 (13), 59-70. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5038378>

Ardila, A. (2015). Turismo, los orígenes y significados. *Turismo y Sociedad*, 17. 143-153. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.18601/01207555.n17.09>

Avanza la biciesenda en la zona costera (3 de Junio de 2022). Recuperado de: <https://maximaonline.com.ar/Nota-68906-avanza-la-biciesenda-en-la-zona-costera>

Avanzan las obras del nuevo Paseo Avenida Parque. (14 de Marzo de 2018). Recuperado de: <https://gualaguaychu.gov.ar/noticia/6140-avanzan-las-obras-del-nuevo-paseo-avenida-parque>

Barbini, B. (2008). Capital social y desarrollo. Aplicación de indicadores de capital social al ámbito turístico. *Aportes y transferencias*, 12 (2), 65-91. Recuperado de: [Redalyc.CAPITAL SOCIAL Y DESARROLLO. APLICACIÓN DE INDICADORES DE CAPITAL SOCIAL AL AMBITO TURISTICO](https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=576261184004)

Bertoncello, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y Transferencias*, 6(2), 29-50. Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/259>

Brailovsky, A.E. & Foguelman, D. (2009). Memoria verde. Historia ecológica de la Argentina. *Debolsillo*. Recuperado de: <http://www.utnthy.com/wp-content/uploads/2013/03/Memoria-Verde-Antonio-Brailovsky.pdf>

Bustos Cara, R. (2001). Identidad, turismo y territorios locales. La permanente construcción de valores territoriales. *Aportes y transferencias*, 5 (1), 11-28. Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/244>

Cacciutto, M. (2010). La aplicación de la teoría del capital social a los estudios turísticos. *Faces*, 16, 34-35, 111-127. Recuperado de: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1531/>

Campodónico, R. & Chalar, L. (2013). El turismo como construcción social: Un enfoque epistemo metodológico. *Turismo y Sociedad*, 14(),47-63. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=576261184004>

Cardoso Jiménez, C. (2006). Turismo Sostenible: una revisión conceptual aplicada. *El Periplo Sustentable*, 11, 5-21. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193420679001>

Caro-González, F.J., Acosta Guzmán, J. A., Orgaz-Agüera, F., & Castellanos-Verdugo, M. (2015). Turismo, desarrollo sostenible y percepción de los STAKEHOLDERS. Un estudio de caso en República Dominicana. *Revista de Economía del Caribe*, (15), 153-182. Recuperado de:

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2011-21062015000100006&lng=en&tling=es

Carrazza, L. (8 de Septiembre de 2020). Fomentan el uso de la bicicleta en Gualeguaychú. Recuperado de:

<https://www.radionacional.com.ar/fomentan-el-uso-de-la-bicicleta-en-gualeguaychu/>

Casabianca, L. M. (2012). Movilidad urbana estado y caracterización de la movilidad en bicicleta para las principales ciclorutas de las localidades de Usaquén y Chapinero.

Casillas Bueno, J.C., Moreno Menéndez, A.M. & Oviedo García, M.A. (1995). El turismo alternativo como un sistema integrado: consideraciones sobre el caso Andalúz. *Estudios Turísticos*, 125, 53-75. Recuperado de:

https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/74372.pdf

Ciclovías y estacionamiento: una ONG impulsa el uso de bicicletas en la ciudad (10 de Octubre de 2020). Recuperado de:

<https://www.diarioelargentino.com.ar/noticias/209753/ciclovias-y-estacionamiento-una-ong-impulsa-el-uso-de-bicicletas-en-la-ciudad>

Cisne, R. & Gastal, S. (2011). Nueva visión sobre los itinerarios turísticos. Una contribución a partir de la complejidad. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 20(6), 1449-1463. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=180722700012>

Cocimano, M. (2018). El aporte del ciclo-turismo al turismo sustentable de la ciudad de Rosario. Facultad de Turismo y Hospitalidad. Recuperado de: <TC127878.pdf> (vaneduc.edu.ar)

Comienzan con el asfaltado de la bicisenda de Pueblo Belgrano. (6 de Septiembre de 2013) Recuperado de:

<https://www.treslineas.com.ar/comienzan-asfaltado-bicisenda-pueblo-belgrano-n-948744.html>

