

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN

ESCUELA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS

Magister en Economía y Desarrollo del Turismo

“Una autopista generadora de cambios”

NOMBRE: CATALINA E. BOUVIER

DIRECTOR: Dr. ENRIQUE TORRES BERNIER

CO-DIRECTORA: Dra. REGINA SCHLÜTER

Agosto 2012

RESUMEN

La calidad de vida en el campo ha sufrido cambios a través del tiempo debido a distintos procesos tales como la agriculturización, la globalización y las distintas políticas agropecuarias que dieron lugar a una “nueva ruralidad”. Con el fin de acompañar estos cambios, tanto en Europa como en América Latina, se desarrollan programas de apoyo liderados por instituciones gubernamentales. Así surge el turismo rural como una herramienta de revalorización de lo rural y generadora de una multidireccionalidad entre lo urbano y lo rural.

La construcción de infraestructura, como puede ser una autopista, provoca cambios económicos, sociales, culturales y ambientales en los lugares por donde pasa. El objeto de estudio de esta investigación es, detectar el impacto de la llegada de la autopista en los pueblos rurales de San Antonio de Areco y, cómo puede afectarlos en el proceso de integración territorial, sin alterar su autenticidad, cultura y patrimonio.

Palabras clave: desarrollo territorial, ruralidad, turismo rural, calidad de vida, infraestructura.

INDICE

	Página
Resumen.....	I
Índice General.....	II
Índice de Figuras.....	IV
Introducción.....	1
Capítulo I: El impacto de las obras públicas en el territorio.....	2
1.1. Infraestructura y territorio.....	2
1.2. El impacto - Los cambios.....	2
Capítulo II: Evolución de la vida en el campo.....	5
2.1. El desarrollo endógeno y la globalización.....	5
2.2. Evolución del campo.....	7
2.2.1. Los pueblos rurales.....	10
2.2.2. El medio rural en la Unión Europea.....	10
2.3. Nueva ruralidad.....	13
2.4. Las instituciones y el desarrollo territorial.....	16
2.4.1. El INTA y el desarrollo rural.....	16
2.5. El Turismo Rural: una nueva alternativa.....	19
2.5.1. Las Instituciones y el turismo rural.....	22
2.5.2. PRONATUR (Programa Nacional de Turismo Rural).....	22
2.5.3. INTA-PROFEDER.....	23
2.5.4. Buenos Aires. Pueblos turísticos.....	27
2.6. Lo rural y lo urbano.....	29
2.7. Infraestructura y desarrollo.....	32
2.8. El impacto de las obras públicas.....	33
Capítulo III: Metodología de la Investigación.....	35
3.1. Supuesto.....	35
3.1.1. Turismo residencial.....	38
3.2. Objetivos.....	39
3.2.1. Objetivo General.....	39
3.2.2. Objetivos Específicos.....	40
Capítulo IV: Materiales y métodos.....	41
4.1. El área de estudio.....	41
4.1.1. Caracterización de San Antonio de Areco.....	41

	Página
4.1.2. Autopista Pilar-Pergamino.....	44
4.1.3. Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco.....	48
4.1.4. Los pueblos rurales de San Antonio de Areco.....	49
4.1.4.1. Las “Flores del Pago”	50
4.1.4.1.1. Vagues: características socio-productivas.....	51
4.1.4.1.2. Villa Lía: características socio-productivas.....	52
4.1.4.1.3. Duggan: características socio-productivas.....	53
4.2. Metodología.....	55
Capítulo V: Análisis y presentación de los resultados.....	57
5.1. Los pueblos rurales de San Antonio de Areco y el turismo.....	57
5.1.1. Vagues.....	60
5.1.1.1. Identidad y aspecto del pueblo.....	60
5.1.1.2. Expectativas ante la llegada de la autopista.....	61
5.1.1.3. La venta de tierras. El uso del suelo.....	61
5.1.1.4. El pueblo y el turismo.....	61
5.1.2. Villa Lía.....	62
5.1.2.1. Identidad y aspecto del pueblo.....	62
5.1.2.2. La venta de tierras. El uso del suelo.....	63
5.1.2.3. El pueblo y el turismo.....	64
5.1.3. Duggan.....	65
5.1.3.1. Identidad y aspecto del pueblo.....	65
5.1.3.1. La venta de tierras. El uso del suelo.....	68
Capítulo VI: Conclusión y Recomendaciones.....	69
6.1. Conclusión	69
6.2. Recomendaciones.....	70
Bibliografía.....	71
Anexos.....	78
Anexo 1: Imágenes de Vagues.....	78
Anexo 2: Imágenes de Villa Lía.....	80
Anexo 3: Imágenes de Duggan.....	82
Anexo 4: Encuesta para pueblos rurales.....	84
Anexo 5: Modelos de Entrevistas.....	93

INDICE DE FIGURAS

	Página
1- Distribución de las estrategias PROFEDER en el país.....	24
2- Distribución por provincia de los Grupos de Cambio Rural cuya actividad es el Turismo Rural.....	25
3- Distribución de los Grupos de Cambio Rural de Turismo Rural en la provincia de Buenos Aires.....	26
4- Ubicación geográfica de los pueblos turísticos en la Pcia. de Buenos Aires.	28
5- Evolución de la población de la Provincia de Buenos Aires.....	30
6- Población urbana y población rural de la Provincia de Buenos Aires.....	30
7- Población rural (agrupada y dispersa) en la Provincia de Buenos Aires.....	31
8- Localización de San Antonio de Areco en la Pcia. de Buenos Aires.....	42
9- Localización de Rutas Nacionales y Provinciales que llegan a San Antonio de Areco y que lo conectan principalmente con Ciudad Autónoma de Buenos Aires y área Metropolitana.....	42
10- Traza proyectada de la Autopista Pilar-Pergamino.....	44
11- Propuesta de traza de la Autopista Ruta Nacional N° 8.....	47
12- Localización de los pueblos rurales en el mapa del partido de San Antonio de Areco.....	55
13- Distribución de las poblaciones de donde provienen quienes visitan los pueblos rurales de SADA.....	57
14- Causas que motivan la visita a los pueblos rurales.....	58
15- Distribución de las actividades que les gustaría realizar a los visitantes.....	59
16- Impacto que generará la autopista sobre Villa Lía.....	63
17- Impacto que generará la autopista sobre Duggan.....	66

INTRODUCCIÓN

La autopista Pilar-Pergamino es un anhelo de hace muchos años de todos los pueblos que se encuentran surcados en su traza hacia el norte de la provincia de Buenos Aires, por ser esta una arteria de transporte muy importante a nivel nacional e internacional que augura, para las localidades como San Antonio de Areco y sus pueblos rurales, una nueva alternativa de desarrollo en la dimensión social, cultural, económica.

San Antonio de Areco -como pueblo turístico de tradición y cultura gauchesca- está diseñando su Plan de Ordenamiento Territorial considerando el crecimiento esperado en los próximos 20 años, en los aspectos productivo, demográfico, económico, cultural, histórico, ambiental y turístico. Así es como se está pensando en el cambio que esta obra pública provocará en sus pueblos rurales, Vagues, Villa Lía y Duggan, pueblos de actividad agrícola en la actualidad, los que deberán fortalecer su desarrollo territorial poniendo en valor su cultura e historia como recursos locales, relevando y protegiendo su patrimonio y asegurando su conservación.

Al titular esta investigación “Una autopista generadora de cambios”, se piensa en una obra que impulse el desarrollo turístico de los pueblos rurales de San Antonio de Areco, con una multifuncionalidad del uso del suelo, una diversificación de la actividad agrícola y por ende generar aumento del empleo. Se espera una revalorización y protección del patrimonio histórico-arquitectónico para mantener las características del paisaje rural y no ser destruido ante la mayor demanda de las grandes urbes y la instalación de segundas residencias en la zona rural. Empero este desarrollo rural no debe perder de vista la conservación del medio rural y la naturaleza para responder a criterios de calidad y bienestar de los habitantes del lugar y sus visitantes.

Capítulo I: El impacto de las obras públicas en el territorio

1.1. Infraestructura y territorio

La construcción de infraestructura es generadora de cambios en los lugares por los que atraviesa dado que posiciona competitivamente al territorio y mejora la calidad de vida de sus habitantes. *“...Las inversiones en infraestructura de transporte no garantizan por sí mismas el desarrollo económico y regional, no es menos cierto que son necesarias para que aquél tenga lugar. La infraestructura es también un importante instrumento de cohesión económica y social, de vertebración del territorio, integración espacial y mejora de accesibilidad.”* (Vasallo Magro, 2010).

El territorio no puede ni debe ser un receptor pasivo de los cambios establecidos por el avance de la infraestructura sino que esta debe ser entendida como una estrategia para incidir en la dinámica económica local, *“...de ahí la importancia de conocer las culturas locales de emprendimiento, las tendencias a la innovación en los agentes locales en particular las ideas que las elites tienen acerca del desarrollo.”* (Vergara, 2004).

El impacto territorial de la infraestructura, en especial de la infraestructura de transporte como las carreteras, es la condición de *“...elemento vertebrador del territorio, de la distribución espacial de la población y de las actividades, y del sistema de asentamientos...”* (Nogués Linares, s/f).

1.2. El impacto-Los cambios

La llegada de la autopista se identifica con la generación de cambios sobre los pueblos rurales de Villa Lía, Duggan y Vagues, y estos cambios son la ampliación de la oferta laboral, la especulación en el uso del suelo ante la posibilidad de la instalación de urbanizaciones, el desarrollo de la actividad turística que implica un proceso de interacción cultural de pueblos.

Según Allub, el impacto es *“...la variación que experimenta la calidad del medio ambiente...”* (Allub, 1990) y así es como la construcción de la autopista provocará no sólo una transformación en el medio natural sino también cambios tecnológicos que afectarán la organización y el bienestar social lo que implica un cambio en la calidad de vida y por ende en la orientación de sus actividades hacia objetivos que reflejen sus valores, intereses, preocupaciones, aspiraciones.

Así se pueden identificar impactos económicos y socioculturales, tanto positivos como negativos relacionados con la llegada de la autopista a SADA, entre otros:

Positivos:

- Llegada de mayor cantidad de visitantes (turistas que pernoctan y excursionistas o visitantes de día) y lograr dinamizar la economía local basada en la cultura, la recreación, los servicios y el medio ambiente.
- Generación de nuevos puestos de trabajo, con la inserción de la mujer y los jóvenes en la actividad económica local.
- Mejora en la accesibilidad con el principal centro emisor (Capital Federal) lo que permite un acercamiento no sólo de los posibles visitantes sino que también para la gente de los pueblos.
- Oportunidad de ofrecer un producto turístico con identidad local y cultural.
- Mayores ingresos al sector público y privado provocado por la generación de un producto turístico competitivo y rentable.
- Puesta en valor de la gastronomía típica, usos y costumbres.
- Diversificación de la economía rural y como consecuencia disminuir el éxodo rural.

Negativos:

- Personas que habitan en las grandes urbes que se sienten tentados por la idea de cambiar su residencia habitual por un pueblo rural para disfrutar diariamente de su tranquilidad, lo que puede convertir al pueblo en el “lugar dormitorio” donde no exista inserción en la comunidad de estos nuevos habitantes y que implique una mayor demanda en los servicios como luz, agua, servicios ambientales, salud y como consecuencia un aumento en los precios y tarifas.
- Desplazamiento de mano de obra hacia los grandes centros urbanos aunque residan en el pueblo, sin generar una nueva actividad económica para la localidad sino convertirse en un pueblo exportador de recursos humanos.
- La pérdida de tierras y espacios por parte de los lugareños en pos de la generación de nuevas urbanizaciones, causa un uso más intensivo de la tierra, aumenta el valor económico de la misma y genera un cambio en el paisaje rural.
- Consecuente pérdida de los pobladores de su identidad cultural e histórica.

Entonces la autopista genera cambios y entre ellos se espera el desarrollo del turismo que *“... no provoca “impactos” en un objeto inerte... hay un proceso de reflexividad por el cual cada población reacciona a los estímulos de forma peculiar...”* (Barreto,

2010). Además cada comunidad reacciona de acuerdo a sus intereses, conflictos, diferencias que hacen que se involucren o no en el desarrollo turístico.

El proyecto debe ser sentido y gestado por la comunidad local, es decir, un proceso proactivo, integrado, participativo con valorización y conservación del patrimonio lo que redundará en una oferta turística sustentable. El turismo puede desentrañar tanto beneficios como terribles daños en las comunidades, por esto depende de otros factores como son las negociaciones en los espacios políticos.

Según Jurdao, “...el turismo es progreso, riqueza, puestos de trabajo, cambio y hermanamiento entre pueblos...” (Jurdao, 1992), las autoridades locales y las comunidades deberán clarificar las ideas sobre el modelo turístico que quieren desarrollar para no destruir la idiosincrasia y cultura de estos pueblos ante la ideología del turismo como pasaporte al desarrollo.

Se puede realizar un paralelismo en los impactos que genera la llegada de la autopista sobre los pueblos rurales de Villa Lía, Duggan y Vagues, con la investigación llevada a cabo por Julieta Gaztañaga sobre las percepciones sociales del cambio generado por los impactos del progreso experimentado con la construcción del puente Rosario-Victoria (Santa Fe, Argentina) como conexión e integración. La investigadora identifica impactos inmediatos (los relacionados con el inicio de la obra y una consecuente toma de conciencia de los lugareños) e impactos mediatos (proyección de oportunidades en cuanto salud, cultura y educación, como también lugar de residencia turística en un proceso de rururbanización).

Finalmente, se deben desentrañar los mitos del turismo planteados por Jurdao en su libro “Los Mitos del Turismo”¹:

- Turismo como generador de empleo y riqueza
- El turismo como vía positiva para la conservación
- El turismo como vía de comunicación cultural – el turismo como generador de cambio.

¹ Jurdao Arrones, F. (Comp) (1992). Los Mitos del Turismo. Madrid: Ediciones Endymion. 403 p.

Capítulo II: Evolución de la vida en el campo

2.1. El desarrollo endógeno y la globalización

En los últimos tiempos nuestra sociedad debe enfrentar un nuevo paradigma, el de la “globalización de la economía y de la sociedad”, lo que implica mayor competencia de los mercados, ajustes en el sistema productivo, las empresas ya no compiten en forma aislada sino en un entorno productivo e institucional del que forman parte.

La globalización es un proceso vinculado al territorio ya que condiciona la dinámica económica de ciudades y regiones (mayor competencia en los mercados y por ende nuevas necesidades y demandas de las empresas y economías locales para ajustarse a los requerimientos globales), y es afectado por el comportamiento de los actores locales.

En este nuevo escenario de transformaciones económicas, tecnológicas, productivas, organizativas, políticas e institucionales conviene identificar los mecanismos del desarrollo económico y la dinámica productiva dependiente de la incorporación de técnicas de innovación de productos, procesos y de organización que renuevan y transforman el sistema productivo local de los territorios. Así un sistema productivo dinámico, con un entorno innovador conduce los procesos de desarrollo económico y de innovación en virtud de las relaciones entre los actores públicos y privados involucrados en las actividades tecnológicas, productivas y comerciales de cada localidad.

Según Vázquez Barquero, *“uno de los puntos fuertes de los sistemas productivos locales ha sido la capacidad para utilizar a los recursos humanos disponibles en el territorio”* (Romero, 2002) y si la comunidad local es capaz de liderar ese proceso de cambio estructural y económico en virtud de una mejora en el nivel de vida de la población, entonces estamos frente a otro desarrollo que es el “desarrollo endógeno”.

Esta nueva teoría del desarrollo endógeno inicia a partir de los años ´80 y ´90 en Europa cuando la emergencia de nuevos territorios regionales en el mundo globalizado, impactado por la tecnología y el conocimiento del Siglo XXI, ofrece sorpresas en cuanto al antiguo enfoque de crecimiento económico con escenarios diferentes. En este contexto se incorporan nuevos conceptos como capital social, gobernanza, capital cívico lo que implica un verdadero cambio paradigmático.

“La introducción de iniciativas espontáneas de desarrollo local representaba la respuesta a exigencias difusas (de empresas y ciudadanos) que el mercado no era capaz de resolver y que implicaba la necesidad de una reorganización de los

operadores y mecanismos institucionales de la gobernanza del desarrollo debido a la ausencia de instrumentos de intervención y de una política económica a nivel local/regional. Esto determinó el comienzo de iniciativas para el sostenimiento de la economía local de parte de actores (públicos y privados) que respondían a necesidades de la economía y la sociedad locales con la experimentación de nuevos modelos de intervención y concertación locales ante litteram en una fase histórica en la cual tales términos no eran de uso común". (Garófoli, 2009).

En la España post-franquista a la vez que se producía una progresiva inserción en el sistema de intercambio económico internacional, algunas regiones que habían experimentado una cierta industrialización empezaron a sufrir los problemas de la competencia internacional, en tanto que otras regiones agrícolas, menos desarrolladas, no eran capaces de poner en marcha procesos de industrialización y desarrollo.

"En la transición hacia el sistema de las autonomías, en ausencia de una clara definición de las competencias de las nuevas administraciones creadas, los alcaldes se vieron obligados a comenzar acciones e iniciativas de desarrollo local "desde abajo" (Vázquez Barquero, 1987 y 1992b)". (Garófoli, 2009)

En muchos distritos industriales de Italia en los años '70 y '80, a falta de institucionalidad para las políticas de desarrollo local a la hora de poner en marcha proyectos hubo gran disposición para resolver los problemas de empresas y trabajadores de los distritos industriales.

Los gobiernos nacionales y supranacionales jugaron un importante papel como incentivador y guía que los programas y proyectos de desarrollo local, tal como el programa LEADER ("Liaison entre actions de développement de l'économie rurale"). Este programa ha sido uno de los de mayor éxito de la política económica europea y ha propiciado la difusión del enfoque territorial del desarrollo, con la finalidad de promover el desarrollo integrado y sostenible de las áreas rurales mediante la valorización de los recursos del territorio, en la actualidad en articulación con las políticas estructurales de la Unión Europea.

En el desarrollo endógeno el territorio no es un receptor pasivo de las estrategias de las grandes empresas y de las organizaciones externas, sino que tiene una estrategia propia que le permite incidir en la dinámica económica local a través de un proceso emprendedor e innovador que respete las culturas locales de emprendimiento, las tendencias de innovación y las ideas de las elites sobre el desarrollo.

El desarrollo endógeno como proceso de crecimiento y cambio estructural en el que los sistemas productivos locales se caracterizan por un sistema sociocultural ligado estrechamente con el territorio, con su identidad y su cultura que lo diferencia de otras

comunidades, la red de relaciones entre actividades y actores, la ética del trabajo, la capacidad de las comunidades locales de aceptar los cambios tecnológicos y los desafíos de la competitividad y, en articulación con el sistema económico internacional en función de su historia en la participación de procesos de reestructuración productiva y globalización, individuos abiertos al cambio. Es decir, el desarrollo endógeno crea institucionalidad para focalizar las potencialidades del desarrollo local, aprovecha oportunidades a través de redes entre socios como son las empresas, universidades, centros de investigación.

Con la intención de realizar una mirada al desarrollo local, el investigador Sergio Boisier sostiene que, en el Siglo XXI, las decisiones son exógenas al territorio por lo que es necesario una nueva forma de gobierno, se requiere de líderes que proyecten escenarios futuros con base sólida y luego gestores que con capacidad de decisión administren la complejidad territorial, incrementando la sinapsis en el territorio, en pos de la imagen “soñada”.

“El desarrollo puede y debe ser un conjunto de ideas, pero principalmente debe ser un conjunto de prácticas exitosas en mejorar las condiciones de vida de los seres humanos, viabilizando siempre su transformación en personas humanas” (Boisier, 2011).

2.2. Evolución del campo

Debido a las políticas de expansión del capitalismo, la globalización y la política liberal de la economía que se llevó a cabo durante las décadas '80 y '90 (Siglo XX), la sociedad rural de América Latina sufrió un proceso de transformación. La estructura y las condiciones de producción del sector agrícola se modificaron debido a las políticas aplicadas en esa oportunidad; en especial la integración de la agricultura al sistema agroalimentario mundial. Este proceso implica un cambio de paradigma tanto en lo económico, social, cultural y productivo.

Con la globalización, en Argentina, se produce una: *“...importante transformación de su sector rural y la generación de un proceso dual de crecimiento económico y aumento de la desocupación y pobreza rural.”* (Rodríguez Bilella, 2008 : 3).

Por un lado el sector agrícola incorporó nuevas tecnologías lo que redundó en aumento de la producción y por ende de las exportaciones, contó además con políticas económicas que favorecieron el ingreso de capitales, pero por otro lado los pequeños productores se vieron expulsados por este sistema debido a la competencia con grandes productores, la diferencia de escala se acentúa y se produce un desequilibrio

de las economías regionales, los pequeños productores ya no pueden alcanzar los volúmenes de producción requeridos, sus productos no poseen la calidad y regularidad requeridos por el mercado, los espacios son ganados por las transnacionales agroindustriales, esto provoca un estado profundo de marginación del pequeño productor rural con la consecuente desocupación, pobreza y éxodo rural.

Como contraposición a ésta “política económica rural” el estado y los organismos públicos inician acciones para mitigar los niveles de pobreza, evitar el despoblamiento rural, la pérdida de mano de obra del campo, así es como se implementan políticas públicas y programas de apoyo sociales.

En los países de Latinoamérica surge, a mediados de los `90 y con énfasis ya en el Siglo XXI, el concepto de “nueva ruralidad”. Este posee dos dimensiones: una analítica descriptiva y otra normativa.

La analítica descriptiva incorpora una dimensión ambiental en cuanto valoración del territorio rural y la ruralidad en contraposición a aquello de que lo rural era lo “residual” ante lo moderno o lo urbano; se inicia además una preocupación por la ecología y el cuidado del medioambiente, surge el “turismo rural” como actividad de consumo de la población urbana del espacio rural y, el acceso de la población rural a los medios de comunicación, lo que provoca un cambio en la “calidad de vida”. Esta nueva ruralidad provoca una diversificación en la fuente de ingreso del productor rural, el ingreso no agrícola de la familia rural, como también una diversificación de la actividad agropecuaria y la incorporación de la mujer a la actividad cumpliendo ésta un papel protagónico en muchos casos.

En cuanto a la dimensión normativa, esta se refiere a las estrategias de intervención de desarrollo local territorial que se caracteriza por la atención al territorio local con procedencia del Estado o de las instituciones gubernamentales.

En la región pampeana argentina la evolución agropecuaria implica reseñar la historia económica del país, por ser la actividad agraria el eje del desenvolvimiento nacional. El desarrollo agropecuario argentino se inicia con la difusión del ganado y las vaquerías², a principios del Siglo XVII. Cuando surge la estancia colonial, a mediados del Siglo XVIII, se produce un cambio en la modalidad productiva, cobra mayor importancia la propiedad de la tierra, surge el aprovechamiento de la res vacuna para extracción de sebo y grasa por ebullición, más tarde se instalarían los primeros saladeros, actividad que aplica valor a la carne. Dada la importancia del ganado vacuno se producen importantes repercusiones demográficas y se inicia el poblamiento de la campaña.

² Se refiere a “... verdaderas expediciones al campo, para cazar ganado cimarrón.” (Giberti, 1964 : 10)

Con la llegada del ferrocarril aumentan las posibilidades de exportación y ayuda a la instalación de inmigrantes en el campo, dando origen a las colonias³.

La agricultura pasa a ocupar amplias zonas en la región pampeana donde la economía dejó de ser pastoril para convertirse en agrícola y ganadera, las que coexisten gracias a la introducción del alambrado, es menos extensiva con la consecuente demanda de mano de obra y mayor productividad, de ahí la absorción del flujo inmigratorio y la concentración de población rural asegurando mano de obra y la explotación menos extensiva de la tierra.

Durante la década del '60 se registra una fuerte tendencia política a apoyar la mecanización del agro y por ende la evolución de la industria nacional de la maquinaria agrícola, a través de créditos de mediano plazo con tasas de interés fijo, era entonces más accesible adquirir maquinaria que tierras por lo que se produjo un sobredimensionamiento de los productores chicos y medianos, los que iniciaron una nueva etapa como contratistas de servicio o de producción por disponer de maquinaria y capacidad de trabajo.

Ya en la década del '70 con la introducción de la soja y la expansión del girasol se inicia un proceso de intensificación agrícola favorecida hacia fines de la década del '80 por la alta rentabilidad de la soja y la reducción de la demanda externa de carne bovina por autoabastecimiento del mercado común europeo, así se inicia la intensificación del uso del suelo con cultivos anuales en desmedro de la ganadería extensiva sobre pasturas naturales o cultivadas.

Hace su aparición el "contratista" quien se encarga de todo el proceso productivo y el propietario recibe un porcentaje en concepto de renta agraria, se incrementa el tamaño y la potencia de la maquinaria agrícola adaptándose a superficie de cultivos cada vez mayores, resultando antieconómica para el pequeño productor tradicional. Esta situación trajo como consecuencia una reducción en la cantidad de pequeños productores con el consecuente éxodo rural y la conversión en rentistas, alquilan sus propiedades a los contratistas que trabajan en servicios y en el comercio.

Este proceso de agriculturización que desplazó en algunos casos a los productores chicos y medianos, eliminó la actividad ganadera y la infraestructura destinada a esta producción y que en definitiva, disminuyó el capital productivo, tuvo una evolución agrícola importante como los avances tecnológicos incorporados en los sistemas productivos. Ante la incorporación de nuevas actividades dentro del establecimiento

³ El sistema consistía en "... facilitar la compra de la tierra por parte de los agricultores inmigrantes sin capital, que pagarían con el producto del trabajo. ... se echaba simiente de la futura clase media rural." (Giberti, 1964 : 22)

agropecuario, en el proceso de toma de decisiones del productor los aspectos económicos resultan ser un elemento de juicio importante.

