RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes

Universidad
Nacional
de Quilmes

Guma, Sebastián

El ferroturismo como motor del desarrollo y resignificación patrimonial. Propuesta de itinerario cultural entre las estaciones General Paz y Sarmiento, Provincia de Córdoba

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:
Guma, S. (2024). El ferroturismo como motor del desarrollo y resignificación patrimonial. Propuesta de itinerario cultural entre las estaciones General Paz y Sarmiento, Provincia de Córdoba. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/4514

Puede encontrar éste y otros documentos en: https://ridaa.unq.edu.ar

Universidad Nacional de Quilmes
Roque Sáenz Peña 352 // Bernal
Buenos Aires // Argentina
t.: (+41 11) 4365 7100
f.: (+54 11) 4365 7101
info@unq.edu.ar

Sebastián Guma, Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto,
Marzo de 2024, pp. 182,
http://ridaa.unq.edu.ar,
Universidad Nacional de Quilmes, Secretaría de Posgrado,
Maestría en Desarrollo y Gestión del Turismo

El ferroturismo como motor del desarrollo y resignificación patrimonial. Propuesta de itinerario cultural entre las estaciones General Paz y Sarmiento, Provincia de Córdoba

TESIS DE MAESTRÍA

Sebastián Guma

sebastianguma@gmail.com

Resumen

El ferrocarril ha sido, históricamente, un medio de transporte vinculado con el asentamiento y desarrollo de poblaciones que, con el tiempo, evolucionarían a ciudades de gran relevancia económica. Sin embargo, el avance tecnológico y social ha conllevado al olvido de este medio de transporte de pasajeros, para centralizar su funcionamiento en el traslado de cargas, principalmente oleaginosas y cereales, concluyendo en ausencias de mantenimiento de su patrimonio tangible, al volverse parte del paisaje urbano y rutinario de las localidades donde se emplaza.

El presente escrito propone el diseño de un itinerario cultural entre la Estación General Paz y la Estación Sarmiento, pertenecientes al ramal ferroindustrial del Ferrocarril General Belgrano, siendo su trazado paralelo al Camino Real al Alto Perú.

La metodología implementada para llevar a cabo el presente estudio se centró en el diagnóstico, análisis y evaluación de los elementos en desuso, desaprovechados y/o desorganizados dentro de las localidades situadas en el trazado ferroviario relevado, resignificándolos para su aprovechamiento y diseño de recorridos turísticos que aumenten las proyecciones microregionales, evaluando la viabilidad, factibilidad y sustentabilidad para la consolidación de nuevas experiencias turísticas en el norte de la Provincia de Córdoba.

Palabras clave: Ferroturismo, itinerario cultural, dinamización territorial, turismo experiencial, resignificación patrimonial

MAESTRÍA EN DESARROLLO Y GESTIÓN DEL TURISMO

TESIS PRESENTADA PARA OBTENER EL TÍTULO DE MAGISTER EN DESARROLLO Y GESTIÓN DEL TURISMO

ORIENTACIÓN: DESARROLLO Y GESTIÓN DE DESTINOS TURÍSTICOS

El ferroturismo como motor del desarrollo y resignificación patrimonial.

Propuesta de itinerario cultural entre las estaciones General Paz y Sarmiento, Provincia de Córdoba

Autor: Lic. Sebastián Guma

Director: Mg. Carlos Ferreyra

Co-Directora: Mg. Cristina Iglesias

Fecha: Marzo 2024

1. Índice

1. Índice 2
2.1. Resumen 4
2.2. Introducción 5
CAPÍTULO 1: FUNDAMENTOS, METODOLOGÍA Y OBJETIVOS 6
3.1. Definiendo el ferroturismo o turismo ferroviario 6
3.2. Novedad, importancia y relevancia de la investigación 11
3.3. Marco Teórico 12
3.4. Estado actual y antecedentes 16
3.4.1. Tren a las Nubes - Huaytiquina – Ramal C14 (Salta) 16
3.4.2. Tren del Fin del Mundo (Tierra del Fuego) 18
3.4.3. Viejo Expreso Patagónico – La Trochita (Chubut) 19
3.4.4. Ramal Ferroindustrial Río Turbio (Santa Cruz) 20
3.4.5. Tren de las Sierras 21
3.4.6. Ruta Provincial N.º 17 – Deán Funes - Seeber 22
3.5. Hipótesis 25
3.5. Objetivos generales y específicos 25
3.5.1. General: 25
3.5.2. Específicos: 25
3.6. Metodología 25
3.7. Unidad de Análisis 27
3.7.1. Identificación de las principales variables 27
3.7.2. Técnicas e instrumentos de análisis 28
CAPÍTULO 2: CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO 28
4. Historia de ferrocarril en Argentina 28
4.1. Historia del trazado ferroviario Córdoba-Tucumán 31
5. Caracterización general del área de estudio 34
5.1. Historia de la región y de las localidades en estudio 35
CAPITULO 3: PATRIMONIO FERROVIARIO 40
6. Patrimonio ferroviario 40
6.1. Estación General Paz 41
6.2. Colonia Caroya 42
6.3. Jesús María 45

6.4. Sinsacate 51
6.5. Sarmiento 52
7. Relevamiento y jerarquización del patrimonio turístico 54
7.1. Diseño de Planilla de Relevamiento de Atractivos/Recursos Turísticos 55
CAPÍTULO 4: DIAGNÓSTICO TURÍSTICO Y PROPUESTA DE ITINERARIO CULTURAL 62
8.1. Actividad turística de las localidades en estudio 62
9. Propuesta de itinerario cultural entre Estación General Paz y Sarmiento 69
9.1. Diseño del Itinerario Cultural aplicando la Carta de ICOMOS 70
9.1.1 Estación General Paz 73
9.1.2. Colonia Caroya 74
9.1.3. Jesús María 75
9.1.4. Sinsacate 77
9.1.5. Sarmiento 78
CONCLUSIONES 80
BIBLIOGRAFÍA 83
ÍNDICES 94
Índice de Imágenes 94
Índice de Tablas 96
Índice de Figuras 96
ANEXO I 97

2.1. Resumen

El ferrocarril ha sido, históricamente, un medio de transporte vinculado con el asentamiento y desarrollo de poblaciones que, con el tiempo, evolucionarían a ciudades de gran relevancia económica. Sin embargo, el avance tecnológico y social ha conllevado al olvido de este medio de transporte de pasajeros, para centralizar su funcionamiento en el traslado de cargas, principalmente oleaginosas y cereales, concluyendo en ausencias de mantenimiento de su patrimonio tangible, al volverse parte del paisaje urbano y rutinario de las localidades donde se emplaza.

El presente escrito propone el diseño de un itinerario cultural entre la Estación General Paz y la Estación Sarmiento, pertenecientes al ramal ferroindustrial del Ferrocarril General Belgrano, siendo su trazado paralelo al Camino Real al Alto Perú.

La metodología implementada para llevar a cabo el presente estudio se centró en el diagnóstico, análisis y evaluación de los elementos en desuso, desaprovechados y/o desorganizados dentro de las localidades situadas en el trazado ferroviario relevado, resignificándolos para su aprovechamiento y diseño de recorridos turísticos que aumenten las proyecciones microregionales, evaluando la viabilidad, factibilidad y sustentabilidad para la consolidación de nuevas experiencias turísticas en el norte de la Provincia de Córdoba.

Palabras clave: Ferroturismo, itinerario cultural, dinamización territorial, turismo experiencial, resignificación patrimonial

2.2. Introducción

El ferrocarril, desde sus inicios, ha sido un elemento indispensable para el desarrollo territorial, contribuyendo directamente con la expansión y ampliación de oferta turística donde ha sido emplazado, a la vez que ha asistido a la desestacionalización y la resignificación del patrimonio.

La presente investigación pretende estudiar un caso que cuenta con el potencial suficiente para lograr la disrupción de un paradigma turístico centralizado en unos pocos atractivos en una región que cuenta con una marcada estacionalidad.

La zona de interés se ubica dentro del área de influencia de la formación ferroviaria denominada Ferrocarril General Belgrano, en una sección de, aproximadamente, 35 kilómetros en el norte de la Provincia de Córdoba uniendo las localidades de Estación General Paz y Sarmiento.

El ferrocarril es considerado como un elemento de relevancia y alto impacto en la formación y consolidación de localidades. La disposición estratégica en el trazado de vías en espacios geográficos de alta productividad fue uno de los hitos de construcción del ramal que une la Ciudad de Córdoba con la de San Miguel de Tucumán, siendo beneficiados los territorios donde actualmente se emplazan las localidades de Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento.

Asimismo, esta obra de ingeniería marcó hitos históricos sobre las poblaciones de Colonia Caroya y Sinsacate, al ser el elemento de traslado de inmigrantes, como así también centro administrativo y residencia de los responsables de la construcción del Ferrocarril Central Norte.

La presencia ferroviaria en Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento impactó en la formación y fundación de estas, estableciendo hitos urbanos en el *continuum territorial* de las poblaciones, manifestando la herencia ferroviaria como un patrimonio instalado que incomoda el accionar rutinario propio de la sociedad actual y su circulación diaria.

Ante el panorama descrito, el diseño de un nuevo atractivo, utilizando como base el ferrocarril y su infraestructura circundante, permitiría generar nuevas oportunidades de desarrollo, logrando la desestacionalización mencionada anteriormente, al tiempo que, desde la variable patrimonial, se promueve la creación de nuevas políticas conservacionistas, planteando la resignificación del tren y sus estaciones como un elemento de relevancia.

Esta investigación aborda en cuatro capítulos, con la intención de determinar la factibilidad de desarrollo de un itinerario cultural en un trayecto ferroviario de 35 kilómetros, aprovechando los

elementos vinculantes al ferrocarril, como así también los distintos atractivos turísticos existentes en las localidades mencionadas.

El primer capítulo expone los fundamentos, la metodología de trabajo y los objetivos a concretar para establecer la factibilidad de diseño de la propuesta, siguiendo los criterios y lineamientos básicos expuestos por ICOMOS en su carta de itinerarios culturales.

El segundo capítulo inicia con la importancia histórica del ferrocarril en la República Argentina y la Provincia de Córdoba, continuando con el desglose y caracterización del área de estudio.

El tercer capítulo está dividido en dos partes: en la primera se recuenta el patrimonio ferroviario del área en cuestión, por medio de planillas de relevamiento y asignación jerárquica de recursos y atractivos turísticos. La segunda parte presenta el inventario turístico de las localidades objeto de estudio, generando una herramienta indispensable, considerando que un itinerario cultural debe tener elementos de soporte para aumentar los niveles de motivación de traslado y pernoctación en la zona.

El cuarto capítulo abordará la situación actual del turismo en el área de estudio, a fin de determinar la factibilidad de implementación y accionar del itinerario cultural ferroturístico, por medio de la resignificación de los elementos relevados y la infraestructura existente.

Finalmente, en las conclusiones confirmaremos la necesidad de proyectar el negocio del turismo a través de mayor oferta, proponiendo el presente itinerario como factible y plausible de ser realizado.

CAPÍTULO 1: FUNDAMENTOS, METODOLOGÍA Y OBJETIVOS

3.1. Definiendo el ferroturismo o turismo ferroviario

El ferrocarril es una obra de ingeniería que ha representado el desarrollo del turismo a lo largo de la historia, y aún continúa aportando a esta actividad. Como lo expone la CEPAL (2004)

> *"No es exagerado decir que el turismo es el destino final de todos los ferrocarriles que logren sobrevivir, tal como lo es para todos las demás edificaciones e infraestructuras construidas por la Humanidad".*

El surgimiento del tren en el siglo XIX ha brindado formas eficientes y confortables de transporte, uniendo regiones por medio de desplazamientos funcionales, despertando un interés especial hacia la sociedad debido a su relevancia histórica y estética, transformándolos en atracciones turísticas.

La relación vinculante entre el ferrocarril y el turismo se ha desarrollado de múltiples formas a lo largo de la historia, siendo una de ellas la literatura, pudiendo destacar, entre sus mayores referentes, a Julio Verne en su obra clásica *La vuelta al mundo en 80 días* (1873), como así también las menos conocidas*, El rayo verde* (1882)*, Kerabán el testarudo* (1883)*, Matías Sandorf* (1885) y *Claudio Bombarac* (1892), donde el autor no solo plantea al ferrocarril como medio de transporte, sino como un atractivo en sí mismo.

Continuando con la línea literaria, es posible mencionar también a Gustave Flaubert, con su obra *Madame Bovary* (1856); Emili Brontë, *Cumbres Borrascosas* (1847); León Tolstói, *Ana Karenina* (1877); entre otros, los que manifestaban, a través de sus textos, al ferrocarril, en etapas tempranas, como una experiencia de lujo y aventura; un elemento de exploración hacia nuevos destinos, atravesando paisajes inhóspitos.

Traspasando los límites de la fantasía y la imaginación propuestas por los literatos citados, la Comisión Económica para Latino América (CEPAL) (2004) manifiesta que:

> *"Desde los primeros días de los ferrocarriles, siempre ha habido turistas que se desplazaban en trenes, pero normalmente ocuparon el tren como medio de llegar a un destino atractivo desde el punto de vista turístico, sin que considerasen el propio tren como parte de esa atracción."*

Camargo, Garza y Morales (2014) también hacen su aporte al mencionar que:

> *"El turismo ferroviario no es un fenómeno nuevo. Los viajes en tren se remontan a finales de 1800 cuando los servicios de trenes se desarrollaron y ampliaron en muchas partes del mundo. A pesar de la infraestructura ferroviaria no se desarrolló originalmente para el ocio y el turismo, los viajes regulares se convierten en rutas turísticas debido a la singularidad y belleza del paisaje, la elegancia de los vagones del tren y la experiencia a bordo."*[1]

A medida que la tecnología avanzaba y las vías del tren continuaban su expansión a lo largo de todo el mundo, el ferrocarril fue convirtiéndose en un modo accesible de transporte, siendo adoptado por las masas debido a su bajo costo, confiabilidad y aminoramiento de tiempos de desplazamiento,

[1] Traducción del autor. Todas las citas en lengua inglesa que continúan, salvo indicación contraria, son traducciones del autor.

permitiendo viajar hacia destinos turísticos, como balnearios, parques nacionales, ciudades con elementos patrimoniales de relevancia, etc.

El ferrocarril, por lo tanto, conllevó a un beneficio indirecto sobre el territorio, por medio del desarrollo regional, impulsando economías locales, inversión y, por consiguiente, el aumento de flujo de visitantes, aprovechando las características paisajísticas que complementaban el recorrido.

La dinámica entre el ferrocarril y el territorio facilitó el surgimiento de los "trenes turísticos" que, según Fusté-Forné (2018), son:

> *"Un producto que, además del traslado, puede ofrecer al turista también el alojamiento y, en algunos casos, una oferta complementaria de gastronomía y entretenimiento a bordo."*

González (2003), por su parte, describe que:

> *"Cada trayecto realizado por los trenes turísticos de nuestro país posee una mágica especial y paisajes de gran magnitud que sólo pueden disfrutarse desde la ventanilla de un tren y se puede ir descubriendo en cada viaje, gente y lugares que son únicos en la Argentina."*

Asimismo, no hay una definición clara y concreta de lo que *es*, en esencia un "tren turístico", pudiendo acercarse como tal lo planteado por MARE – Ingeniería Ferroviaria Alternativa, empresa española dedicada a la recuperación de ferrocarriles, describiendo a estos como:

> *"No son otra cosa que convoyes reconvertidos para su utilización lúdica y turística, bien en parques de ocio bien en áreas turísticas concretas, utilizando las vías férreas existentes para su itinerario."*

En función a lo expuesto, el autor, por medio del relevamiento de bibliografías vinculadas a la temática, se permite proponer, al autor, la siguiente definición de "trenes turísticos":

> *"Los trenes turísticos son servicios de transporte diseñados para el turismo, aplicando una temática o ruta especial, ofreciendo experiencias agradables, confortables y emocionantes, conjugando viajes con paisaje, gastronomía, eventos y alojamiento, durante el desplazamiento, en locomotoras rescatadas, restauradas o refaccionadas, entre estaciones y/o localidades transversalizadas por el ferrocarril."*

A pesar de la significativa relevancia de los trenes turísticos, estos descuidan, tanto en la definición propuesta como en las apreciaciones observadas en la bibliografía consultada, el patrimonio

ferroviario circundante, haciendo énfasis únicamente en la experiencia de viaje y los servicios complementarios durante el desplazamiento.