Cuevas Contreras, T.J. & Palafox Muñoz, A. (2014). Complejidad del turismo en la frontera del conocimiento. Recuperado de:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=567992>

De La Rosa, B.M. (2003). Nuevos turistas en busca de un nuevo producto: El patrimonio cultural. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 1 (2), 155-160. Recuperado de: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2003.01.015>

El grupo de vecinos Gualeguaychú en Bici gestionan bicisendas en la ciudad (8 de Septiembre de 2020). Recuperado de:

<https://www.diarioelargentino.com.ar/ciudad/el-grupo-de-vecinos-gualeguaychu-en-bici-gestionan-bicisendas-en-la-ciudad>

Fernández Latorre, F. M. (2015). Flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo. *Revista de Estudios Andaluces*, 32, 76-107. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2015.i32.04>

Gadea, A. (2017). Cicloturismo. Un diseño del circuito turístico rural: La Plata - Ignacio Correas - Bartolomé Bavio. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Ciencias Económicas. Recuperado de: [Gadea. Cicloturismo | PDF | Turismo | Área rural \(scribd.com\)](#)

Gauna Ruiz de León, C. (2017). Percepción de la problemática asociada al turismo y el interés por participar de la población: caso Puerto Vallarta. *El periplo sustentable*, (33), 251-290. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-90362017000200251&lng=es&tlng=es.

Garay, C. (2019). Investigar en turismo. Una introducción. Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP). Recuperado de: <https://doi.org/10.35537/10915/85847>

García, J. A. R., Arteaga, J. S. R., Hermosillo, W. G. C., & Jiménez, M. Y. G. (2019). Diseño de una ruta de cicloturismo en base a la cultura e historia de las unidades de producción decimonónicas del municipio Tepic. *KIKAME*, 8(8), 30-40. Recuperado de: <http://kikame.tecnocientifica.com.mx/index.php/kikame/article/view/12>

García, J.E. (1997). Fundamentación teórica de la educación ambiental: una reflexión desde las perspectivas del constructivismo y de la complejidad. Congreso Andaluz de Educación Ambiental. Recuperado de: https://www.miteco.gob.es/en/ceneam/articulos-de-opinion/1997-eduardo-garcia_tcm38-163528.pdf

García, R. (2011). Interdisciplinariedad y sistemas complejos. *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, 1,(1). Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/237761567_Interdisciplinariedad_y_sistemas_complejos

García Saura, P.J. (2010). Turismo activo y medio ambiente: Una implicación necesaria. Aspectos jurídicos. *Cuadernos de turismo*, (26), 153-176. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3398272>

Gil, N. (2018). Los atributos del partido de Coronel Dorrego para el desarrollo del cicloturismo. Tesina de Licenciatura en Turismo. Recuperado de: <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/4401/Tesina%20Gil%20Nina..pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Gilbert Zarco, J. (2015). Cicloturismo en la provincia de Alicante: análisis de la demanda y de los recursos sociales y territoriales. Universidad de Alicante. Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10045/48114>

González Molina, A. (2008). Rasgos caracterizadores del Turismo Activo y Turismo Deportivo e importancia económico-social y estructural de nuevas formas emergentes. *Acciónmotriz* (1), 102-112. Recuperado de: <http://hdl.handle.net/10553/56795>

Gualeguaychú Turismo – Ecoturismo. (accedido el 16 de octubre de 2021). Recuperado de: [Ecoturismo – Gualeguaychú Turismo \(gualeguaychu.tur.ar\)](http://Ecoturismo-GualeguaychúTurismo(gualeguaychu.tur.ar))

Gualeguaychú - Compromiso Ambiental. (accedido el 25 de Marzo de 2022). Recuperado de: [Compromiso Ambiental Compromiso Ambiental Municipalidad Gualeguaychú Entre Ríos Argentina \(gualeguaychu.gov.ar\)](http://CompromisoAmbientalCompromisoAmbientalmunicipalidadGualeguaychúEntreRíosArgentina(gualeguaychu.gov.ar))

Guido, R. F. (2004). Desarrollo turístico sustentable de la costa bonaerense: un estudio de aproximación aplicando indicadores turísticos en Mar de las Pampas. Ediciones de la UNLa. Recuperado de: <http://repositoriojmr.unla.edu.ar/greenstone/collect/libros/index/assoc/HASH99d5.dir/doc.pdf>

Hernández Arteaga, I. (2012). Investigación cualitativa: una metodología en marcha sobre el hecho social. *Rastros rostros*, 14(27), 57-68. Recuperado de: [Repositorio Institucional UCC: Investigación cualitativa: una metodología en marcha sobre el hecho social](#)

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C. & Baptista Lucio, P. (2014). Metodología de la Investigación. Editorial McGraw Hill.