2.2.1. Los pueblos rurales

Hay un cambio en el modo de vida del poblador rural, estos deben responder al proceso de globalización y a las condiciones naturales, culturales y sociales de la época, y la dimensión de pluriactividad comienza a cobrar importancia en el territorio, que no siempre está centrado en la unidad de producción agropecuaria sino que desarrollan una diversidad de actividades a partir de su residencia en el pueblo o en el área rural, fuera de su propio predio. Esta nueva realidad encadena lo rural con lo urbano, y refleja una revalorización del espacio rural donde el desarrollo de nuevas actividades como producción de artesanías, pequeños comercios, la oferta de servicios, la comunicación y la infraestructura permiten un acercamiento de lo rural a lo urbano, con una nueva demanda de un turismo diferente o simplemente lugar de descanso.

Si bien parte *“...de la riqueza argentina está en nuestro campo y en la gente que la produce entonces... favorecer y revitalizar la vida de los pequeños pueblos, reconstruir sus economías y movilidad local de sus productos, e impulsar modos y rescates de producciones específicas, ... productos locales, regionales, delicatessen, especialidad, denominación de origen, amenidades, arte y alimentos especiales”* (Pengue, 2009) deben ser promovidos por el desarrollo del turismo como actividad que rescata los valores y externalidades sociales de un pueblo, que además de favorecer un sistema productivo diferenciado, mantenga el paisaje rural y productivo, asegure la calidad ambiental, proteja el recurso suelo, preserve la biodiversidad y sostenga a la familia en el campo.

2.2.2. El medio rural en la Unión Europea

El medio rural en el mundo, y en particular en Europa, está en un proceso de reorganización y adaptación a los cambios económicos, políticos y sociales, por lo que ya el medio rural deja de ser un espacio sólo productivo para cumplir otras funciones como conservación de la naturaleza, de los espacios verdes y de los recursos paisajísticos, lo que se define como multifuncionalidad del medio rural y desarrollo sostenible.

En este sentido, la Unión Europea orienta sus objetivos de intervención aplicando políticas de apoyo de integración progresiva del sistema, evitando la desaparición de la actividad agraria y valorando los efectos económicos, del medio ambiente, sociales y humanos que la agricultura ofrece.

Las políticas de planificación rural en la Unión Europea tienen el claro objetivo de potenciar el desarrollo rural manteniendo sus productos y servicios competitivos, generando empleo, arraigo, cuidado del medio ambiente, acercamiento de servicios, es decir una estrategia integrada y adaptada al contexto local, que será aún más eficaz si se logra una integración de políticas europeas, nacionales y regionales que den el impulso a las zonas rurales y a su población.

En este marco la unión europea ha desarrollado una serie de programas operativos e innovadores (LEADER y PRODER) para poner en marcha esta dinámica territorial y activar la capacidad de los agentes locales.

El Programa LEADER (Liasion entre Actions de Développement de l'Economie Rurale) basado en los principios de:

- movilización de los agentes locales (identificación de los problemas y potencialidades)
- aplicación de un enfoque territorial descentralizado e integrado
- integración multisectorial
- financiación de planes y promoción de inversiones prioritarias

“Su finalidad es contribuir al mantenimiento de la población en el medio rural en condiciones socioeconómicas equiparables y sostenibles, promoviendo y apoyando alternativas innovadoras de actividad rural que generen rentas y empleo, dentro del respeto al entorno y de la conservación de los recursos naturales.” (Ayuga Téllez, 2001).

La aplicación del Programa LEADER I (1991-1994) implicó una movilización de los actores locales, apoyados éstos por un Grupo de Acción Local (GAL) integrado por organismos locales, empresas y asociaciones, recuperación de la confianza en el futuro del desarrollo local con enfoque global (trabajo en red), valorización del territorio y diversificación de actividades productivas, creando conciencia sobre la necesidad de la intervención pública en el medio rural.

El Programa LEADER II (1994-1999) es una segunda etapa, ampliada y consolidada de LEADER I, que agrega a sus objetivos el apoyo a las innovaciones promovidas por acciones locales tales como la valorización de los productos locales, formación profesional, apoyo al turismo rural como vía de diversificación de la actividad económica rural, apoyo a pequeñas empresas, inversiones innovadoras de

aprovechamiento de los recursos naturales, la conservación y mejora del medio ambiente y del entorno.

La Comisión Europea para dar continuidad a estos dos programas aprueba un Programa LEADER Plus para el período 2000-2006 con el propósito de reforzar la competitividad de las zonas rurales menos desarrolladas y afectadas por los cambios del sector industrial y servicios pesqueros con falta de diversificación de la actividad económica y zonas urbanas con pérdida de actividad económica, es decir que refuerza el componente de innovación, puesta en red y cooperación con otros territorios. La protección del medio ambiente y del paisaje y la conservación del patrimonio rural son los aspectos fundamentales a abordar en los nuevos proyectos de desarrollo rural.

La aplicación de estos programas ha alcanzado a casi el 50% de la superficie nacional y el 40% de los municipios españoles, lo que indica resultados exitosos. Asimismo, la metodología LEADER ha enriquecido las políticas rurales de Suecia, Austria y Bélgica mientras el estado español propone un programa complementario, el Programa Operativo de Desarrollo y Diversificación Económica de Zonas Rurales (PRODER).

Los objetivos del PRODER coinciden con los de la iniciativa LEADER, impulsar el desarrollo endógeno y sostenido de las zonas rurales a través de la diversificación económica para frenar el éxodo rural, elevando las rentas, el bienestar de los habitantes y asegurando la conservación del espacio y de los recursos naturales.

El PRODER apoya y subvenciona medidas de desarrollo rural tendientes a valorizar el patrimonio rural, fomentar el turismo, apoyar actividades como la artesanía y de servicios, revalorizar el potencial forestal y agrario, mejorar los sistemas de extensión agrícola y forestal. Este es un programa financiado con fondos europeos y españoles tanto nacionales, como de los gobiernos regionales y autoridades locales.

Finalmente las estrategias de desarrollo siempre se deben adaptar a las características de cada territorio y abordarse desde una óptica global multisectorial, siendo las estrategias básicas a aprovechar:

- Mantenimiento de actividades agrícolas, forestales y pecuarias viables. Las actividades características del mundo rural son el punto de partida para cualquier planificación.
- Valorización de los recursos agrícolas locales. El valor añadido a la producción agraria incrementa la renta y genera empleo.
- Comercialización de un turismo rural de calidad. Estrategia que contribuye a la creación de empleo, arraigo rural y desarrollo socio económico.
- Apoyo a nuevas actividades en el medio rural. El apoyo a actividades innovadoras promueve la diversificación, la generación de puestos de trabajo y la renta alternativa.

- Cooperación local. La constitución de una red de relaciones y de solidaridad de un territorio para valorar su potencial y enriquecer las acciones sociales.
- Aprovechar las fuentes de energía renovables. El fomento del desarrollo rural sostenible en Europa tiene cada vez más en cuenta las tecnologías referidas a energías renovables por sus ventajas ecológicas, sociales y por la disminución de costes.
- Intercambio de experiencias y transferencia de conocimientos. Las experiencias positivas de desarrollo de una región se pueden aplicar en futuras políticas rurales con características similares con el fin de influir en ellas y/o enriquecerlas.

2.3. Nueva ruralidad

En el Siglo XXI en Argentina, producido el colapso ideológico e institucional de la década del '90, se inicia una etapa de revalorización del desarrollo rural sostenible, el escenario rural cambia y es necesaria una reconceptualización de la ruralidad, donde *“... son esenciales el **territorio** como espacio geográfico, político, productivo, administrativo y ecológico y el **ser humano** como actor fundamental del desarrollo en la búsqueda de la satisfacción de sus necesidades esenciales...”* (IICA, 2001)

Las perspectivas necesarias en la “Nueva Ruralidad” son:

- Competitividad territorial, en tanto la dimensión de competitividad económica, social, ambiental y global con énfasis en la dimensión social, y
- Democracia y participación social, política y económica, con institucionalidad del desarrollo, en cuanto a estructuras sociales, organizaciones, intereses, instituciones públicas, motivaciones económicas y políticas de los actores, es decir “capital social”.

Los fundamentos de esta Nueva Ruralidad son:

- El desarrollo humano como objetivo social central, “el ser humano es el eje central” en la búsqueda de la satisfacción de sus necesidades, en armonía con el medio ambiente, desarrollo rural sostenible.
- El “fortalecimiento de la democracia y la participación ciudadana” en pos de la construcción de un futuro en democracia, justo, equitativo y seguro.
- El “crecimiento económico con equidad” para la transformación económica y social de las zonas rurales, el crecimiento económico como un medio y no como un fin en sí mismo.

- La “sostenibilidad del desarrollo” superando el enfoque asistencial. *“...el desarrollo rural sostenible materializado en la construcción de una Nueva Ruralidad demanda la formulación de alternativas innovadoras de desarrollo y de cooperación internacional que favorezcan las actividades económico-productivas y comerciales en el medio rural suficientes para financiar sin endeudamiento extremo, el desarrollo nacional y local, y a la vez conciliar ese derecho al desarrollo, con la conservación y restauración de los recursos naturales y del medio ambiente ampliamente presentes en el medio rural y base fundamental para el desarrollo de sus actividades económicas, principalmente, la agricultura.”* (IICA, 2000)
- El “capital social” como sustento de las estrategias de desarrollo. Para comprender el medio rural es necesario interpretar sus estructuras sociales, organizaciones, intereses, motivaciones, instituciones políticas, que son su capital social, como también rescatar y fortalecer la cultura rural, sus raíces, costumbres, valores, creencias, sistemas productivos, que son quienes le dan identidad y diversidad cultural.

El desarrollo rural sostenible para la nueva ruralidad significa:

“... priorizar la mirada desde lo local, donde lo cotidiano pasa a tener relevancia...” (Feito, 2005), implica el manejo sostenible de los recursos naturales más que la incorporación de nuevas tecnologías, el aumento de la producción, mejores oportunidades de empleo e ingresos, el fortalecimiento de las instituciones, el desarrollo de la propia institucionalidad de las comunidades con el fortalecimiento de sus instituciones y la participación democrática.

Según Walter A. Pengue, *“...cuando se habla de un desarrollo rural sostenible. La sustentabilidad excede la mera conservación de los recursos naturales y del medio ambiente para convertirse en la expresión de un desarrollo económico y social estable y equitativo...”* (Pengue, 2009)

Desde el nuevo enfoque del desarrollo rural sustentable la “calidad de vida”, expresión relacionada con cuestiones económicas, territoriales, sociales, ambientales, toma relevancia en cuanto los modos de vida, cómo los hogares rurales viven, cómo actúan frente a los cambios globales y las condiciones estructurales (sociales, culturales y naturales). El Departamento para el Desarrollo Internacional expresa que los medios de vida tienen que ver con la gama de activos que requieren los pueblos para alcanzar su calidad de vida, estos son:

- Capital Humano, en cuanto actitudes, capacidades laborales, conocimientos (cuidados del medio ambiente, comercialización de productos, estándares de calidad) y salud personal, tiempo, activos propios del ser humano que le

permiten alcanzar objetivos en medios de vida y determina la calidad de mano de obra disponible. En este ámbito para la Calidad de Vida Rural debe tomarse en cuenta:

- El entorno natural en el que se encuentra el productor.
 - El acceso a redes de las poblaciones rurales.
 - La inserción de la mujer u otro grupo a los conocimientos.
 - Si existe tradición local de innovación.
 - Si hay carencias de la población de determinada información.
 - Si la población conoce sus derechos, legislación, políticas y regulación que afecta su medio de vida.
- Capital Social: es la variable de nivel educacional alcanzado por el jefe del hogar y su familia, se relaciona con el potencial de liderazgo político o comunitario.
 - Capital Natural: cantidad y calidad de los recursos naturales (agua, suelo, árboles) a los que tiene acceso.
 - Capital Físico: las infraestructuras básicas y los bienes de producción imprescindibles para el medio de vida sustentable. La infraestructura y la accesibilidad son vitales para acceder a la educación y llegar a los mercados.
 - Capital Financiero: es el capital no físico como dinero efectivo, depósitos bancarios, subsidios.

Aunque existen distintos enfoques de los modos de vida que agrupan a los activos en forma diferente, lo importante son las formas en que la gente logra el acceso a esos activos y cómo los combina para transformarlos en medios de vida. “...*Los modos de vida se constituyen con estos activos y las actividades que su combinación permite en el marco de estructuras, procesos, instituciones y organizaciones que configuran el contexto social; cultural; económico y político en el cual se desarrollan...*” (Rodríguez Bilella, 2008)

Las personas agrupan estos activos en la búsqueda o concreción de sus objetivos mediante la toma de decisiones que reflejan sus aspiraciones y sus necesidades inmediatas, por ejemplo, modos de vida basados en la agricultura si tienen acceso a la tierra pero si ese acceso es limitado o las condiciones no son favorables pueden desarrollar otro modo de vida fuera del predio, lo que se llama empleo no agrícola.

“...*Los modos de vida son multidimensionales, abarcando aspectos económicos, políticos, ecológicos, sociales y culturales...*” (Rodríguez Bilella, 2008) por lo que las decisiones de las personas no se centran sólo en lo económico, sino que son influenciadas por la cultura, las tradiciones, los contextos políticos.

En la actualidad la calidad de vida rural no puede considerarse independiente de lo urbano dada la interrelación existente, los movimientos migratorios, los desplazamientos por aprovisionamiento de alimentos, servicios, usos recreativos, educativos y residenciales. Esta dinámica generada es lo que ha llevado a los científicos a una reconceptualización del espacio rural versus lo moderno, lo agrícola versus lo industrial, existe una multidireccionalidad entre lo urbano y lo rural.

La revalorización de lo rural (modificación y reestructuración de lo cultural, económico y social) en cuanto valoración de paisaje y del ambiente, la ruralización de comunidades que escapan de la inseguridad, violencia y falta de solidaridad de las grandes urbes para acercarse a la naturaleza, generan formas de vida alternativas, nuevas ruralidades que permite la convivencia de tareas agrícolas y actividades de ocio, recreación y la búsqueda por ende una mejor “calidad de vida”.

2.4. Las instituciones y el desarrollo territorial

2.4.1. El INTA⁴ y el desarrollo rural

El INTA es un organismo de orden nacional que depende del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP), fue creado en el año 1956 con el propósito de “impulsar y vigorizar el desarrollo de la investigación y extensión agropecuarias y acelerar con los beneficios de estas funciones fundamentales: la tecnificación y el mejoramiento de la empresa agraria y de la vida rural”.

Se encuentra distribuido en todo el país a través de sus 15 Centros Regionales, con 47 Estaciones Experimentales Agropecuarias y más de 313 Unidades de Extensión y cuatro Centros de Investigación con 16 Institutos.

El objetivo central del INTA es contribuir a la competitividad del sector agropecuario, forestal y agroindustrial en todo el territorio nacional, en un marco de sostenibilidad ecológica y social.

La estrategia institucional hace foco en la innovación tecnológica y organizacional, en el Sistema Agropecuario, Agroalimentario y Agroindustrial, organizado a través de los siguientes componentes estratégicos:

- Investigación y desarrollo tecnológico, a través de la generación de conocimientos en los ejes de innovación del Sistema Agropecuario, Agroalimentario y Agroindustrial en el ámbito nacional, regional y local.

⁴ INTA: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria

- Transferencia y extensión, por la incorporación de conocimientos y tecnologías a los procesos de desarrollo territorial y local, promoviendo formas de organización que garanticen la inserción en los mercados y la captación de excedentes.
- Vinculación tecnológica, referida a la articulación público-privada y a las oportunidades (convenios y diferentes formas de alianzas respetando la propiedad intelectual).
- Cooperación institucional, vincula a los actores públicos y privados con las oportunidades de innovación en el ámbito internacional, nacional, regional y local.

En cuanto a la transferencia y extensión adopta una estrategia integral del desarrollo rural con enfoque territorial; se basa en un proceso de transformación productiva e institucional en un espacio rural determinado, cuyo fin es mejorar la calidad de vida de la población involucrada.

Esta estrategia se instrumenta a través del PROFEDER⁵ con el fin de coordinar las acciones de las estrategias de trabajo según tipo de población-objetivo que ya se desarrollan en la institución desde años anteriores, como son:

- Programa Cambio Rural: integrado por PyMes dispuestas a encontrar solución a sus problemas a través del asociativismo y del asesoramiento grupal.
- Programa Profam: productores familiares que trabajan en forma asociativa y participativa.
- Programa Minifundio: comprende a los emprendimientos de familias minifundistas.
- Programa Prohuerta: su finalidad es mejorar la seguridad alimentaria de la población vulnerable (urbana – rural) mediante la autoproducción orgánica y agroecológica.
- Proyectos de Desarrollo Local: destinados a fomentar la participación, la cooperación y la articulación entre el sector público y el sector privado; fortalecer la organización local y estimular el desarrollo social y económico del territorio.
- Proyectos integrados: articulan actores y capacidades a nivel de las regiones y las cadenas de valor agroalimentarias, fortalecen la organización local y estimulan el desarrollo social y económico de un territorio, mejoran la competitividad de los territorios.

⁵ PROFEDER: Programa Federal de Apoyo al Desarrollo Sustentable se inicia en el año 2002 con el fin de promover la innovación tecnológica y organizacional de los actores del medio rural, buscando desarrollar sus capacidades y fortalecer la competitividad regional y nacional, generando un ámbito de equidad social y sustentabilidad en apoyo al desarrollo local (INTA: Presentación institucional en www.inta.gov.ar)

A partir del 2006 el INTA implementa el Programa Nacional de Apoyo al Desarrollo de los Territorios -PENTER- con sus Proyectos Integrados: Innovación Tecnológica y Organizacional e Innovación en Finanzas y Mercadeo, los cuales junto al PROFEDER son los que definen al INTA en el enfoque del Desarrollo Territorial⁶.

Dados los cambios de contexto y las transformaciones del sistema agropecuario, agroindustrial y agroalimentario en los últimos años, las nuevas demandas inducen al INTA a readecuar la implementación de la misión de creación en los siguientes términos:

“El INTA ... realizará y promoverá acciones dirigidas a la innovación en el sector agropecuario, agroalimentario y agroindustrial para contribuir integralmente a la competitividad de las cadenas agroindustriales, salud ambiental y sostenibilidad de los sistemas productivos, la equidad social y el desarrollo territorial, mediante la investigación, desarrollo tecnológico y extensión”. (INTA, 2004)

El INTA a través de los programas de intervención desarrollados impulsando el trabajo grupal de los productores, apoyando y mejorando el sistema productivo, de mercado, evitando la exclusión social y despoblamiento del campo, son las bases para iniciar una nueva etapa basada en un Desarrollo Rural con enfoque territorial. Esta estrategia está basada en una transformación productiva e institucional, es decir, lograr una articulación entre la economía del territorio y los mercados con competitividad y sostenibilidad, con el fin de mejorar la calidad de vida, incrementar la participación de la población en el proceso de cambio y de sus beneficios.

Este nuevo Sistema de Extensión se caracteriza por ser una extensión a “la medida” de las particularidades de situaciones que emergen de la diversidad y especificidad local para la que es necesario aplicar ingenio y creatividad en la búsqueda y adopción de modelos organizacionales, metodológicos y operativos para cada situación.

Dado que los cambios en el sistema agroalimentario van acompañados de un proceso de diversificación productiva, posibilidades de nuevos empleos.

En el marco de esta nueva ruralidad y al considerar las experiencias desarrolladas tanto en América Latina como en nuestro país es fundamental incorporar la dimensión institucional, en pos de una equidad en las relaciones de cooperación y competencia entre los diferentes actores, y la gestión en cuanto liderazgo, planificación, organización como proceso, presupuestación, formación de talento, administración de la ejecución de proyectos y la promoción de alianzas estratégicas y formación de

⁶ INTA define al Desarrollo Territorial como “... un proceso implementado por los actores del territorio, que procura fortalecer las capacidades locales y aprovechar los recursos propios y externos para consolidar el entramado socioinstitucional y el sistema económico-productivo local con el propósito de mejorar la calidad de vida de esa comunidad.” (PNADT, 2007 : 3).

redes entre los actores articulando a las cadenas de valor en el ámbito territorial y regional.

2.5. El Turismo Rural: una nueva alternativa

El Turismo Rural tiene sus inicios “...en los años cincuenta como una alternativa para recuperar las zonas rurales afectadas por la segunda guerra mundial...” (Román, 2009). En Europa la actividad turística en el medio rural va ligada al desarrollo industrial con concentración de población en poco espacio. En la actualidad el turismo rural en Europa es una actividad que se encuentra consolidada como: actividad extrapredial y generadora de ingresos. A partir de la década del '80, los programas de desarrollo impulsados por la Política Agropecuaria Común de la Unión Europea “...incorporan la noción de “multifuncionalidad de los espacios rurales” y comienzan a valorizar los recursos naturales, el patrimonio cultural, los paisajes y las identidades locales...” (Román, 2009), es decir, el turismo como actividad no agraria en el ámbito rural.

En América Latina dada la pobreza y exclusión de las comunidades rurales debido a la falta de un programa de desarrollo, es que a partir del año 2000 se adecuan las políticas y se plantea una estrategia de desarrollo rural con enfoque territorial, promocionando la generación de ingresos no agropecuarios, es decir diversificación de las actividades secundarias del sector. En este contexto es que surge el turismo rural como una actividad complementaria, como una alternativa económica que incluye mano de obra familiar y uso de la capacidad instalada ociosa en los establecimientos rurales.

Es evidente que el turismo rural surge por la crisis del sector agrícola-ganadero, la visualización de una demanda creciente del sector turístico y la revalorización de lo rural de los habitantes de las ciudades.

Argentina es el país con mayor oferta de turismo rural de América Latina y surge en los años '90 como consecuencia de la política económica que inicia las nociones de una “nueva ruralidad”, “multifuncionalidad de los espacios rurales” y el “empleo rural no agrícola” generado por las actividades de servicios con implicancias económicas y de calidad de los empleos en las zonas rurales, entre ellas el turismo. En este contexto el turismo rural favorece el desarrollo rural territorial y es un excelente agronegocio para el productor representando para el sector una nueva actividad económica, diversificando la agricultura, incorporando nuevas actividades no agrícolas y servicios

generadores de ingresos, que revaloriza la identidad local, de su cultura, sus tradiciones, su historia, sus artesanías, sus comidas típicas, su paisaje rural.

Es decir, en la gestión de la empresa agrícola en un contexto de desarrollo rural integrado y sostenible, es primordial considerar los siguientes desafíos a los que se debe enfrentar la empresa:

- La diversificación: se debe entender tanto a nivel producto como de actividad. El objetivo es distribuir el riesgo económico motivado por la inestabilidad de los mercados o problemas climáticos, así si una producción no es buena puede amortiguar ese impacto mediante el desarrollo de otra como el turismo rural, comprendido en la nueva ruralidad que fuera descripta anteriormente en este trabajo.
- La integración: puede ser vista como una integración horizontal y vertical que garantice la eficiencia y la gestión de la empresa (asociaciones, cooperativas, redes regionales) que bajen los costos de la empresa y mejoren su rentabilidad, mientras que si consideramos una integración a nivel micro, actividades alternativas no tradicionales que mejoren los ingresos como puede ser el turismo rural.
- La innovación: se relaciona con los procesos técnicos y la conducción de la empresa, por lo que se debe incorporar capacitación e información para la gestión de la empresa agrícola que se convierte en empresa rural a partir de desarrollar una actividad de servicio.
- La calidad en los servicios y los productos deben ser especialmente considerados para penetrar en el mercado en forma competitiva. El turismo rural a diferencia de otras modalidades del turismo no debe ofrecer un producto estandarizado y debe pensar siempre en la satisfacción del turista ofreciendo hospedaje en un entorno representativo del mundo rural y de la cultura local, atención personalizada, utilización de productos “de campo” en especial para la preparación de comidas.
- La sostenibilidad: esta no debe ser entendida desde el ámbito ambiental únicamente, sino que cuando hablamos de sostenibilidad en turismo rural nos referimos a todos aspectos como son el social, el económico y el ambiental, es decir “... un desarrollo que garantice un adecuado nivel de renta, de calidad de la vida, de cuidado de los recursos ambientales y naturales... en términos de equidad para las generaciones actuales y sobre todo futuras...” (Dachary, 2003).

- La plurifuncionalidad del uso del suelo mediante el desarrollo de actividades no tradicionales ni típicamente agrícolas que generen ingresos a la empresa y la pluriactividad de la población en cuanto actividad generadora de empleo de mano de obra ociosa en el medio rural y mejoradora de la calidad de vida.

Entonces, el turismo rural como:

- alternativa al desarrollo rural territorial,
- fomento de la identidad local, recuperación del “orgullo local”, preservación del acervo cultural,
- efecto multiplicador ya que genera actividad económica no sólo para los emprendedores rurales sino también en la zona de influencia a través de venta de productos locales, guías, restaurantes típicos,
- reactivador de la economía local en cuanto generación de empleo, incorporación de la mujer y los jóvenes en la actividad impidiendo el éxodo a las grandes ciudades, esta es una sinergia entre campo-ciudad que enriquece a ambos, y
- posicionando este producto en la oferta turística de nuestro país para competir con la oferta a nivel mundial.

En Argentina las primeras iniciativas de turismo rural estuvieron ligadas al turismo de estancias, establecimientos de la provincia de Buenos Aires donde se hace hincapié en una tradición de elite gobernante, costumbres, danzas y espectáculos folclóricos rescatando la figura del gaucho y en la Patagonia, donde debido a la depreciación de los precios de la lana fue necesario buscar nuevas alternativas que ofrecieran rentabilidad y mejoraran la situación ambiental por reducir la recarga de ovinos en los campos, así fue como muchos productores aprovecharon la capacidad ociosa de sus instalaciones y se dedicaron al turismo rural.