La preservación y restauración de locomotoras, que posteriormente se pondrán a disposición de la actividad turística, fue una acción directa a la remoción de estas en lugar de maquinarias más eficientes, menos contaminantes y de mayor capacidad de carga.

De igual forma sucedió con los elementos que conforman el *todo ferroviario*, al iniciarse un movimiento conservacionista centrado, especialmente, en la infraestructura (estaciones, talleres, tanques de agua, etc.), otorgándoles significado y convirtiéndolos en un atractivo en sí mismo.

Camargo, et.al. (2014) menciona que:

> *"Además de escenarios y paisajes únicos y experiencias a bordo, los trenes turísticos pueden unir dos o más sitios que tienen un significado cultural o natural y, por lo tanto,* ***convertirse*** *en una atracción principal para los turistas. Los trenes turísticos populares salen y llegan a destinos turísticos clave o […]conectan a los viajeros con los sitios del patrimonio natural y cultural de una región."*

De esta forma, la innovación surgida por medio de la obsolescencia conllevó a la oferta de recorridos escénicos y experiencias temáticas que permite a los turistas viajar en el tiempo y disfrutar de un atractivo inmersivo patrimonial, surgiendo un nuevo modelo turístico: el ferroturismo o turismo ferroviario.

Según la International Union of Railways (UIC), organismo dependiente de Naciones Unidas:

> *"Turismo ferroviario son todos los viajes turísticos que incluyen el uso del ferrocarril como medio de transporte principal o como medio de transporte secundario dentro del destino durante un viaje turístico, o utilizar un producto o atracción turística basada en el ferrocarril dentro de un viaje turístico."*

Jensen y Bird, investigadores que forman parte de la Enciclopedia del Turismo (Jafari & Xiao, 2021), definen al turismo ferroviario como:

> *"La experiencia y/o el consumo simbólico relacionado con viajar en tren (incluyendo la experiencia de la arquitectura ferroviaria como estaciones, túneles y viaductos) y visitar museos ferroviarios […] que reconocen el valor patrimonial, así como las dimensiones socioculturales y geográficas humanas relacionadas con los viajes en tren, junto con los viajes baratos o de lujo de alta gama."*

Peira, Lo Guidice y Miraglia (2022) destacan que el ferroturismo *"debe mejorar la experiencia del viaje, incorporando la nostalgia, el sentido de la historia y la autenticidad"*

Considerando lo planteado por los autores relevados, es posible determinar que, para que un "tren turístico" sea parte del turismo ferroviario, debe surgir una nueva variable. Pudiendo considerarse a esta como la "interpretación", al observarse una trascendencia en la terminología al adoptar la promoción, preservación y difusión del patrimonio ferroviario en su totalidad.

Hardy (2003) resalta que:

> *"Debido a que muchos trenes turísticos aprovechan los recursos naturales y culturales para atraer a los pasajeros, la interpretación es de particular importancia para que los viajeros disfruten y comprendan el patrimonio y los destinos locales y promover el cambio de actitud hacia ciertos temas."*

Haciendo uso de lo analizado hasta el momento, es posible ampliar la definición redactada por Jensen y Bird (2021), al plantear que:

> *"Turismo ferroviario es una actividad turística que se enfoca en la promoción, preservación y difusión del patrimonio ferroviario, incluyendo variedad de experiencias relacionadas con los trenes y las vías férreas (visita a estaciones históricas, museos ferroviarios, recorridos por antiguas rutas ferroviarias, posibilidad de viajar en trenes históricos o restaurados, etc.), evocando la conservación de la memoria, identidad e historia de los sistemas ferroviarios y el entorno que los contiene."*

Sea por medio de la conservación y restauración de trenes históricos o la creación de rutas, itinerario y/o recorridos turísticos, la presente tipología turística refiere a la práctica de aprovechamiento del ferrocarril como recurso turístico, anexando la apreciación del patrimonio ferroviario como una experiencia única y particular.

Este modelo de desarrollo turístico combina distintos elementos del turismo (cultura, historia, tradición, aventura, alternativo, antropológico, étnico, etc.), que, complementados y diagramados, permiten al turista aprender sobre la historia local y/o regional, como así también del patrimonio ferroviario, al tiempo que se exploran diversos paisajes, generando beneficios socio-económicos que impulsan desarrollo local y/o regional.

Por lo tanto, es posible aportar que el ferroturismo surge como respuesta a la demanda de turismo experiencial que cuenta con una significativa carga de autenticidad, mezclando naturaleza (paisajes

naturales/rurales) y cultura (infraestructura ferroviaria y el tren en sí mismo), al tiempo que se busca conservar su historia, su identidad y su existencia en localidades que se lo observa olvidado.

3.2. Novedad, importancia y relevancia de la investigación

El centralismo socio-económico del área de estudio, en función a la actividad agrícola-ganadera, complementada con la industrialización enológica, alimenticia y química, ha significado el desaprovechamiento del turismo como una actividad que permita la apertura de nuevos horizontes desarrollistas y de generación de beneficios regionales, sean estos económicos, como así también social y de conservación y preservación de su acervo patrimonial.

El trazado ferroviario que atraviesa las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, perteneciente al actual Ferrocarril General Belgrano, dependiente de Ferrocarriles Argentinos, se observa como una infraestructura incorporada, sin relevancia aparente, dentro del paisaje de los centros urbanos previamente citados, sin señalética ni identificación que resalte su importancia y relevancia histórica regional y/o territorial.

A pesar de que en Argentina el ferrocarril ha sido desplazado en contraposición a otros medios de transporte, su patrimonio aún se encuentra presente, siendo este la síntesis de los valores identitarios de una sociedad que debería de reconocerlos como propios. Implicando un proceso de reconocimiento intergeneracional de elementos como parte del bagaje cultural, y su vinculación a un sentimiento de grupo.

El desaprovechamiento de este elemento, el cual cuenta con una alta representatividad en otras localidades del país (Esquel, El Maiten, Ushuaia, Salta, etc.) permite avizorar oportunidades de desarrollo turístico-territorial en el tramo ferroviario objeto de estudio, el cual es, a su vez, comprensible y mensurable. Asimismo, el uso de un recurso de gravitación turística, como lo es el ferrocarril, complementado con el Camino Real al Alto Perú sugiere la creación de un nuevo corredor turístico en el norte de la Provincia de Córdoba.

Las estaciones ferroviarias contempladas en el presente proyecto actualmente son utilizadas como viviendas, depósitos u oficinas administrativas, lo que ha conllevado a una ausencia de mantenimiento en su arquitectura, tanto interna como externa, significando un deterioro del patrimonio particular de cada localidad.

La ausencia de sintonía jurisdiccional, entre las municipalidades del área de estudio y Ferrocarriles Argentinos, ha frenado iniciativas que hubiesen beneficiado al sector turístico, como así también a la sociedad, contando con un espacio de memoria local que, en cada localidad, podría funcionar como museos temáticos dedicados a diversos temas de relevancia socio-histórico-patrimonial para la sociedad del norte de Córdoba y factibles de ser útiles al desarrollo turístico; tal cual como puede apreciarse en la localidad de Juárez Celman que, siendo una localidad intermedia entre Córdoba Capital y Estación General Paz, logró refuncionalizar el edificio de la estación de ferrocarril con fines culturales y turísticos.

La presente investigación busca exponer el aprovechamiento del patrimonio vinculado al ferrocarril, proponiendo una opción innovadora para su reaprovechamiento por medio de itinerarios turístico-culturales. Suponiendo ello, la apertura de nuevos canales de comunicación interjurisdiccional que contemplen un equilibrio en el uso de los elementos relevados, promoviendo la creación de espacios recreativo/culturales que beneficien a la sociedad en su conjunto, reivindicando la historia del ferrocarril y su relevancia en el desarrollo urbanístico y poblacional de las localidades situadas dentro del área de estudio.

3.3. Marco Teórico

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertiría en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia (Tartarini, 2016), como así también uno de los mayores conjuntos de obras públicas e ingeniería conocida en la historia (Hobsbawm, 1981), formando parte de la evolución global y social de la humanidad (Gierczak, 2011).

El desarrollo del ferrocarril en América Latina, entre 1837 y 1880, centralizó su expansión en las necesidades de comercialización por medio del traslado, principalmente, de mercancías (Ferrari, 2006). Sin embargo, ante el potencial de los gigantes de hierro y vapor, no se tardó en ampliar su prestación hacia el transporte de pasajeros, al representar un bajo costo de mantenimiento de maquinaria y una alta rentabilidad para los propietarios y/o concesionarios ferroindustriales (Tartarini, 2016).

El ferrocarril es considerado, en términos generales, como un modo de transporte de turistas entre destinos, o como un producto turístico en sí mismo (International Union of Railways, 2020), visualizándose éste como un importante elemento de la representación social en la literatura y las

artes plásticas como idea de la modernización y sofisticación de la sociedad. (Cfr. Las obras de Alberdi, Sarmiento, Julio Verne, etc.).

Las vías ferroviarias fueron la causal de creación, fundación y consolidación de localidades, muchas de las cuales se convirtieron en importantes ciudades. Los trazados facilitaban la comunicación y el acceso a estas, proporcionando dinamización comercial, como así también cultural y turística (Ortiz, 2000).

Fue en 1841 cuando Thomas Cook inició la sinergia masiva entre turismo y ferrocarril, al organizar el primer viaje programado y proyectado, entre Leicester y Loughborough (Gierczak, 2011); desarrollando, indirectamente, la actividad turística hasta como la concebimos en la actualidad.

Posterior al viaje organizado por Cook, la relación vinculante entre el ferrocarril y el turismo fue determinante al permitir recorridos a bajo costo, masivos y que, con el tiempo, se apreciaran patrimonialmente desde una perspectiva conservacionista. En cuanto a la actividad turística, contar con este recurso facultó la diversificación turística y territorial por donde el trazado ferroviario se instalase.

Sin lugar a duda, el ferrocarril en Argentina fue indispensable para lograr la unión del territorio nacional y su desarrollo socioeconómico. Sin embargo, hacia finales de la década de 1970, las políticas nacionales y el avance de nuevas tecnologías desplazaban este medio de transporte, iniciando un proceso de decadencia, abandono y desmantelamiento que se profundizaría a principios de la década de 1990, al ser privatizados y reestructurados en grandes empresas de servicios abocadas, principalmente, al transporte de carga (Yuln, 2017; López, 1995).

Ante este dramático panorama, el cual se ha visto reflejado hasta la actualidad en cuanto a su funcionamiento, no así en su significación (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera Rebollo, et al., 1997, op.cit.; Hiernaux, 2006), comienza a emerger el concepto de gestión patrimonial, aprovechando su carga simbólica (Durkam, 1984; Havey, 1990).

La vinculación del patrimonio con el turismo es indiscutible. Sin embargo, sostener la idea de diversificar la oferta turística local requiere de gestiones integrales que conjuguen distintos campos de conocimiento (Varisco, 2013; García Hernández, 2007), integrando el rescate del patrimonio histórico y la promoción del desarrollo local (Prats, 2003; Feria Toribio, 2010).

De las cinco localidades a analizar en la presente investigación, tres han tenido una relación directa en su desarrollo urbanístico vinculado al ferrocarril, siendo estas Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento.

Sinsacate, a su vez, es una población que contaba con un desarrollo incipiente gracias a ser una de las postas dispuestas a la vera del Camino Real al Alto Perú durante el periodo colonial, y Colonia Caroya tuvo sus orígenes bajo la Ley de Inmigración de 1876 (Fernández, 2017). Sarmiento también podría vincularse a la misma dinámica, al contar con la Posta "Los Talas", sin embargo, su desarrollo como urbe quedó signada por el ferrocarril.

Jesús María y Colonia Caroya cuentan con sucesos que han marcado su existencia por más de 400 años, siendo 1616 y 1618 uno de los más relevantes ante la llegada de la Compañía de Jesús (o comúnmente llamados jesuitas) y la construcción de las estancias que darían su nombre al territorio donde actualmente se encuentran emplazadas (Bustamante y Alday, 2017).

Sin embargo, a pesar de los aportes de la Compañía de Jesús en materia de desarrollo territorial, su expulsión en 1767 y la posterior administración de sus inmuebles por parte de la Junta de Temporalidades (Cufré, 2014), conllevó a un deterioro regional significativo, hasta que, en 1863, don Pío León adquiere el casco de estancia, siendo quien daría inicio al tejido urbano de lo que hoy es la ciudad de Jesús María (Domínguez, 2016) en 1873 al aprovechar el trazado ferroviario que unirá las localidades de Córdoba con la de San Miguel de Tucumán (Gramajo, 2022).

Colonia Caroya, por su parte, inicia su proceso urbanístico gracias a la promulgación de la Ley de Inmigración en 1876 (Fernández, 2017), que, con la llegada de inmigrantes italianos en 1878, arribados por medio del ferrocarril, fundaron una nueva localidad en centro-norte de la Provincia de Córdoba (Bischoff, 1968).

Estación General Paz y Sarmiento (en esos momentos Villa General Alvear), fueron causales de su creación la disposición de las líneas ferroviarias, iniciando su proceso urbanístico gracias a este suceso. (Aguirre, 1998; Tejerina Carreras, s.f.)

Las nuevas tendencias relacionadas al turista que busca experiencias que satisfagan sus valores e intereses personales (Mateos, 2013), permite al ferrocarril innovar en sus prestaciones, poniendo en vigencia sus complejos edilicios, imaginando su recuperación por medio de recorridos interactivos, éticos, sustentables y más responsables, a fin de recuperar la identidad particular y regional de las comunidades donde este se emplaza (Yuln, M; Montecelli, F.; Carriz, S. C., 2017; International Union of Railways, 2020), al tiempo que se genera un nuevo atractivo motivante de visita al área objeto de estudio.

Para alcanzar el objetivo propuesto, es necesario abordar antecedentes y proyecciones que tengan en cuenta las políticas públicas de fomento turístico, dándole prioridad a la elaboración de estrategias

para la recuperación del patrimonio ferroviario (Díaz, 2003); siendo importante reorganizar los espacios y asignar nuevas funciones a los elementos que estén en desuso pero que posean potencial turístico (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera Rebollo, et al., 1997; Hiernaux, 2006).

El ramal ferroviario analizado en el presente texto cuenta con las características y elementos para ser considerado como una opción vinculada al turismo cultural (Días, 2003), por medio de la recuperación y resignificación de su patrimonio. El atractivo y singularidad del ferrocarril permite proyectar su recuperación para uso turístico (Urry, 2001; Ortiz, 2000; Harvey, 1990), pudiendo apreciarse, como antecedente, el caso particular de Estación Juárez Celman.

Lograr lo antes citado conlleva a abordar los lineamientos promovidos por Hall (2001) y Días (2006), quienes refuerzan la necesidad de contar con planes turísticos que incorporen organización, uso de recursos locales, recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico para uso turístico, mejora e instalación de infraestructura y ampliación de la oferta y del ciclo de vida de los productos.

El concepto moderno de patrimonio cultural incluye no sólo los monumentos y manifestaciones del pasado, sino también el patrimonio inmaterial o vivo (Casasola, 1990; ICOMOS, 2003) y nuevas categorías patrimoniales tales como el itinerario cultural (ÍCOMOS, 2008), cuyos valores de conservación justifican su protección y puesta en valor (Caraballo Perichi 2011). Estos valores de conservación pueden ser seleccionados por las comunidades como elementos que forman parte de los procesos identitarios (Barreto, 2007) para, eventualmente, ser incorporados por el sistema turístico.

Antecedentes referidos a lo expuesto se encuentran en la Ley Provincial de Córdoba N.º 5543/83, referida a la protección de los bienes culturales de la Provincia de Córdoba, como así también en las Leyes Nacionales N.º 12665/40, disponiendo la creación de la Comisión Nacional de Museos y Monumentos y Lugares Históricos y N.º 21836/78, adhiriendo a la convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural, desplegando numerosas oportunidades de diversificación turística, regional y nacional en sitios representativos donde se observen trazados ferroviarios.