Lanuza Fanlo, A. (2014). El cicloturismo como producto turístico innovador en la provincia de Huesca. Universidad Zaragoza. Facultad de Empresa y Gestión Pública. Recuperado de: [Trabajo Fin de Grado EL CICLOTURISMO COMO PRODUCTO TURÍSTICO INNOVADOR EN LA PROVINCIA DE HUESCA \(readkong.com\)](#)

Lázaro Lasso, J. (2020). Análisis y diagnóstico de los productos vinculados al ciclismo, dentro de la oferta turística de la Comunidad Valenciana. Universitat Politècnica de València. Recuperado de: <https://riunet.upv.es/handle/10251/149696>

La repavimentación de la Ruta 20 incluirá una ciclovía. (6 de Mayo de 2022) Recuperado de: <https://maximaonline.com.ar/Nota-68554-la-repavimentacin-de-la-ruta-20-incluir-un-a-ciclova>

Ledezma Benavidez, C. E. (2016). Cicloturismo en Costa Rica: una mirada a los tour operadores. *Pensamiento Actual*, 16(27), 157-167. Recuperado de: <https://doi.org/10.15517/pa.v16i27.27431>

Linares, H.L. y Morales Garrido, G. (2014). Del desarrollo turístico sostenible al desarrollo local. Su comportamiento complejo. *PASOS Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(2), 453-466. Recuperado de: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.033>

López Guzmán, T.J., & Sánchez Cañizares, S.M. (2009). Turismo Comunitario y generación de riqueza en países en vías de desarrollo. Un estudio de caso en El Salvador. *REVESCO. Revista de Estudios Cooperativos*, (99), 85-103. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36711903004>

Los trabajos en el Camino de la Costa avanzan con pavimentación y nuevos espacios públicos. (12 de Septiembre de 2018). Recuperado de: <https://gualaguaychu.gob.ar/noticia/7872-los-trabajos-en-el-camino-de-la-costa-avanzan-con-pavimentacion-y-nuevos-espacios-publicos>

Machado Chaviano, E. L. & Hernández Aro, Y. (2008). Del turismo contemplativo al turismo activo. *El Periplo Sustentable*, (15), 111-122. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193415512005>

Manzanal, M. (2004). Instituciones y gestión del desarrollo: Aportes para la construcción de una nueva Argentina. *Realidad económica* 118, 51-67. Recuperado de: <http://pert-uba.com.ar/archivos/publicaciones/Publicaciones6.pdf>

Márquez Cano, A. (2018). El Cicloturismo: producto turístico sostenible. Trabajo Fin de Grado Inédito. Universidad de Sevilla. Recuperado de: <https://idus.us.es/handle/11441/78248>

Martínez Quintana, V. (2017). El turismo de naturaleza: un producto turístico sostenible. *Arbor*, 193(785), a396. Recuperado de: <https://doi.org/10.3989/arbor.2017.785n3002>

Martínez, P. & Terra, N. (2012). Territorio y territorialidad en el turismo. El caso de Pucón, región de La Araucanía. *Revista Lider*, 20, 155-173. Recuperado de: [Territorio y territorialidad en el turismo. el caso de Pucón, región de La Araucanía - Dialnet \(unirioja.es\)](http://unirioja.es)

Mató, E. & Troyano, X. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados. Recuperado de: [Estudio sobre el impacto económico del Cicloturismo en Europa](http://redalyc.org)

Mejía Navarrete, J. (2000). El muestreo en la investigación cualitativa. *Investigaciones Sociales*, 4(5), 165-180. Recuperado de: <https://doi.org/10.15381/is.v4i5.6851>

Mesías, O. (2010). La investigación cualitativa. Universidad Central de Venezuela. Recuperado de: [DOC\) LA INVESTIGACION CUALITATIVA | OSWALDO MESIAS - Academia.edu](http://www.academia.edu)