Dado el reciente desarrollo del turismo rural en los países latinoamericanos no se posee a la fecha información estadística sobre el ingreso del Turismo Rural, por lo que Barrera y Muratore realizaron estimaciones de acuerdo a una metodología propia para la cual la estimación de ingreso potencial del Turismo Rural según el gasto que realizan los turistas extranjeros, suponiendo que representa el 40% del total del gasto turístico a excepción de México donde consideran que el gasto turístico nacional es igual al extranjero (50%). Así es como México, Brasil y Argentina, encabezan la lista de países ordenados por gasto turístico agregado.

Si se realiza un cálculo hipotético acerca del ingreso que los productores y las zonas rurales lograrían si el turismo rural captara de ese gasto turístico un 3%, 5% u 8% se podría observar que en Argentina el Turismo Rural aún teniendo una pequeña

participación (3%) generaría una actividad que superaría a otras producciones como la hortícola, lanar, porcina, tabaco, entre otras (datos obtenidos para el año 2000).

2.5.1. Las Instituciones y el turismo rural

Ante la necesidad de promocionar y comercializar el turismo rural y no existiendo empresas de turismo que abordaran esta modalidad el Estado pone en marcha un sistema asociativo para que el sector privado gestione su actividad tanto productiva como comercial. En este contexto, en octubre de 1998 surge la Red Argentina de Turismo Rural (RATUR) -asociaba en ese momento a aproximadamente 100 productores de todo el país-, por iniciativa del Instituto de Economía y Sociología del INTA, como asociación sin fines de lucro con el fin de promover el desarrollo del turismo rural en Argentina. Asimismo, ya se encontraban en funcionamiento Grupos de Cambio Rural dedicados al turismo rural enmarcados en el Programa de Cambio Rural de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (SAGPyA) y el INTA, que desde 1990 apoyó la asociación de productores y brindó asistencia técnica a través de la financiación de un profesional que asesora al grupo.

Cabe mencionar también el impulso generado por el Programa de Turismo Rural diseñado entre la Secretaría de Turismo de la Nación (SECTUR) y la SAGPyA, a través del desarrollo de Rutas Alimentarias Argentinas y el Proyecto Municipio Rural Turístico incentivando el turismo en pequeñas comunidades rurales.

En la actualidad “...la oferta de turismo rural en la Argentina es muy variada y es llevada a cabo por una heterogeneidad de actores sociales...” (Román, 2009). Estos provienen de sectores no agrícolas que diversifican sus actividades o las reorientan hacia el mercado turístico, así es como entre los 967 establecimientos registrados por la Secretaría de Turismo en el año 2009 hay distintas categorías, tales como: estancias, bodegas, turismo activo, establecimientos educativos, equitación, chacras-granjas, hoteles de campo, restaurantes de campo, entre otros.

2.5.2. PRONATUR

En el año 2008 se inicia el Programa Nacional de Turismo Rural (PRONATUR). Es un Proyecto del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación (MAGyP) ejecutado en el marco del Programa de Servicios Agrícolas Provinciales (PROSAP) con la participación del INTA y del Ministerio de Turismo de la Nación (MINTUR).

Fue creado para fortalecer, impulsar y estimular el desarrollo del turismo rural, incluyendo tanto a asociaciones como a grupos de productores de turismo rural. La finalidad es: *“Consolidar el desarrollo del Turismo Rural en la Argentina, aumentando el volumen de producción turística, priorizando una activa participación del sector privado, impulsando formas asociativas e incluyendo a asociaciones y grupos de turismo rural. En este marco, el Proyecto se propone contribuir a la incorporación de la actividad turística en las explotaciones agropecuarias”*.

El Proyecto tiene tres componentes:

- Promoción, difusión y apoyo a la comercialización turística
- Capacitación y asistencia técnica
- Transferencia de tecnología y fortalecimiento institucional.

Este para su ejecución divide el territorio nacional en regiones turísticas:

- Norte Argentino (Salta, Tucumán, Jujuy, Santiago del Estero, Catamarca)
- Litoral (Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes, Formosa y Misiones)
- Centro (Córdoba y Buenos Aires)
- Cuyo (San Juan, Mendoza, San Luis y La Rioja)
- Patagonia (La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego)

Se lleva a cabo a través del trabajo coordinado entre el MAGyP, el MINTUR y el INTA priorizando su intervención a los productores rurales que se encuentran asociados o agrupados, en formación, con posibilidades de ingresar al sistema asociativo.

En el Proyecto se prioriza la formación y capacitación de los actores como productores, organizaciones, comunidades para que incorporen capacidades en la cadena de valor, y se incorpora el uso de tecnologías de información para el impulso y promoción de la actividad de turismo rural.

2.5.3. INTA-PROFEDER

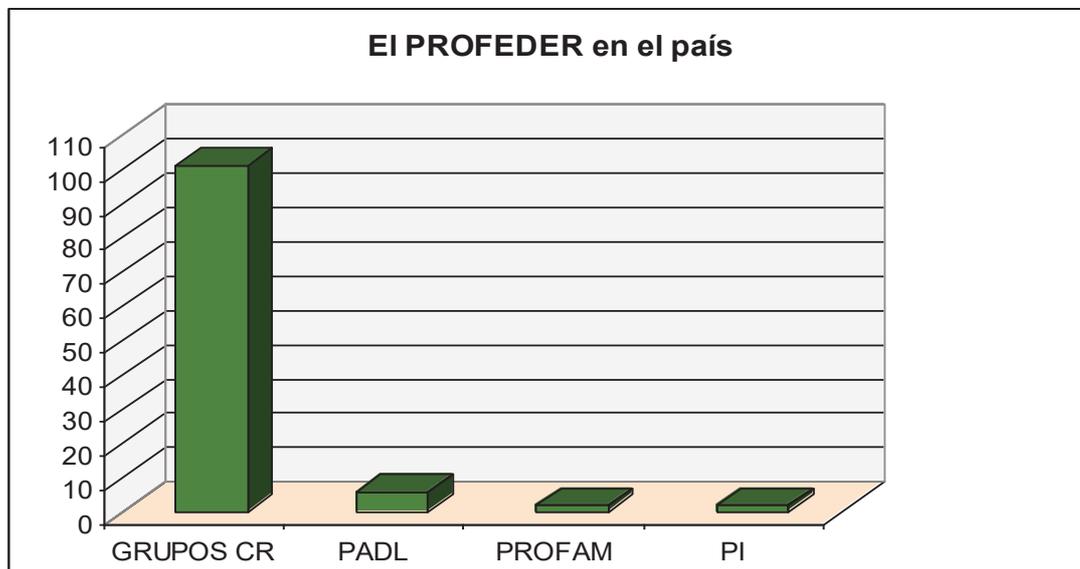
El INTA promueve el desarrollo de la actividad turística rural desde la década del '90, como una actividad económica que agrega valor a la producción agropecuaria.

“El INTA impulsa el desarrollo de proyectos asociativos de turismo rural apuntando al uso múltiple de los territorios rurales y al desarrollo de capacidades locales para trabajar en iniciativas que permitan diversificar el ingreso, mejorar el empleo y valorizar los recursos naturales y culturales de cada comunidad...Involucrando a los actores del medio rural, esta actividad puede ser un proyecto de toda la comunidad, favoreciendo la valorización de la identidad cultural y el arraigo rural.” (INTA, 2009)

El enfoque del Programa PROFEDER del INTA considera al Turismo Rural como herramienta para el Desarrollo Territorial

Si bien el INTA posee una cartera de Programas destinados al desarrollo rural territorial, el programa Cambio Rural⁷ es el que nuclea a la mayoría de los emprendimientos de turismo rural. Así es como podemos ver en el gráfico siguiente la distribución de los grupos y la adopción de las diferentes herramientas PROFEDER, donde la proporción de grupos de Cambio Rural supera a las demás estrategias dado que se considera al turismo rural como una actividad complementaria a la actividad agropecuaria y en especial por la amplia difusión y éxito de esta estrategia asociativa.

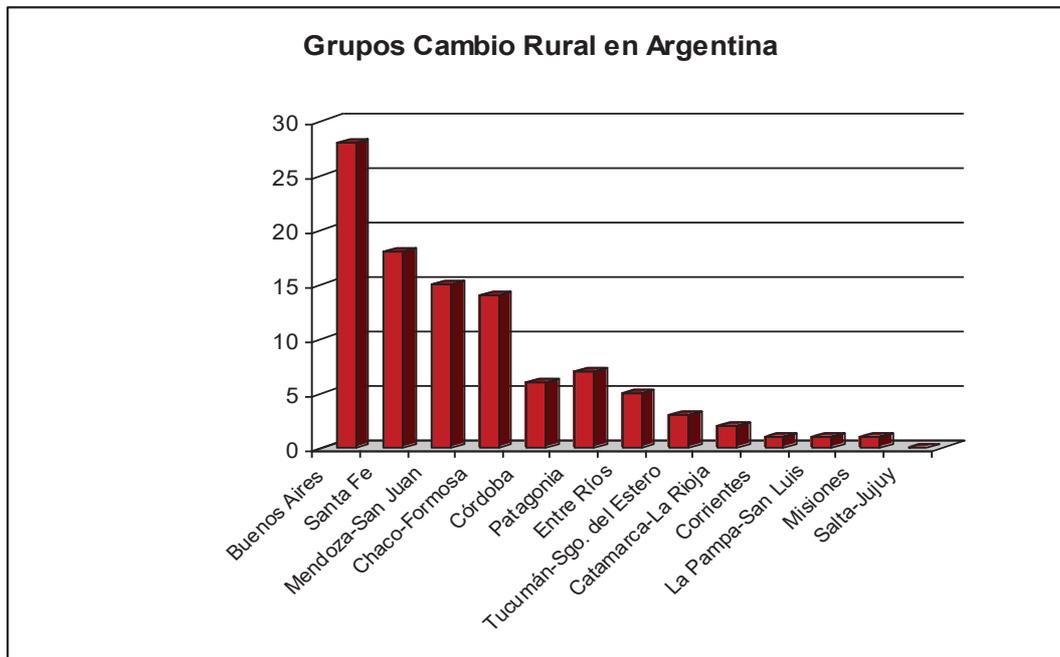
Figura 1: Distribución de las estrategias PROFEDER en el país.



Fuente: Elaboración propia con datos de la Base de datos PROFEDER al 14-06-2011.

⁷ Estrategia del PROFEDER para trabajar a través del asociativismo y el asesoramiento grupal con las PyMes.

Figura 2: Distribución por provincia de los Grupos de Cambio Rural cuya actividad es el Turismo Rural.

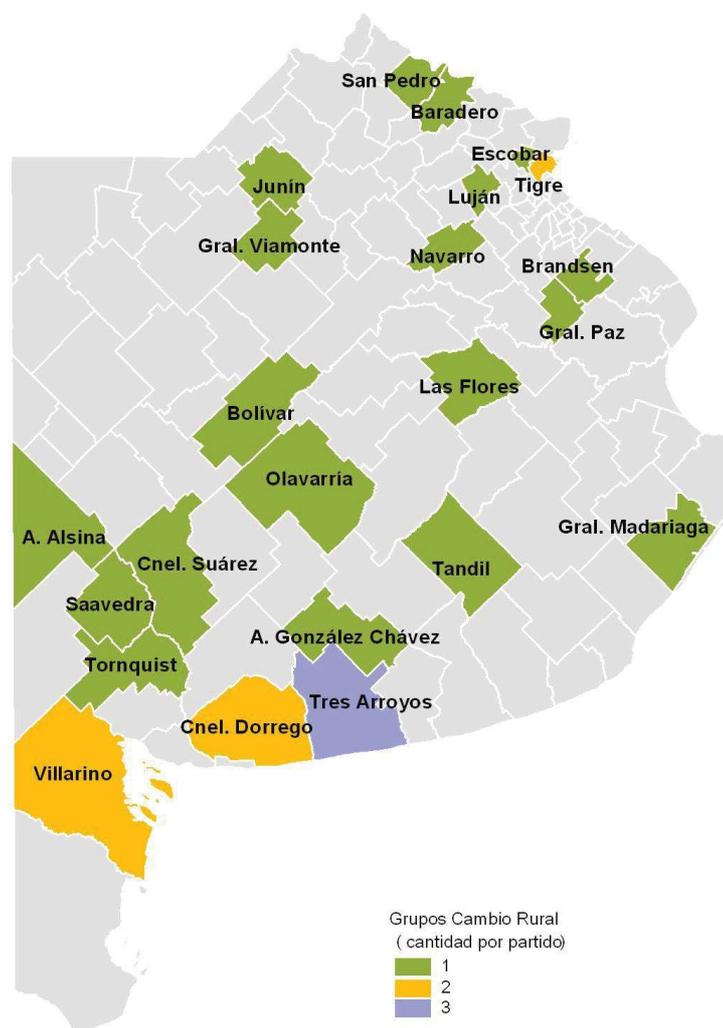


Fuente: Elaboración propia con datos de la Base de datos PROFEDER al 14-06-2011.

Con respecto a la distribución de los grupos de Cambio Rural de turismo rural en el territorio argentino podemos observar la mayor concentración de los grupos en la provincia de Buenos Aires, lo que demuestra la presencia de emprendimientos rurales que dados los cambios económicos, sociales y tecnológicos deben aplicar nuevas herramientas para generar nuevos ingresos económicos a su empresa.

En la provincia de Buenos Aires la distribución de grupos de Turismo Rural posee mayor concentración en el área Metropolitana, específicamente Tigre, debido a la oportunidad de desarrollo de una actividad alternativa para el isleño aprovechando la afluencia turística que arriba a la ciudad capital y la cercanía con el Gran Buenos Aires, y en el sudeste de la provincia debido a los cambios en la economía rural y la decadencia debido a las políticas económicas vigentes de la actividad ganadera.

Figura 3: Distribución de los Grupos de Cambio Rural de Turismo Rural en la provincia de Buenos Aires.



Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino. Elaboración con datos de PROFEDER al 14-06-2011.

Desde el INTA se llevan a cabo acciones orientadas al desarrollo del turismo rural:

- Apoyando la organización de grupos de emprendedores de turismo rural.
- Impulsando proyectos asociativos que faciliten la organización de los emprendedores para ofrecer sus productos y servicios de manera conjunta.
- Capacitando a los emprendedores para la sostenibilidad económica del emprendimiento.
- Articulando a nivel nacional y con organismos privados vinculados al turismo, a la gestión del patrimonio cultural, el medio ambiente y la producción para accionar en forma coordinada entre regiones.
- Aportando a la construcción de una red de actores vinculados al turismo rural, con abordaje interdisciplinario.

- Organizando anualmente un Encuentro Nacional de Turismo Rural (ENATUR) y una Reunión Anual de Técnicos de Turismo Rural (RATTUR) con el fin realizar intercambio de experiencias y brindar capacitación relacionada con la actividad.
- Brindando asistencia técnica a través de Promotores/Técnicos Asesores.
- Intercambiando con otros Programas de la Institución para acceder a fuentes de financiación.

2.5.4. Buenos Aires. Pueblos turísticos

El Programa Pueblos Turísticos se lleva a cabo desde la Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires con el objetivo de *“promover e incentivar el desarrollo de actividades y emprendimientos turísticos sostenibles en las pequeñas localidades de la Provincia; generando identidad, fuentes de empleo, recursos genuinos y favoreciendo el arraigo”*.

El Programa surge como una propuesta para las pequeñas localidades de no más de 2000 habitantes, que posean potencialidad turística y voluntad de desarrollar una actividad turística sustentable para mejorar la calidad de vida, proteger su patrimonio, fortalecer la identidad, generar una fuente de ingresos genuinos, evitar el éxodo rural. El Programa tiene una fuerte vinculación pueblo-municipio-provincia.

Posee cinco etapas que articulan y se complementan entre sí fortaleciendo las propuestas turísticas en la provincia:

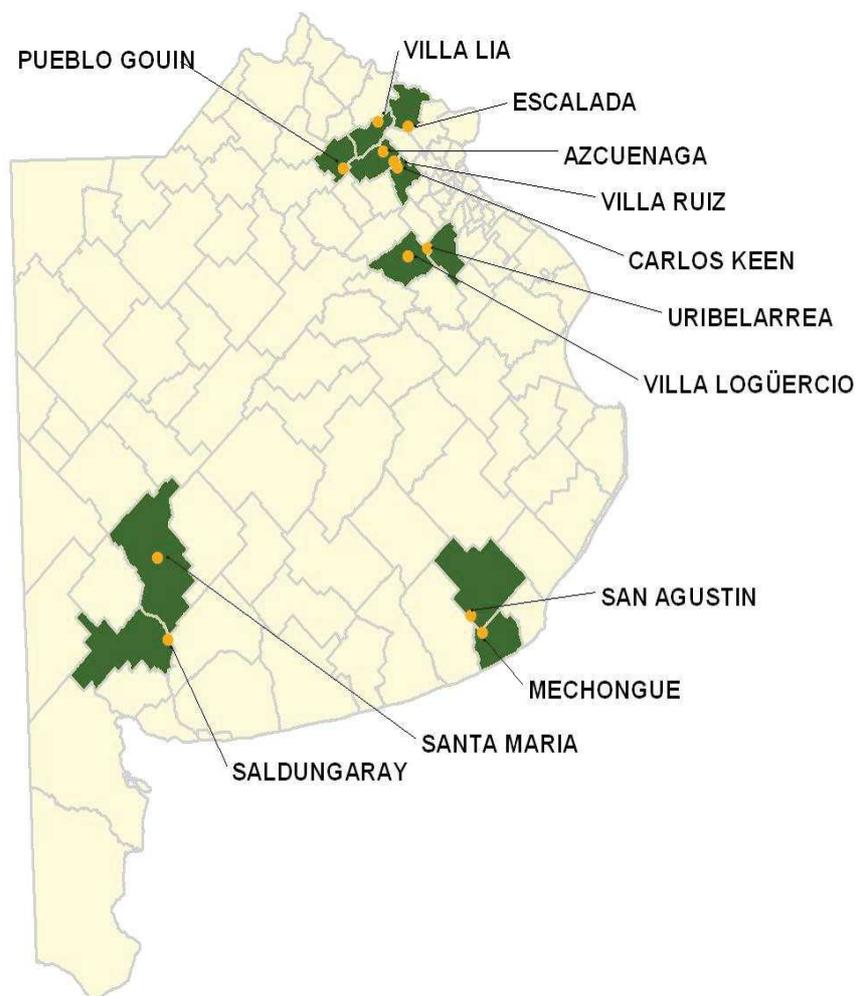
1. Relevamiento: relevamiento e investigación de las realidades de las localidades a cargo de un equipo técnico.
2. Capacitación: dedicada a los pobladores y prestadores interesados, algunos temas son: asociativismo, concientización turística, plan de negocios, atención al cliente, programación de circuitos, entre otros.
3. Desarrollo: generación de emprendimientos, nuevos puestos de trabajo y recursos.
4. Promoción: participación en work shops, ferias y eventos, página web, folletería, medios masivos de comunicación.
5. Integración: formación de circuitos o redes entre pueblos que integren a las comunidades entre sí, municipio y la provincia.

Las experiencias incorporadas hasta el momento son:

- Azcuénaga de San Andrés de Giles
- Villa Ruiz de San Andrés de Giles

- Gouin de Carmen de Areco
- Carlos Keen de Luján
- Uribelarrea de Cañuelas
- Villa Logüercio de Lobos
- San Agustín de Balcarce
- Mechongué de Gral. Alvarado
- Saldungaray de Tornquist
- Santa María de Coronel Suárez
- Escalada de Zárate
- Villa Lía de San Antonio de Areco

Figura 4: Ubicación geográfica de los pueblos turísticos en la Pcia. de Buenos Aires.



Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino.

Como podemos observar en la distribución en el mapa todas las localidades se encuentran en un radio de hasta 200 km de la ciudad de Buenos Aires mientras en el sudoeste de la provincia recién se están incorporando poblaciones al Programa.

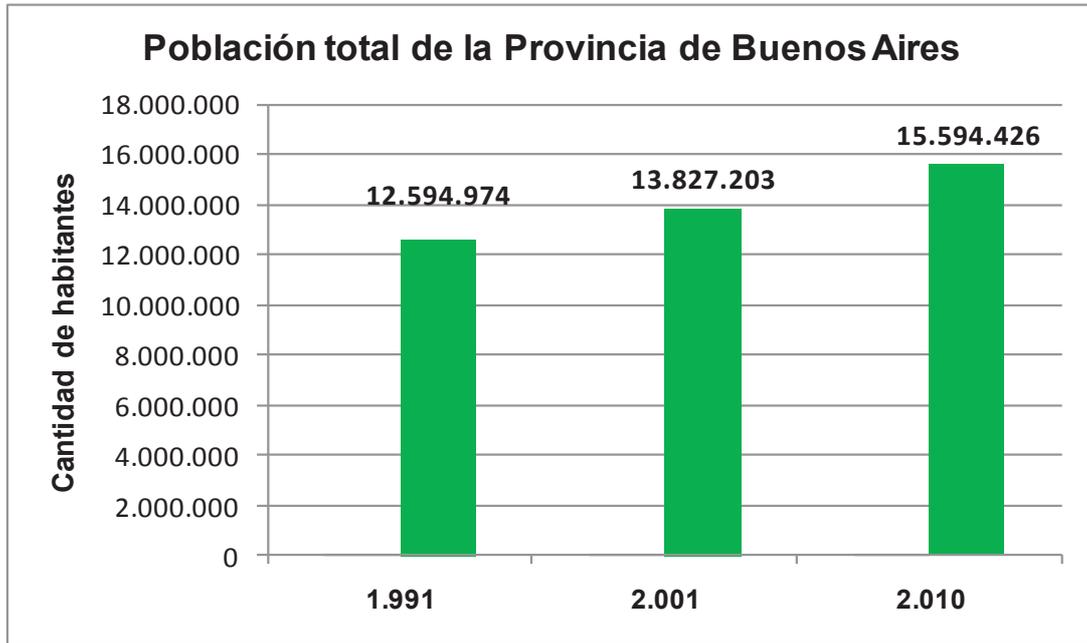
2.6. Lo rural y lo urbano

Como consecuencia del crecimiento económico y demográfico de las grandes urbes, la mancha urbana se irá expandiendo sobre el territorio rural produciendo un efecto de apropiación y ocupación del espacio agrícola. Esta expansión humana es transformadora del paisaje, del entorno y de la forma de disponer de los recursos presionando sobre el patrimonio natural.

El territorio rural sufre una modificación en su estructura socioeconómica y sociocultural aunque lo rural sigue manteniendo sus características propias en cuanto no absorba la totalidad de la urbanidad, no perdiendo sus características de vida natural, si consideramos un enfoque conservador definiendo al espacio rural como la reserva moral, de las tradiciones, de las actividades rurales.

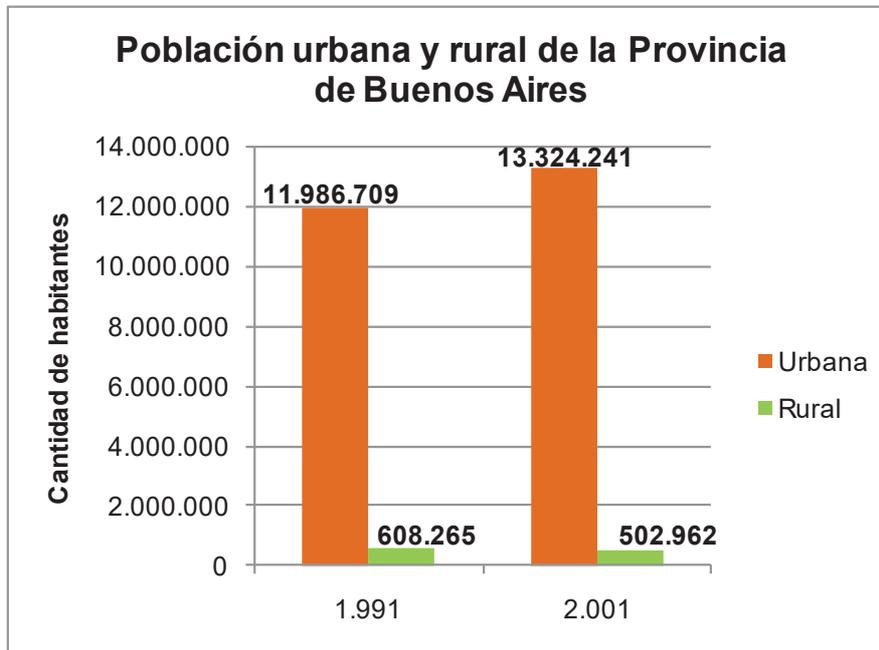
La globalización ha tenido una gran implicancia en este proceso, por un lado, la perspectiva y el espacio de los actores del medio rural cambia por la llegada de la moda urbana a los jóvenes del mundo rural, la introducción de la tecnología, en el trabajo rural se combinó con otras actividades alternativas como puede ser el turismo o bien trasladándose a las grandes urbes a realizar otras tareas, por otro lado los urbanos buscando un segundo lugar para vivir, con calidad de vida y un ritmo más tranquilo, lo que se puede ver como una penetración de lo urbano en lo rural, donde se mantienen las características de la urbanidad en un paisaje rural, la llamada rururbanización o contraurbanización.

Figura 5: Evolución de la población de la Provincia de Buenos Aires.