Rufino (2006) explica que la recuperación del patrimonio ferroviario propicia un escenario de cambio en la localidad. Transformando espacios desaprovechados en sitios de memoria, tradición, cultura y evolución histórico-social, beneficiando a la oferta turística, como así también al arraigamiento de la comunidad a sus orígenes y su presente.

Este proceso implica la introducción de prácticas materiales y simbólicas (Harvey, 1990) que contribuyen a la producción concreta de un espacio con una funcionalidad distinta a la preexistente.

Finalmente, la conceptualización moderna del patrimonio comprende no sólo monumentos y manifestaciones del pasado, sino también el patrimonio inmaterial o vivo (Casasola, 1990; UNESCO, 2014). El planteamiento de este último consigna la posibilidad de incorporar elementos ferroviarios a sistemas turísticos, a fin de evocar prestigio y relevancia superlativos respecto de otras expresiones patrimoniales de gran valor para una determinada sociedad, que, sin embargo, pueden tener escaso valor para los turistas, o viceversa (Bertoncello, 2008).

3.4. Estado actual y antecedentes

En Argentina, existen trazados ferroviarios específicamente diseñados para el turismo, observando un impacto positivo sobre el desarrollo de oferta turística generadora de motivación de traslado por parte del turismo nacional e internacional.

Dentro de los recorridos a analizar, se aprecian casos de itinerarios culturales exitosos y consolidados, como así también otros con una importante proyección y potencialidad, evidenciando un creciente interés en fomentar el "ferroturismo" en el nuestro país.

Sin embargo, es importante señalar que existe una carencia de material académico publicado acerca de los proyectos ferroturísticos abordados. Por lo tanto, se debió recurrir a tesis de grado, información obtenida de portales web institucionales y, en menor medida, a resoluciones declarativas a nivel nacional.

3.4.1. Tren a las Nubes - Huaytiquina – Ramal C14 (Salta)

El tren a las nubes nace en el año 1972 como emprendimiento ferro-turístico. Reconocido por brindar paisajes únicos y exclusivos en el mundo, está ubicado estratégicamente en la Provincia de Salta, Argentina (Sitio web oficial Tren a las Nubes).

La web oficial de Turismo Salta describe que:

> *El tren abre el cielo a sus pasajeros y trasmite en la inmensidad del paisaje un sinfín de sensaciones: asombro y quietud, colores en contraste y por supuesto la experiencia de un icono nacional único donde la magia alcanza los 4.220 msnm en la región de la puna salteña […] Este recorrido tiene como atractivo exclusivo el ascenso en tren desde San Antonio de los Cobres hasta el famoso Viaducto La Polvorilla.*

Almirón (2022) expone que en Salta

> *"el tren fue considerado durante muchos años el atractivo turístico más importante de la provincia […] bajo el supuesto de que el imaginario salteño, sobre el atractivo Tren a las Nubes es altamente positivo, y contribuye a la imagen del destino Salta."*

Presentado como un viaje único y especial, el portal web de Turismo Salta menciona que:

> *No sólo se conjugan paisajes y sensaciones, sino también relatos y experiencias que llevan a revivir la epopeya de la construcción ferroviaria, allá por 1.920, iniciada por el ingeniero Richard Fontain Maury, alma mater del proyecto.*

Originalmente el recorrido comenzaba en la ciudad de Salta. Sin embargo, ante la falta de mantenimiento de las vías del ramal C14, este se tornó imprevisible (Almirón, 2022), causando descarrilamientos que pusieron en riesgo la seguridad turística, siendo los más destacados el del 2014[2] y 2015[3], obligando a un recorte del recorrido a partir del año 2016 (Imagen N.º 3.1)

Imagen N.º 3.1: Recorrido Tren a las Nubes 2016 – Actualidad.

Fuente: https://www.casarosada.gob.ar/informacion/actividad-oficial/9-noticias/38228-el-tren-a-las-nubes-recibio-la-distincion-marca-pais

Continuando con el análisis de Almirón (2022), tras los descarrilamientos, el recorrido dejó de iniciarse en la localidad de Salta, debiendo, en la actualidad, trasladar al turista unos 166 km. "donde comienza la excursión, hacia el punto más alto y emblemático del viaje que es la obra del Ingeniero Maury, conocido como Viaducto La Polvorilla. La formación del tren realiza una parada en un punto panorámico donde los pasajeros descienden para tomar fotografías del área, al regreso a San Antonio de los Cobres donde

[2] https://www.clarin.com/sociedad/descarrilo-tren-nubes-evacuar-pasajeros_0_H1mUDmsqPmx.html

[3] https://www.infobae.com/2015/11/04/1767235-descarrilo-el-tren-las-nubes-y-172-pasajeros-debieron-ser-evacuados/

disponen de un tiempo para conocer el pueblo y almorzar, para reunirse con el guía y emprender el viaje de regreso a la ciudad de Salta."

Visitado por miles de periodistas, comunicadores y turistas nacionales e internacionales; estos lo describen como una experiencia inolvidable, ya que durante su recorrido se atraviesan las obras más imponentes de la ingeniería del siglo pasado. (Sitio Web Tren a las Nubes)

3.4.2. Tren del Fin del Mundo (Tierra del Fuego)

Construido en 1902, el Tren del Fin del Mundo tuvo sus comienzos como un medio para trasladar presidiarios hasta la prisión construida en este territorio. (Sitio web Tren del Fin del Mundo)

Imagen N.° 3.2: Recorrido Tren del Fin del Mundo
Fuente: https://www.trendelfindelmundo.com.ar/es/recorrido/

Cerrado el presidio en 1947, el tren continuó funcionando para la producción de los aserraderos locales hasta que, en 1949 un terremoto lo deja inutilizado. En 1994, a manos de la empresa Tranex Turismo S.A., es reconvirtiéndolo en tren turístico, manteniendo su vigencia hasta la actualidad. (Sitio web Tren del Fin del Mundo)

El sitio oficial de Turismo Ushuaia destaca que:

> *La Estación del Fin del Mundo es un lugar emblemático. Ahí vas a poder ver los talleres de mantenimiento, fotos antiguas, comprar souvenirs en la tienda o tomar algo en la confitería mientras esperas la partida del tren.*

Por su parte, el sitio web dedicado al Fin del Mundo, administrado por el Instituto Fueguino de Turismo describe que

> *A bordo del tren se recorre una antigua senda que utilizaban los presos de la cárcel de Ushuaia hace más de 70 años, cuando recolectaban leña y materiales para el presidio. Durante los 7 kilómetros del trayecto* (Imagen N.º 3.2)*, se pueden observar turbales, bosques de lengas y ñires, y la cascada Macarena, lugar en donde los pasajeros pueden descender del tren para subir a un punto panorámico. El recorrido finaliza en los lindes del Parque Nacional (Tierra del Fuego).*
>
> *Las locomotoras de época que realizan este paseo han sido especialmente rediseñadas y poseen vagones con amplios ventanales y un sistema de audioguía individual en siete idiomas.*

Finalmente, Guzmán (2019) destaca que, "en medio de un paisaje increíble, se viaja en el tiempo en un ferrocarril a vapor, utilizando parte del terraplén original que transportaba a los presidiarios de la cárcel."

3.4.3. Viejo Expreso Patagónico – La Trochita (Chubut)

Construido en 1922, el Viejo Expreso Patagónico constituye un testimonio como obra de ingeniería que contribuyó, y contribuye, a las comunicaciones y al turismo de la región. (Decreto N.º 349/99 PEN).

El sitio web oficial de La Trochita relata la historia y transformación de este ferrocarril, destacando que, a partir de 1950, se produce su primera reconversión al converger el transporte de carga (único uso del tren hasta ese momento) con el transporte de pasajeros. Convirtiéndolo, de a poco, en una marca identitaria regional.

Este incipiente perfil turístico y la fama que adquirió el tren fueron fundamentales para que pudiera completar su segunda reconversión luego del cierre del ramal. Porque cuando en 1993 el gobierno nacional decidió clausurar, entre muchos otros, este ramal, se alzaron voces incluso fuera de Argentina.

Los gobiernos de las provincias de Río Negro y Chubut decidieron entonces hacerse cargo de la operación de La Trochita, que se convirtió definitivamente en uno de los iconos turísticos de la Patagonia. (Sitio web La Trochita)

El Municipio de Esquel destaca que:

> *La Trochita nos da la oportunidad de conocer un bellísimo e imponente paisaje, viajando de la misma forma que desde hace setenta años. Sus pequeños vagones y su particular trocha angosta lo hacen único en el mundo y convierten el trayecto en una verdadera aventura.*

López, et. al. (2019) y Fiori (2020) exponen que el Viejo Expreso Patagónico es un tren histórico de trocha angosta, conocido localmente como "La Trochita", contando con un entorno paisajístico magnífico que rodea la ciudad (de Esquel), realizando tres clases de recorridos turísticos (El Matién – Desvío Thomae; Esquel – Nahuelpan y Esquel – El Maitén), convirtiéndolo en un "servicio exótico" que ofrece a sus visitantes "un viaje hacia el pasado".

Asimismo, el sitio web oficial de La Trochita explica:

> *A medida que el tren avanza, el paisaje va cobrando protagonismo. Ya no solo deslumbra el tren, sino los cerros que recortan el cielo y los animales que saludan a su paso; los guías complementan el espectáculo con la información clave para que todos los pasajeros puedan comprender y conocer a La Trochita con mayor profundidad.*

3.4.4. Ramal Ferroindustrial Río Turbio (Santa Cruz)

El Ramal Ferro Industrial de Río Turbio (RFIRT), se destaca por ser el ramal de trocha angosta más austral el continente, de 750 mm de ancho y por su longitud total de 285 km. (Imagen N.º 3.3), emplazado en la Patagonia Austral, además es relevante por las locomotoras marca Mitsubishi, hechas especialmente a pedido para el RFIRT y entregadas en 1958 y 1962 (Morales y Tello, 2016).

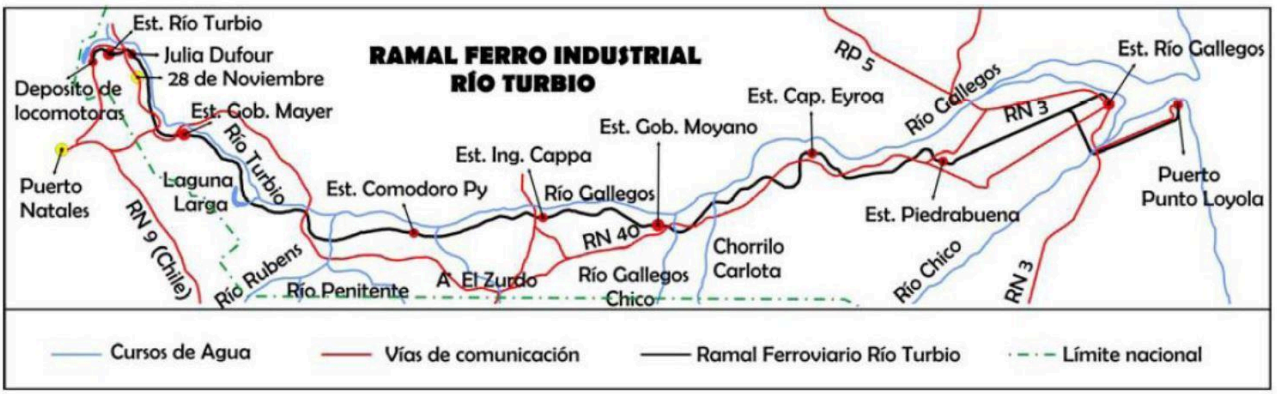
La construcción del Ramal Ferroindustrial "Eva Perón", actualmente "Río Turbio", se produce ante la necesidad de acortar distancias entre la capital provincial (Río Gallegos) con las minas de la Cuenca Carbonífera (Guma y Tello, 2022), avanzando en un recorrido de 266 km. que fue utilizando distintas locomotoras que, ante su desuso y obsolescencia, se abandonaron a la intemperie patagónica para que, a partir del 2003, se intentasen recuperar y restaurar para su aprovechamiento turístico. (Morales, et. al., 2018)

Las investigaciones llevadas a cabo por González (2016, 2018); González y Morales (2018); González y Guma (2021); Mazzoni y Diez (2018); Maldonado (2019); Tello et al. (2020); Morales,

Mercado González y Tello (2021) permiten apreciar el enorme potencial de aprovechamiento turístico del Ramal Ferroindustrial Río Turbio, sea como elemento complementario o principal.

Dadas las características únicas del Ramal Ferro Industrial de Rio Turbio, debido a su ubicación geográfica en el sur de la Patagonia Austral, su importancia histórica en el desarrollo de la minería de carbón de Santa Cruz y sus características técnicas (longitud, ancho de trocha y tipos de locomotoras utilizadas), y la actual intención de usar sus instalaciones con fines turísticos, es que se pone de manifiesto su importancia patrimonial y su revalorización como recurso turístico cultural (Morales, et. al., 2018).

Imagen N.º 3.3: Recorrido ramal ferro industrial Río Turbio (Recorrido propuesto ferroturístico)
Fuente: Morales, et. al., 2018



3.4.5. Tren de las Sierras

El Tren de las Sierras cuenta con un recorrido regular que une la ciudad de Córdoba Capital con La Cumbre; si bien su objetivo principal es el traslado de pasajeros sin ofrecer una experiencia

turística, el uso de este tramo ferroviario es aprovechado tanto por turistas como residentes, no solo por ser un transporte accesible, sino también por su conexión con localidades ampliamente desarrolladas turísticamente dentro de la región de Punilla y los atractivos paisajes serranos que esta región posee.

Paralelo a la Ruta Nacional N.º 38, es uno de los grandes impulsores del desarrollo turístico del Valle de Punilla al unir las localidades de Cruz del Eje con Córdoba Capital, en el extremo noroccidental de la provincia (Rabboni y Abdale, 2019) promoviendo el traslado de personas por pintorescos paisajes serranos.

Laion (2021) expone que, desde sus orígenes, el Tren de las Sierras utilizó 147 kilómetros de la traza correspondiente al ramal del Ferrocarril Belgrano. Desde entonces, el Tren de las Sierras fue orgullo de Córdoba, consolidando la incipiente industria del turismo y proyectando las economías regionales.

El desarrollo de este tren acompañó la construcción de caminos y rutas, asumiendo, de esta manera, la característica particular, que hasta la fecha se reproduce, de las "Sierras" como recorrido turístico (Bertoncello, 2006)

Imagen N.º 3.4: Recorrido Tren de las Sierras (2021)
Fuente: https://www.lavoz.com.ar

Schiavino (2022) describe que:

> *Si hoy se recorre la cuenca media del río Primero, entre el ferrocarril Córdoba y Noroeste (actual Tren de las Sierras) y la ruta provincial E-55, se puede observar cómo emerge un corredor de significativo atractivo ambiental. Conformado por el imponente embalse, el curso de agua, los antiguos edificios de las usinas hidroeléctricas, y de la industria minera, los diques, canales y acueductos son al mismo tiempo paisaje y recurso para el funcionamiento del territorio.*

3.4.6. Ruta Provincial N.º 17 – Deán Funes - Seeber

La Provincia de Córdoba, en el año 2012, declara de Interés Histórico Provincial e Itinerario Cultural Ferroviario, por medio de la Ley N.º 10056/12, a los ramales A1 y A8 del Ferrocarril General Belgrano, conectando los centros urbanos de Seeber con el de Deán Funes, como así también su variante entre las localidades de La Puerta y Alta Córdoba (actualmente no se encuentran funcionales).

La reciente creación del Parque Nacional Ansenuza abre la puerta al desarrollo potencial del ferroturismo en la provincia de Córdoba con un recorrido de 260 km. aproximadamente. Bajo una dinámica distinta, al hacer uso del automóvil y la Ruta Provincial N.º 17 debido a la desaparición de segmentos de vías ferroviarias que imposibilita su aprovechamiento conjugado con trenes turísticos.