Monterrubio, J. (2009). Comunidad receptora: Elemento esencial en la gestión turística. *Revista Gestión Turística*, (11), 101-111. Recuperado de: [Comunidad receptora: Elemento esencial en la gestión turística \(redalyc.org\)](http://redalyc.org)

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

Moreno, C (s.f). Un poco de Historia del Cicloturismo. Recuperado de: [Un poco de Historia del Cicloturismo - Con Alforjas](http://www.alforjas.com)

Morín, E. (2001). Introducción al pensamiento complejo. Recuperado de: http://www.trabajosocial.unlp.edu.ar/uploads/docs/morin_introduccion_al_pensamiento_complejo.pdf

Muñoz de Escalona, F. (1992). Turismo y desarrollo. *Estudios Turísticos*, (115), 23-44. Recuperado de: [https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2204935](http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2204935)

Narváez, M. & Fernández, G. (2009). Indicadores de competitividad para destinos turísticos en el marco de la sostenibilidad: Un análisis aplicado a la Península de Paraguaná. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, XV(2), 101-119. Recuperado de: [https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36412216007](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36412216007)

Oliva Melgar, J.M. (1986). El cicloturismo. *Apunts. Educación física y deportes*, 2(4), 16-18. Recuperado de: [https://raco.cat/index.php/ApuntsEFD/article/view/384348](http://raco.cat/index.php/ApuntsEFD/article/view/384348)

Ordenanza 10814 de 2005 [Municipalidad de Gualeguaychú]. Adhesión a la Ley Provincial nro 8963.

Palmas Castrejón, D., Serrano-Barquín, R. D. C., Jiménez, G. C., & Cedillo, J. G. G. (2011). Enfoques teóricos para aplicaciones concretas: complejidad y turismo. *Gestión turística*, (15), 99-125. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=223318904005>

Peñalver Torres, M. T (2004). El turismo activo como alternativa y complemento al modelo turístico en la región de Murcia. *Cuadernos de turismo*, (14), 179-215. Recuperado de: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/18561>

Pérez Andrés, C. (2002). Sobre la Metodología Cualitativa. *Rev Esp Salud Pública*, (76), 373-380. Recuperado de: <https://scielosp.org/article/resp/2002.v76n5/373-380/es/>

Presentan un Plan de Movilidad en Bicicleta para Gualeguaychú (4 de Septiembre de 2020). Recuperado de: https://maximaonline.com.ar/Nota-61042-presentan_un_plan_de_movilidad_en_bicicleta_para_gualeguaych

Ramírez, C. (2006). Visión integral del turismo: fenómeno dinámico universal. Recuperado de: [VISIÓN INTEGRAL](#)

Ramírez, I., Cruz, G. & Vargas, E. (2018). Un acercamiento al capital social y al turismo desde el enfoque mixto y mapeo de actores. *Antropología Experimental*, (18), 55-73. Recuperado de: [\(PDF\) Un acercamiento al capital social y al turismo desde el enfoque mixto y mapeo de los actores \(researchgate.net\)](#)

Requena, K.E. & Muñoz, J.F. (2006). El turismo e Internet, factores de Desarrollo en Países Subdesarrollados. Caso: Venezuela. *Actualidad Contable FACES*, 9(12), 118-131. Recuperado de: [El Turismo e Internet, Factores de Desarrollo en Países Subdesarrollados. Caso: Venezuela](#)

Reyes Velazco, M. (2021). Cicloturismo en la patagonia andina: turismo y experiencias de viaje. Caso de Estudio: Magdalena y La Plata. Universidad Nacional de La Plata. Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/126695>

Rinaldi, F. (2014). Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito. *Revista Transporte y Territorio*, (11), 135-139. Recuperado de: [uba_ffyl_IG_a_Revista Transporte y Territorio_11_135-139.pdf](#)

Ríos Elorza, S., Montserrat Pérez Serrano, A., González Morales, J.C. & Flores Domínguez, Á. D. (2019). Manual para el diseño de emprendimientos turísticos sustentables. Recuperado de: [\(PDF\) Manual para el diseño de emprendimientos turísticos sustentables](#)