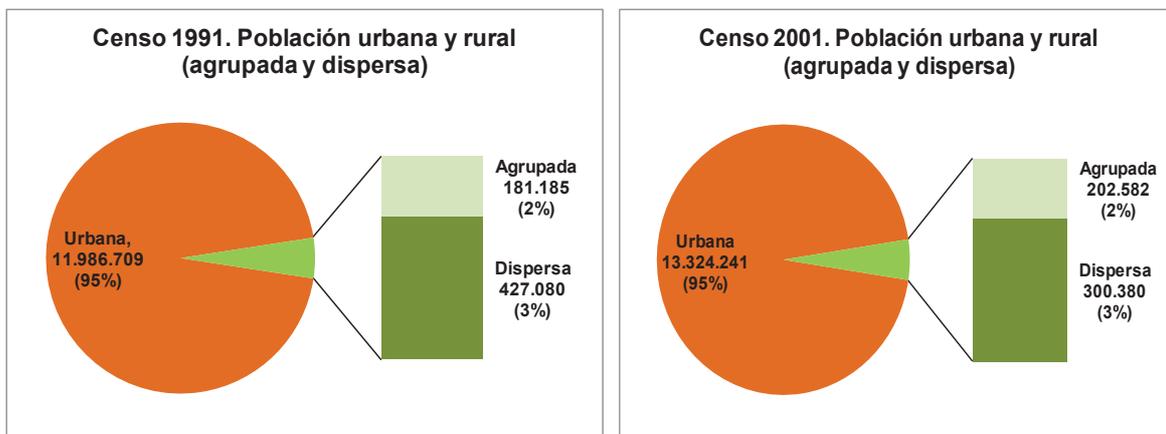
Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001 y 2010.

Figura 6: Población urbana y población rural de la Provincia de Buenos Aires.



Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

Figura 7: Población rural (agrupada y dispersa) en la Provincia de Buenos Aires.



1) Población urbana es la que habita en localidades de 2.000 y más habitantes, y población rural el resto.

2) Población rural se califica a la que se encuentra agrupada en localidades de menos de 2.000 habitantes y a la que esta dispersa en campo abierto.

Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991 y Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

Se puede observar la disminución en cantidad de personas que viven en campo abierto (dispersa) y como en relación aumenta la población en los pueblos rurales de la provincia (agrupada) –considerando los Censos 1991 y 2001, Censo 2010 sin datos hasta la fecha de confección de este informe–.

La presencia de autopistas facilita la ampliación de las zonas urbanas, la extensión de la mancha urbana o geofagia⁸ y el acercamiento de las áreas rurales ya que permiten un desplazamiento más rápido y seguro.

Según Dachary, se da un proceso en dos direcciones que tiene como resultado un solo producto: una zona “rururbana”, ya que por un lado los vecinos de la zona rural se abastecen, estudian y/o trabajan en la zona urbana y los “urbanitas” que salen los fines de semana y feriados y se trasladan a la zona rural, en un radio de 120 a 150 Km de distancia, con el fin de huir de la contaminación, el ruido, la violencia, la inseguridad y otros males de la sociedad moderna.

Surgen de esta forma barrios residenciales, clubes instalados en tierras, tal vez antes productivas, que hoy sus dueños venden tentados por su alto valor económico, lo que se conoce como un cambio en el uso del suelo, de agrario o factor productivo a residencial o mercancía de alto valor económico; diseño de rutas gastronómicas, circuitos de pueblos tradicionales. A través de programas de intervención del Estado

⁸ Geofagia: “...proceso ... que se inicia con el avance de las ciudades sobre las mejores tierras agrícolas, que se comen virtualmente el mejor suelo agrícola...” (Pengue, 2009)

se fomenta el desarrollo de la actividad turística o por iniciativa de los propios municipios, como motor en el proceso de creación de infraestructura mínima para iniciar una nueva actividad económica. Como consecuencia se logra el arraigo rural, se genera empleo y una nueva fuente de ingresos para los pobladores locales, con mayor protagonismo de las mujeres y de los jóvenes, con la revalorización del patrimonio histórico y cultural, la mejora de la calidad de vida y la oferta de sus productos.

2.7. Infraestructura y desarrollo

La infraestructura de transporte no garantiza por sí misma el desarrollo económico y regional, aunque un territorio con infraestructura adecuada y eficiente accede al aumento de los niveles de competitividad y mejora de la calidad de vida de sus habitantes. Actúa como un importante instrumento de cohesión económica y social, de vertebración del territorio, integración espacial y mejora la accesibilidad, para lo que es necesario contar con recursos financieros, capacidad institucional y de gestión, y tecnología.

Debido al tráfico creciente generado por la liberación de los mercados y de la globalización de la economía se produce un efecto de “arrastre” multiplicador sobre la economía nacional convirtiendo a la infraestructura en un instrumento de política estatal el cual debe ser incorporado a los presupuestos de las administraciones públicas, y de allí el efecto de la inversión pública en la economía, para mantener un crecimiento sostenible y competitividad de la economía comunitaria, y generación de empleo.

En la relación entre infraestructura y actividad económica se distinguen impactos en la fase de construcción y en la fase de utilización de la infraestructura.

En la fase de construcción puede generar efectos macroeconómicos cuando la inversión implica una elevación del déficit público, aumento de la inflación produciéndose una expulsión de la inversión privada; aunque también es para considerar el efecto multiplicador que la inversión pública produce en los distintos sectores de la actividad económica, tanto local como regional, estimulando la creación de nuevos puestos de trabajo, y analizar y medir las relaciones existentes entre producción y consumo.

La inversión pública es la primera partida presupuestaria que sufre recortes en períodos de austeridad económica, aunque se ha demostrado que en fases de desaceleración económica ayudaría a mantener los niveles de renta y empleo, así es

como en España la inversión pública ha sido utilizada como instrumento de política de estabilización económica, financiada por el sector empresarial. La utilización de la infraestructura tiene efectos sobre la oferta agregada y la productividad del sector privado, dado que la obra pública atrae inversión privada.

El impacto en la mejora de la infraestructura de transporte excede al desarrollo económico y se traduce en:

- El mercado de transporte (mayor velocidad y eficiencia en el consumo de combustibles, ahorro en el tiempo de los viajes),
- la calidad de vida (accesibilidad, disminución de accidentes, congestión e impacto ambiental),
- los mercados y agentes económicos (incidencia en la instalación de empresas, puestos de logística que implican una reducción de costos y aumento de la productividad gracias a las redes de transporte adecuados).

Es de considerar la importancia que reviste la infraestructura de transporte en el proceso de configuración y consolidación de los mercados, tanto nacionales como internacionales, dado que podría fracasar de no existir redes adecuadas que permitan la libre circulación de bienes y personas, que genere el desarrollo sostenible, la interacción de las regiones y la creación de vínculos según las exigencias de la demanda del mercado actual.

2.8. El impacto de las obras públicas

La construcción de obras públicas, como es una autopista, provoca transformaciones o efectos sobre las acciones sociales y el desarrollo económico, medido principalmente sobre el bienestar social.

Así los cambios tecnológicos tienen relevancia en cuanto a transformadores de las condiciones sociales de una comunidad, como el bienestar social, y orienta sus actividades hacia la obtención de metas tales como valores, aspiraciones, intereses y preocupaciones de la comunidad.

Esta situación conlleva a un desarrollo económico impulsado por la expansión del turismo que ofrece nuevas oportunidades a los inversores locales, aumenta el empleo, la afectación del uso del suelo con fines residenciales y produce una extensión de las urbanizaciones.

El proceso de afectación del uso de suelo con fines residenciales disminuye el espacio agrario y surge el turismo residencial. Turismo residencial entendido como una actividad económica que se dedica a la construcción y/o venta de viviendas que serán

utilizadas como alojamiento de fin de semana, para veranear, no como residencia permanente, sino como un ámbito diferente para disfrutar de la calidad de vida social, cultural, ambiental y hasta económico. Según Jurdao, *“el turismo residencial está basado en la venta de territorio para uso urbano, en la construcción de apartamentos y chalés...”* (Jurdao Arrones, 1990)

“...el turismo rural cumple una función muy compleja, desde ser un guardián de las tradiciones, de las artesanías del campo, a un revitalizador del mismo, evitando la migración a la ciudad, la misma que expulsa sus habitantes más ricos hacia el campo. El turismo rural se basa en la historia de la sociedad...” (Dachary, 2006)

Capítulo III: Supuesto y objetivos

3.1. Supuesto

La construcción de infraestructura provoca expectativas e impacto sobre el territorio al que abarca, así lo demuestran algunos proyectos que se han llevado a cabo y que son antecedentes y fuente de inspiración de esta investigación.

Uno de los casos seleccionados es el Puente Oresünd entre Dinamarca y Suecia (Europa) inaugurado en el año 2000. Esta obra que implicaría un ahorro de tiempo y costos para los usuarios, ya que el cruce de Copenhagen, capital de Dinamarca, a Malmö, Suecia, en ferry era de 45 minutos y con el uso del puente, el trayecto sólo dura entre 10/15 minutos dependiendo de la velocidad de circulación, y además tendría un impacto positivo sobre el empleo. El puente genera efectos socioeconómicos en la región, el mercado se amplía, aumenta la producción, se fomenta la competitividad y se reducen los costos de producción. Según los datos aportados por Oresund Statistics, el PBI se incrementó hasta el año 2000, año de apertura, hasta 8,3% en Suecia y 6,8% en Dinamarca. Asimismo, *“...commuting⁹ es uno de los indicadores del grado de integración adquirido. Los factores que contribuyen a su desarrollo son unas mejores oportunidades laborales, de vivienda (precio) y de calidad de vida; entre los disuasorios se destacan el precio y el tiempo de transporte....Copenhague ofrece mejores oportunidades laborales por su condición de capital mientras que Malmö ofrece precios de vivienda más económicos. Lo más habitual entre los daneses ha sido el cambio de residencia a Suecia pero manteniendo el puesto de trabajo, se les denomina emigrantes económicos. En cambio, el perfil de commuter sueco es un ciudadano que trabaja en Dinamarca y conserva su vivienda en su país, huéspedes laborales...”* (Russiñol Mussons, 2011, pág 75). El desempleo se redujo y se generaron nuevos puestos de trabajo en la construcción que aumentó un 11% entre 2002-2003 la inversión en infraestructura, el turismo y la biomedicina. El sector biofarmacéutico tuvo un gran crecimiento en la zona danesa concentrando el 50% de los empleos en ese rubro en Dinamarca. Además por la creación de empresas en la región hubo un incremento del empleo entre el 44 y 55% entre los dos países. Se crearon nuevas zonas urbanas como consecuencia del crecimiento tanto en Malmö donde nació un nuevo barrio y se promovió la regeneración de muelles y astilleros, como en Copenhagen con la instalación de viviendas y oficinas con la intención de

⁹ Se refiere a las personas que realizan al menos cinco viajes semanales entre su lugar de trabajo (Dinamarca) y su residencia (Suecia).

atraer empresas multinacionales aunque luego se intensificó el uso residencial de las mismas.

Por ser el puente un atractivo turístico interregional generó la curiosidad por conocerlo, así el número de pernoctaciones registradas demuestra que entre los suecos tuvo mayor repercusión en el año 2000 y aún en 2006 mantiene los porcentajes más elevados en el número de visitantes. Antes del puente la única manera de atravesar Oresünd era por barco o avión, estas líneas pierden mercado por la construcción del puente, lo que significó una reducción en el uso de los servicios de ferry entre Dinamarca y Suecia de un 29% entre 2000 y 2007. Tal vez en ningún momento se haya pensado en el costo del peaje del puente que hace que esté “...*infrautilizado por culpa de su elevado peaje. Las empresas buscan medios de transporte y trabajo alternativos...*” (Portada Terra España y entrevista agente calificado). En la actualidad los precios han bajado al incrementarse el número de vehículos que por él transitan.

En Chile, con el proyecto de construcción del Puente Bicentenario o Puente de Chacao para unir la isla Grande de Chiloé con el territorio continental chileno (X Región de Los Lagos), una vez más el objetivo es la integración territorial, la pérdida de la insularidad y el aislamiento, se prevé una mayor conectividad con los centros de servicios. El bienestar y la calidad de vida es uno de los beneficios junto con el mayor flujo turístico a través del fomento del Turismo internacional en Chiloé con la explotación de los aspectos culturales y paisajísticos propios de la isla, además de romper con la estacionalidad turística de la isla debido a las inclemencias climáticas que la caracterizan. Algo que preocupa a los habitantes del lugar es la pérdida de identidad, la contaminación y el deterioro ambiental y paisajístico, lo que implica en muchos casos la oposición a la construcción del puente y la crítica a las autoridades por tomar decisiones inconsultas.

Otro caso como antecedente para esta investigación es el proyecto de la autopista en Chiapas (México), que unirá San Cristóbal-Palenque y cuya finalidad es impulsar el turismo desde otros pueblos y permitir que el habitante de Palenque viaje dentro de su estado y no que elija otros destinos turísticos, las autoridades vislumbran además un acercamiento campo-ciudad con la creación de nuevos espacios de participación, innovación y desarrollo de las comunidades locales. Este proyecto más allá del peligro ambiental que significará su construcción y su traza, posee importancia militar estratégica si se consideran las controversias políticas del país, dado que varias comunidades autónomas zapatistas se encuentran entre San Cristóbal y Palenque. La traza contribuye a los objetivos de defensa nacional como también al desarrollo de un turismo ecológico, como elemento de desarrollo sustentable en pos de solución a

problemas económicos, sociales y ambientales que en la actualidad aquejan al turismo.

Mientras uno de los objetivos es integrar a las comunidades indígenas a la industria del turismo y así mejorar la calidad de vida de estos pueblos (mejores niveles de ingreso, mejoras en el transporte, en la producción), lo que implica mejorar las condiciones de la vida rural, no se ha tenido en cuenta el impacto que este desarrollo tendrá sobre las producciones locales y la pérdida de especies nativas y el desarraigo de los pueblos rurales.

Asimismo, el Puente Rosario-Victoria (Argentina), es un anhelo centenario de la población de Victoria para vincularse con Rosario. Las ventajas radican principalmente en el acortamiento de los viajes, y sobre todo implica terminar con el aislamiento de los victorienses aunque no deja de ser una preocupación la alteración de la tranquilidad cotidiana y la inseguridad de las grandes ciudades.

Desde el discurso político el puente es vinculado a un “proceso de integración regional”. Según Julieta Gaztañaga: *“...la historia reciente del puente tiene su hilo conductor en el progreso (local, regional, nacional e internacional) ligado al desarrollo y la inversión...el progreso aparece socialmente representado como el contenido y la evaluación de la obra del puente, y posee un papel fundamental en cómo los victorienses piensan su actualidad e imaginan su futuro...”*. (Gaztañaga, 2007).

Con la construcción del puente nuevos actores se insertan en la población local, los comerciantes locales modernizan sus vidrieras, se arreglan las fachadas de las casas, hay generación de nuevos puestos de trabajo como también surgen cuestiones de orden urbanística como son pavimento, red cloacal, alumbrado público además de reforzar la seguridad. Hay un mejor acceso a los servicios de salud, educación, oportunidades de recreación, el desarrollo del turismo, convierte a Victoria en una plaza interesante para inversores de proyectos turísticos como hotelería y servicios. Surge en este contexto la necesidad de un plan de ordenamiento territorial que regule y controle las inversiones y el uso de los espacios con potencial turístico. También se vislumbra la posibilidad de que esta ciudad con “patrimonio natural” se convirtiera en destino de residencia (permanente o de fin de semana) para los habitantes de las grandes urbes, como Rosario, en busca de “aires pueblerinos”.

La autopista Ezeiza-Cañuelas (Argentina) es la conectividad con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y genera una inmigración de distritos periféricos en busca de seguridad. Según un informante calificado¹⁰ entrevistado, *“...Con esta obra pública se*

¹⁰ Marcelo Di Giácomo: docente de la especialidad de Turismo y funcionario de la Municipalidad de Cañuelas (Buenos Aires), en el período 1996-1999, concejal 2003-2007, desde 2008 a 2009 Director de Turismo de Cañuelas y a partir de 2009 se desempeña en la Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires.

da un proceso de planificación urbana y territorial, el que implica un crecimiento superior al planificado... los nuevos habitantes no se instalaron en los supuestos barrios cerrados sino en el casco urbano o en otros lugares de la localidad, el perfil es de una clase media baja que emigra de la gran ciudad por cuestiones de inseguridad... El distrito de Cañuelas pasó de tener 37000 habitantes en 1999 a aproximadamente 51000 en el 2010". Desde el punto de vista del desarrollo turístico se inicia un proceso de planificación por la potencial demanda de los turistas que pudieran arribar al distrito.

En relación a los objetivos propuestos y al análisis de documentos recopilados para la realización de esta investigación se espera que la llegada de la autopista a San Antonio de Areco genere un cambio socio económico y cultural en los pueblos rurales de Vagues, Villa Lía y Duggan.

La autopista va a significar un acercamiento de las grandes urbes en especial de Capital Federal con una demora de tan sólo 50 minutos en auto, por lo que se espera una mayor afluencia de visitantes. Así es como se puede esperar una diversificación de la economía local en cuanto a ampliación del mercado local por el desarrollo del turismo rural; fomento de la inversión, generación de empleo no agrícola, mayor inversión en infraestructura con el consecuente impacto ambiental que genere y el cambio en el paisaje, como también el impacto en cuanto al estilo de vida, mayor acceso a educación, salud, actividades culturales. Asimismo, se presume un impacto territorial como es la pérdida de los recursos patrimoniales (destrucción de viviendas antiguas), la aparición de nuevas viviendas construidas para albergar a las familias que migran del campo a la ciudad y en contraposición la gente de la gran ciudad se traslada a los pueblos rurales en busca de una mejor calidad de vida, dando origen así a un turismo residencial.

3.1.1. Turismo residencial

En la actualidad se produce una expansión de la población de las grandes urbes hacia los lugares con mayor calidad de vida, con bienestar social, ambiental y que le permite desarrollar actividades hacia la obtención de metas tales como valores, aspiraciones, intereses y preocupaciones de la comunidad. La construcción de infraestructura, el avance del transporte y las comunicaciones contribuyen a este desarrollo económico que aumenta el empleo, ofrece oportunidades a los inversores locales y provoca una nueva afectación del uso del suelo con fines residenciales y disminuye el espacio agrario, surge el turismo residencial.

Turismo residencial entendido como una actividad económica que se dedica a la construcción y/o venta de viviendas que serán utilizadas como alojamiento de fin de semana, para veranear, no como residencia permanente, que brinda la posibilidad de disfrutar de un ámbito diferente en calidad de vida social, cultural, ambiental y hasta económico.

El turismo residencial inicia en la década del setenta cuando se desarrollan las comunidades costeras del Mar Mediterráneo español con el objetivo de satisfacer una demanda social por un lado y por otra una económica, según Jurdao, *“el turismo residencial está basado en la venta de territorio para uso urbano, en la construcción de apartamentos y chalés...”* (Jurdao Arrones, 1990). Para Torres Bernier *“...turismo residenciado es aquel que protagonizan las personas, normalmente agrupadas en unidades familiares, que, en un proceso temporal determinado, se trasladan a ciertos espacios... en los que realizan estancias más prolongadas que los turistas tradicionales, llegando incluso a fijar en ellos su residencia habitual, en busca de vivencias y satisfacciones similares a las de los anteriores, principalmente, la calidad de vida, las oportunidades de ocio, buenas comunicaciones y un ambiente socialmente satisfactorio...”* (Torres Bernier, 2003)

En definitiva el turismo residencial o segunda residencia, como también lo definen otros autores, está relacionado con el placer, situada en un lugar distante de la residencia habitual, alberga a sus habitantes por fines de semana, feriados o vacaciones y no es menor la relación o vínculo que se establece con los lugareños, que en muchos casos se convierte en importantes lazos afectivos.

A los efectos de lograr la sostenibilidad medio ambiental, conservar los recursos naturales y evitar la alteración del paisaje por la ocupación del territorio y la mayor afluencia turística, resulta importante la normativa de ordenamiento territorial que garantiza no sólo la sostenibilidad medio ambiental sino que beneficia a la comunidad con un turismo planificado, con respeto de su cultura y sus costumbres, es decir, con sentido de identidad.

3.2. Objetivos

3.2.1. Objetivo General

- Identificar los cambios que genera la construcción de infraestructura, como es una autopista, en los pueblos rurales de la provincia de Buenos Aires, específicamente los del área rural de San Antonio de Areco.

3.2.2. Objetivos Específicos

- Relacionar la diversificación de la economía de los pueblos rurales de Vagues, Villa Lía y Duggan con la llegada de la autopista.
- Analizar la especulación en el uso del suelo, venta de suelo para uso urbano/residencial.
- Detectar posibles cambios de estilos de vida de los pobladores.
- Caracterizar el desarrollo del turismo rural como actividad alternativa a la actividad económica principal.

Capítulo IV: Materiales y métodos

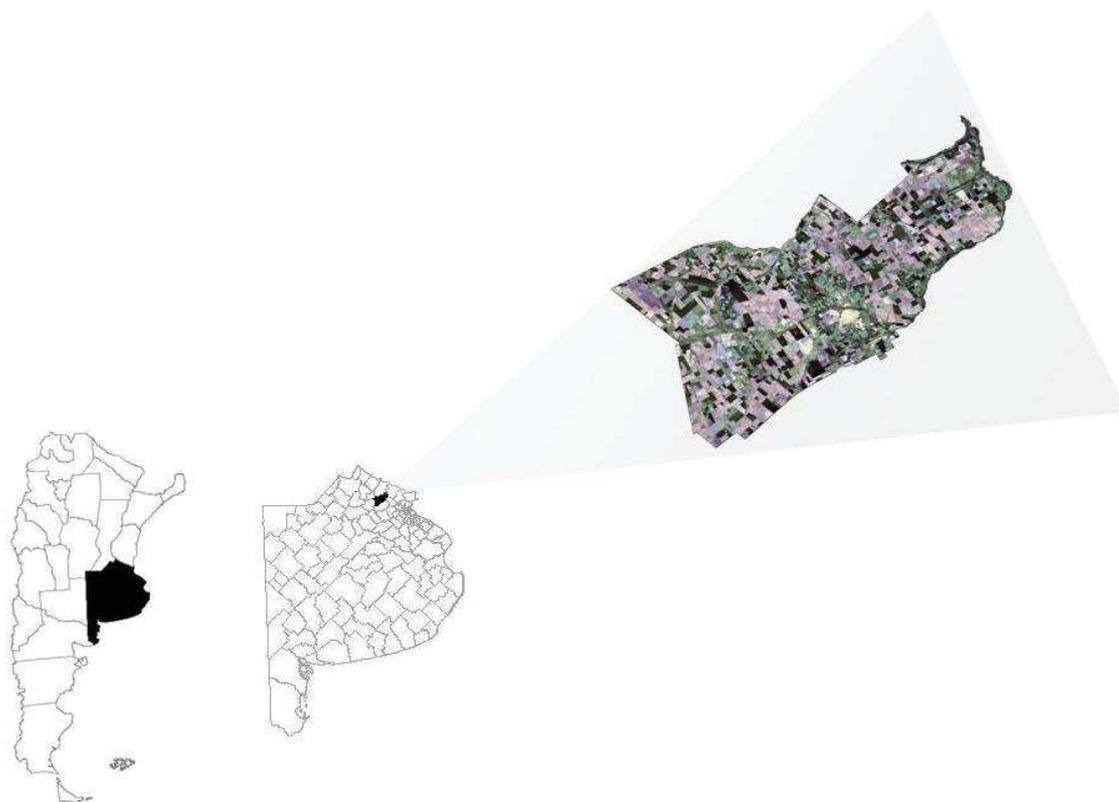
4.1. El área de estudio

4.1.1. Caracterización de San Antonio de Areco

San Antonio de Areco (SADA) se encuentra ubicado en el Noreste de la provincia de Buenos Aires, es atravesado por la Ruta Nac. N° 8 y conectado a las Rutas N° 7 y N° 9 a través de la Ruta Pcial. N° 41. Además de formar parte del Corredor Productivo del Noreste de la Pcia. de Buenos Aires (COPRONE), por ser la producción agrícola y exportable la actividad económica más preponderante, está vinculado con la Región Metropolitana de Buenos Aires (aproximadamente 120 km), posee empresas dedicadas al rubro cuero, metal, maderas y plásticos relacionadas con el mercado turístico y es un pueblo turístico de tradición gauchesca que recibe turismo¹¹ tanto nacional como internacional, lo que lo convierte en un importante centro productor de bienes y servicios administrativos, financieros, socio-culturales y recreativos del país. Según los datos aportados por el Censo 2010 posee 23138 habitantes, de los cuales el 49% son varones y el 51% mujeres.

¹¹ Según la OMT, “*el turismo comprende todas aquellas actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos*”. (OMT, 2001 : 21-22)

Figura 8: Localización de San Antonio de Areco en la Pcia. de Buenos Aires.



Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino.

Figura 9: Localización de Rutas Nacionales y Provinciales que llegan a San Antonio de Areco y que lo conectan principalmente con Ciudad Autónoma de Buenos Aires y área Metropolitana.



Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino

En el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 el partido de SADA, se encuentra en el Área de los “Pagos de Areco”, de gran raigambre gauchesca, con

entidad para constituirse en atractora de volúmenes importantes de turistas debido a la concentración de recursos turísticos de jerarquía y característicos.

San Antonio de Areco se encuentra en la Puerta de la ciudad de Buenos Aires, quien atrae la mitad del turismo receptivo que ingresa a la Argentina, con cercanía al Área Metropolitana de Buenos Aires con la diversidad de productos que esta aporta. Esta se define como un área en la cual el Turismo es una actividad económica muy significativa.¹²

Como esta condición es compartida con otros partidos del área turística debe ofrecer elementos diferenciadores entre los productos/atractivos con similares características.