Peschiutta, et. al. (2022), en su trabajo *Las identidades locales como herramienta para la conservación y valorización del patrimonio cultural cordobés*, describe los distintos poblados que recorre el trazado citado en el párrafo anterior, abordando las complejidades de un ramal ferroviario en desuso y la necesidad de rediseñar, resignificar y reconsiderar la recuperación de este.

Cebrián, en uno de los artículos incorporados al libro publicado por Peschiutta (2022), realiza una descripción sobre los centros urbanos de origen ferroviario que permite imaginar el aprovechamiento turístico de las distintas estaciones que se van sucediendo en las localidades que atraviesa en el trazado Deán Funes – Seeber.

Ferreyra (2014a) destaca que esta línea ferroviaria conecta cinco departamentos provinciales que comparten una rica historia y destacados hitos arquitectónicos y culturales, que se van descubriendo en cada localidad que se visita. El ramal enlaza la extensa pampa gringa del noreste provincial con el histórico norte provincial.

Uno de los aspectos más notables de este itinerario es su naturaleza como un circuito ferroturístico alternativo. Dado que no existen grandes tramos de vías, este recorrido cuenta con un valioso patrimonio ferroviario que ha sido recuperado en cada una de las localidades que atraviesa. Sin embargo, para explorarlo, es necesario hacerlo por tierra mediante automóvil o incluso bicicleta, tal como sugiere Ferreyra (2014b).

Ante lo expuesto, es posible determinar que la relación vinculante entre el ferrocarril y el patrimonio se vuelve imprescindible, situando a este último como la síntesis de los valores

identitarios de una sociedad que reconoce como propio al primero. Ello implica un proceso de reconocimiento intergeneracional de los elementos como parte del bagaje cultural, y su vinculación a un sentimiento de grupo (Santana Talavera, 2003).

Yuln, M.; et. al (2017) expone que diversos complejos edilicios de origen ferroviario, que perdieron su función original, han sido recuperados en los centros urbanos donde se desarrollan trenes turísticos. Las rehabilitaciones impulsadas por municipios, instituciones o grupos comunitarios abrieron un espectro amplio de posibilidades, donde las refuncionalizaciones se traducen en un extenso abanico de usos: proyectos museísticos; propuestas de infraestructura sostenible (Franco y Dillon, 1998); turismo cultural; sedes educativo-académicas; cooperativismo, etc.

El paralelismo existente en el trazado ferroviario objeto de estudio y el histórico Camino Real al Alto Perú, genera certidumbre sobre la factibilidad turística del presente proyecto, al mostrar infraestructuras erguidas siglos antes del nacimiento del ferrocarril, convirtiéndose en patrimonio nacional (Posta de Sinsacate) e internacional (Estancias Jesuíticas de Jesús María y Colonia Caroya), pudiendo ser aprovechados como elementos complementarios al itinerario cultural propuesto.

Antecedentes sobre lo referido pueden ser encontrados en las Leyes Provinciales N.º 5543/83 (Protección de bienes culturales de la Provincia de Córdoba), 7812/89 (Programa de revalorización histórico-cultural y de promoción turística del "Antiguo Camino Real") y 9883/11 (Declaración de lugar histórico a la traza del Antiguo Camino Real), como así también en las Leyes Nacionales N.º 12665/40 (Creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos), N.º 21836/78 (Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural) y 25203/99 (Declaración de lugar histórico a las postas pertenecientes al antiguamente denominado "Camino Real al Alto Perú" o "Camino de Postas y Correos"), lo cual permitiría generar variables de recorrido dentro del itinerario cultural propuesto con elementos vinculantes a la historia local, regional y nacional de los sitios representativos que comprenden este trazado, articulando recorridos híbridos que contemplen tanto al ferrocarril y al Camino Real al Alto Perú por igual.

Para lograr lo expuesto hasta el momento, es necesario profundizar sobre la creación de políticas públicas urbanas que fomenten el turismo cultural como estrategia de recuperación del patrimonio ferroviario (Días, 2003), generando productos atractivos, singulares y que integre a las ciudades de forma tal que se contribuya al desarrollo socioeconómico de la región.

La turistificación social y territorial es una opción por considerar, ya que proponen valorizar lugares y recursos para el turismo y la recreación mediante el cambio de significación y posterior asignación de nuevas imágenes, incorporando nuevos actores, reorganizando espacios y fijando nuevas funciones (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera Rebollo, et al., 1997; Hiernaux, 2006).

El trazado ferroviario objeto de estudio pertenece actualmente al Ferrocarril General Belgrano, dependiente de Ferrocarriles Argentinos, observándose como una infraestructura incorporada y sin relevancia aparente, difuminado entre los paisajes urbanos de las localidades que se analizarán en el presente texto. Carentes de señalética o identificación que resalte la importancia histórico-regional de esta obra de ingeniería, pasa desapercibido para la mayoría de la población.

3.5. Hipótesis

El diseño y creación de un itinerario cultural ferroturístico entre las estaciones General Paz y Sarmiento, pasando por Caroya, Jesús María y Km. 784 (también conocida como Sinsacate o Barranca Yaco), conllevará al aumento de la oferta turística regional, conservando el patrimonio ferroviario en riesgo.

3.5. Objetivos generales y específicos

3.5.1. General:

Evaluar la viabilidad y factibilidad de introducir un itinerario cultural ferroturístico como una estrategia innovadora para contrarrestar la estacionalidad turística en el área de estudio, con el propósito de complementar la oferta turística existente en la región.

3.5.2. Específicos:

1. Proyectar el desarrollo y factibilidad de diseño de un itinerario cultural ferroturístico en el Norte de la Provincia de Córdoba.
2. Analizar la relevancia histórica/territorial del ferrocarril en el área de estudio.
3. Diagnosticar el estado de conservación y aprovechamiento turístico del patrimonio ferroviario disperso en el territorio objeto de estudio.
4. Inventariar y jerarquizar los atractivos/recursos turísticos de las localidades relevadas a fin de determinar su complementariedad con un itinerario cultural ferroturístico.
5. Analizar la situación actual del turismo en el área de estudio a fin de determinar la viabilidad de implementar un itinerario cultural ferroturístico.

3.6. Metodología

Considerando la situación problemática planteada en el presente texto, tomando al patrimonio ferroviario como un elemento desaprovechado y desprovisto de significancia socio-identitaria, a pesar de contar con un enorme potencial turístico, se plantea un estudio exhaustivo de los antecedentes y referencias históricas que conlleva a la implementación de estrategias orientadas al desarrollo turístico, siendo la principal el diseño de un itinerario cultural que resignifique la infraestructura dispersa en el área objeto de estudio para la conformación de un atractivo turístico de relevancia.

La presente investigación se enfocará en un análisis deductivo que abarcará desde una perspectiva nacional hasta recorridos específicos de trenes emblemáticos de Córdoba, tales como el "Tren a las Nubes - Huaytiquina" en Salta, el "Viejo Expreso Patagónico - La Trochita" en Chubut, el "Ramal Ferro Industrial Río Turbio" en Santa Cruz, y el "Tren del Fin del Mundo" en Tierra del Fuego. A nivel provincial, se examinarán los trayectos del "Tren de las Sierras" y "Deán Funes - Seeber".

Para llevar a cabo el estudio de los proyectos ferroturísticos, tanto actuales como potenciales, se recurrirá a un relevamiento bibliográfico exhaustivo. Este proceso comprenderá la búsqueda de información en revistas especializadas, tesis de grado, normativas pertinentes, notas periodísticas y datos obtenidos de los sitios web oficiales de los emprendimientos ferroviarios, así como de los municipios involucrados en su desarrollo y ejecución.

La presente investigación se fundamentará en un enfoque mixto, el cual combinará técnicas cualitativas y cuantitativas.

En el enfoque *cuantitativo*, se procederá a desarrollar una ficha de relevamiento destinada a recopilar información sobre los recursos y atractivos turísticos presentes en el área de estudio. Esta herramienta permitirá la elaboración de un inventario turístico y su posterior jerarquización, a fin de determinar su aprovechamiento como complementos en el itinerario cultural propuesto.

Para llevar a cabo esta apreciación, se implementarán criterios de evaluación *cualitativos* que abarcarán diversos aspectos: calidad del atractivo turístico, disponibilidad de servicios de apoyo, relevancia e impacto en el desarrollo del turismo a nivel local.

Cada uno de estos criterios se desglosará en diferentes conceptualizaciones, con el fin de obtener una visión precisa y actualizada del estado real de cada recurso o atractivo en cuestión. Con la asignación de puntajes y una posterior sumatoria de estos, se logrará determinar su jerarquía y clasificación turística.

El trabajo de campo se enfocará en recorrer el segmento ferroviario que conecta las localidades de Estación General Paz y Sarmiento. Se completarán las fichas de relevamiento y se tomarán fotografías de los elementos e infraestructura vinculante a la temática del presente texto. Estos datos recopilados en el trabajo de campo serán posteriormente analizados y confrontados con la bibliografía relevada.

Asimismo, se identificarán, inventariarán y jerarquizarán los recursos y/o atractivos que sirvan como complemento para el diseño y desarrollo del itinerario turístico propuesto.

El procesamiento de datos, especialmente aquellos vinculados al enfoque cuantitativo, se realizará utilizando Microsoft Excel. Por otro lado, las imágenes satelitales serán analizadas con Google Earth, mientras que el diseño de imágenes compuestas se llevará a cabo utilizando Adobe Illustrator.

El análisis de los antecedentes históricos permitirá establecer una conceptualización social con relación al ferrocarril y su potencial aprovechamiento como un atractivo turístico en el ámbito ferroturístico.

Con los datos obtenidos, evaluados y procesados, se procederá al diseño de un itinerario cultural que permita ampliar la oferta turística en la zona, buscando, al mismo tiempo, la concientización y sensibilización turística vinculada a la resocialización del tren y su resignificación como atractivo turístico.

A través de un enfoque integral, se aspira a impulsar el desarrollo turístico de la región, aprovechando el patrimonio ferroviario, promoviendo la valorización cultural de este medio de transporte histórico, en aras de ofrecer una experiencia única en el norte de la Provincia de Córdoba.

3.7. Unidad de Análisis

El área de estudio será el tramo ferroviario entre las localidades de Estación General Paz y Sarmiento, constituyendo un aproximado de 35 km. de línea ferroviaria y los centros urbanos intermedios entre estas: Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y paraje Km. 784 Barranca Yaco, de la Provincia de Córdoba.

3.7.1. Identificación de las principales variables

1. Factibilidad del ferrocarril como atractivo y recurso turístico:
    - Disponibilidad de infraestructuras ferroviarias existentes,
    - Estado de conservación y mantenimiento de las estaciones,

- Potencialidad turística,
- Accesibilidad y conectividad,
- Interés y demanda de los turistas por experiencias ferroviarias.

2. Cantidad y calidad del patrimonio ferroviario:
    - Número de elementos históricos disponibles,
    - Grado de conservación y autenticidad,
    - Valor histórico y cultural del patrimonio ferroviario,
    - Presencia de museos o espacios dedicados al ferrocarril.
3. Articulación entre turismo y ferrocarriles:
    - Diseño de itinerarios culturales ferroturísticos,
    - Factibilidad de diversificación en la oferta y demanda turística regional,
    - Adaptabilidad del ferrocarril como recurso turístico-cultural
4. Posibilidad de resignificación de los principales atractivos relevados:
    - Potencial de reinterpretación histórica y cultural de las estaciones,
    - Capacidad de crear nuevas experiencias turísticas en torno al patrimonio ferroviario,

3.7.2. Técnicas e instrumentos de análisis

- Relevamiento de antecedentes, por fuentes primarias y secundarias.
- Estudio y jerarquización de los elementos ferroviarios, recursos y atractivos turísticos emplazados actualmente, evaluando su nivel de conservación patrimonial.
- Análisis de resultados en metabuscadores (Google Search, Google Trends)
- Utilización de programas informáticos para el procesamiento de datos e información (Microsoft Excel), como así también análisis de imágenes satelitales (Google Earth Pro)

CAPÍTULO 2: CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

4. Historia de ferrocarril en Argentina

El ferrocarril se origina en Inglaterra, en 1825, de la mano de George Stephenson, con la idea aumentar la capacidad de transporte de carbón mineral extraído en las minas británicas. Sin embargo, ante el éxito que tuvo su idea, en 1830 ya comenzaba el transporte de pasajeros, en el recorrido Liverpool-Manchester (Sánchez Blanco, 1994).

El dominio del vapor, canalizado por la maquinaria diseñada por Stephenson, conformó una de las redes de obras públicas e ingeniería más desarrollada y conocida en la historia (Hobsbawm, 1981), formando parte de la evolución global y social de la humanidad (Gierczak, 2011).

El trazado de líneas ferroviarias en todo el mundo permitió la expansión productiva y desarrollista de los países que abrían sus puertas a esta nueva innovación, viéndose como los más beneficiados los países productores de materia prima.

La República Argentina, debido a sus amplios territorios aún vírgenes y con un enorme potencial de desarrollo agropecuario, no tardó en llamar la atención de los inversores ingleses para instalar sus ferrocarriles. En 1857 finaliza la construcción de la primera línea ferroviaria, denominada Ferrocarril Oeste, uniendo Estación Parque (actualmente donde se emplaza el Teatro Colón) con la Estación Floresta, ambas situadas en Buenos Aires, con una extensión de 10 kilómetros (Falco, 2012).

No tardaría en incorporarse al tendido nacional, los trazados de Ferrocarril Norte de Buenos Aires (1857), Ferrocarril Sur (1862), Ferrocarril Central Argentino (1863), Ferrocarril Central Norte (1872) y Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (1910), siendo estos los más representativos de nuestra nación. (Scaribaldi Ortiz, 1976)

Debido al expansionismo ferroviario, Argentina observó un marcado impulso en su desarrollo territorial, gestando vías de comunicación terrestre y el asentamiento de nuevos poblados, como así también facilitó el transporte de productos y materias primas hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires (Ferrari, 2011; Saus, 2022).

Scalabrini Ortiz (1976) y Cosacov (2018) comentan sobre la expansión del tendido de líneas ferroviarias durante la primera década del Siglo XX, llegando a contar con unos 16.563 kilómetros en 1900; 27.993 kilómetros en 1910 y aproximadamente 46.000 kilómetros a mediados de siglo.

Desafortunadamente, debido a situaciones externas (Primera Guerra Mundial, 1914-1918; Gran Depresión de 1929-1939; Segunda Guerra Mundial, 1939-1945), como así también internas (procesos inflacionarios), el desarrollo del ferrocarril quedó afectado por la falta de inversiones, paralizando las renovaciones de infraestructura y equipos, impidiendo el correcto desarrollo y funcionamiento del ferrocarril en Argentina. (Falco, 2012).

La compleja situación socio-económica, mundial y nacional, conllevó a una red ferroviaria sin planificaciones claras, con líneas superpuestas, diversidad de trochas y significativos problemas en el deterioro de la infraestructura. La ausencia de inversiones y la falta de repuestos concluyó en un

aumento en los costos de mantenimiento, disminuyendo los volúmenes de carga, afectando directamente a las empresas concesionarias y productoras (Scaribaldi Ortiz, 1976)

Al concluir la Segunda Guerra Mundial (1945), Gran Bretaña posee una significativa deuda con Argentina ante el incumplimiento de contratos y convenios bilaterales debido a su participación en este evento histórico. La reconstrucción y la búsqueda de certidumbre en los aspectos socio-político-económicos de Europa, obliga a Gran Bretaña a ceder los ferrocarriles al Estado Nacional, en compensación, quedando nacionalizado el servicio en 1948 (Falco, 2012).

Ante la nacionalización del ferrocarril, una de las primeras medidas tomadas por el Estado, es la de unificar y renombrar ramales:

- Ferrocarril del Sur por Ferrocarril Nacional General Roca;
- Ferrocarril del Oeste por Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento;
- Ferrocarril Central Argentino por Ferrocarril Nacional General Mitre;
- Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico por Ferrocarril Nacional General San Martín;
- Ferrocarril Central Norte por Ferrocarril Nacional General Belgrano;
- Ferrocarril Puerto Deseado - Bariloche por Ferrocarril Nacional Patagónico y
- Ferrocarril de Entre Ríos, Ferrocarril Nordeste Argentino, Ferrocarril Primer Correntino y Líneas del Este por Ferrocarril Nacional General Urquiza.