Rivero, J. (2018). Cicloturismo como alternativa de revalorización del patrimonio ferroviario en Punilla, Córdoba. Universidad Nacional del Sur. Recuperado de: ["Cicloturismo como alternativa de revalorización del patrimonio ferroviario en Punilla, Córdoba."](#)

Rossi, E., Charne, U. & Comparato, G.J. (2018). Turismo y ambiente. *Editorial de la Universidad Nacional de La Plata (EDULP)*. Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/70987>

Salinas, E., & La O, J. A. (2006). Turismo y sustentabilidad: de la teoría a la práctica en Cuba. *Cuadernos de Turismo*, (17), 201-221. Recuperado de: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/17931>

Sánchez, S. C. (2009). El cicloturismo como recurso turístico en la provincia de Córdoba. Universidad Empresarial Siglo 21. Recuperado de: [ÍNDICE: uesiglo21.edu.ar](http://uesiglo21.edu.ar)

Sancho, A. (1998). Introducción al Turismo. Recuperado de: [\(PDF\) Introduccion al turismo, sancho, OMT | Andreita Morales - Academia.edu](#)

Sansó Luque, M. (2019). Análisis del cicloturismo como un factor de atracción en las Islas Baleares. Recuperado de: [Sansó Luque Marc.pdf \(uib.es\)](#)

Sanz Tamarit, I. (2016). Análisis del cicloturismo en Mallorca. Recuperado de: [Sanz Tamarit Ignacio.pdf \(uib.es\)](#)

Schenkel, E. & Almeida García, F. (2015). La política turística y la intervención del Estado: El caso de Argentina. *Perfiles latinoamericanos*, 23(46), 197-221. Recuperado de: [La política turística y la intervención del Estado: El caso de Argentina](#).

Scholz, G. (2015). Concepto del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España. Universidad de Valladolid. Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación. Recuperado de: [Concepto del cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España](#).

Se anunciará la construcción de Bicisendas en Urquiza al Oeste. (18 de Octubre de 2021). Recuperado de: <https://guauguaychu.gov.ar/noticia/16226-se-anunciara-la-construccion-de-bicisendas-en-urquiza-al-oeste>

Serrano-Barquín, R. C. (2008). Hacia un modelo teórico-metodológico para el análisis del desarrollo, la sostenibilidad y el turismo. *Economía, sociedad y territorio*, 8(26), 313-355. Recuperado de: [Hacia un modelo teórico-metodológico para el análisis del desarrollo, la sostenibilidad y el turismo](#).

Tarlombani da Silveira, M.A. (2005). Turismo y sustentabilidad. Entre el discurso y la acción. *Estudios y perspectivas en Turismo*, (14), 222-242. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19813278009>

Takásts, A. (2002). Guauguaychú, mucho más que carnaval plan preliminar de marketing turismo. Buenos Aires : Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Escuela de Estudios de Posgrado. Recuperado de: [Guauguaychú, mucho más que carnaval plan preliminar de marketing turismo \(uba.ar\)](#)

Teixeira, C. A. & Edra, F.P.M. (2019). Cicloturismo: origem e conceito da palavra a partir de Koselleck. *Turismo Visão e Ação*, 22,(2), 318-333. Recuperado de: [SciELO - Brasil - CICLOTURISMO: ORIGEM E CONCEITO DA PALAVRA A PARTIR DE KOSELLECK CICLOTURISMO: ORIGEM E CONCEITO DA PALAVRA A PARTIR DE KOSELLECK](#)

Teruel, L., Viñals, M. J., & Morant, M. (2014). Análisis del turismo activo en la Comunitat Valenciana. Recuperado de: [Redes de actores y desarrollo turístico local: estudio de casos en Portugal \(aecit.org\)](#).