San Antonio de Areco es una referencia histórica y cultural en tanto se pueden destacar valores como:

- El escritor Ricardo Güiraldes (1886-1927) y la aparición de su novela "Don Segundo Sombra" (1926). Para la leyenda fue y será Don Segunda Sombra, el gaucho del Pago de Areco que Ricardo Güiraldes llevó a la estampa en una obra que recorrió el mundo como idea argentina. Don Segundo terminó sus días en San Antonio de Areco en una modesta casa del pueblo, cerca de las vías del ferrocarril y en el barrio que los arequeros conocen como "del Asilo".
- La Estancia "La Porteña", aproximadamente a tres leguas del casco urbano, construida allá por 1823. La propiedad de estas tierras perteneció a Manuel José de Guerrico desde el 1800 quien a la sazón se desempeñaba como presidente del Ferrocarril Argentino, y le puso al campo el nombre de la famosa locomotora "La Porteña". Luego la heredó don Manuel J. Güiraldes y allí fue donde Ricardo Güiraldes, hijo de don Manuel, encontró los motivos inspiradores de su obra, con los paisanos, la vida campera, la llanura, el paisaje, las costumbres autóctonas, la música, el baile del Gaucho original.
- La fundación del Parque Criollo "Ricardo Güiraldes" (1938). Se encuentra en las afueras del pueblo, pasando el Puente Viejo. Su ubicación recrea el párrafo inicial de "Don Segundo Sombra". Además allí está la Pulpería "La Blanqueada", escenario del primer encuentro de los dos protagonistas de la novela: Don Segundo y Fabio, padrino y ahijado.
- La institución del Día de la Tradición, por Ley N° 4759 (1939), por iniciativa del entonces Intendente municipal Don José Antonio Güiraldes y de la agrupación Bases de la ciudad de La Plata, el gobierno de la provincia de Buenos Aires, en coincidencia con el aniversario del nacimiento de José Hernández, se dispone su celebración especialmente en San Antonio de Areco.

¹² Secretaría de Turismo. Consejo Federal de Inversiones, 2005. Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 Argentina. Pág. 38.

San Antonio de Areco es un centro turístico gauchesco nacional e internacional donde se pueden conocer museos, centros culturales, talleres de artesanos plateros de primera calidad, además de percibir una fuerte impronta de la tradición y costumbres del campo argentino, como así también testimonios de nuestra época colonial.

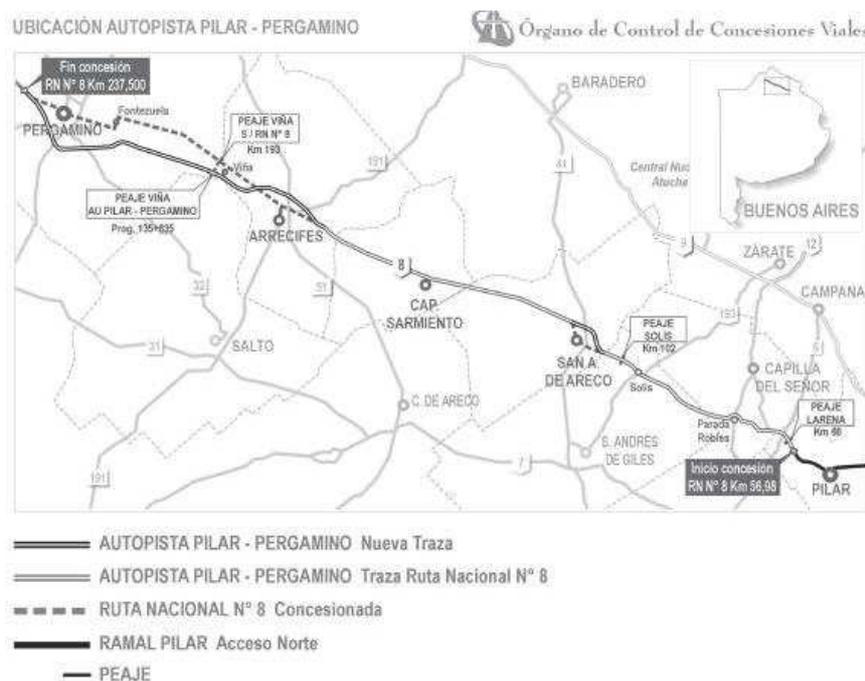
Desde 1971, se lleva a cabo la semana de la artesanía arequera, en la cual se exhiben los trabajos más bellos de la zona, tales como obras de finísima platería gauchesca, guitarras, labores con delicadas terminaciones en cerámica, trabajos en telar criollo, estribos de suela, de asta y hueso y el calzado criollo; como así también trabajos realizados en cuero crudo, hierro forjado, entre otros.

4.1.2. Autopista Pilar-Pergamino

La Ruta Nacional N° 8 en la trayectoria Pilar y Pergamino tiene las siguientes características:

- En los primeros 5 km (Pilar-Fátima) posee dos calzadas de dos carriles
- En el resto del tramo, aproximadamente 175 km, posee una calzada de dos carriles sin cruces en distintos niveles, atravesando zonas urbanas, como Pilar, Fátima, Parada Robles, San Antonio de Areco, Capitán Sarmiento, Arrecifes, Todd, Viña, Urquiza, Fontezuela y Pergamino; como también posee un tramo de ondulaciones y reducción de calzada.

Figura 10: Traza proyectada de la Autopista Pilar-Pergamino.



Fuente: Pliego técnico particular del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

El Proyecto de la Autopista Pilar-Pergamino es la primer obra de iniciativa privada establecido en el Decreto N° 966 del 16 de agosto de 2005. La adjudicación por Decreto 1875/06 resultó a favor de la empresa Corporación América-Helport (Unión Transitoria de Empresas). La propuesta de la empresa consiste en la construcción, mantenimiento, administración y explotación de la concesión del tramo de la Ruta Nacional N° 8 que unirá Pilar y Pergamino, provincia de Buenos Aires.

El objetivo de la obra es: “Revertir la condición actual de la Ruta Nacional N° 8 de Pilar hasta Pergamino (Buenos Aires)”.

Las características del proyecto son:

- De Pilar hasta Ruta Provincial N° 6: calzadas divididas en tres carriles por sentido de circulación.
- Desde Ruta Provincial N° 6 hasta Pergamino: calzada dividida en dos carriles por sentido.
- Variantes en San Antonio de Areco, Arrecifes y Pergamino, se construirán dos calzadas de dos carriles por sentido de circulación, de aproximadamente 80 kilómetros.

La concesión de la Autopista Pilar-Pergamino está integrada por la Ruta Nacional N° 8 entre el km 56.99 y el km 237.500 y se la propone ejecutar con una concesión de 30 años a partir del 2006 y con cómputo de plazo de ejecución de obras de acuerdo a los tramos previstos en el Anteproyecto Técnico. Según el cronograma en los dos primeros años se completaría la primera etapa, los tramos 1 hasta Ruta Pcial. N° 192 en Parada Robles, luego continuaría la segunda etapa para los años 3 y 4 de la concesión para el tramo 2 desde Parada Robles hasta inicio variante San Antonio de Areco, en los años 5 y 6 el tramo 5 constructivo variante Pergamino desde Acceso a Fontezuela a fin de Proyecto; para los años 7, 8 y 9 tramo 3: constructivo inicio variante Areco-inicio variante Arrecifes; años 10 y 11 tramo 4 constructivo inicio variante Arrecifes-intercambiador acceso a Fontezuela; tramo 5 constructivo variante Pergamino tramo acceso a Fontezuela, fin de proyecto.

Ante el cumplimiento parcial de las obligaciones y la verificación de retrasos en la ejecución de la obra se dispuso por Decreto Presidencial 891/10 la extinción del contrato con la empresa concesionaria, así las obras quedaron inconclusas hasta el anuncio de la apertura de una nueva licitación realizado públicamente, en julio de 2010, por la Presidente de la Nación, Cristina Fernández de Kirchner.

Según el anuncio las tareas serán financiadas por el Gobierno Nacional, con una inversión de 1.600 millones de pesos para los 170 kilómetros de ruta y se prevé la finalización para el año 2014, es decir, cinco años antes que lo previsto.

La construcción de la autopista significará una obra de gran magnitud para la zona que atraviesa no sólo por evitar accidentes, que cada vez son más frecuentes, sino también porque hará que el contacto entre lo rural y lo urbano sea más rápido y fluido, porque la Ruta N° 8 es una arteria de transporte de producción y además porque contribuirá a generar una actividad económica como es el desarrollo turístico de los pueblos rurales por los que atraviesa.

A pesar de los anuncios presidenciales las obras se encuentran detenidas y no existe fecha cierta de continuación de las mismas.

La construcción de la autopista Pilar-Pergamino es un proyecto de hace años que en su paso por San Antonio de Areco implicará, según la conceptualización realizada por Gaztañaga en su libro “Un puente desde un solo lado”, impactos sociales mediatos e inmediatos.

Impactos sociales mediatos: el arribo en menor tiempo a los grandes centros urbanos, de estudio, de diversión, la reducción de accidentes, el desarrollo del turismo, el arribo de inversiones (residencias, hoteles, restaurantes), mayor competencia con otros pueblos, es decir que debe ser pensada como un progreso como conexión y sobre todo como cambio social.

Se deben considerar también los impactos inmediatos como la necesidad de aprobación del plan de ordenamiento territorial, de proteger el patrimonio histórico y cultural, atender a cuestiones urbanísticas como pavimento, red de agua, recolección de basura, alumbrado público, ampliar el sistema de seguridad.

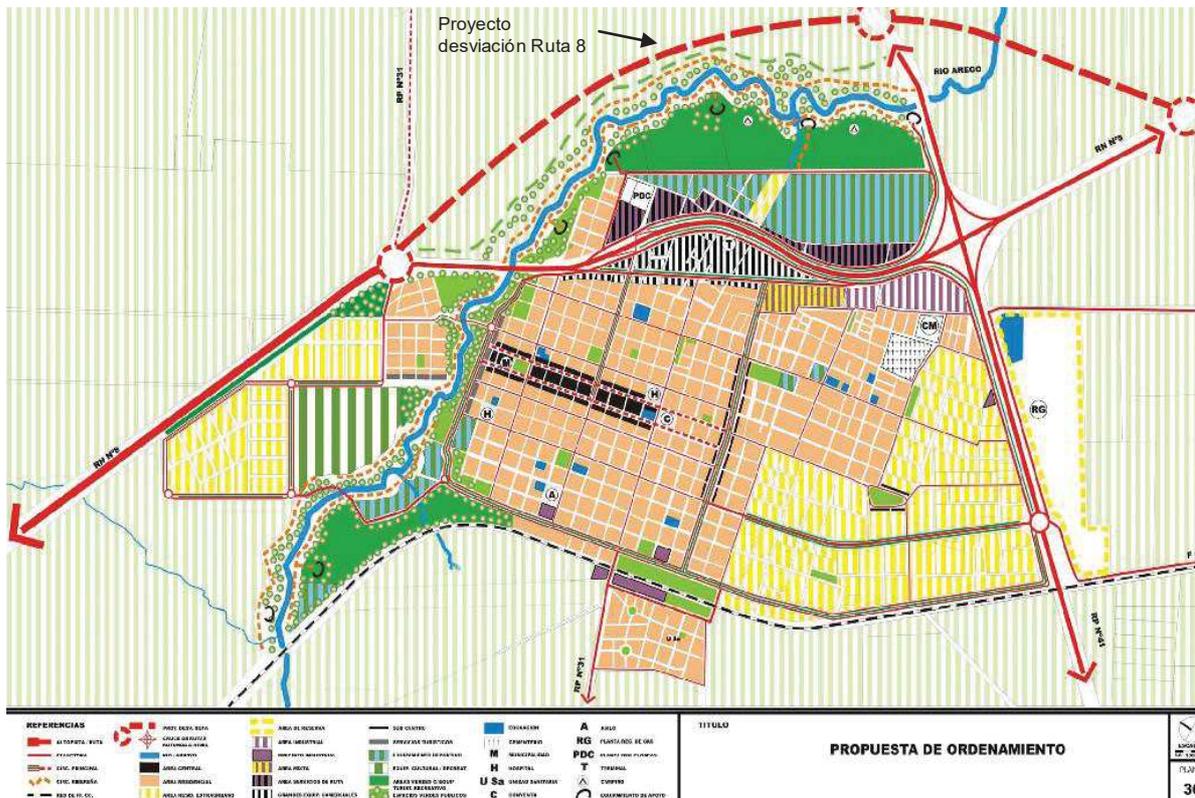
A los efectos de realizar previsiones y estar preparados para los cambios futuros en el Municipio de San Antonio de Areco se está en las etapas finales de aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial que fuera diseñando a través de un diagnóstico llevado a cabo por la Universidad de La Plata en el año 2006. El diagnóstico toma en cuenta la situación actual de San Antonio de Areco, su ubicación estratégica, considerando los índices del Censo 2001. En entrevista con la Secretaria de Obras Públicas y Servicios Públicos de la Municipalidad de Areco, dice: “*Los ejes en base a los cuales se desarrolló el Plan son:*

- 1. La importancia que Areco tiene en la ruta del Mercosur,*
- 2. La importancia turística de San Antonio de Areco por ser el pueblo que es con sus características,*
- 3. La economía agrícola ganadera, y*
- 4. El potencial de desarrollo industrial siempre referido a la actividad agrícola ganadera”.*

En este sentido se hace una propuesta de nueva traza de la Autopista Ruta Nacional N° 8 (AU RN8) a la Dirección de Vialidad Nacional y del OCCOVI¹³.

Esta modificación se propuso de acuerdo a los siguientes criterios de planificación territorial: mantener las condiciones naturales del paisaje litoral del río Areco con potenciales de uso recreativo y deportivo y evitar situaciones de conflicto planteadas en cuanto al acceso a la ciudad de Areco. Con esta nueva traza se evitará la contaminación provocada por una autopista (sonora, visual, contaminación atmosférica), evitar accidentes, recuperar la traza actual de la Ruta N° 8 reconfigurándose como avenida de circunvalación, minimizar la ruptura territorial entre las actividades que ocupan sus bordes; contribuirá a atenuar el efecto negativo para las actividades económicas vinculadas a los flujos circulatorios de la ruta. La nueva traza tendrá dos puntos de vinculación con la traza actual por fuera del área urbana produciendo el ingreso y egreso a la ciudad desde Duggan y desde San Andrés de Giles, esta nueva traza en su trayectoria cruzará la Ruta 41 a diferente nivel.

Figura 11: Propuesta de traza de la Autopista Ruta Nacional N° 8.



Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial del Partido de San Antonio de Areco.

¹³ OCCOVI: Órgano de Control de Concesiones Viales es un organismo desconcentrado, dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad, bajo la órbita de la Subsecretaría de Obras Públicas, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

4.1.3. Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco

Según el Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco (aprobado por el Honorable Consejo Deliberante en 2011), el atractivo turístico de San Antonio de Areco se desarrolla a partir de dos ejes que lo caracterizan como turismo no masivo y de carácter selectivo:

1. La oferta de atractivos basados en sus características culturales e históricas, como sitio de tradiciones y costumbres arraigadas. Posee características urbanas y edificaciones particulares, con un “Casco Histórico” que da cuenta de su patrimonio.
2. La oferta de naturaleza, plasmada en actividades deportivas, recreativas, turismo rural y de estancias. La mayoría de las actividades están vinculadas con la cultura local y la tradición, el paisaje pampeano y las áreas de esparcimiento y contemplación del entorno natural.

San Antonio de Areco es una ciudad que mantiene sus calles empedradas en el casco antiguo, sus edificaciones son bajas y en muchos casos antiguas, recicladas o de estilo, en las calles hay farolas, no hay carteles luminosos, tiene un río con amplio espacio verde para esparcimiento en su costanera, con árboles añejos, la calidez de la gente, es un “pueblo” con identidad, con autenticidad sin dramatización, donde podemos encontrar un gaucho en el bar de la esquina, o en el banco, o en la panadería, sin necesidad de crear la escena. Un entrevistado dice: *“...Pero caracterización, dramatización no. Por eso el pueblo es auténtico, y la gente dice ¡qué bueno eso!...”*.

Mantener esta impronta es lo que ha impulsado a sus autoridades a trabajar en el diseño y la aprobación de un Plan de Ordenamiento que tenga en cuenta:

1. La ubicación estratégica entre las Rutas 7, 41, 8 y 9,
2. La importancia turística de SADA por ser un pueblo con identidad y cultura gauchesca,
3. La economía centrada en la producción agrícola ganadera,
4. El potencial de desarrollo industrial que se desprende de la actividad agrícola ganadera.

Ante el proyecto de la autopista de la Ruta 8, SADA pretende estar preparado para recibir los servicios que las rutas traen, tales como, hoteles, emprendimientos urbanísticos, conglomerados de gente que vienen a trabajar a estos emprendimientos, sean industriales o urbanísticos, entonces el Plan de Ordenamiento toma como punto principal el crecimiento poblacional (inferior al 10%) y así es que considerando esta

evolución entre los últimos censos, se proponen trabajar en la división de tierras para satisfacer las necesidades internas urbanísticas y en la capacidad de provisión de servicios (agua, cloacas) para esos núcleos urbanos.

Dado que los límites de San Antonio de Areco, ciudad cabecera, son muy precisos e inviolables: el río Areco, la Ruta 8, la Ruta 41 y las vías del ferrocarril, y no tiene posibilidad de crecimiento alguno que no sea sorteando esos límites, los emprendimientos de barrios cerrados o clubes de campo se podrían autorizar en áreas complementarias (cordón que rodea al casco urbano) y rurales (Duggan o Villa Lía), según lo expresado por la autoridad municipal entrevistada. La idea del Plan es no sobrepasar los 40.000 habitantes dentro de estos límites y preservar así la identidad del pueblo y el turismo que genera, por ser esta una actividad económica de gran importancia.

4.1.4. Los pueblos rurales de San Antonio de Areco

Vagues, Villa Lía y Duggan son los pueblos rurales de San Antonio de Areco. Duggan y Villa Lía serán los destinatarios de los desarrollos urbanísticos que quisieran instalarse en San Antonio de Areco, según lo expresado por un funcionario municipal. En el Plan de Ordenamiento Territorial, Duggan está considerado con un alto potencial de desarrollo educativo y residencial mientras Villa Lía tiene un desarrollo más dedicado a lo productivo.

Los informantes calificados entrevistados suponen que el impacto de la llegada de la autopista sobre los pueblos rurales dependerá de la planificación territorial que se posea, sin importar cuántas autopistas pasen, si todo está bien planificado y si las reglas son claras, nada puede salir mal.

En lo que respecta al desarrollo turístico de los pueblos rurales una entrevistada¹⁴ expresa: *“Dentro del desarrollo turístico rural se piensa en las chacras educativas, o sea que el vender la tierra sería más la tierra improductiva o más que venderla, en su misma tierra podría generar un emprendimiento porque la idea es, no que el propietario en Vagues, en Villa Lía o en Duggan la venda y después se quede sin hacer nada, mirando como otro se hace el negocio, sino que el negocio lo pueda hacer él mismo con la capacitación que da la Secretaría de Turismo de la Provincia al mismo lugareño. Ese es el desarrollo, que el lugareño se desarrolle, pueda mandar a sus hijos a estudiar para que después vuelvan y sigan con el emprendimiento, o generen una actividad nueva pero que no se vayan”*.

¹⁴ La entrevistada es Silvia Tera, Secretaria de Obras Públicas y Servicios Públicos de la Municipalidad de San Antonio de Areco, gobierno 2007-2011.

Esto vincula a la actividad turística con el arraigo de los pobladores y en este sentido es que se debe pensar en los servicios que se brinden para tentar a los jóvenes a quedarse en el pueblo, tales como, calles asfaltadas, mayor iluminación en las calles, agua corriente, cloacas, servicios de salud, centros educativos. El estímulo desde el municipio para que quien quiera abrir un emprendimiento tenga todas las posibilidades administrativas e impositivas para instalarse o el apoyo desde la Secretaría de Turismo de la Pcia. de Buenos Aires con el Programa Pueblos Turísticos ofreciendo capacitación y formación a los pobladores. Dice Santos Ortega¹⁵: *“...Se trata de estimular que la gente se quede en su territorio...”*.

En los pueblos se ha realizado un relevamiento del patrimonio para evitar la demolición de casas o bien la restauración manteniendo el estilo tradicional de sus edificios y por lo tanto su impronta de pueblo rural antiguo, aunque todavía no se ha dado la difusión necesaria de la Ordenanza Municipal, que establece un incentivo en las tasas municipales, ni se han colocado las placas de identificación en los frentes, como también se evidencia una falta de pertenencia y conciencia sobre la conservación de la identidad, historia y aspecto del pueblo. Silvia Torsa comenta lo dificultoso que ha resultado la aplicación de esta normativa en San Antonio de Areco ciudad y aún así hoy existen muchas peleas y discusiones porque la gente dice: *“...la propiedad es mía y yo puedo hacer lo que quiero...”*.

Santos Ortega comenta: *“...hay una reglamentación que te dice que antes de tirar algo tenés que consultar con la municipalidad...pero lo único que sirve es la concientización...”* por eso el criterio que adoptó el municipio es adjuntar a la factura de la tasa municipal un recordatorio con la vigencia de la ordenanza y que ante alguna remodelación se debe consultar a la Municipalidad.

La difusión de los pueblos se realiza a través de folletería específica que se entrega en los puestos de información de Turismo de la nación, en la Secretaría de Turismo de la provincia, en la casa de la provincia, en exposiciones de nivel nacional e internacional. La política es entregarlos extra-distritalmente porque si los entregan a la gente de San Antonio de Areco es como *“...entregar propaganda dentro de mi negocio...”* dice el entrevistado.

4.1.4.1. Las “Flores del Pago”

Este “apodo” de los pueblos rurales surge en el año 2004 ante la necesidad de promocionarlos turísticamente, dar a conocer su identidad e historia y que no quede

¹⁵ Patricio Santos Ortega, Director de Turismo de la Municipalidad de San Antonio de Areco en el período 2002-2011.

enmascarada con la oferta de San Antonio de Areco. Si bien en la reunión del municipio con los vecinos no se llega a un acuerdo sobre el “apodo”, la decisión pasa por el Director de Turismo de turno, quien dice: *“...se me ocurrió decir la flor del pago... la palabra pago asociada directamente con San Antonio de Areco...y tal como en un concurso de belleza campero en lugar de Miss XXX se habla de “la flor del pago”... y yo dije estas son “Las flores del pago” como para dar una contención más campesina...”*. Así es como hoy hablar de “Las flores del pago” nos hace pensar en Vagues, Villa Lía y Duggan y asociadas directamente al “pago de Areco”.

4.1.4.1.1. Vagues: características socio-productivas

Es un pueblo de alrededor de 120 habitantes, se encuentra a 7 km aproximadamente de San Antonio de Areco, traspasando la Ruta Pcial. Nº 41, está surcado por las vías del Ferrocarril Bartolomé Mitre, en sus proximidades corre el arroyo homónimo, que desemboca en el río Areco.

“Según el historiador arequero, Federico Oberti, Vagues debe su nombre al apellido del Capitán, integrante del Cuerpo de Blandengues, defensor de nuestras fronteras en los años de acciones militares. El Capitán Vagues fue también alcalde de la ciudad de Luján allá por el 1800... Entre la década del ´30 y el ´40 se desarrollaba una actividad general significativa debido a las actividades rurales y la importancia de la estación ferroviaria ya que en la misma se bifurcaban dos ramas: uno, el Victoria-Pergamino, y el otro, con partida y llegada a Estación Vagues, pasando por Azcuénaga, Villa Ruíz, Carlos Keen y terminal Luján. El tránsito ferroviario hoy está suprimido.

También en esa época había actividad en dos almacenes, labores de herrería, las que cerraron con el tiempo debido al decreciente ritmo comercial.” (Bouvier, 2010).

Un entrevistado¹⁶ cuenta: *“Hay dos cosas que me impactaron cuando llegué a Vagues: una que el camino era de tierra, con lo cual ya aislaba a Vagues, la otra era, que aunque era intermitente a mí me tocó la última parte del ferrocarril, pasaba no muy seguido pero permitía cierto movimiento. Con la desaparición del ferrocarril, Vagues tuvo una época muerta, es decir, la única actividad que había era el hogar San Camilo: ... Vagues es un pueblo muy aislado. Cambió cuando asfaltamos la ruta, ahí hubo como una especie de crack y comenzó, de alguna manera, a ser un poco más significativo. Se empezaron a arreglar algunas casas, pero se quedó estancado. Una de las características de Vagues es que es un pueblo estancado. No hay evolución pero tampoco involución. Está ahí. Es un lugar tranquilo...”*.

¹⁶ El Padre Amado es el Director del Hogar San Camilo, prestigioso centro de rehabilitación que funciona en Vagues, vive en Vagues hace 18 años.

Vagues posee una cuadrícula lineal, sólo una arteria asfaltada que es la que lo une a SADA. La actividad principal es la agropecuaria aunque hay emprendimientos turísticos como la Posta de Vagues, el Centro Ecuestre, venta de artesanías y antigüedades. Tiene además el Hogar San Camilo, que es un centro de rehabilitación, y en cuanto a oferta educativa, cuenta con la escuela primaria y el Instituto Francesco Faá di Bruno con formación agrícola en los niveles primario y secundario.

La estación de tren se encuentra ocupada en parte por el Hogar San Camilo, institución que por el uso contribuye con el mantenimiento y la conservación del edificio.

4.1.4.1.2. Villa Lía: características socio-productivas

Villa Lía es un pueblo rural de 1200 habitantes. Se encuentra a 18 km de San Antonio de Areco, sobre la Ruta Pcial. N° 41. El ingreso al pueblo se realiza a través de un camino asfaltado que llega hasta la vieja estación de ferrocarril, ya dentro del pueblo, y es la única calle con asfalto que existe en Villa Lía.

Como señal de impulso a un cambio en la actividad económica del pueblo y marcando el apoyo de las autoridades municipales y provinciales, recientemente fue incorporado al Programa Pueblos Turísticos de la Secretaría de Turismo de la Pcia. de Buenos Aires. Una nueva puerta se abrió para Villa Lía.