Con la presidencia de Juan Domingo Perón se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, la cual será responsable de la organización y control de este transporte terrestre. Sin embargo, tras el golpe cívico-militar de 1955, los recortes presupuestarios de la nueva administración afectan directamente al ferrocarril.

Esta situación fuerza el cierre de estaciones en localidades con producciones económicas regionales, despoblando territorios que dependían del ferrocarril, obligando a sus habitantes a buscar nuevos destinos urbanos. Este momento de la historia es posible indicarlo como el inicio de la decadencia ferroviaria en la República Argentina (Anónimo, 2012)

Con la asunción de Arturo Frondizi en 1958, y restituida la democracia, se firma la *Alianza para el Progreso* con Estados Unidos, siendo uno de sus objetivos el reordenamiento del transporte de cargas y pasajeros, habilitando el ingreso masivo de camiones y automóviles, como así también la construcción y despliegue de rutas y carreteras. El desguace del ferrocarril continúa ante este nuevo paradigma desarrollista; el cierre de estaciones en zonas de baja producción y economías incipientes se profundiza, marginando a las poblaciones rurales que subsistían gracias al gigante de hierro.

Situación que se mantiene durante la Junta Militar de 1972 (Falco, 2012; Anónimo, 2012; Ortega, 2012; Iramain, 2021).

Haciendo una recapitulación de los eventos históricos descriptos hasta el momento, la República Argentina, de contar con 46.000 kilómetros de líneas ferroviarias en 1950, que federalizaban y ampliaban las proyecciones de crecimiento económico nacionales, hacia 1980 quedaban solo 29.000 kilómetros habilitados y en funcionamiento (Falco, 2012; Anónimo, 2012).

Asimismo, los complejos problemas económicos que atraviesa Argentina durante la década de 1980, siendo el más representativo la hiperinflación, obliga a la salida anticipada del presidente Raúl Alfonsín en 1989, iniciando, a partir de ese momento, un modelo neoliberal con la asunción de Carlos Saúl Menem, signado fuertemente por privatizaciones masivas de empresas nacionales.

Bajo la promesa de modernización y mejora de servicios, ante las enrevesadas variables técnicas, comerciales y económicas, los ferrocarriles, hasta el momento propiedad del Estadio Nacional, pasan a depender de empresas concesionarias de capitales privados (Felder, 2001; Falco, 2012).

Estas últimas, en busca de optimizar y maximizar ganancias, solicitan al Estado que se eliminen las subvenciones a los servicios de larga distancia. Este último, en la búsqueda de equilibrio, ofrece a las provincias que se responsabilicen por el mantenimiento de las líneas a cambio de cobrar un canon para que las erogaciones no afecten negativamente sus erarios. El rechazo fue amplio por parte de las administraciones provinciales, concluyendo en la suspensión y desactivación de ramales ferroviarios y servicios de pasajeros, principalmente hacia el interior del país. (Felder, 2001; Falco, 2012; Saus, 2022))

En 2008, ante los vencimientos de las concesiones realizadas por el gobierno menemista, en la búsqueda de reposicionar al ferrocarril como un elemento federal, son creadas dos Sociedades del Estado: Administración de Infraestructura Ferroviaria y Sociedad Operadora Ferroviaria, quedando bajo su regulación el transporte de pasajeros y de carga. Sin embargo, estas se observan modificadas en el año 2015, ante la presidencia de Cristina Fernández de Kirchner, al crearse Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (Falco, 2012; Pérez y Rebón, 2017).

Durante el gobierno de Mauricio Macri en 2019, en un intento más de poner en valor el ferrocarril, se anuncia un ambicioso plan de refuncionalización del Ferrocarril Belgrano. Sin embargo, la situación patrimonial del ferrocarril es decadente y delicada, observándose como un imposible su concreción.[4]

[4] Fuente: https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/45530-macri-donde-haya-carga-y-trabajo-el-ferrocarril-va-a-llegar

A la fecha, bajo el gobierno de Alberto Fernández, los intentos se mantienen, aunque los trabajos de recuperación y restauración son incipientes y sin un claro horizonte de que este medio de transporte recupere su relevancia e importancia en un corto plazo. Sin embargo, dentro del trazado objeto de estudio, se observa el trabajo sobre el reemplazo de vías y durmientes, ante la intención de concretar un circuito circular entre Córdoba-Cruz del Eje-Dean Funes-Jesús María-Córdoba.

4.1. Historia del trazado ferroviario Córdoba-Tucumán

Los inicios del Ferrocarril Central Norte, actualmente Ferrocarril Belgrano, se remontan al año 1866, cuando los contratistas del ramal Central Argentino, actual General Mitre, manifiestan su intención de ampliar el recorrido ferroviario hacia el norte de la República Argentina, haciendo especial énfasis en la unión entre Córdoba y San Miguel de Tucumán (Scaribaldi Ortiz, 1976)

Las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento se encuentran dentro del trazado del Ferrocarril Belgrano, siendo estas, al igual que este segmento del ramal, objeto de estudio de la presente investigación.

La proyección desarrollista del ferrocarril, centrada en la delineación de trazados que vinculen grandes áreas productivas, buscó, a través del Ferrocarril Central Norte (Belgrano) llegar hasta la industria azucarera de Tucumán. Aprovechando, a su paso, las madereras, minería y la agricultura, de forma tal que permitiese el empalme con el Ferrocarril Central Argentino, accediendo a los puertos para exportar, como así también abastecer a Buenos Aires (Scaribaldi Ortiz, 1976; Manzanal, 2001; Fandos, 2011).

El ramal que uniría Córdoba con Tucumán fue encomendado por Domingo Faustino Sarmiento en 1868, observando su finalización e inauguración en 1875 por parte de Nicolás Avellaneda. El trazado contaría con 542 kilómetros de recorrido, de trocha ancha, permitiendo mantener la logística de traslado sin necesidad de recambios en Rosario, a fin de evitar aumentos innecesarios de costos y coordinación. (Scaribaldi Ortiz, 1976; Fandos; 2011; Gramajo, 2022)

Encomendados y finalizados los estudios técnicos de factibilidad, por parte de la Oficina de Ingenieros de la Nación, en 1872 se concreta el llamado a licitación pública para la construcción del Ferrocarril Central Norte, presentándose siete propuestas. De estas, la ganadora fue para la Firma Telfener y Compañía.

En su propuesta, el Conde Telfener[5], previo al desglose económico de ejecución de obra, hace las siguientes alusiones al proyecto:

> *"La necesidad que hay de unir todas las Provincias del Norte, por medio de las vías férreas, es notorio aún considerado bajo el punto de vista únicamente económico, pues es sabido que la riqueza Nacional progresa paralelamente con estas obras, y que la renta aumenta proporcionalmente también. Además, no habría justicia en dotar a unas Provincias y privar a otras de este poderoso elemento de civilización y riqueza, cuando no existe un motivo que funde semejante desigualdad, desde que pueden llevarse a cabo las obras sin grandes sacrificios".*
>
> *"Hoy mismo ya las Provincias donde no ha llegado todavía la locomotora sufren en su comercio, en su desarrollo industrial y hasta en su progreso moral las consecuencias de su destitución de estos bienes, mientras que contribuyen en igual proporción que las favorecidas por la fortuna a la formación de la renta nacional, con que se construyen y pagan los ferrocarriles que solo son el patrimonio del menor número".*

La adjudicación de una obra de la magnitud del Ferrocarril Central Norte a una empresa italiana, siendo los ingleses quieren habían propuesto la ampliación del trazado ferroviario, concluyó en numerosas embestidas mediáticas por parte de estos últimos hacia Telfener. Poniendo en duda la calidad de los materiales utilizados para tan ambiciosa obra (Scaribalid Ortiz, 1976).

Sin embargo, ante la Cámara de Representantes, en 1875, el presidente Avellaneda hace alusión al tema:

> *"La construcción del ferrocarril de Córdoba a Tucumán ha sido objeto de observaciones diversas y fue sometida a una inspección severa ejecutada por tres ingenieros competentes. Van ya a abrirse los servicios públicos sus dos primeras secciones, que comprenden una extensión de 270 kilómetros. El norte de la República quedará así aproximado en cinco días al centro y al litoral".*

Asimismo, en el viaje inaugural del ramal ferroviario, en el cual estuvo el presidente Avellaneda, este manifestó, al llegar a Tucumán que "El Ferrocarril que hoy inauguramos va a ponerse al servicio de un pueblo que practica las instituciones libres, cultiva el suelo y educa a sus hijos". Puntualizó cómo los productos del norte del país podrían estar en pocos días en las márgenes del

[5] Fuente: Telfener, J. (1875) Propuesta presentada al Ministerio del Interior, Dr. Simón de Iriondo para la compra del ferrocarril a Tucumán y construcción de los ramales del norte. - https://archivoferroviario.com.ar/tag/jose-telfener/

Plata y como la apertura de la línea era, “bajo todos los aspectos, un acontecimiento nacional, y su influencia se hará muy pronto sentir en los consumos del país entero”. (Avellaneda, 1910)

Superando los hitos de la construcción ingenieril del Ferrocarril Central Norte Argentino, hoy Ferrocarril Belgrano, se observa necesario profundizar la significancia de este para con el territorio donde se emplaza la obra. Más allá de los beneficios logísticos y económicos que obtuvo nuestro país.

Ferrari (2006; 2011) expone que, a medida que la construcción de una línea avanzaba junto a sus estaciones, iban surgiendo nuevos pueblos, contribuyendo así a la unidad territorial. Sin embargo, pocos fueron los casos en que el ferrocarril unía poblaciones ya existentes. Uno de los objetivos de los trazados ferroviarios era la creación de nuevos asentamientos que valorizaran regiones enteras una vez instalada la estación.

Exceptuando a la localidad de Sinsacate, siendo esta una incipiente población que existe desde los inicios del Camino Real al Alto Perú (1584) y Colonia Caroya, que observa sus orígenes bajo la Ley de Inmigración de 1876; es posible ratificar lo citado por Ferrari en el párrafo anterior, considerando que Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento, fueron causa directa del emplazamiento del ferrocarril.

Asimismo, independientemente de las fechas fundacionales, o día de los orígenes, de las ciudades mencionadas, su vinculación con el desarrollo, construcción y continuidad del ferrocarril se aprecia en distintos niveles, sean estos en forma directa o indirecta, como podrá apreciarse en apartados posteriores.

5. Caracterización general del área de estudio

Las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, se encuentran ubicadas en los departamentos Colón y Totoral (Imagen N.º 5.1), al norte de la Ciudad Capital de Córdoba, sumando una superficie total de 573.300 ha. (Sanchez & Barberis (2013).

Se encuentra situado entre dos regiones turísticas: Área de Sierras Chicas y Área Norte, signada la primera por recursos primeramente naturales, y la segunda por recursos patrimoniales-históricos.

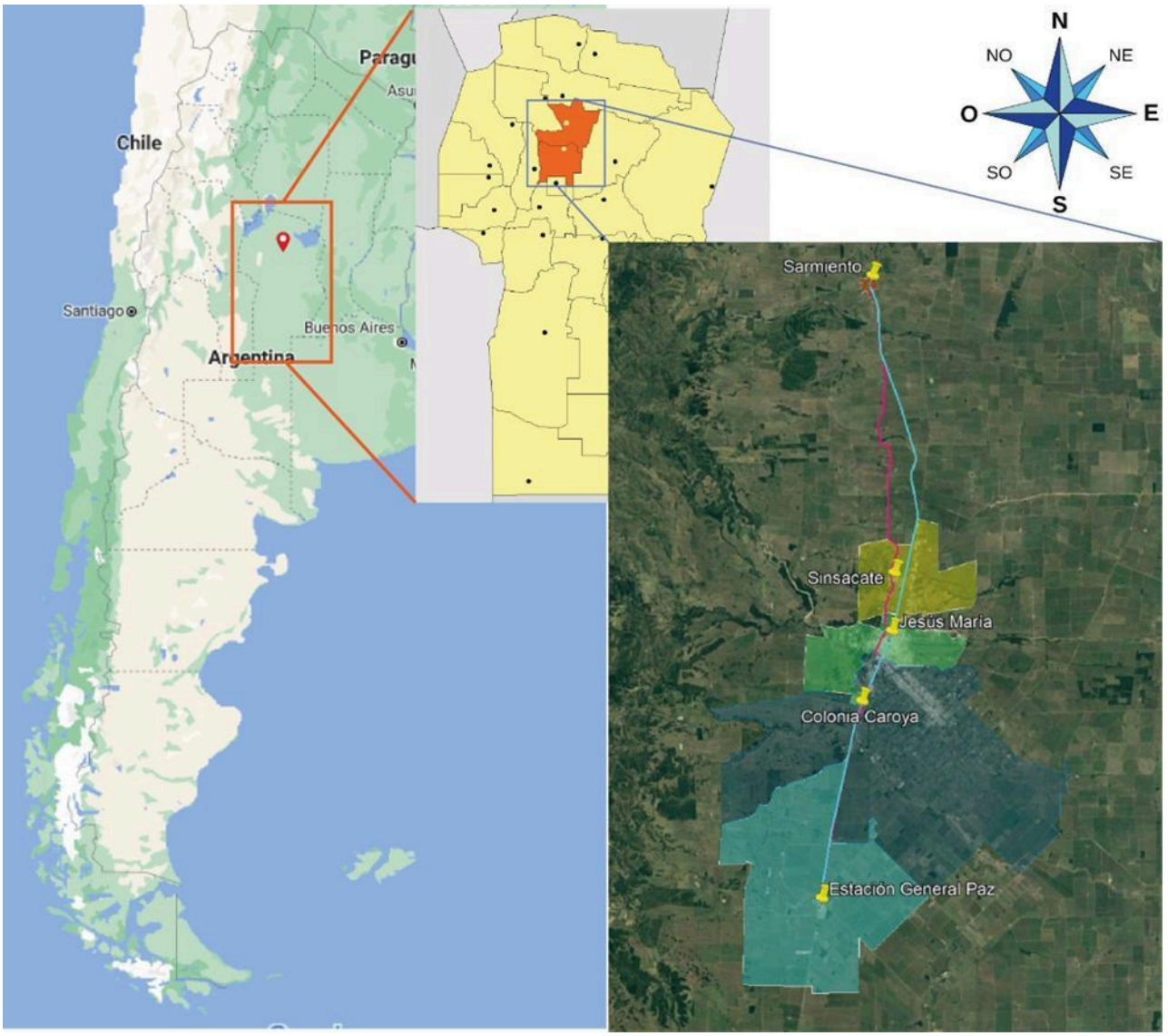


Imagen N.º 5.1: Localización geográfica de las ciudades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, Provincia de Córdoba. Fuente: Elaboración propia a base en Google Maps, Google Earth y www.mapascordoba.gob.ar

5.1. Historia de la región y de las localidades en estudio

Como nos cuentan varios autores[6], el área de estudio de este trabajo estuvo poblada desde tiempos prehispánicos por numerosos pueblos indígenas que aprovechaban los numerosos recursos naturales de la zona. Tal era la riqueza natural que fue la primera área de ocupación española, a partir de finales del siglo XVI.

En la época colonial era una región de grandes estancias tanto privadas como de órdenes religiosas (destacándose la Compañía de Jesús), pero no se generó ningún núcleo urbano de importancia, salvo, tal vez, el pueblo de Ardiles, llamado también, Sinsacate (Ferreyra, 2011).

[6] Fuentes: Tejerina Carreras, I. (s.f.); Canale Vicentini, M. (2001); Bischoff, E. (1968); Gramajo, M. (1996; 2022); Aguirre, S. (1998)

El despliegue y construcción del Ferrocarril Central Norte, actualmente Ferrocarril Belgrano, entre 1871 y 1875, que uniera Córdoba con Tucumán (Domínguez, 2016; Salerno, 2012; Ferrari, 2006), fue fundamental para el asentamiento urbano de Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento, como así también un elemento indispensable para la llegada de los inmigrantes italianos que habitarían Colonia Caroya en 1878. Sinsacate es el único poblado preexistente al trazado ferroviario (Ferreyra, 2011). Sin embargo, fue centro neurálgico de Telfener y Compañía mientras duró la construcción del ramal ferroviario.