Toselli, C. (2003). Turismo cultural, participación local y sustentabilidad. Portal Iberoamericano de Gestión Cultural. Recuperado de: http://imae.usal.edu.ar/archivos/imae/otros/a_ocio-06.pdf

Troncoso, C. A. (2008). Turismo, desarrollo y participación local. La experiencia de quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina). *Aportes y transferencias*, 12(2), 110-130. Recuperado de: [\(PDF\) Redalyc.TURISMO, DESARROLLO Y PARTICIPACIÓN LOCAL. LA EXPERIENCIA DE QUEBRADA DE HUMAHUACA JUJUY, ARGENTINA | Luis Espino Lopez - Academia.edu](#)

Unión Europea (U.E). (2010). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: “Europa, primer destino turístico del mundo: un nuevo marco político para el turismo europeo”. Recuperado de: <http://goo.gl/hT5kXc>

Valencia Alcívar, S.M. (2009). El cicloturismo y su aporte a la oferta turística de la ruta: Valdivia - Sinchal - Barcelona - Loma Alta - Bambil Collao - Colonche - Barbasal - Palmar. Recuperado de: <http://www.dspace.espol.edu.ec/handle/123456789/5899>

Yaccar, M.D. (2021). La bicicleta, el medio de transporte cuyo uso más creció en la pandemia. Página 12. [La bicicleta, el medio de transporte cuyo uso más creció en la pandemia | Una radiografía del fenómeno | Página12 \(pagina12.com.ar\)](#)

Anexos

Anexo 1. Modelo de entrevistas

Entrevista para servicios de alquiler de bicicletas

1. ¿Sos oriundo de la ciudad de Gualeguaychú? ¿Cuál es tu edad?
2. ¿Cuál es la repercusión que tiene el alquiler de bicicletas?
3. ¿Cuál es tu punto de vista sobre el estado de las calles / infraestructura/condiciones de tránsito para la actividad ciclista?
4. ¿Cuál es el apoyo y el interés del sector público sobre el servicio que prestan?
5. En el caso que existan, ¿Cuáles pensás que son los beneficios que genera la actividad?
6. ¿Existe una relación entre tu negocio y los servicios /atractivos turísticos (o el sector turístico)?¿Cómo es?
7. ¿Cuáles serían las necesidades que plantearías para mejorar la actividad cicloturística?

Entrevista para servicios turísticos locales

1. ¿Sos oriundo de la ciudad de Gualeguaychú? ¿Cuál es tu edad?
2. ¿Qué repercusión tendría considerar o apuntar al público ciclista? ¿Cuál es tu interés?
3. ¿Cuál es tu punto de vista sobre el estado de las calles / infraestructura/condiciones de tránsito para la actividad ciclista?
4. En el caso de apuntar al público de cicloturismo, ¿Cuál sería el apoyo del sector público que recibirías?
5. En el caso que existan ¿Cuáles serían los beneficios que genera la actividad cicloturística en la ciudad y en particular en tu emprendimiento?
6. ¿Existe una relación entre tu negocio y el alquiler de bicicletas (o el público ciclista)?¿Cómo es?
7. Para mejorar la vinculación entre la actividad cicloturística y tu emprendimiento ¿Cuál sería una necesidad que plantearías en pro de apuntar al vínculo con dicha actividad?

Entrevista para ONG Local activista del ciclismo

1. ¿Sos oriundo de la ciudad de Gualeguaychú? ¿Cuál es tu edad?
2. ¿Cuál es tu punto de vista sobre el estado de las calles / infraestructura/condiciones de tránsito para la actividad ciclista?
3. ¿Cuál es el apoyo y el interés del sector público sobre los proyectos presentados?
4. ¿Alguna vez pensaste en la idea del cicloturismo? ¿Qué relación encuentras con tu actividad?
5. En el caso que existan ¿Cuáles pensás que son los beneficios que genera la actividad?
6. ¿Cuáles considerás que serían las necesidades de los ciclistas?

Entrevista para sector comercial

1. ¿Sos oriundo de la ciudad de Gualeguaychú? ¿Cuál es tu edad?
2. ¿Cuál es tu percepción / interés por el público que realiza cicloturismo en la ciudad? ¿Cuál es la repercusión en tu negocio o cómo pensás que sería?

3. ¿Cuál es el estado de las calles / infraestructura/condiciones de tránsito/condiciones de tu negocio para la actividad ciclista de camino hacia tu lugar o en el mismo?
4. En el caso que existan ¿Cuáles serían los beneficios que genera la actividad cicloturística en la ciudad y en particular en tu emprendimiento?
5. Para mejorar la vinculación entre la actividad cicloturística y tu emprendimiento ¿Cuál sería una necesidad que plantearías en pro de apuntar al vínculo con dicha actividad?