La historia del pueblo y su gente es lo que hace a la idiosincrasia de este pueblo rural de inmigrantes.

“Las tierras heredadas de la familia Castex por Doña Trinidad Mercedes Lía Rodríguez y Muñoz, casada con Francisco de las Carreras, son un día surcadas por las vías del ferrocarril y se le impone el nombre de Lía a la estación ferroviaria. Esta daría origen a la incipiente población que se llamaría Villa Lía, que nacía al amparo de la expansión que prometía el Ferrocarril Belgrano (ex Central Córdoba), que en 1893 comenzó con el recorrido desde Estación Retiro a Santa Fe. El pueblo nacía por el trabajo y el tesón de los nativos e inmigrantes que se instalaron en esas tierras...” (Bouvier, 2010). Una entrevistada dice: *“Villa Lía está fundada por los inmigrantes que llegaron y eran todos agricultores, por eso se llama “pueblo de labradores”...”*

En estas tierras se instalaron españoles, italianos y vascos franceses.

El pueblo fue erigido en las tierras donadas por Lía de las Carreras. Dice la entrevistada¹⁷: *“...Ustariz en 1927 le compra los campos a la familia de las Carreras y ahí es donde él organiza muy generosamente el pueblo de Villa Lía y va dejando los*

¹⁷ Encarnación Pascual, “Ñata”, es una docente jubilada que reside en Villa Lía desde su niñez.

lugares estratégicos. Esta manzana para la escuela, para un centro educativo, para la comisaría, para todos los lugares públicos. Así hizo todo el loteo y preparó la urbanización... Las manzanas tenían dos o tres casas... Una de las primeras casas es la que está frente al club...”.

La llegada del ferrocarril significó un importante avance, conexión social y comercial con las grandes ciudades, a la vez que fue utilizado para transportar el cereal que producían los colonos.

Algunos relatos de María¹⁸ recordando aquellos tiempos nos hacen pensar en un pueblo con un desarrollo importante en cuanto era el centro de compras de la zona, con gran capacidad de trabajo y gran visión de progreso. Comenta: “... *venía gente que bajaba en la estación desde Santa Coloma, Santa Lucía y de otros pueblos, ... para venir al médico o hacer las compras. Era como un centro Villa Lía, por un lado Santa Lucía, por el otro lado Villa Lía...Pero estaba el tren que podías ir y volver en el día a Buenos Aires. Era una buena comunicación. ...El tren demoraba tres horas en llegar...*”.

También Ñata recuerda: “...*en aquella época el paso del ferrocarril fue importante porque había gente que venía porque estaba trabajando, en la construcción de las vías, en los terraplenes, con palas y carretillas. El primer tren vino de Rosario hacia Buenos Aires...*”.

En la actualidad el tren ha dejado de funcionar como ha sucedido en casi la mayoría de nuestros pueblos, lo que significó en muchos casos la desaparición de los mismos. “*Por suerte no pasó lo mismo con Villa Lía*”, expresa la entrevistada.

La primera escuela de la colonia estaba en Villa Lía y a ella concurrían los hijos de los colonos que venían de a caballo como cuenta una docente con gran nostalgia de aquella época. Hoy sigue funcionando la escuela primaria y también hay jardín de infantes, secundaria y formación profesional a las que asisten los niños y jóvenes del pueblo y parte de la colonia.

La actividad económica más importante en la actualidad es la agrícola y la avícola.

4.1.4.1.3. Duggan: características socio-productivas

El pueblo de Duggan se encuentra a 18 km de SADA sobre Ruta Nac. N° 8, el acceso fue recientemente repavimentado. Su población asciende a 600 personas.

¹⁸ María Daverio llegó a Villa Lía hace 53 años, luego de casarse con su esposo, el médico rural del pueblo.

Durante el S XVIII Duggan fue poblado por colonizadores y labradores. Este fue punto geográfico de cruce de caminos durante el período del Virreinato y de la Independencia, en el camino al Alto Perú.

En el año 1882 el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires atraviesa los campos de la familia Duggan y de ahí el nombre de la Estación. *“...El ramal sería Victoria-Pergamino, el que luego de la nacionalización se llamara Bartolomé Mitre. Actualmente el tren ya no pasa y funciona en la estación la Escuela Agraria de Duggan, la que fue un gran anhelo y provocó un significativo avance a nivel educativo y social...”* (Bouvier, 2010).

Según los datos aportados por un investigador e historiador del lugar¹⁹, el primitivo pueblo de Duggan es un loteo que Pedro Ramallo hace como emprendimiento privado en un predio de aproximadamente 40 has., en el campo de su propiedad que se encuentran en el rincón más próximo a la Estación. Lamentablemente no se hizo el trámite de declaración de pueblo y no se lo inscribe en catastro. Además cuenta: *“...1887 se tomó como fecha de fundación. ... Allí por 1881 nosotros teníamos un tremendo Caserío de los Ramallo, El Caserío de los Herrera, porque primero los campos eran de los Herrera, después fueron de los Ramallo, pero nunca tuvo un nombre, después lo bautizamos el barrio de Las Alcantarillas, por el hecho de que toda el agua de esta zona embocaba en ese camino y era un río eso cuando llovía, y había un montón de alcantarillas por eso queda el nombre del barrio de las Alcantarillas, que fue un centro comercial y queda mucho resto de eso todavía. Tenía tienda, almacén de ramos generales, acopio de cereales, carnicería, herrería, panadería, el salón de baile y lo que no faltaba en aquella época, un club, una especie de centro, de centro popular... Ese barrio de Las Alcantarillas era primitivo porque es un barrio de casas viejas ... el pueblo no existía cuando vino el ferrocarril en 1882...Duggan fue, la parte de mano de obra que requerían las estancias, está rodeado por estancias...Duggan nunca tuvo gente pudiente...”*.

En 1910, aún sin haber llevado a cabo el loteo, Ramallo lo remata y quienes compran estas tierras reforman el loteo por manzanas dejando los espacios verdes, la plaza y la manzana de la iglesia.

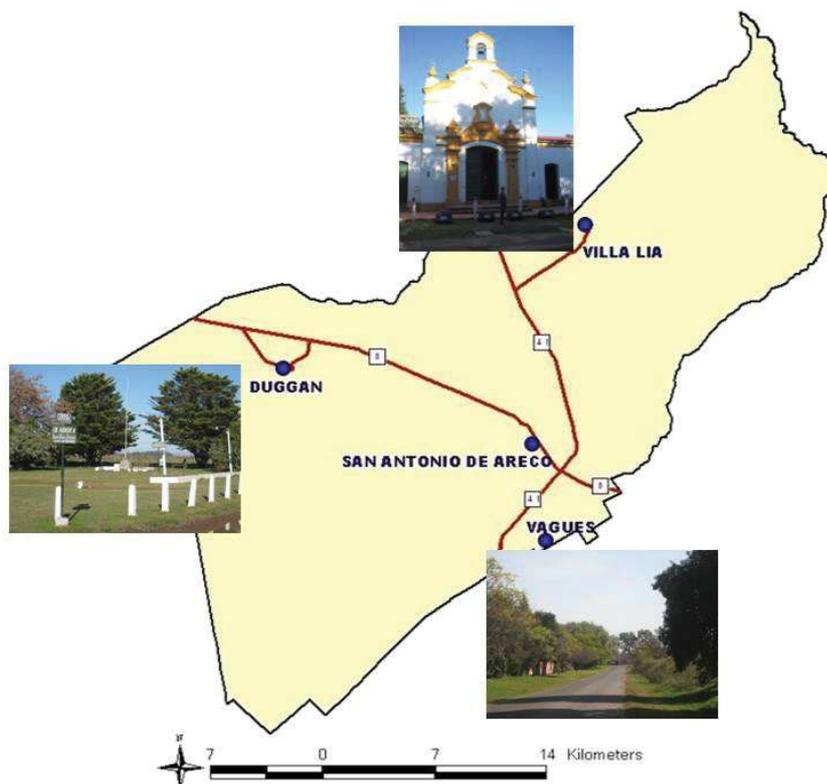
Las obras de construcción de la Iglesia “San Juan Bautista” se iniciaron en 1909 en un predio adquirido por la diócesis de La Plata, obra del esfuerzo, colaboración y tesón de los vecinos de Duggan. Fue consagrada en 1910.

¹⁹ Carlos Viganego, reside en Duggan, es un autodidacta, investigador y recopilador de la historia del lugar. La familia reside en el lugar desde el 1911, aproximadamente.

4.2. Metodología

El área de estudio de esta investigación se enmarca en el área rural de San Antonio de Areco, específicamente en los pueblos de Vagues, Villa Lía y Duggan.

Figura 12: Localización de los pueblos rurales en el mapa del partido de San Antonio de Areco.



Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino.

La metodología a utilizar para alcanzar los objetivos propuestos para esta investigación de tipo exploratorio descriptivo, se basa en la utilizada por Jurdao Arrones (1990) en su libro “España en venta”.

En principio se lleva a cabo una amplia revisión bibliográfica sobre temas relacionados con este estudio, por ejemplo, la vida en el campo, la nueva ruralidad, el turismo rural, las instituciones y el turismo, desarrollo e infraestructura. Esta revisión incluye además documentos como Decretos, Resoluciones, Plan de Ordenamiento Territorial, también se consultaron los diarios actuales de nivel local, regional y nacional. La recolección de datos de campo se realiza mediante observación directa en reiteradas visitas a los pueblos rurales. El relevamiento cualitativo se complementa con veinte entrevistas semi estructuradas a informantes claves - representantes de la gestión pública, integrantes de organizaciones locales, pobladores residentes en el lugar-. La temática

de las entrevistas giran en torno a la historia y estilo de vida del pueblo, los cambios en el tiempo, la proyección con la llegada de la autopista, el desarrollo turístico, el éxodo rural, la protección de la cultura local y las consecuencias socio económicas del turismo.

Los datos cuantitativos se recolectan a través de encuestas aplicadas a habitantes de los pueblos y visitantes/turistas, para obtener datos de gasto turístico, rango etario de los visitantes, actividades ofrecidas y preferidas, razones de la visita.

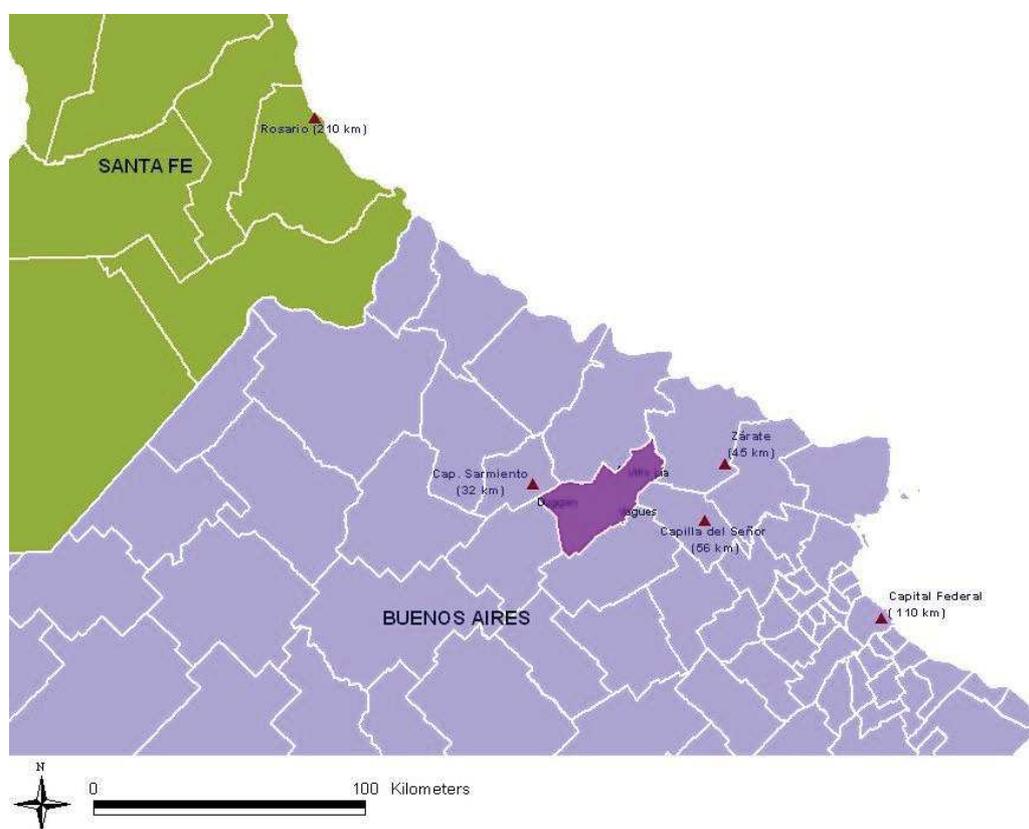
Asimismo, este estudio se inicia en el año 2010 con la realización de un relevamiento para evaluar la potencialidad turística de estos pueblos rurales y los cambios generados por esta actividad económica en la población local.

Capítulo V: Análisis y presentación de los resultados

5.1. Los pueblos rurales de San Antonio de Areco y el turismo

Los pueblos rurales de San Antonio de Areco, según los resultados obtenidos de las encuestas realizadas son visitados los fines de semana por familias provenientes de las localidades cercanas, tales como Zárate, Capitán Sarmiento, Capilla del Señor, Capital Federal, Rosario.

Figura 13: Distribución de las poblaciones de donde provienen quienes visitan los pueblos rurales de SADA.

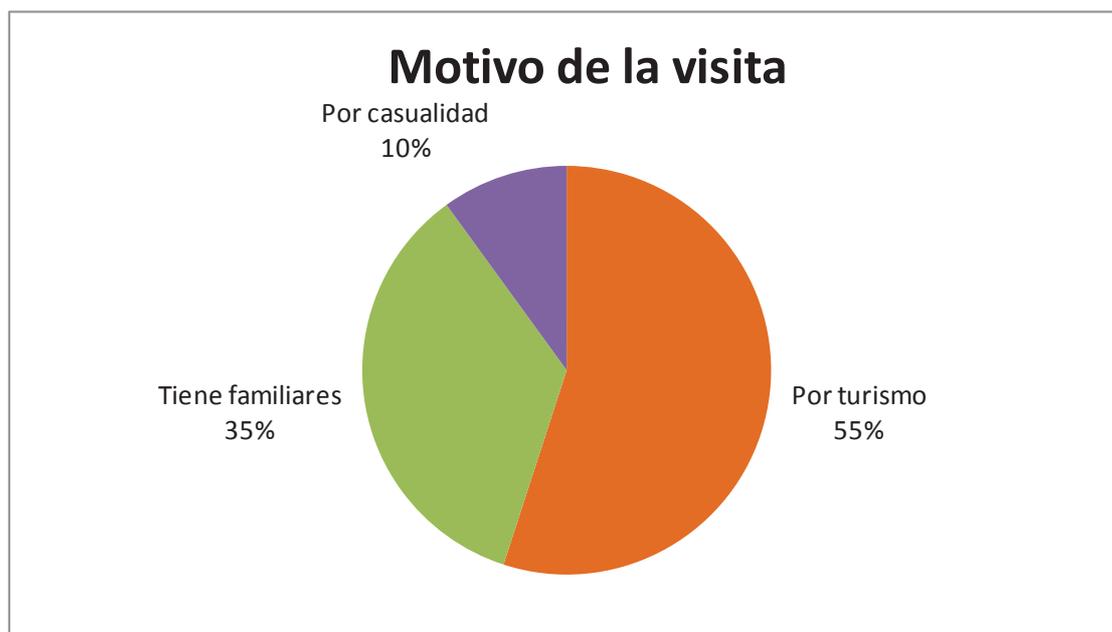


Fuente: Grupo GIS EEA INTA Pergamino

Como medio de transporte en general utilizan vehículo particular y sólo en algunas oportunidades viajan en ómnibus.

Estos pueblos son elegidos en oportunidad de realizarse fiestas patronales o fiestas tradicionales, tales como domas, Fiesta del Agricultor, que son el atractivo indispensable para que las personas se trasladen hacia ellos. Así, el porcentaje de personas que visitan los pueblos por turismo es del 55%, mientras que por razones familiares es el 35% del total de personas encuestadas.

Figura 14: Causas que motivan la visita a los pueblos rurales.



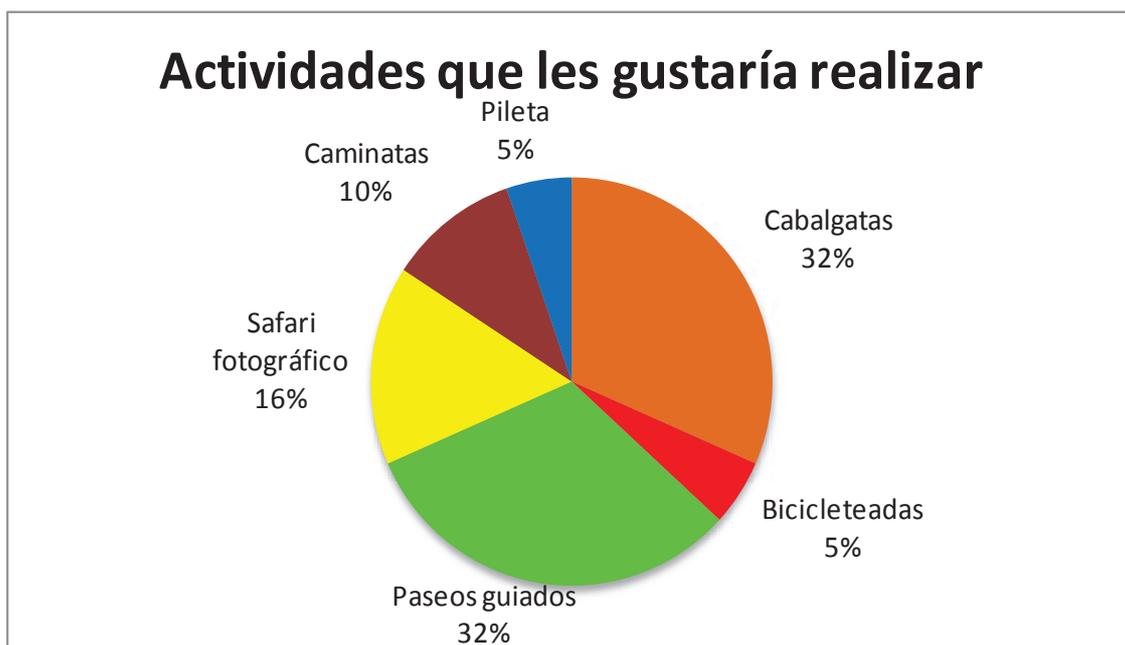
Fuente: Elaboración propia con datos de las encuestas realizadas.

Asimismo, el rango de edad de los visitantes²⁰ se concentra en adultos entre 22 y 60 años y niños de hasta 14 años, lo que denota que es un paseo de familia.

Los visitantes, si bien van convocados por las fiestas que se llevan a cabo en estos pueblos rurales, consideran que la tranquilidad y la accesibilidad es un factor importante para ir a pasar el día dado que en general no pernoctan, sólo se detectaron unos pocos casos de pernocte en Vagues. Las actividades predilectas por los excursionistas son las cabalgatas y los paseos guiados, según las encuestas realizadas.

²⁰ Según la OMT, visitante es "todo aquel que se desplaza por cualquier motivo de su entorno habitual, existiendo pernoctación o sin que esta exista. Por tanto, se incluye dentro del ámbito del turismo no sólo aquellos visitantes que pernoctan en el destino, sino también los que hacen viaje de ida y vuelta en el mismo día...se crea una distinción entre el concepto de turista -visitante que pernocta- y excursionista o visitante de día". (OMT, 2001 : 21-22)

Figura 15: Distribución de las actividades que les gustaría realizar a los visitantes.



Fuente: Elaboración propia con datos de las encuestas realizadas.

A través de la investigación se detecta la actitud positiva ante la llegada de la autopista resaltando el beneficio de la accesibilidad e integración social, cultural y económica con las grandes ciudades tal como lo demuestran otros proyectos de infraestructura como son a nivel internacional el Puente Oresünd, y a nivel nacional el Puente Rosario-Victoria y la autopista Ezeiza-Cañuelas.

Este paralelismo se evidencia en cuanto existen nuevas familias que se radican en los pueblos por la tranquilidad, calidad de vida, seguridad para la crianza y educación de sus hijos, aunque siguen manteniendo sus actividades laborales en ciudades de alrededor o en Capital Federal. Este interés por instalarse en los pueblos ha generado un aumento del valor de la tierra en más del 100% del valor del metro cuadrado en los últimos años. Si bien la instalación de estas residencias genera puestos de trabajo para personal de limpieza, parqueros, incrementa las ventas en los comercios locales, se cree que será aún más importante el aporte en concepto de pago de servicios al fisco e infraestructura.

Por otro lado, la llegada de la autopista genera cierto temor en los pobladores locales en cuanto creen que se incrementarán los problemas de inseguridad y la pérdida de la tranquilidad del pueblo como también puede implicar una pérdida de la identidad cultural e histórica. A pesar de ello muestran interés en la construcción de esta obra y reconocen que implicará un mayor desarrollo territorial en lo económico con la generación de nuevos ingresos, en lo social y cultural con las oportunidades de

integración y las nuevas relaciones interculturales con los nuevos residentes y visitantes.

La comunidad de los pueblos apoya la construcción de la autopista, y en algunos casos demuestran cierta ansiedad, según lo que se puede extraer de las entrevistas realizadas, y no existen opositores natos a la construcción de esta obra de infraestructura como sí los tiene el puente sobre el Canal del Challao.

Con respecto al impacto ambiental, la migración de las poblaciones agrícolas a los pueblos y la instalación de nuevas viviendas, contribuye a la destrucción de vegetación nativa o añeja, la modernización de casas con diseño y fachadas tradicionales, que pierden su impronta.

5.1.1. Vagues

5.1.1.1. Identidad y aspecto del pueblo

Vagues es visto como un apéndice de San Antonio de Areco, según Amado “...será *el pulmón de San Antonio de Areco en veinte años...*”, posee muy poca población estable y la mayoría corresponde a chacareros que viven en el campo. Es un pueblo tranquilo, seguro, el único inconveniente es la falta de servicios (agua corriente, gas natural) aunque en muchos casos esto es visto como una oportunidad y como un estilo de vida elegido. Así lo expresan algunos entrevistados:

- A- *“...Vagues está muy cerca y es un pueblo muy tranquilo, donde se vive en libertad, sin miedos y con todas las comodidades...”*
- B- *“...es muy tranquilo... aunque sea más costoso porque no hay agua corriente, ni gas natural, dependemos de la leña y/o el gas envasado en invierno, ... acá la vida no puede pensarse si no tenés vehículo para movilizarte, está alejado de la ciudad y no hay transporte público. Nos conocemos todos, las casas pueden quedar con la puerta abierta y no hay problemas de robos...”*
- C- *“... nos gusta y es lo que queremos, vivir en un lugar super tranquilo, en paz, disfrutar de los turistas que llegan y se alojan en la posta, compartir un mate bajo los árboles con los huéspedes...”*
- D- *“...Es un lugar tranquilo...es su atractivo ...”*

5.1.1.2. Expectativas ante la llegada de la autopista

La autopista será positiva en cuanto permitirá que gente de la ciudad con una profesión o un oficio pueda llegar a trabajar al pueblo como también que gente del lugar tenga mejores oportunidades de capacitarse en otros centros.

5.1.1.3. La venta de tierras. El uso del suelo

El crecimiento poblacional de Vagues no está visto hoy como un problema dado que no se tienen servicios ni infraestructura y eso limita la instalación de grupos inmobiliarios. Además en el pueblo prácticamente no hay terrenos disponibles por lo que aunque haya un interés creciente por irse a vivir a Vagues, no hay venta de terrenos.

5.1.1.4. El pueblo y el turismo

La actividad principal para los visitantes es de descanso y disfrute de la naturaleza, el silencio, la vida al aire libre. Otra entrevistada dice: *“...Los fines de semana ves los autos estacionados en la Posta de Vagues con la bicicleta arriba. La gente viene y después se va a bicicletear por el campo. Sería muy bueno hacer un trayecto turístico del ferrocarril si Vagues y Duggan crecen, ...pero no sería loco que hubiera un recorrido de vivencia del campo a través de las dos estaciones...”*.

Los turistas que llegan a Vagues lo hacen para pasar el fin de semana alojándose en la Posta de Vagues. Son por lo general familias de clase media, tentadas por la tranquilidad del lugar con interés en realizar caminatas o bicicleteadas por el pueblo. El nivel de gasto no excede los \$ 1500 por el fin de semana.

Según los resultados de las encuestas la gente del lugar cree que el turismo es una actividad a desarrollar y que los ayudaría a crecer. Las actividades que podrían ofrecer son bicicleteadas, caminatas, safari fotográfico, paseos en carruajes y paseos guiados. Vagues es un pueblo bucólico, donde se puede llegar desde San Antonio de Areco caminando, en bicicleta, cruzar el arroyo, recorrer sus calles de tierra. Según Patricio Santos Ortega *“va a formar parte de la quinta de los arequeros”*, está muy cerca.

Es preciso trabajar con los jóvenes en la creación de conciencia de pertenencia al lugar, valorar su historia y su pasado, porque ello no es un hecho avergonzante sino un signo de identidad, es un compromiso con su cultura.