Siguiendo la lógica de presentación de este trabajo, haremos un panorama general de la historia de cada núcleo urbano, a fin de entender el origen del patrimonio que contienen. Con la intención de mantener una lectura fluida, en relación con la Imagen N.º 5.1, se describirán las localidades de sur a norte.

Estación General Paz no cuenta con una historia de asentamientos prehispánicos o infraestructura colonial. Debido, probablemente, a su lejanía de cursos de agua y la presencia de "montes impenetrables y ásperos de Pampa Seca" (Aguirre, 1998).

El primer asentamiento registrado data de 1867, cuando la Familia Moyano se estableció en la zona y se dedicó a actividades rurales para subsistir.

En 1869, durante el gobierno del Dr. Juan Antonio Álvarez, se aprueban los trabajos para la construcción del Ferrocarril Central Norte, llegando ser conocido este asentamiento como Estación de la Leche debido a que la Familia Moyano hacía chocolate caliente para los trabajadores del ferrocarril. Sin embargo, en 1876, con la construcción de la estación ferroviaria, se le otorga el nombre de Estación General Paz en homenaje al General José María Paz.

A lo largo de su historia, la localidad fue atravesada por la Ruta Nacional N.º 9 y experimentó cambios con la construcción de la autopista Jesús María-Córdoba, lo que la dejó en aparente estado de aislamiento.

En la actualidad, Estación General Paz se caracteriza por su tranquilidad debido a la falta de tráfico vehicular. No obstante, su desarrollo urbano en sus primeras etapas requiere depender de las localidades cercanas, como Jesús María, Colonia Caroya y Córdoba Capital, para adquirir insumos y acceder a actividades recreativas.

Colonia Caroya[7] tuvo sus inicios al ser sus tierras otorgadas a Don Bartolomé Jaime por el gobernador de Córdoba, Don Gonzalo Abreu de Figueroa, durante la fundación de la Ciudad de

[7] Canale Vicentini, M. (2001); Bischoff, E. (1968); Fernández, A. (2017)

Córdoba. En el documento de entrega se mencionaba una cañada de tierras ubicada a cinco leguas de la ciudad, llamada Caroyapa y Ystincora, también conocida como Yschapa Aupa (Tanodi, Fajardo, Davila [1958] Libro de mercedes de tierras de Córdoba de 1573 a 1600, en Bischof, E. [1968]).

Tras el fallecimiento de Jaime, las tierras cambiaron de manos varias veces hasta ser adquiridas por la Compañía de Jesús en 1616, donde se estableció una estancia que ostentó múltiples usos a lo largo de su historia. Sin embargo, el desarrollo urbano de la zona no comenzó hasta 1876, cuando la Ley de Colonización fue aprobada durante la gobernación de Ambrosio Olmos, atrayendo a numerosos grupos de inmigrantes, especialmente de Italia, que llegaron a Colonia Caroya el 15 de marzo de 1878 gracias al ferrocarril.

El flujo migratorio de italianos continuó debido a las guerras en Europa, especialmente durante la I y II Guerra Mundial, creando una identidad fuertemente arraigada a Italia, que aún se mantiene, reflejándose en las festividades, gastronomía, tradiciones verbales y patrimonio arquitectónico de la región.

Jesús María[8], originalmente conocida como Guanusacate, estuvo habitada por el pueblo sanaviron antes de la llegada de los españoles. En 1618, las tierras fueron adquiridas por la Compañía de Jesús, quienes cambiaron su nombre al actual.

Tras la expulsión de los jesuitas en 1767, las tierras pasaron por diversos propietarios hasta que en 1863 fueron adquiridas por don Pío León.

La construcción del Ferrocarril Central Norte brindó a Pío León la oportunidad de fundar una población. En 1873, cedió parte de sus tierras para el paso del ferrocarril y la creación de un nuevo asentamiento urbano a la vera del río Guanusacate. Así, el 28 de septiembre de 1873, surge un nuevo poblado ferroviario (Ferrari, 2011), y Pío León es reconocido como el fundador de Jesús María. Sin embargo, no fue hasta 1946 que la localidad fue oficialmente declarada nueva ciudad de la Provincia de Córdoba.

La localidad de Sinsacate[9] celebra el Día de los Orígenes el 10 de diciembre de 1584, siendo la más antigua de las analizadas en la presente investigación, con más 430 años de historia.

[8] Fuentes consultadas: Gramajo, M. (1996, 2022); Biondi, L. (Obra inédita); www.jesusmaria.tur.ar; www.jesusmaria.gov.ar; Jesús María, Ediciones Tintinacu (1990)
[9] Fuentes: Historias Populares Cordobesas - Sinsacate (2005); Sitio web Municipalidad de Sinsacate; https://museojesuitico.cultura.gob.ar/noticia/la-posta-de-sinsacate-y-sus-74-anos-como-museo/

Su nombre, proveniente de los sanavirones, es posible traducirlo como "Aldea del Cacique Chin". Fundada por el capitán Miguel de Ardiles, la estancia San Pablo de Sinsacate se estableció en 1720, aunque algunos textos mencionan un pequeño asentamiento llamado Puesto Alejandro desde 1650.

A lo largo de su historia, Sinsacate ha albergado a numerosos próceres, en lo que hoy se conoce como Museo Nacional Posta de Sinsacate, siendo parte del patrimonio cultural de Argentina (Domínguez, Ruibal, Scalisi [2019] en Ferreyra Bertone, Marchetti & Vassallo).

Aunque no cuenta con una estación de ferrocarril propia, tuvo una vinculación con el trazado que unificaría Córdoba con Tucumán, al ser la posta de Sinsacate, el centro administrativo y residencia particular elegida por José Telfener.

La ciudad prosperó con un nuevo impulso agroindustrial y se beneficia de la autopista que la conecta con Córdoba Capital. Además, el adoquinado del Camino Real al Alto Perú desde Jesús María hasta la Posta de Sinsacate ha generado un nuevo interés en su historia y atractivos turísticos.

Finalmente, Sarmiento[10] es una ciudad con una rica historia prehispánica, habitada por el pueblo sanavirón. Durante el periodo colonial se construye la posta Los Talas, siendo el asentamiento atravesado por el Camino Real al Alto Perú. Sin embargo, la urbanización de la localidad, anteriormente conocida como Villa General Alvear hasta 1969, comenzó con la llegada de Telfener en 1871, quien impulsó el desarrollo territorial con la construcción del ferrocarril.

Este último impulsó el crecimiento de Sarmiento, al conectarla con pueblos vecinos y monopolizar el transporte antes de la construcción de la nueva Ruta Nacional N.º 9. Asimismo, la decadencia del ferrocarril y el trazado de la nueva ruta afectaron la localidad, reduciendo su población y estancando su desarrollo socioeconómico, aunque sin perder su industria agropecuaria.

Hoy en día, Sarmiento es una localidad rural, marcada por su tranquilidad y la fusión de actividades agrícolas y ganaderas.

Considerando lo expuesto, se evidencia la importancia del ferrocarril en el desarrollo del norte cordobés y su relevancia en la territorialización de la República Argentina.

Las localidades abordadas, como Jesús María, Estación General Paz y Sarmiento, tienen un vínculo estrecho con esta situación, al ser fundadas como poblados ferroviarios. Además, Colonia Caroya logró su desarrollo frutihortícola y urbano-rural gracias al arribo de inmigrantes italianos por ferrocarril. Por otro lado, Sinsacate, aunque ya era un poblado incipientemente desarrollado antes de

[10] Fuente: Tejerina Carreras, I. (s.f.)

la llegada del ferrocarril, cumplió un rol crucial al convertirse en el centro de operaciones y logística que permitió la creación de este ramal al establecerse en dicho pueblo el jefe de obras, el empresario Telfener.

En el segmento ferroviario estudiado es posible encontrar infraestructuras con más de 150 años de antigüedad, así como tendidos de comunicación ya obsoletos, como las líneas telegráficas, que aún son visibles. Reflejando estos elementos patrimoniales la historia, crecimiento y desarrollo, del área de pertinencia, a lo largo del tiempo debido a la evolución tecnológica y del transporte.

Teniendo en cuenta la historia, y el patrimonio ferroviario existente, se presenta una interesante posibilidad de imaginar, y poner en marcha, un atractivo ferroturístico de relevancia que diversifique la oferta turística en el norte de la provincia de Córdoba. Contribuyendo así, a enriquecer las experiencias propuestas por los distintos municipios, fomentando, al mismo tiempo, un mayor desarrollo económico y cultural en la región.

CAPITULO 3: PATRIMONIO FERROVIARIO

6. Patrimonio ferroviario

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos, ornamentales, tipificados y sistematizado patrimonialmente más completo de la historia (Tartarini, 2016; Ferrari, 2011; Scalabrini Ortiz, 1976).

En Argentina el ferrocarril constituyó el elemento de consolidación urbana en la estructuración del territorio argentino, transformando su matriz productiva (Tarrago, citado por Ferrari, 2011) y de desarrollo urbano. La base agroexportadora de nuestro país influyó en forma decisiva al proceso de desarrollo económico desde una perspectiva extractivista, permitiendo a su paso el surgimiento de "Poblados Ferroviarios" (Ferrari, 2011), los que contribuyeron a lograr la unidad territorial de la República.

La incorporación de esta obra de ingeniería civil (Hobsbawm, 1981) en América Latina se produjo en un momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente, implicando procesos de transculturación y transferencia tecnológica (Tartarini, 2016), permitiendo la rápida ramificación de los trazados ferroviarios en el último tercio del Siglo XIX, concluyendo en la generación de nuevos asentamientos urbanos y de ocupación territorial (Ferrari, 2011; Scalabrini Ortiz, 1976), siendo el área objeto de estudio uno de estos.

Las nuevas poblaciones que emergían gracias al ferrocarril permitían especular inmobiliariamente con el valor de las tierras por donde se trazaban los ramales. Los propietarios de grandes extensiones de territorio las loteaban y vendían, (Gutiérrez, 1976, citado por Ferrari, 2011), generando importantes transformaciones en estructuras, funciones y paisajes naturales y urbanos. Surgiendo, en el proceso, diversas tipologías arquitectónicas e ingenieriles, como así también diferentes patrones de asentamiento y trama urbana (Ferrari, 2011).

Estación General Paz, Jesús María y Sarmiento cuentan con las características expuestas en el párrafo anterior, apreciándose elementos patrimoniales esparcidos a lo largo del trazado ferroviario objeto de estudio.

Asimismo, la relación ferrocarril/comunidad no pasa desapercibida en Colonia Caroya ni Sinsacate, ya que, si bien su desarrollo urbano tuvo otros antecedentes, que han sido explicados en apartados anteriores, cuentan con un patrimonio ferroviario de relevancia a considerar en el presente capítulo.

6.1. Estación General Paz

El desarrollo urbano de Estación General Paz fue la sumatoria de actividades y emprendimientos que se fueron asentando a los alrededores de la estación de trenes. Aguirre (1998:44) relata que *"la vida no era fácil, los ranchos, uno alejado del otro, el espeso monte de algarrobo, tala, chañar, espinillo que los circundaba y la escasez de agua dificultaba la vida de los pobladores del lugar"*.

El paso del tren fue uno de los incentivos principales para la instalación de individuos en la zona, a pesar de no contar con una diagramación urbana, ni un cauce de agua o reservas subterráneas suficientes de abastecimiento, pero que permitía un desarrollo incipiente que evolucionaría hasta lo que se conoce en la actualidad.

Ferrari (2006), al analizar los asentamientos ferroviarios describe diferentes patrones de trama urbana, pudiendo situar a Estación General Paz en la opción de *barrios pequeños: de pocas manzanas y situado fuera del cuadro de la estación ferroviaria*. Característica que se mantiene en la actualidad, como se expone en la Imagen N.º 6.1 comparando la localidad entre 2002 y 2022.

Imagen N.º 6.1: Comparativa de desarrollo territorial de Estación General Paz entre 2002-2022. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth

En el caso específico de la estación ferroviaria, en la actualidad se encuentra usurpada y en un avanzado estado de deterioro, imposibilitando su actual contemplación como recurso turístico de la misma. Como así también lo demuestran los silos cerealeros a la vera de las vías ferroviarias.

Imagen N.º 6.2: Estación ferroviaria General Paz.
Estado de conservación: Malo.
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 24 de abril de 2023

Imagen N.º 6.3: Silos a la vera del trazado ferroviario.
Estación ferroviaria General Paz.
Estado de conservación: Malo.
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 24 de abril de 2023

6.2. Colonia Caroya

Caroya, según Bischoff (1968:46), *"no era un desierto, pero tenía condiciones no del todo óptimas para la instalación de una colonia, en especial porque el agua estaba en manos de particulares terratenientes que miraban con escaso interés la instalación de inmigrantes"*. Sin embargo, continuando con Bischoff (1968:63), *"los hombres y mujeres que arribaban a Caroya eran gente apacible, dispuesta al trabajo incansable"*.

Ante la ausencia de cursos de agua, y considerando que el territorio asignado a los inmigrantes eran extensiones semiáridas, los italianos que arribaron en 1878 iniciaron un sistema de canales que les permitió el desarrollo frutihortícola que caracteriza a la urbe. (Imagen N.º 6.4)

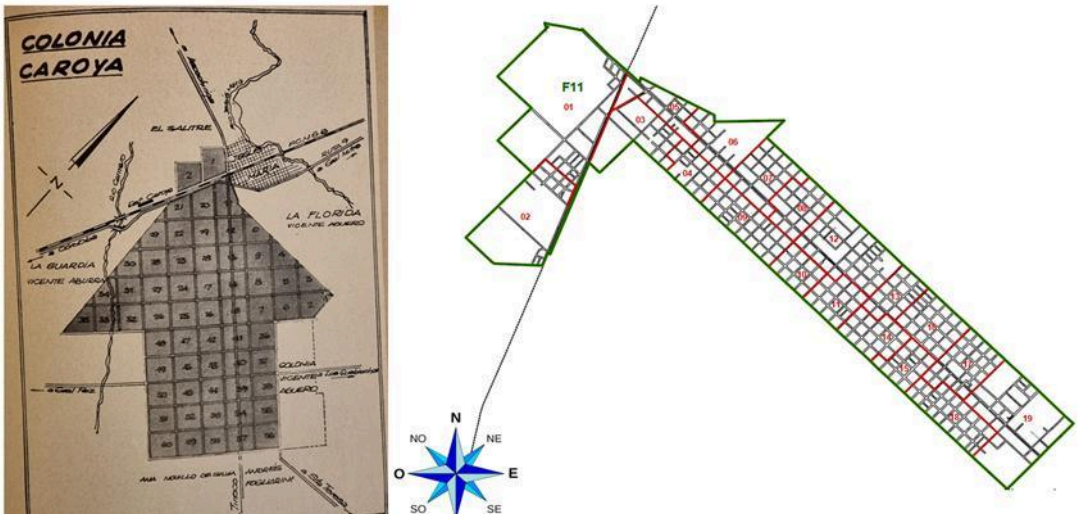


Imagen N.º 6.4: Comparativa de desarrollo territorial de Colonia Caroya. Fuente: Elaboración propia en base a Bischoff (1968) y https://datosestadistica.cba.gov.ar/dataset/localidad-colonia-caroya-mapas-y-capas

El crecimiento sostenido de Colonia Caroya, iniciando desde las cercanías de la Estancia Jesuítica de Caroya, en tres etapas hasta lograr el centro cívico con que cuenta actualmente, los fue alejando cada vez más de las líneas ferroviarias. Sin embargo, la impronta europea se mantuvo, estableciendo un sistema monocéntrico de estilo colonial.

Asimismo, como se aprecia en la Imagen N.º 6.4, no se encuentra detallada el área de Estación Caroya, tal cual lo expone Paola Nanini, personal jerárquico de Agencia Córdoba Turismo y actual intendenta electa periodo 2023-2027, en entrevista con el autor: *"Estación Caroya […]no se siente como de Colonia Caroya, pero Colonia Caroya tampoco la siente propia"*.

La alienación de Estación Caroya tiene su origen en la distancia existente con el centro cívico de la localidad, con 5 kilómetros lineales de ruralidad entre ambos puntos. (Imagen N.º 6.5)

Imagen N.º 6.5: Distancia territorial entre Estación Caroya y Plaza Nicolás Avellaneda. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

En el imaginario social, al arribo de los inmigrantes en 1878 se dio en Estación Caroya, un error histórico, considerando que la estación ferroviaria se construyó en 1913, ante la donación de Vicente Abburrá, según documentos relevados en el Archivo Histórico Provincia de Córdoba, los que cuentan con los planos de emplazamiento de infraestructura ferroviaria. (Imagen N.º 6.6).

La diferencia arquitectónica de esta estación ferroviaria, construida en madera, con el resto de la infraestructura emplazada en el resto de las localidades analizadas, concreto, es clara evidencia del lapso temporal histórico entre una y las otras.

La cesión de tierras a favor del Ferrocarril Central Norte tenía como objetivo la vinculación con las canteras de piedra en El Manzano, instalándose posteriormente silos de carga que terminarían con la invisibilización de la estación desde Ruta Nacional N.º 9.

Imagen N.º 6.7: Plano de cesión de Vicente Abburrá a Ferrocarril Central Córdoba (1913). Fuente: Archivo Histórico Provincial, Catálogo de Planos de los registros notariales. Año 1913, Folio 1058-1059. Fotografía del autor.

Imagen N.º 6.8: Estación Caroya
Estado de conservación: Malo/Abandonado
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.9: Líneas ferroviarias de Estación Caroya
Estado de conservación: 2 líneas en estado de abandono. 1 línea en estado de renovación
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.10: Estación Caroya y Silos de Carga con línea ferroviaria anexada
Estado de conservación: Bueno, en estado de renovación
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

6.3. Jesús María

El trazado del ejido urbano finalizó en el año 1873, siendo el 28 de septiembre de este año cuando Pío León eleva los planos y notas de solicitud para el emplazamiento urbano al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación, fundando de esta forma la localidad de Jesús María, tal cual lo expone la Ordenanza N.º 641/87.

En 1874 inicia la venta de los primeros lotes, comenzando a configurar el ejido urbano jesusmariense. El desarrollo territorial local se presenta como un *Pueblo con estructura lineal: Generalmente muy pequeños y de escasa población, son los que crecieron y se desarrollaron a lo largo de la vía, […] combinan sectores urbanizados en los alrededores de la estación con zonas rurales circundantes.* (Ferrari, 2011:13).

Jesús María mantiene su eje productivo dentro del sector primario en base a la industria agrícola-ganadera, permitiendo ratificar lo expuesto por Ferrari al plantear la situación evolutiva urbano-histórica local en forma atemporal, observando el área periférica local con grandes extensiones campestres dedicadas al cultivo de cereales y oleaginosas, como así también ganado bobino.

Imagen N.º 6.11: Loteo de Villa Primera (hoy Jesús María), encargado por don Pío León, elevado al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación. Copia del original (1873) realizada en 1957. Fuente: Prof. Carmen Moyano, directora del Museo de la Ciudad Luis Biondi. Copia calcada del original, 1957.

Imagen N.º 6.12: Imagen satelital de Jesús María, 2022. Fuente: Google Earth Pro

La comparativa entre las Imágenes N.º 6.11 y N.º 6.12, expone el crecimiento de Jesús María, manteniendo la línea del ferrocarril como elemento troncal de desarrollo, con grandes extensiones rurales en su periferia.

El patrimonio arquitectónico jesusmariense es singular en cuanto a su diagramación urbana. La Estación de Ferrocarril se aprecia enfrentada a una Plaza, significando una nueva implantación edilicia que desplaza la disposición tradicional de ciudad monocéntrica de estilo colonial (Ferrari, 2011), siendo Jesús María la única urbe dentro del área de estudio que destaca esta característica.

Según lo expuesto por Lockhart y Swchartz el trazado de ciudades coloniales

> *"Era más bien simple: un amplio espacio cuadrangular en el centro, una estructura de damero en la que saldrían calles perfectamente rectilíneas en todas las direcciones, formando manzanas cuadradas y rectangulares, con cuatro parcelas para cada manzana, de las cuales sólo un cierto número en las inmediaciones de la plaza estarían en un primer momento realmente controladas, asignadas y construidas. En uno de los lados de la plaza rectangular se situaba la iglesia principal; en otro el edificio del ayuntamiento; en otro, la residencia del gobernador o de su representante. Los restantes edificios cuya fachada dieran a la plaza, así como los confinantes, acogían las residencias de los ciudadanos locales más importantes*" (Lockhart & Schwartz, 1988:70, 71) como puede apreciarse en la Figura N.º 6.13.

En la distribución espacial del loteo de Villa Primera, la centralidad está marcada por la estación de ferrocarril Jesús María, no observando disposición de espacios verdes, como así tampoco parcelas asignadas para edificios gubernamentales ni la iglesia (Imagen N.º 6.11 e Imagen N.º 6.13), siendo estos construidos con posterioridad al emplazamiento urbano, en distintos sectores y sin un epicentro de estilo colonial que destace su relevancia institucional y/o religiosa.

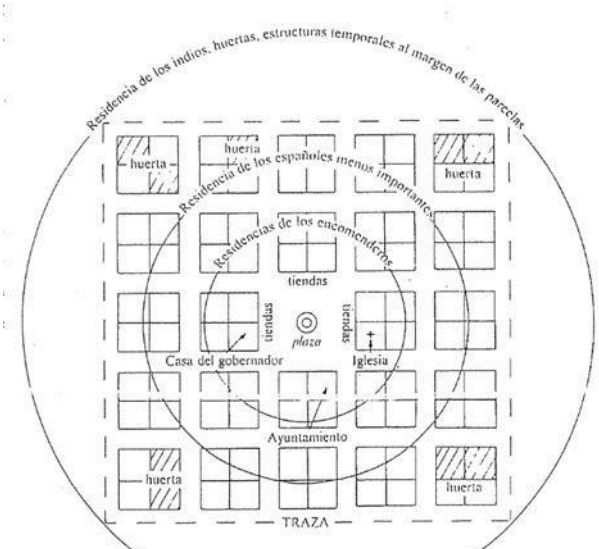


Figura N.º 6.13: Trazado de ciudades coloniales en periodos de conquista. Fuente: Lockhart y Shwartz (1988)

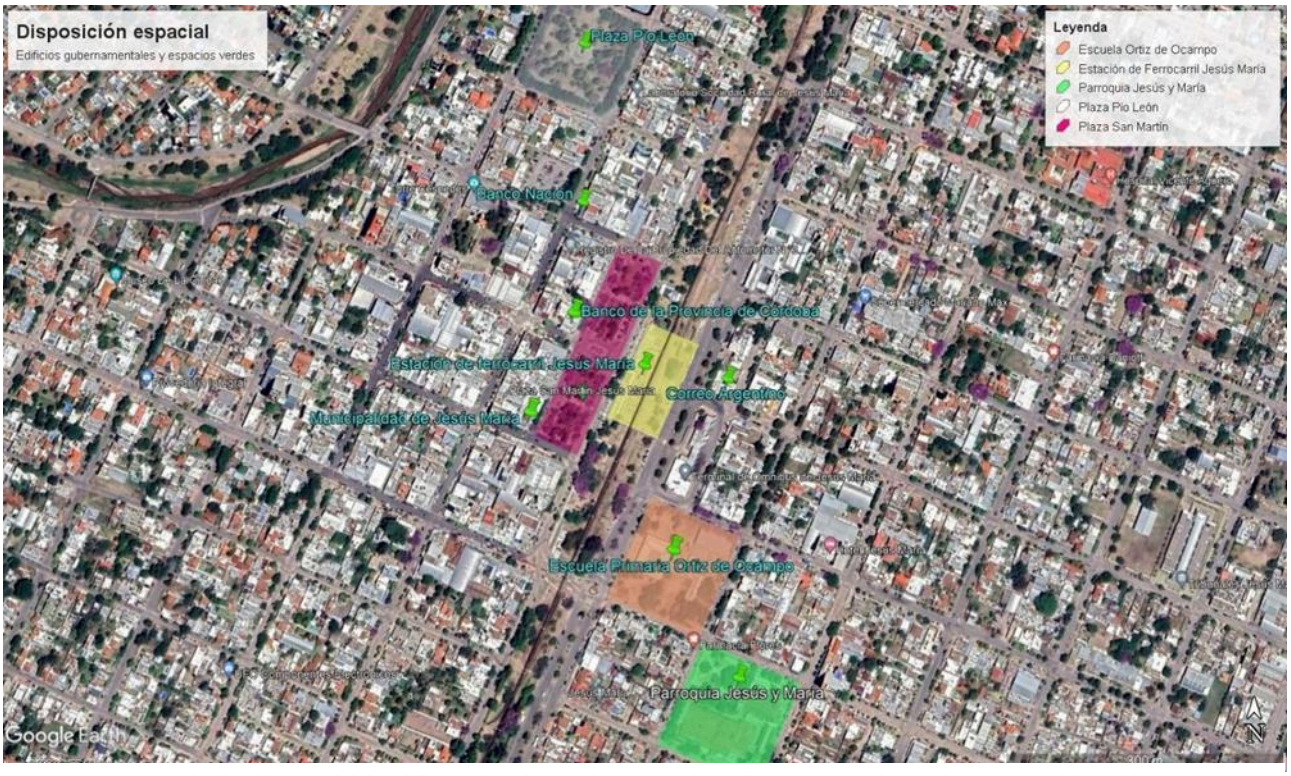


Imagen N.º 6.14: Distribución espacial de edificios educativos, gubernamentales, religiosos y espacios verdes. Fuente: Elaboración propia en base a Software Google Earth Pro

El análisis histórico de fechas de construcción de edificios y áreas de interés histórico-patrimonial termina de consolidar la ruptura del modelo clásico colonial (Lockhart y Swchartz, 1988) por el de pueblo de estructura lineal (Ferrari, 2011)

- Estación de Ferrocarril Jesús María: Fecha de construcción 1873
- Plaza San Martín: Fecha de construcción 1873 (Denominado Plaza Pública hasta 1950)
- Plaza Pío León: Fundada en 1887
- Escuela Primaria Francisco Ortiz de Ocampo: Fecha de construcción: 1875
- Parroquia Jesús y María: Fecha de construcción: Fecha de construcción: 1922
- Municipalidad de Jesús María: Fecha de construcción: 1890

Jesús María, a pesar de no contar con una identidad definida hacia el ferrocarril, es la urbe con mayor presencia de elementos ferroviarios en pie y distintos estados de conservación.

A continuación, se expone un registro fotográfico de lo citado, incorporando infraestructura demolida en 2021, la cual no supo ser aprovechada por las distintas gestiones gubernamentales, demostrando la ausencia de planificación y consideración del ferrocarril como recurso y atractivo turístico.

Imagen N.º 6.15: Torre de Telégrafo en desuso
Estado de conservación: Intermedio.
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.16: Tanque de agua y ruedas de ferrocarril en desuso
Estado de conservación: Intermedio
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.17: Estación de Ferrocarril Jesús María. Actualmente oficinas de Ferrocarriles Argentinos y oficina de informes turísticos de Jesús María
Estado de conservación: Intermedio
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.18: Inmueble ferroviario. Actualmente en desuso
Estado de conservación: Malo
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.19: Rieles y durmientes en desuso
Estado de conservación: Malo
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.20: Talleres ferroviarios
Estado de conservación: Malo
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de julio de 2022

Imagen N.º 6.21: Garita de paso a nivel. Calles Chile y Av. Juan B. Justo
Estado de conservación: Demolido
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 2 de noviembre de 2021

Imagen N.º 6.22: Garita de paso a nivel. Calles Julio A. Roca y Av. Juan B. Justo
Estado de conservación: Demolido
Fotografía del Autor. Fecha de toma: 2 de noviembre de 2021

6.4. Sinsacate

Se ha expuesto en apartados anteriores la situación histórica de Sinsacate, la historia que recae sobre esta localidad y la negativa de la sociedad hacia el emplazamiento de una estación ferroviaria dentro de los límites urbanos.

Asimismo, ante la necesidad de contar con infraestructura de soporte hacia Estación Jesús María, se construyó, a 6 km. del centro de Sinsacate, sobre el Km. 784 de la Ruta Nacional N.º 9, un parador.

En entrevista con el Dr. Peschiutta, arquitecto, docente universitario y responsable de la restauración de Casa Copetti (Colonia Caroya), explicaba que esta *"no era una estación, era un*

parador. Le sacaron el techo hace dos años. […] Las antiguas señales, señalizaciones que hacen a todo el desarrollo de la vida ferroviaria, que eran interesantísimos, son restos."

Sin embargo, estas ruinas cuentan con un elemento único dentro del área de estudio, que no es observable en ninguna de las otras localidades relevadas: Una cabina de señales.

Ferrari (2011) explica que las cabinas de señales tuvieron la función de coordinar la circulación de los trenes, en las secciones respectivas, por medio de aparatos de bloqueo o del telégrafo. Su ubicación en puntos estratégicos y su planta elevada permitieron visualizar a distancia la llegada de los trenes.

La cercanía con el sitio histórico de Barranca Yaco, a pesar de su locación inhóspita, lo vuelve un elemento interesante a considerar como recurso de relevancia.

Imagen N.º 6.23: Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate
Estado de conservación: Ruinas
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.24: Cabina de señales, vista trasera. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate
Estado de conservación: Malo/Abandonado
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.25: Parador ferroviario Km. 784 y cabina de señales. Sinsacate
Estado de conservación: Ruinas/Abandonado
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.26: Cabaña de señales, vista frontal. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate
Estado de conservación: Malo/Abandonado
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

6.5. Sarmiento

Tejerina Carreras (s.f.) al hacer referencia sobre el desarrollo de la localidad describe que *"el desmonte se hacía lentamente y las tareas del ferrocarril y las rurales ocupaban el trabajo de los primeros habitantes"*.

La ciudad observa sus orígenes gracias a Belisario González (padre), propietario de las hectáreas que fuesen donadas para la construcción de la estación ferroviaria que uniría Córdoba con Tucumán, sugiriendo que, ante su admiración por Domingo Faustino Sarmiento, esta llevase su nombre.

El ferrocarril dio impulso no solo a los habitantes de lo que fuese, hasta 1969, Villa General Alvear, sino a toda la zona circundante, al servir como enlace con poblaciones vecinas. Situación que se mantuvo hasta el desarrollo de la Ruta Nacional N.º 9.

Al igual que Estación General Paz, continuando con los criterios desarrollados por Ferrari (2006) sobre asentamientos ferroviarios, es posible situar a Sarmiento en la categoría de *Barrios Pequeños.*

El hermetismo del municipio, ante la solicitud de ordenanzas, información y material histórico, ha impedido acceder a planos que permitan una comparación con mayor datación. Sin embargo, para una localidad que cuenta con un desarrollo incipiente desde sus orígenes, constituyendo la urbe más pequeña de las cinco analizadas, se observa suficiente la comparativa entre 2010 y 2023 como se aprecia en la Imagen N.º 6.27.

Imagen N.º 6.27: Comparativa de desarrollo territorial de Sarmiento entre 2010-2023. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth

Aunque el ferrocarril forma parte indiscutible de la identidad de Sarmiento los elementos representativos ferroviarios no se encuentran más allá de la estación ferroviaria y la casa del guarda del tren.

Asimismo, la estación no es utilizada, se encuentra en buen estado de conservación gracias al municipio, que mantiene la estética externa del edificio, mientras que el interior no tiene ningún tipo de mobiliario ni mantenimiento.