5.1.2. Villa Lía

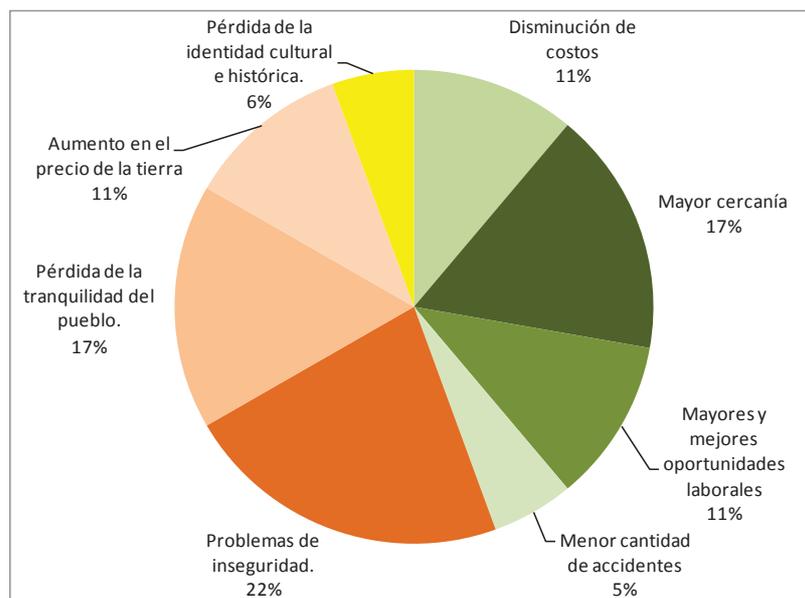
5.1.2.1. Identidad y aspecto del pueblo

La llegada de la autopista Pilar-Pergamino es reconocida como una necesidad para desarrollarse turísticamente, para tener mejor acceso a los grandes centros, también por la seguridad de la carretera dado el mal estado en que se encuentra la Ruta Nac. Nº 8 en la actualidad y la cantidad de vehículos que por ella circulan. Así es que algunas expresiones son:

- A- *“...El crecimiento a lo mejor va a ser distinto. Turísticamente es muy importante. ... tengo mis miedos, Villa Lía puede dejar de ser un lugar tranquilo...porque se puede perder la idiosincrasia de un pueblo si empieza a llegar gente con otras expectativas a la que ha estado viniendo hasta ahora...A mí me gusta así como estamos, pero me gusta que pase la autopista porque no podemos estar con la ruta 8 como está, no se puede con la cantidad de autos que hay...”*.
- B- *“...Yo estoy encantada. Tiene que pasar la autopista y lo más pronto posible. Pero, con respecto a estos pueblitos me parece que la tranquilidad puede ser alterada...”*.
- C- *“...Nosotros estamos al abrigo de los grandes robos porque tenemos la salida pavimentada mala, llena de pozos... no es bueno el escape. ...No cualquiera conoce los caminos rurales...”*.
- D- *“...Va a tener un impacto bastante importante... No sé si se va a lograr la tranquilidad como hasta ahora en Villa Lía dado que va a estar muy cercano al centro de Buenos Aires, Pilar ... Probablemente nos llegue gente que no queramos recibir... hubo un momento que hubo arraigos familiares...Después será fabuloso que la gente venga a visitar al pueblo como pueblo rural...”*.
- E- *“...yo no quisiera que la autopista nos hiciera perder la identidad de pueblo tranquilo que tenemos en Villa Lía. Es mi temor pero también pienso que estamos escondidos no nos van a ver...”*.

Según los resultados de las encuestas realizadas el 17% opina que es positiva en cuanto implica cercanía con los grandes centros a la vez que mayores y mejores oportunidades laborales y la disminución de costos de transporte y fletes (11%) aunque preocupan los problemas de inseguridad (22%), pérdida de la tranquilidad (17%) y el aumento del costo de la tierra (11%).

Figura 16: Impacto que generará la autopista sobre Villa Lía.



Fuente: Elaboración propia con datos de las encuestas realizadas.

5.1.2.2. La venta de tierras. El uso del suelo

De acuerdo a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco, Villa Lía está caracterizada por un desarrollo productivo avícola y porcino aunque se destinarán tierras en el futuro para uso residencial. En el marco de este plan se ha realizado un relevamiento de patrimonio histórico pero sin avanzar en la identificación y estímulo a los propietarios de mantener fachadas y edificios.

En la actualidad se identifican casas de fin de semana dentro de la cuadrícula diseñada para el pueblo, pero aún no se han excedido esos límites y quedan muchos terrenos baldíos.

Existen carteles de venta de terrenos en el pueblo, los propietarios de tierras están vendiendo sus terrenos para la construcción de casas, especialmente a gente de San Antonio de Areco o gente de la zona y Capital que eligen el pueblo para fin de semana. Esto ha generado un aumento del valor de la tierra que según los encuestados es del 600% en los últimos 10 años como resultado del interés de la gente por la compra de estas tierras además del incremento en el valor del suelo en el área agrícola en los últimos años.

El fantasma de los barrios cerrados aún no ha llegado porque tal como dice un entrevistado: “...aún no están disponibles los servicios de agua potable para todo el pueblo y menos aún el gas natural que todavía está muy lejos de llegar al pueblo...”.

Las familias que han construido sus casas vienen a pasar el fin de semana, por lo general es gente de la ciudad que llega los viernes y se va los domingos a la noche. Vienen de Capital en busca de paz, descanso y tranquilidad, aunque siguen manteniendo su actividad económica en la gran ciudad.

A pesar de lo descripto más arriba no se espera un crecimiento desmedido que altere la idiosincrasia del pueblo. La gente del lugar: *“...hay gente que tiene sus casas acá... Y uno ya los distingue... hace varios años que vienen entonces uno no necesita adivinar, y posiblemente se sabe que son turistas... Son profesionales. ... Compran y se hacen la casita de fin de semana, confortable, con buena calefacción”*.

5.1.2.3. El pueblo y el turismo

Por lo general no existe una gran demanda de estos turistas de fin de semana para realizar actividades programadas para el turismo, según la opinión de un poblador: *“...ellos vienen a descansar. Asisten a misa, o comparten algún evento que está sucediendo en el pueblo como el caso de la fiesta Patronal. Pero hacer una actividad como cabalgata o bicicleta no. Es más, cuando vienen las personas los fines de semana hay invasión de cuatriciclos. Todas las casas tienen piletas....”*. Esta opinión es coincidente con la de otro entrevistado que dice: *“...vienen a pasar el fin de semana en paz, caminar, la pileta, el asadito, la reunión con otros amigos que traen...”*.

Así es que sólo en algunos casos se trata de familias que han elegido afincarse en el lugar, aun manteniendo sus ocupaciones en Capital, pero disfrutan de la calidad de vida del pueblo y sus hijos pueden asistir a los centros educativos del pueblo y crecer en libertad gozando de vivir sin los riesgos y temores que hoy impone la vida en las grandes ciudades.

En otro caso son excursionistas que llegan convocados por una fiesta local o porque tienen familiares y van a pasar el día. Según los resultados de las encuestas realizadas las actividades elegidas para realizar serían cabalgatas, paseos guiados o safari fotográfico. El gasto es siempre inferior a \$ 1500 por día.

En el pueblo de Villa Lía han surgido alojamientos rurales, granjas, artesanos que ofrecen sus productos tentados con la idea de desarrollarse turísticamente y en este sentido han sido acompañados por las autoridades municipales y provinciales al designarlo Pueblo Turístico dentro del Programa Pueblos Turísticos de la Pcia. de Buenos Aires y allí están cifradas las esperanzas según nos cuenta un lugareño: *“...Esto despertó mucho interés entre la gente. Son distintas opciones que van a tener los artesanos, la gastronomía o la gente relacionada con el turismo... Hoy un artesano puede trabajar en Villa Lía...”*.

Los inversores de los emprendimientos como bungalows, hoteles de campo, Bed & Breakfast, son en general personas de San Antonio de Areco que han adquirido lotes con la finalidad de albergar turistas de fin de semana.

En la actualidad los jóvenes que tienen oportunidad emigran a la ciudad para estudiar y en muchos casos no regresan al pueblo porque desarrollan su actividad profesional en otros lugares que les ofrecen más posibilidades. Aquellos que no tienen posibilidad de ir a estudiar se quedan en el pueblo con la única expectativa de ser empleados en el “peladero” o en un comercio, hacer alguna “changa” pero sin demasiadas ambiciones y en muchos casos muestran cierta apatía por crecer y realizarse.

El 75% de los encuestados piensa que el turismo es una actividad que se puede desarrollar en el pueblo ya que desde siempre se ha pensado en nuevas ofertas para las personas que llegan y en su totalidad creen que deberían realizar alianzas con instituciones para lograr ofrecer un producto turístico de calidad y ser eficientes en el momento de la comercialización.

La actitud de la gente del lugar ante el turismo es positiva y de hecho existen emprendimientos desde hace ya varios años de explotación.

5.1.3. Duggan

5.1.3.1. Identidad y aspecto del pueblo

El pueblo de Duggan es un pueblo de gente de trabajo y así algunos testimonios de aquellos que hacen a la historia local:

A- *“...de parte de mi madre, de antes que esto sea pueblo, 1870-1875, eran ya colonos ... trabajaban tierras que no eran de ellos, los vascos viejos que fueron mis bisabuelos de parte materna... de parte de mi viejo, son tanos pero ya radicados acá, mi abuelo era nacido en Argentina y vinieron acá en 1911. .. puso un horno de ladrillo pero la ocupación era frentista, todavía queda un frente hecho acá en Duggan...Mi viejo fue chacra toda la vida, empezaron con el padre con el horno de ladrillos pero después fueron comprando campos... Vivíamos en la chacra ...”*

B- *“...siempre viví acá, en el campo, realizando tareas rurales como peón rural...”.*

La idiosincrasia del pueblo parece no haber cambiado, hoy sigue siendo la tarea del campo la actividad más importante, y para algunos jóvenes la granja Tres Arroyos que está en Capitán Sarmiento o alguna otra actividad en ciudades de alrededor. Duggan y su gente están sumidos en la tranquilidad pueblerina y hasta el momento no ha

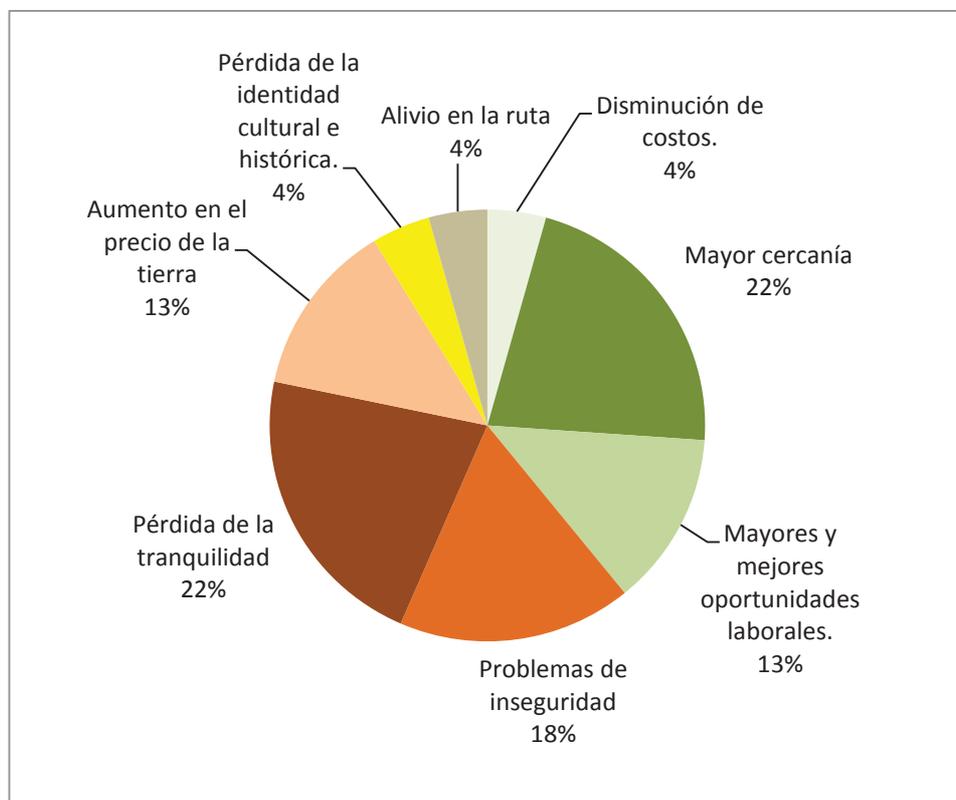
surgido interés del pueblo por desarrollar la actividad turística, y en relación a ello dice Alfredo: “...la inquietud tendría que partir primero del pueblo y después ir al Municipio en busca de apoyo ... supongo que nadie le ha planteado nada... la gente del pueblo no ha demostrado interés o curiosidad...”. Dice otro entrevistado: “...No hay que obligar a la gente a lo que no quiere ser. Si la comunidad dice “no me interesa” es porque tiene los intereses puestos en otra parte...”.

Otro vecino adjudica esta falta de iniciativa al bajo poder adquisitivo de la gente y que por ser peones no tienen dinero para emprender un negocio.

A pesar de ello la totalidad de los encuestados, que son personas en promedio de 32 años y que residen en Duggan, creen que el turismo es una actividad económica importante a desarrollar porque les permitirá mostrar las bondades del pueblo, su gente, su historia, su idiosincrasia.

Ante la construcción de la autopista el 100% opina que será bueno, lo más positivo es la cercanía con los grandes centros (22%) y las mayores y mejores oportunidades laborales (13%) en especial para la gente joven, mientras que lo más preocupante es la pérdida de la tranquilidad (22%) y los problemas de inseguridad (17%) que podrá acarrear esta obra de infraestructura.

Figura 17: Impacto que generará la autopista sobre Duggan.



Fuente: Elaboración propia con datos de las encuestas realizadas.

Como así también el 100% de los encuestados cree que la autopista traerá más gente al pueblo por la accesibilidad.

Algunas expresiones de pobladores son:

A- *“...va a haber cambios para Duggan... vamos a tener mejor accesibilidad, nosotros tenemos que viajar continuamente, en ese sentido sí va a ser favorable; pero con respecto a la gente no sé...somos un pueblo bastante conservador...no sé si la llegada de gente extraña será bueno...se va a volver más peligroso, más inseguro, hoy gozamos de seguridad acá en el pueblo...”*

B- *“...la autopista va a ser una ventaja...”*

C- *“...una comparación muy vieja: Cuando se hizo la Ruta 8, lo dejó de lado a Duggan y en aquella época lo perjudicó ... y hoy en día, yo creo que Duggan se beneficia, la tranquilidad nuestra es porque no está sobre la ruta. Cuando esté la autopista va a cambiar toda la fisionomía del pueblo, van a poner más carteles anunciándote que estás en Duggan...”*

En la actualidad Duggan es un pueblo rural visitado por algunos visitantes durante los fines de semana. Según David²¹: *“...los fines de semana viene gente a pasear y compran no sólo comida sino que buscan llevarse algún recuerdo o fiambres caseros...vienen a pasar el día y algunos alquilan las casas de “Chacras de Duggan”...”*. Asimismo, Rosa²² cuenta: *“...los fines de semana viene gente que tienen casas para fin de semana que son de Buenos Aires...”*. Otro poblador comenta que *“...vienen para estar tranquilos, los chicos andan en bicicleta, los padres pueden caminar...”*.

Según los resultados arrojados por las encuestas realizadas, la tranquilidad, la seguridad y la amabilidad de la gente del lugar hacen que familias jóvenes con hijos elijan a Duggan tanto para vivir en forma permanente como para pasar los fines de semana.

Asimismo, un entrevistado hace referencia a la situación económica y la actitud de esos turistas: *“...es gente de clase media que vos ves que están en una posición, que se pueden hacer una casa bien hecha... se interesan por la historia y la vida del pueblo...”*.

Según las encuestas realizadas los visitantes no pernoctan en el lugar, vienen atraídos por la tranquilidad y lo pintoresco del pueblo sólo a pasar el día, mientras que eligen la cabalgata como actividad recreativa. Dado el corto tiempo que están en el pueblo el nivel de gasto es claramente inferior a los \$ 1500 por día y por familia.

²¹ David es el dueño de un Minimercado en Duggan.

²² Rosa es la esposa de David y le ayuda en la atención del negocio a la vez que es ama de casa.

5.1.3.1. La venta de tierras. El uso del suelo

Además de las casas de fin de semana que se encuentran en lotes dentro de la cuadrícula del pueblo hay dos barrios cerrados, uno ya desarrollado que tiene casas todavía en venta, y otro que recién se inicia y todavía no ha logrado la prefectibilidad municipal por lo que tiene sólo el club-house, residencia de caseros y la delimitación del terreno.

Según los resultados aportados por las encuestas existen terrenos en venta cuyos principales y potenciales interesados en comprarlos son la gente de San Antonio de Areco y de la zona. Esto ha provocado, en promedio, un aumento del valor de la tierra de un 300% en los últimos 5 años.

El fantasma de convertirse en un pueblo de viejos está instalado en los pobladores, los jóvenes deberían ser tentados para regresar e iniciar una actividad económicamente rentable en el pueblo.

La limitante existente es la infraestructura, sólo tienen energía eléctrica y teléfono, todavía no poseen red de agua corriente ni gas natural y no hay calles asfaltadas excepto el acceso principal.

Desde el Municipio y de acuerdo al Plan de Ordenamiento Territorial, Duggan tiene más potencial para el desarrollo educativo y residencial, según lo expresado por las autoridades municipales de turno, a la vez que cuenta sobre el relevamiento de patrimonio para evitar la demolición de casas como también la existencia de una plantilla de usos, donde se prevé para Duggan un sector de ampliación del pueblo una vez agotada la planta urbana diseñada en la actualidad.

Duggan es elegido por muchos porque aún mantiene “su aspecto de aldea” o “su impronta irlandesa”, como dice una entrevistada.

Capítulo VI: Conclusión y recomendaciones

6.1. Conclusión

La construcción de la autopista es un anhelo de estos pueblos e implica:

- Impacto económico en cuanto va a significar un generador de empleo para la mano de obra de la zona rural que migrará a la zona urbana, como también una importación de mano de obra calificada con la consecuente fuga económica. El costo de oportunidad del desarrollo del turismo se asocia con el uso de recursos, como son el agua, el suelo agrícola, la contaminación de napas, los ruidos y la congestión en las calles.

El desarrollo de una nueva actividad económica, complementaria a la actividad principal, la agraria, implicará un atractivo para que los jóvenes no migren a las grandes ciudades con los consecuentes problemas de integración social que este fenómeno provoca.

Si bien existen familias que se están afincando en los pueblos no se vislumbra la instalación de barrios residenciales, al menos hasta el momento, pues todavía hay falencias de infraestructura como gas natural, cloacas, agua corriente que son condición indispensable para la comercialización de estos espacios por los grandes inversores.

Estos pueblos están destinados a ser pueblos de turismo residencial, es decir que son elegidos por familias por su calidad de vida (seguridad, tranquilidad, calidad medioambiental), ofertas de ocio de acuerdo a su interés (bicicleteadas, cabalgatas, caminatas), no poseen las presiones de los lugares de turismo de masas, lo que hace más accesible el precio del suelo y por lo tanto están destinados a la construcción de casas de fin de semana.

- Impacto medioambiental del turismo: será necesario implementar las políticas de preservación de edificios y restauración controlada para evitar la pérdida de los valores culturales e históricos, como también el cuidado de plazas, calles y espacios verdes de uso común. Se deben diseñar políticas de conservación del medio ambiente y del paisaje rural para impedir que la construcción de las segundas residencias alteren o interfieran negativamente en el paisaje local.
- Impacto sociocultural del turismo en cuanto generador de cambio de las conductas sociales, alteración de la tranquilidad del lugar, la aparición de actos delictivos, y una revalorización de las actividades culturales como artesanías locales, comidas típicas que se ofrecen a los turistas con orgullo local.

En decir, el desarrollo del turismo como una forma de intercambio sociocultural sin pérdida de la “autenticidad” del pueblo. Una autopista que acercará a los pueblos rurales con los grandes centros y así el acercamiento a las actividades culturales, educativas, sociales. Se termina con el “aislamiento” del pueblo, se inicia un proceso de “integración”.

6.2. Recomendaciones

Será necesario implementar el Plan de Ordenamiento Territorial de San Antonio de Areco para evitar la pérdida de suelo agrícola para uso urbano y no perder el enfoque de territorialidad local, lo que implica programación del uso del suelo. La instalación de estas nuevas residencias no debe implicar la pérdida de la identidad de “pueblo rural” que es su atractivo natural.

El desarrollo del turismo rural es una de las actividades que los lugareños deberán rescatar para aprovechar las oportunidades ofrecidas por la llegada de la autopista y el desarrollo turístico que ya posee San Antonio de Areco con su impronta gauchesca, y evitar el éxodo del ámbito rural generado por la concentración de las empresas agrarias y por la falta de oportunidades laborales de los pueblos.

A pesar de estar Villa Lía recorriendo ese camino con su incorporación al Programa Pueblos Turísticos de la Pcia. de Buenos Aires, aún es necesaria una fuerte campaña de concientización y capacitación en el diseño y aprovechamiento de la capacidad turística dada por el paisaje y la cultura local que le imprimen identidad local como sello distintivo. Tanto Vagues como Duggan se encuentran aún más alejados de esta impronta turística y sus pobladores poseen una actitud más discrepante al respecto, concentrando el valor del lugar sólo en su capacidad productiva rural.

La aparición de una vocación turística puede ser muy importante para los pueblos rurales en cuanto calidad de trabajo, nueva fuente de ingresos que mal gestionado puede generar consecuencias indeseadas como es la pérdida de identidad cultural e histórica por el cambio de planificación urbana. No se puede obviar que el proceso de crecimiento poblacional hacia el 2030 vendrá acompañado de un intensificado proceso de urbanización con la instalación de la población en áreas urbanas o periurbanas.

BIBLIOGRAFÍA

- Aledo, A; T. Mazón y A. Mantecón.** La insostenibilidad del turismo residencial. Universidad de Alicante, España. (Disponible en: <http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/13869/1/turismo%20residencial.pdf>) [Consultado: 18-11-11].
- Allub, L.** (1990). Impactos sociales de las grandes obras públicas. San Juan: Universidad Nacional de San Juan. 164 p.
- Argentina. Censos. 2010.** (Disponible en: <http://www.censo2010.indec.gov.ar/resultadosdefinitivos.asp>) [Consultado: 04-03-12].
- Autopista Pilar-Pergamino nueva licitación.** (Disponible: <http://www.rojaciudad.net/nota.asp?n=&id=5591>) [Consultado: 02-06-11].
- Ayuga Téllez, F.** (2001). Gestión Sostenible de Paisajes Rurales. Técnicas e ingeniería. Madrid Fundación Alfonso Martín Escudero. 285 p.
- Barrera, E.; N. Muratore.** (2003). Casos y Experiencias de Turismo rural. IN: Curso de Gestión de Empresas y Proyectos de Turismo Rural (Módulo 5.2). Turismo Rural en Latinoamérica. (Disponible en: <http://www.agro.uba.ar/catedras/turismo/publi>) [Consultado: 29-05-11].
- Barreto Kiyotani, I. y E. Rodriguez Viana de Lima.** (2011) Paisagem e meio ambiente: as transformações ocasionadas pelo turismo de segundas residências nas praias de Jacumã, Carapibus e Tabatinga-Conde/PB, Brasil. (en impresión)
- Barretto, M.** (2007). Turismo y Cultura. Relaciones, contradicciones y expectativas. España, ACA y PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Serie IV. 176 p.
- Barretto, M. (Ed.).** (2010). Turismo, reflexividad y procesos de hibridación cultural en América del Sur austral. ACA y PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Serie IV. 180 p.
- Barsky, O., et al.** (1991) El desarrollo agropecuario pampeano. Buenos Aires: INTA/INDEC/IICA. Grupo Editor Latinoamericano. Colección Estudios Políticos y Sociales. 799 p.
- Basilico, L. M.** (1998). San Antonio de Areco, Siglos de Historia y Tradición. Asociación Preeducar. Buenos Aires: Talleres Gráficos Rivolin Hnos SRL.
- Boisier, S.** (2011). En el siglo XXI, gran parte de las decisiones son exógenas a las regiones. Equitierra, Revista Rural Latinoamericana, Nº 8. RIMISP-Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural. pp. 11-14. (Disponible en: http://www.rimisp.org/inicio/nuevas_subsecciones.php?id_subseccion=10) [Consultado: 13-12-10]

- Boisier, S.** Desarrollo (local): ¿de qué estamos hablando?. (Disponible en: <http://biblioteca.municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/29-DesLo.pdf>)
[Consultado: 29-09-11]
- Boullón, R. y D. R. Boullón.** (2008). Turismo Rural: un enfoque global. México: Trillas. 213 p.
- Bouvier, C.** (2010). El turismo en “Las Flores del Pago”. San Antonio de Areco, Bs. As., Argentina. Buenos Aires. Ediciones INTA. 64 p.
- Brailovsky, A. E.; D. Foguelman.** (2004). Memoria Verde-Historia Ecológica de la Argentina. Buenos Aires: Edit. Sudamericana. 352 p.
- Dachary, A. C. y S. M. Arnaiz Burne.** (2006). Territorio y Turismo: Nuevas dimensiones y acciones. México, Puerto Vallarta, Jalisco: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. 182 p.
- Dachary, A. C. y S. M. Arnaiz Burne/June Thomas.** (2003). Turismo Rural y Economía Local. México, Puerto Vallarta, Jalisco: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa. 352 p.
- Documento INTA.** (Disponible en: <http://www.inta.gov.ar/ins/docum/INTA.pdf>).
[Consultado: 22-05-11]
- Eco portal.net.** (Disponible en: http://www.ecoport.net/Temas_Especiales/Pueblos_Indigenas/la_autopista_san_cristobal_palencque_la_espina_dorsal_del_cipp_sigilo_y_destruccion_violenta).
[Consultado: 22-05/11].
- Facultad de Agronomía, Universidad de Buenos Aires.** (Disponible en: <http://www.agro.uba.ar/catedras/turismo/>). [Consultado: 26-05-11].
- Facultad de Agronomía. Universidad de Buenos Aires.** (2003). Alta Dirección en Turismo Rural. Buenos Aires. FAUBA.
- Fagnani, C. O.** (Recop.). (1995). San Antonio de Areco: Pago-Pueblo-Ciudad 264 años de vida institucional. Sus orígenes; sus personajes; sus instituciones; su Historia. Contada por sus hijos y otros comentaristas. Bs. As., INTERCOOP Editora Cooperativa Ltda. 387 p.
- FAO - Departamento de Cooperación Técnica.** La nueva ruralidad en Europa y su interés para América latina. (Disponible en: <http://www.fao.org/docrep/004/y4524s/y4524s06.htm#bm6>). [Consultado: 10-10-11].
- Feito, M. C.** (2005). Antropología y desarrollo: contribuciones del abordaje etnográfico a las políticas sociales rurales. El caso de la producción hortícola bonaerense. Buenos Aires: La Colmena. 140 p.
- Fernández, Norcka, N. Belloso, F. Delgado.** (2008) Recursos informacionales, desarrollo endógeno y participación ciudadana en la Gestión Pública Local. Revista

Venezolana de Gerencia, [online], vol.13, no.43. pp. 377-397. (Disponible en: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842008000300004&lng=es&nrm=iso) [Consultado: 02-10-11]

Garofoli, G. (2009). Las experiencias de desarrollo económico local en Europa: las enseñanzas para América Latina. URB-AL III. San José, Costa Rica. (Disponible en: http://www.urb-al3.eu/uploads/documentos/Desarrollo_economico_local_en_Europa_GAROFOLI_1.pdf) [Consultado: 01-10-11]

Gaztañaga, J. (2007). Un puente desde un solo lado: etnografía del proceso social de producción de consenso en torno a la construcción del puente Victoria-Rosario. Buenos Aires: Antropofagia. 128 p.

Giberti, H. C. E. (1964). El desarrollo agrario argentino. Estudio de la región pampeana. Buenos Aires: Editorial Universitaria. 96 p.

Guastavino, M., G. Trímboli, C. Rozenblum. (2009). Enfoque institucional del INTA para Apoyar el Desarrollo del Turismo Rural. IN: IV Congreso Argentino y Latinoamericano de Antropología Rural. INTA-NADAR (Núcleo Argentino de Antropología Rural). Mar del Plata, 25 al 27 de marzo de 2009. 17 p.

Huete Nieves, R.; A. Mantecón Terán; T. Mazón Martínez. (2008). ¿De qué hablamos cuando hablamos de Turismo Residencial?. Universidad de Murcia, Cuadernos de Turismo, nº 22; pp. 101-121.. (Disponible en: <http://revistas.um.es/turismo/article/view/48091/46071>) [Consultado: 26-01-11].

INDEC – Direcciones Provinciales de Estadísticas. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del año 2010. (Disponible en: <http://www.censo2010.indec.gov.ar/>). [Consultado: 17-06-11].

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. (2000). El Desarrollo Rural Sostenible en el Marco de una Nueva Lectura de la Ruralidad. “Nueva Ruralidad”. Dirección de Desarrollo Rural Sostenible. San José, Costa Rica. 35 p. (Serie Documentos Conceptuales/IICA, nº 2000-01).

Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura. (2001). Género en el Desarrollo Rural Sostenible. Una respuesta a un nuevo paradigma. San José, C. R., Centro Internacional de Desarrollo Rural. 30 p.

INTA – Unidad de Coyuntura y Prospectiva. (2010). El mundo agrario hacia el 2030. Primeras Evidencias e Interrogantes. (Documento inédito).

INTA. (2003). Documento institucional: Propuesta Operativa del Programa Federal de Apoyo al Desarrollo Rural Sustentable.

INTA. (2004). El INTA que queremos. Plan Estratégico Institucional 2005-2015. Buenos Aires: INTA.

- INTA.** (2007). Enfoque de Desarrollo Territorial. Programa Nacional de Apoyo al Desarrollo de los Territorios. Documento de Trabajo N° 1.
- INTA.** (2009). Dossier 4° RAT-TUR Seguimos encontrándonos. INTA-PROFEDER.
- Jurdao Arrones, F.** (1990). España en venta. Madrid: Ediciones Endymion. 483 p.
- Jurdao Arrones, F.** (Comp.). (1992). Los Mitos del Turismo. Madrid: Ediciones Endymion. 403 p.
- La Noticia 1.** (Disponible en: <http://www.lanoticia1.com/noticia/san-antonio-de-areco-movilizacion-para-pedir-que-la-ruta-8-sea-autopista-207106709.html>) [Consultado: 31-05-11]
- La Semana ya. Diario Digital.** Llamaron a licitación para la autopista Ruta 8. 24 de Julio de 2010.
- Madoery, O.** (2008). Otro desarrollo: el cambio desde las ciudades y regiones. Buenos Aires: UNSAM Edita de Universidad Nacional de General San Martín. 168 p.
- Mikkelsen, C. y G. Velázquez.** (2010). Comparación entre índices de calidad de vida. La población rural del partido de General Pueyrredón, 2001-2007. Revista de Geografía Norte Grande, 45:97-118. (Disponible en: http://www.geo.puc.cl/html/revista/PDF/RGNG_N45/art07.pdf). [Consultado: 20/05/11].
- Ministerio de Planificación Federal-Inversión Pública y Servicios.** Pliego de Bases y Condiciones: Obra autopista Pilar-Pergamino. (Disponible en: http://bocetos.Minplan.gov.ar/occovi/iniciativas/pdf/byc_pilar_pergamino.pdf) [Consultado: 01-06-11].
- Municipalidad de San Antonio de Areco/Universidad Nacional de La Plata-UI N° 5 FAU-UNLP.** 2006. Plan de Ordenamiento territorial del partido de San Antonio de Areco, Provincia de Buenos Aires. Informe final en pdf. 379 p. (Documento inédito).
- Navarro, F. y R. Schlüter.** (2011). El Turismo en los pueblos rurales de Argentina ¿Es la gastronomía una opción de desarrollo?. (En impresión).
- Neiman, G.; C. Craviotti** (Comp.). (2005). Entre el campo y la ciudad: desafíos y estrategias de la pluriactividad en el agro. Buenos Aires, Fundación Centro Integral Comunicación, Cultura y Sociedad CICCUS. 360 p.
- Nogués Linares, S.y H. Salas Olmedo.** (s.f.) El Impacto de las Carreteras en el Desarrollo Urbano. Universidad de Cantabria. 30 p. (Disponible en: http://www.ciccp.es/biblio_digital/Urbanismo_I/congreso/pdf/030101.pdf) [Consultado: 18-07-11].
- OCCOVI.** Autopista Pilar-Pergamino. (Disponible en: <http://www.occovi.gov.ar/>) [Consultado: 31-05-11].
- Olave F., D.; J. Fawaz Y.** (2007). Calidad de vida rural sustentable en la Provincia de Ñuble. Región del Bio Bio. Chile. IN: I Seminario de Cooperación y Desarrollo en

Espacios Rurales Iberoamericano. Sostenibilidad e Indicadores. Almería, 16-17 de Octubre de 2007. (Disponible en <http://www.indirural.ual.es/descargas/docDescargas/6-2.pdf>). [Consultado: 29/04/11]

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2001). Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo. Organización Mundial del Turismo. Parte A: Introducción y Conceptos básicos – A.02. Conceptos y variables turísticas I. pp 21:26.

Organización Mundial del Turismo. Presentación del Sr. Luigi Cabrini. (2002). Turismo, desarrollo rural y sostenibilidad. IN: VII Congreso AECIT. Jaén, España, 21-23 de octubre de 2002. (Disponible en: http://www.unwto.org/regional/europe/PDF/SPEECHES/2002/Jaen%20_Spain_PDF) [Consultado: 26-05-11].

Pengue, W. (2009). Fundamentos de Economía Ecológica. Buenos Aires: Kaicron. 370 p.

Pizarro, S. (2008). Identificación de los factores que condicionan el desarrollo asociativo en el territorio rural pampeano. Estudio de casos. Buenos Aires: INTA. 140 p.

Portada Terra España. (Disponible en: <http://motor.terra.es/motor/articulo/html/mot7128.htm>) [Consultado: 02-02-12].

PROFEDER. Informe de Gestión 2007. Programa Federal de Apoyo al Desarrollo Rural Sustentable -PROFEDER-. Dirección Nacional. Coordinación Nacional de Transferencia y Extensión. (Disponible en: <http://www.inta.gov.ar/extension/profeder/info/Informe07.pdf>). [Consultado: 22-05-11]

PRONATUR-Proyecto Nacional de Turismo. (Disponible en: <http://www.pronatur.gov.ar/index.php/el-proyecto>). [Consultado: 28-05-11].

Puente del Chacao. (Disponible en: http://ingek.es.tl/___%3E-Proyecto-Puente-Chacao.htm) [Consultado: 16-02-12].

Rodríguez Bilella, P., E. Tapella. (2008). Transformaciones globales y territorios: experiencias y aprendizajes de desarrollo rural en Argentina. Buenos Aires: La Colmena. 384 p.

Rodríguez Domínguez, M. del M. El turismo de segunda residencia: análisis comparado de las provincias de Pontevedra y la Coruña. Universidad de Vigo. (Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2517646>) [Consultado: 14-07-11].

Román, M. F. y M. Ciccolella. (2009). Turismo rural en Argentina: concepto, situación y perspectivas. Buenos Aires: IICA. 117 p.

Romero, E. de G. (2002). Claves para entender el desarrollo endógeno en la Globalización. Revista Opción, Vol. 18, N° 37. Universidad de Zulia. Maracaibo,

Venezuela. (Disponible en: <http://www.revistas.luz.edu.ve/index.php/op/article/viewFile/2415/2345>) [Consultado: 01-10-11]

Russiñol Mussons, M. (2011) Puente de Oresünd. Cap. V. (Disponible en: <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/5869/23/08.pdf>)
Samper, M., et al. (2006). Jornada de reflexión y debate: políticas agropecuarias, estrategias de desarrollo rural, seguridad alimentaria, pobreza rural y servicios de extensión agrícola. San José, Costa Rica: IICA, UCR, UNA, PDR-MAG, ANEAF, FAO, UNED, ITCR. 116 p. (Disponible en: <http://orton.catie.ac.cr/repdoc/A5330E/A5330E.PDF>). [Consultado: 01-10-11].

Schlüter, R. G. (2000). Investigación en Turismo y Hotelería. Buenos Aires; Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos. 187 p.

Schlüter, R. G., D. Thiel Ellul. (2008). Gastronomía y turismo en Argentina. Polo gastronómico Tomás Jofré. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Vol. 6 N° 2, Número Especial. pp. 249-268. (Disponible en: <http://www.pasosonline.org/Publicados/6208special/PASOS14.pdf>).

Secretaría de Obras Públicas. (Disponible en: http://www.obraspublicas.gov.ar/prensa_noticias.php?anio=2011&id=1243). [Consultado: 20-05-11]

Secretaría de Turismo. Consejo Federal de Inversiones. 2005. Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2016 Argentina.

Torres Bernier, E. (2003). El turismo residenciado y sus efectos en los destinos turísticos. Estudios Turísticos, n° 155-156. Pág. 45-70.

Turismo Buenos Aires. Pueblos Turísticos. (Disponible en: <http://www.pueblosturisticos.tur.ar/>). [Consultado: 29-05-11].

Vasallo Magro, J.M. y R. Izquierdo de Bartolomé. (2010). Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España. (Disponible en: <http://www.caf.com/attach/19/default/LibroinfraestructuraFINAL.pdf>) [Consultado: 19-10-11].

Vázquez Barquero, A. (2000). Desarrollo económico local y descentralización: aproximación a un marco conceptual. CEPAL/GTZ Desarrollo Económico Local y Descentralización en América Latina. Santiago, Chile. (Disponible en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/8/6058/lcr1964e.pdf>) [Consultado: 13-12-10]

Vázquez Barquero, A. (2000). Desarrollo endógeno y globalización. Eure, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, Vol XXVI, N° 079. Pontificia Universidad Católica de Chile. (Disponible en: <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/196/19607903.pdf>) [Consultado: 28-09-11]

Vergara, P. (2004). ¿Es posible el desarrollo endógeno en territorios pobres y socialmente desiguales?. Ciencias Sociales Online, Vol. III, N° 1. Universidad de Viña del Mar, Chile. pp. 37-52. (Disponible en: http://www.uvm.cl/csonline/2004_1/pdf/endogeno.pdf) [Consultado: 28-09-11]

Vidal Gallardo, C. El impacto sociocultural del Proyecto “Puente sobre el Canal de Chacao”. Universidad de Chile. (Disponible en: http://www.chiloeweb.com/chwb/suplementos/revista/articulos/investigacion_puente.pdf) [Consultado: 22-09-10].

ANEXOS

ANEXO 1: Imágenes de Vagues. (Fotografías de la autora 2010 y 2011).



Cartelería y aspecto del pueblo



La Posta de Vagues



Vistas de La Estación de Ferrocarril

ANEXO 2: Imágenes de Villa Lía. (Fotografías de la autora 2010 y 2011).



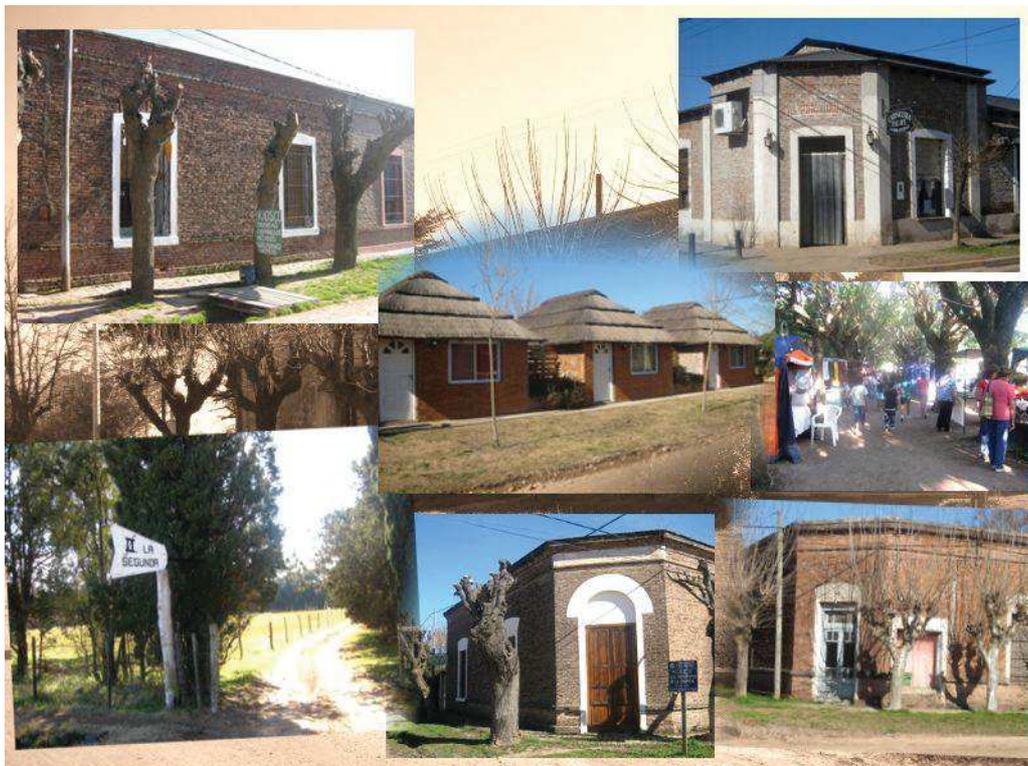
Villa Lía: sus calles y plaza



El pueblo: su gente, la Iglesia, Casa Bellavista



La Estación, un viejo almacén y la pintura de Gasparini



Algunos emprendimientos turísticos

ANEXO 3: Imágenes de Duggan. (Fotografías de la autora 2010 y 2011).



Calle de ingreso y plazoleta



Centros educativos, capilla y antigua fachada



Algunas construcciones antiguas y modernas

ANEXO 4: Encuesta para pueblos rurales



Encuesta N°

Encuesta para pueblos rurales

Fecha:/...../2011

Datos del encuestado (los completa el encuestador)

Sexo: F M

Edad

- Menos de 20
- 20-40
- 40-60
- más de 60

1) Vive en:

- Vagues → *(PASA A LA PREGUNTA 1.1)*
- Villa Lía → *(PASA A LA PREGUNTA 1.1)*
- Duggan → *(PASA A LA PREGUNTA 1.1)*
- Otro lugar → *(PASA A LA PREGUNTA 1.2)*

1.1.

- Cuánto hace que vive en el lugar?
- Cuál es su actividad principal?

PASA A LA PREGUNTA 2 –Pág. 6-

1.2.

- En qué localidad vive?
.....
- Cuál es su actividad/en qué trabaja?
.....
- En qué medio de transporte viaja?
.....



- Con quién viajó?
 - Solo
 - Con familiares
 - Amigos
 - Otro

- De qué edades?
 - Niños (hasta 14 años)
 - Adolescentes (15 a 21 años)
 - Adultos (22 a 60 años)
 - Adultos mayores (+ de 60 años)

- Cuál es el motivo de su visita a (Villa Lía, Duggan, Vagues)?
 - Por Turismo (PASA A LA PREGUNTA 1.2.1) –Pág. 3-
 - Porque tiene familiares (PASA A LA PREGUNTA 1.2.2) –Pág. 4-
 - Por casualidad (PASA A LA PREGUNTA 1.2.3) –Pág. 5-



1.2.1. Si vino por turismo:

- Cómo se enteró de este lugar?

Familiares

Amigos

Medios

Otros (Especificar)

- Se aloja en:

Cabañas/hotel

Tiene casa

Hotel

No pernocta

- Qué fue determinante para decidir venir a este pueblo?

La historia

La tranquilidad

La accesibilidad

Otro (Especificar).....

- Qué actividad le gustaría realizar?

Cabalgatas

Bicicletadas

Paseos en carruajes

Paseos guiados

Safari fotográfico

Otros (Especificar).....

- Cuánto cree que va a gastar en este viaje?

\$ 1500

\$ 1501 a 2000

\$ 2001 o más

No contesta

-FIN DE LA ENCUESTA-



1.2.2. Si vino porque tiene familiares:

- Con qué frecuencia viene a este lugar?
 - Todos los fines de semana
 - Una vez por mes
 - Alguna vez al año

- Qué actividad desarrolla cada vez que viene?
 - Cabalgatas
 - Bicletadas
 - Paseos en carruajes
 - Paseos guiados
 - Safari fotográfico
 - Otros (Especificar).....

- Encuentra al pueblo cambiado en relación a años anteriores?
 - MUCHO
 - POCO
 - NADA

- Por qué? En qué lo nota?.....
.....

- Se vendría a vivir a este lugar?
 - SI
 - NO Por qué?.....
.....

-FIN DE LA ENCUESTA-



1.2.3. Si vino por casualidad:

- Qué le parece el pueblo?
 - Alejado
 - Tranquilo
 - Pintoresco
 - Seguro
 - Sin servicios
 - Otro (Aclarar)

- Qué actividad desarrolla cada vez que viene?
 - Cabalgatas
 - Bicicletadas
 - Paseos en carruajes
 - Paseos guiados
 - Safari fotográfico
 - Otros (Especificar).....

- Repetiría la visita al pueblo?
 - SI
 - NO Por qué?.....

.....

- Lo elegiría para pasar un fin de semana?
 - SI
 - NO Por qué?.....

.....

- Recomendaría a amigos/conocidos/familiares que lo visitaran?
 - SI
 - NO Por qué?.....

.....

-FIN DE LA ENCUESTA-



2) Para la gente del lugar:

2.1.Cuál es su opinión sobre la construcción de la autopista?

- Buena
- Mala
- No tiene opinión
- Será perjudicial para el pueblo

2.2. Por qué le parece que sería bueno/malo? (Indicar al menos dos de cada opción)

Bueno	Malo
Disminución de costos.	Problemas de inseguridad.
Mayor cercanía con los grandes centros.	Pérdida de la tranquilidad del pueblo.
Mayores y mejores oportunidades laborales.	Aumento en el precio de la tierra que imposibilita la compra a los locales.
Recuperación de la gastronomía típica, usos y costumbres.	Pérdida de la identidad cultural e histórica.
Otros	Otros

2.3. Cree que la autopista traerá más gente al pueblo?

SI NO

Por qué?.....

2.4. En los últimos tiempos, Ud. ha notado un aumento en la cantidad de gente que vive en el pueblo?

SI NO

2.5. Esa gente vive acá en forma permanente o sólo vienen los fines de semana?

.....



6) Cree que se deberían realizar alianzas con instituciones/organismos para ayudar a la población a desarrollarse en forma eficiente y con calidad de la oferta? (Pueblos turísticos)

SI NO

Por qué?.....

7) Hay muchos carteles de venta de terrenos en el pueblo, los propietarios de tierras están vendiendo sus campos o terrenos para la construcción de casas (como Chacras o Barrios)?

SI NO

7.1. Si intervienen inmobiliarias: son de la zona o de Capital?

.....

7.2. Han aumentado los valores de la tierra en los últimos tiempos?

SI NO

Tiene idea de cuánto y en cuánto tiempo?

.....

7.5. Quiénes compran: Es gente de la zona o vienen de otras ciudades?

.....

8) Si vienen de otras ciudades:

8.1. Cuántos días se quedan viviendo en el pueblo?

.....

8.2. Tratan de insertarse en el pueblo?

SI NO

8.3. Le dan trabajo a la gente del pueblo?

SI NO

.....

8.4. Consumen/compran en el pueblo o traen todo de la ciudad?

.....

9) Cómo siente que es el pueblo para vivir?

Bueno. Por qué?

Regular. Por qué?

Malo. Por qué?



10) Qué hacen los jóvenes del lugar? Se van a estudiar y luego regresan al pueblo? SI –NO Por qué/Por qué no?

SI NO

Por qué/Por qué no?.....

11) Qué le gustaría que le ofrecieran para quedarse en el pueblo? O que le gustaría que cambiara para volver al pueblo?

.....
.....

12) Cómo se imagina a (Villa Lía-Duggan-Vagues) en el futuro? Seguirá Ud. viviendo acá?

SI NO

Por qué?.....

.....

-FIN DE LA ENCUESTA-

ANEXO 5: Modelos de Entrevistas



Entrevistas

Para informantes calificados en general:

El pueblo y su historia:

¿Podría hacer una reseña histórica del pueblo? ¿Qué recuerdos tiene usted del pueblo, de la gente que había, en qué trabajaban?

Expectativas ante la llegada de la autopista:

¿Cree que con la autopista llegará más gente al pueblo?

¿Cuál es la perspectiva? (Reducción de accidentes, acercamiento a los grandes centros)

La venta de tierras y la proyección del pueblo – Especulación del uso del suelo:

¿Sabe si se está proyectando el crecimiento del pueblo hacia algún lugar en especial?

¿El precio de la tierra ha variado en los últimos tiempos? ¿La venta la realizan privados?

¿Habrá gente del campo que quiera vender sus tierras para hacer un barrio cerrado?

¿Y la gente que se está viniendo a vivir al pueblo es gente del campo o gente de la ciudad que opta por venirse al pueblo? ¿Qué actividad desarrollan cuando vienen?

Identidad y aspecto del pueblo:

¿Qué pasa con el aspecto del pueblo? ¿Lo ve muy cambiado en relación a hace diez/quince años?

¿Las nuevas casa guardan una cierta sincronía con las casas del pueblo

¿Existe identificación de edificios históricos?

¿Le preocupa la llegada de la autopista, en cuánto pérdida de tranquilidad y seguridad del pueblo?

El pueblo y el turismo:

Actitud del lugareño y del turista – Diversificación de la economía

¿Cree interesante que el pueblo integre el Programa “Pueblos Turísticos” de la Pcia. de Buenos Aires? ¿Cree que beneficiará al pueblo?

¿Considera que el pueblo se podrá desarrollar turísticamente? ¿Tiene potencialidades? ¿Cree que el turismo rural es un paso muy importante para el pueblo?

¿Cuál es la actitud de la gente del pueblo con los turistas?

¿Cree que la gente del pueblo estaría interesada en involucrarse en actividades de turismo, como puede ser prestación de servicios?

¿Los jóvenes que se van a estudiar después regresan para quedarse?

¿Cómo se imagina al pueblo en el futuro?

Específicas para autoridades:

¿Con respecto al diseño de la variante SADA y sus colectoras, se han realizado evaluaciones en el diseño?

¿Cómo serán las bajadas a los pueblos rurales? (Villa Lía y Vagues anunciados sobre Ruta 41 pero Duggan tendrá una bajada directa)

Planificación urbana y de servicios:

¿Se ha pensado desde el municipio en el desarrollo que la autopista generará a su costado? (Distribución de servicios)

¿Se está pensando en un crecimiento desmedido del pueblo con la llegada de la autopista?

Los loteos de Areco y sus pueblos, ¿están diseñados con un programa de desarrollo territorial manteniendo el entorno rural?

¿Existe planificación urbana con infraestructura para atender a mayor cantidad de habitantes con mejores servicios públicos?

¿Se desalentará la localización de nuevas residencias en las inmediaciones de los accesos minimizando las perturbaciones visuales, ambientales al ámbito urbano?

¿Se realizó una proyección de la infraestructura necesaria para el desarrollo de las localidades como también para el turismo?

Identidad cultural e histórica del lugar:

¿El municipio incentiva la protección de frentes?

¿Se instrumentarán acciones en pro de la conservación del patrimonio cultural e histórico?

Desarrollo turístico:

¿Cree que se realiza una promoción turística suficiente para los pueblos rurales?

¿Cuál es la actitud del pueblo ante el advenimiento de un desarrollo turístico?

¿Se espera un desarrollo turístico que supere las expectativas de los planificadores o de la gente del lugar?