Imagen N.º 6.28: Vista lateral de Estación Sarmiento.
Estado de conservación: Intermedio
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.29: Vista trasera de Estación Sarmiento.
Estado de conservación: Intermedio
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.30: Líneas ferroviarias Córdoba-Tucumán en Estación Sarmiento
Estado de conservación: En proceso de renovación
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

Imagen N.º 6.31: Vista aérea de Estación Sarmiento y casa del guarda.
Estado de conservación: Intermedio/Abandonado
Fotografía del Autor – Fecha de toma: 22 de noviembre de 2022

7. Relevamiento y jerarquización del patrimonio turístico

Dentro de la extensión ferroviaria analizada, de aproximadamente 35 kilómetros, se presentan *recursos* y *atractivos turísticos* con capacidad motivante de traslado, uso y contacto por parte del turista, como así también elementos patrimoniales de valor local.

En función a lo expuesto, se observa necesario desarrollar un inventario turístico, con la intención de establecer los sitios de mayor relevancia que puedan complementar la propuesta de recorrido ferroturístico objeto del presente documento

Cárdenas Tabares (2006) propone el desarrollo de un inventario turístico por medio de criterios específicos que conllevan a la clasificación y jerarquización de los recursos y atractivos relevados.

La metodología de Cárdenas Tabares contempla una mecánica de puntajes a definir que concluirá en el nivel de jerarquía de cada elemento analizado. Sin embargo, esta no es de fácil entendimiento y, a criterio del autor, merece un mayor desarrollo.

El Viceministerio de Turismo de la República de Bolivia (2011) creó el documento de *Metodología para la inventariación, jerarquización y categorización de los atractivos turísticos*, que fusionado con la propuesta de Cárdenas Tabares y un formulario diseñado por el Lic. Carlos Bassan (2017), se reinterpretó la terminología técnica, conformando una nueva planilla que facilitó la evaluación de los elementos dispersos en el territorio.

A continuación de desglosa el proceso de confección y diseño de la planilla de inventario turístico que se utilizó en el presente texto:

7.1. Diseño de Planilla de Relevamiento de Atractivos/Recursos Turísticos

Cárdenas Tabares (2006:37), describe que el Inventario del Patrimonio Turístico es concretable a partir de la relación de cuatro componentes:

a) Atractivos Turísticos
b) Planta Turística
c) Infraestructura
d) Superestructura turística

El Viceministerio de Turismo del Perú (2018), expone que el Inventario turístico *"constituye un registro y un estado integrado de todos los elementos turísticos que por sus cualidades naturales, culturales y humanas pueden constituir un recurso para el turista, por lo que representa un*

instrumento valioso para la planificación turística, toda vez que sirve como punto de partida para realizar evaluaciones y establecer las prioridades necesarias para el desarrollo turístico nacional."

Cárdenas Tabares (2006:39) establece un catálogo de lugares, objetos y/o acontecimientos de interés turístico. En función a ello, sugiere un sistema de clasificaciones, como se expone en la Tabla N.º 7.1, permitiendo el ordenamiento de los recursos/atractivos turísticos del área relevada.

Categoría	**Tipos**	**Subtipos**
1. Sitios Naturales	1.1. Montañas	1.1.1. Altas montañas
		1.1.2. Sierras
		1.1.3. Volcanes
		1.1.4. Valles y Quebradas
		1.1.5. Mesetas
		1.1.6. Áreas nevadas
		1.1.7. Glaciares
		1.1.n. …
	1.2. Planicies	1.2.1. Llanuras
		1.2.2. Desiertos
		1.2.3. Salinas
		1.2.4. Altiplanos
		1.2.n. …
	1.3. Costas	1.3.1. Playas
		1.3.2. Acantilados
		1.3.3. Arrecifes
		1.3.4. Cayos
		1.3.5. Barras
		1.3.6. Islas

		1.3.7. Fiordos
		1.3.8. Canales
		1.3.9. Penínsulas
		1.3.10. Bahías y caletas
		1.3.n. …
	1.4. Lagos, lagunas y esteros	
	1.5. Ríos	
	1.6. Caídas de agua	
	1.7. Grutas y Cavernas	
	1.8. Lugares de Observación de Flora y Fauna	
	1.9. Lugares de caza y pesca	
	1.10. Caminos pintorescos	
	1.11. Parques nacionales y reservas de flora y fauna	
2. Museos y manifestaciones culturales	2.1. Museos	
	2.2. Obras de arte y técnica	2.2.1. Pinturas
		2.2.2. Escultura
		2.2.3. Artes decorativas
		2.2.4. Arquitectura
		2.2.5. Realizaciones urbanas
		2.2.6. Obras de ingeniería
		2.2.n. …
	2.3. Lugares históricos	
	2.4. Ruinas y lugares arqueológicos	

3. Folklore	3.1. Manifestaciones religiosas, creencias populares	
	3.2. Ferias y mercados	
	3.3. Música y danzas	
	3.4. Artesanías y artes	3.4.1. Alfarería
		3.4.3 Tejidos e indumentaria
		3.4.4. Cueros
		3.4.5. Maderas
		3.4.6. Piedras
		3.4.7. Tejidos en paja
		3.4.8. Instrumentos musicales
		3.4.9. Máscaras
		3.4.10. Objetos rituales
		3.4.11. Pinturas
		3.4.12. Imaginería
		3.4.n. …
	3.5. Comidas y bebidas típicas	
	3.6. Grupos étnicos	
	3.7. Arquitectura popular espontánea	3.7.1. Pueblos
		3.7.2. Casas
		3.7.3. Expresiones religiosas o paganas
4. Realizaciones técnicas y científicas o artísticas contemporáneas	4.1. Exploraciones mineras	
	4.2. Exploraciones agropecuarias	
	4.3. Exploraciones industriales	

	4.4. Obras de arte y técnica	4.4.1. Pintura
		4.4.2. Escultura
		4.4.3. Artesanía
		4.4.4. Diseño industrial
		4.4.5. Arquitectura
		4.4.6. Realizaciones urbanas
		4.4.7. Obras de ingeniería
		4.4.n. …
	4.5. Centros científicos y técnicos	4.5.1. Zoológicos y acuarios
		4.5.2. Botánicos
		4.5.n. …
5. Acontecimientos programados	5.1. Artísticos	5.1.1. Música
		5.1.2. Teatro
		5.1.3. Festivales de cine
		5.1.n. …
	5.2. Deportivos	
	5.3. Otros	5.3.1. Fiestas religiosas y profanas
		5.3.2. Concursos de belleza
		5.3.3. Convenciones y congresos
		5.3.4. Corridas de toros
		5.3.5. Ferias y exposiciones
		5.3.6. Juegos de azar
		5.3.7. Parques de recreación

		5.3.8. Oportunidades especiales de compras
		5.3.9. Vida nocturna
		5.3.10. Gastronomía
		5.3.11. Rodeos
		5.3.12. Carnavales
		5.3.n. …

Tabla N.º 7.1: Registro de Información y metodología de inventario turístico. Fuente: Cárdenas Tabares (2006)

Definidos y catalogados los elementos que conformarán el inventario turístico, se procedió a determinar la cuantificación de su relevancia en el territorio, lo que habilitará el nivel de jerarquización de los recursos/atractivos turísticos relevados.

Utilizando una ponderación de 100 (cien) puntos, distribuidos en cuatro segmentos específicos, se facilitó el análisis actual y potencial de los elementos catalogados. (Tabla N.º 7.2)

Calidad del Atractivo Turístico 40 puntos	Servicios de Apoyo 30 puntos	Relevancia 20 puntos	Impacto Turístico 10 puntos

Tabla N.º 7.2: Puntajes y porcentajes ideales para la jerarquización de Recursos/Atractivos Turísticos. Elaboración propia en base a Cárdenas Tabares (2006), Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011)

50%	25%	15%	10%

Calidad del Atractivo Turístico: Hace referencia a la singularidad particular y global del recurso/atractivo turístico, su vinculación y estado de situación con el entorno donde se encuentra emplazado. Su estado de conservación y la diversidad de actividades practicables, sea dentro del elemento evaluado o el predio circundante.

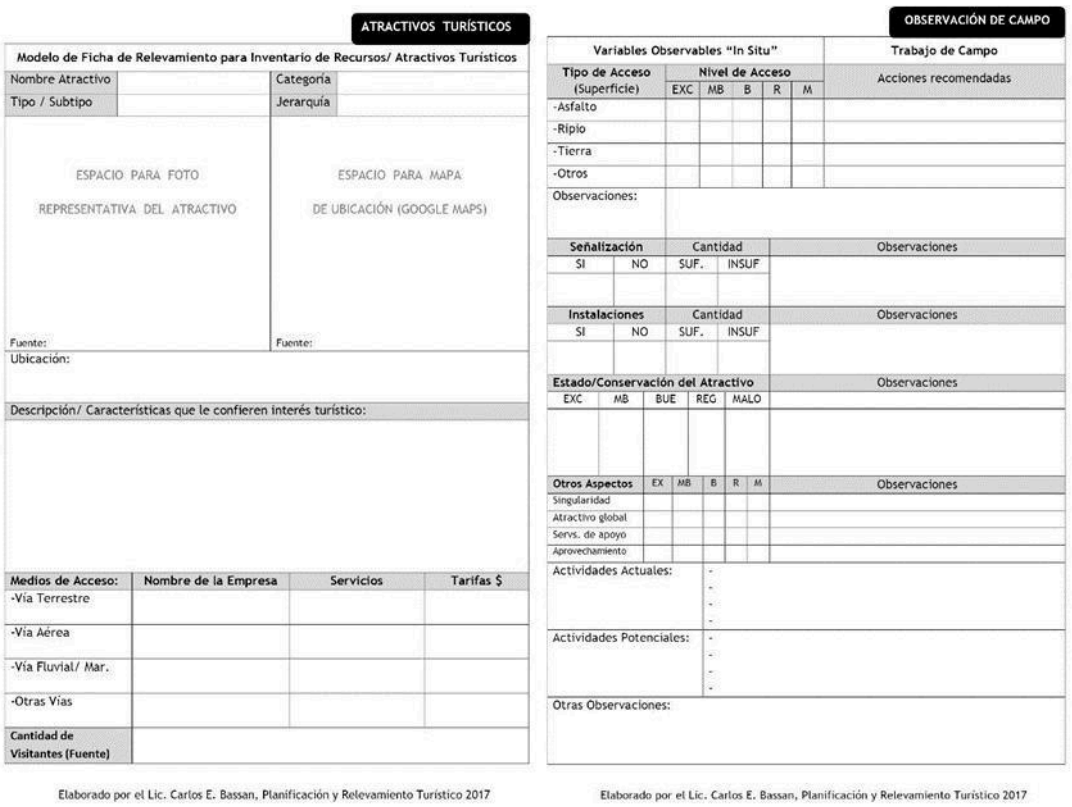
Servicios de apoyo: Se evalúa la facilidad de acceso, señalética, estado de los accesos (asfalto, ripio, tierra, otros), si cuenta con servicios e instalaciones suficientes para satisfacer las necesidades del turista (oficinas de informe y recepción, baños, zona de recreación, etc.) y por último la asociación con otros atractivos turísticos dentro del área de estudio, sea por su naturaleza, su historia o actividades practicables.

Relevancia: Apreciar el nivel de representatividad dentro de la localidad, la región, el territorio nacional o internacional, en base al posicionamiento de búsquedas web y su cantidad de visitas (en el caso de existencia de estas).

Impacto en el desarrollo turístico: Cuan relevante es el recurso/atractivo turístico en el desarrollo de la actividad, haciendo una ponderación en función al resto de los segmentos cuantificados.

Con la intención de facilitar el entendimiento y comprensión de la evaluación de los elementos relevados, se procedió al diseño de una planilla de formato unificado y funcional a los objetivos de la presente investigación.

Utilizando como modelo base la ficha de inventario turístico diseñada por Bassan para la cátedra de Planificación y Relevamiento Turístico de la Universidad Nacional de San Juan (2017) (Imagen N.º 7.1), se procedió a una reinterpretación de esta, fusionándola con los criterios de Cárdenas Tabares y la ponderación del Viceministerio de Turismo de Bolivia, concluyendo en la planilla de la Imagen N.º 7.2.



ATRACTIVOS TURÍSTICOS

Modelo de Ficha de Relevamiento para Inventario de Recursos/ Atractivos Turísticos

Nombre Atractivo		Categoría	
Tipo / Subtipo		Jerarquía	

ESPACIO PARA FOTO REPRESENTATIVA DEL ATRACTIVO

Fuente:

ESPACIO PARA MAPA DE UBICACIÓN (GOOGLE MAPS)

Fuente:

Ubicación:

Descripción/ Características que le confieren interés turístico:

Medios de Acceso:	Nombre de la Empresa	Servicios	Tarifas $
-Vía Terrestre			
-Vía Aérea			
-Vía Fluvial/ Mar.			
-Otras Vías			
Cantidad de Visitantes (Fuente)			

Elaborado por el Lic. Carlos E. Bassan, Planificación y Relevamiento Turístico 2017

OBSERVACIÓN DE CAMPO

Variables Observables "In Situ"						Trabajo de Campo
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso					Acciones recomendadas
	EXC	MB	B	R	M	
-Asfalto						
-Ripio						
-Tierra						
-Otros						
Observaciones:						

Señalización		Cantidad		Observaciones
SI	NO	SUF.	INSUF	

Instalaciones		Cantidad		Observaciones
SI	NO	SUF.	INSUF	

Estado/Conservación del Atractivo					Observaciones
EXC	MB	BUE	REG	MALO	

Otros Aspectos	EX	MB	B	R	M	Observaciones
Singularidad						
Atractivo global						
Servs. de apoyo						
Aprovechamiento						

Actividades Actuales:	- - - -
Actividades Potenciales:	- - - -
Otras Observaciones:	

Elaborado por el Lic. Carlos E. Bassan, Planificación y Relevamiento Turístico 2017

Imagen N.º 7.1: Modelo de Ficha de Relevamiento para Inventario de Recursos/Atractivos Turísticos. Fuente: Lic. Carlos E. Bassan (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:		Categoría:	
Tipo:		Subtipo:	
Jerarquía:			
ESPACIO PARA FOTO REPRESENTATIVA DEL RECURSO / ATRACTIVO		ESPACIO PARA UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL RECURSO / ATRACTIVO	
Fuente:		Fuente:	

UBICACIÓN:

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

ACTIVIDADES ACTUALES:	
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA							
INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto					
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					

ESTADO DE CONSERVACIÓN								
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO
Observaciones:								

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:

ACTIVIDADES POTENCIALES	
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS				
Nombre del Atractivo:		Categoría:		
Tipo:		Subtipo:		
Jerarquía:				
VARIABLES	PUNTAJE	PUNTAJE ASIGNADO	JUSTIFICACIÓN	TOTAL
Calidad del atractivo turístico	*40*			*/40*
Singularidad particular	10			
Singularidad global	10			
Entorno	8			
Estado de Conservación	7			
Diversidad de actividades practicables	5			
Servicios de Apoyo	*30*			*/30*
Accesibilidad	12			
Servicios e Instalaciones	12			
Asociación con otros atractivos	6			

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*/10*
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Imagen N.º 7.2: Nuevo Modelo de Ficha de Relevamiento para Inventario de Recursos/Atractivos Turísticos. Fuente: Elaboración propia en base a Cárdenas Tabares (2006), Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011) y Bassan, C. (2017)

Relevados y analizados los recursos/atractivos turísticos de las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, se procede a la asignación de jerarquías propuestas por el Centro de Investigación y Capacitación Turística (CICATUR), adaptadas por Cárdenas Tabares y el Viceministerio de Turismo de Bolivia, los que establecieron los puntajes expuestos en la Tabla N.º 7.3.

Calidad de los atractivos	Puntuación total
Jerarquía 0	De 0 a18 Puntos
Jerarquía 1	De 19 a 36 Puntos
Jerarquía 2	De 37 a 55 Puntos
Jerarquía 3	De 56 a 74 Puntos
Jerarquía 4	De 75 a 94 Puntos
Jerarquía 5	De 95 a 100 Puntos

Tabla N.º 7.3: Jerarquías y Puntajes. Fuente: Elaboración propia en base a Cárdenas Tabares (2006) y Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011)

A fin de comprender la importancia de jerarquizar el inventario turístico de un territorio, se procede a detallar el alcance de cada una de las jerarquías descriptas en Tabla N.º 7.3, según Cárdenas Tabares (2006):

Jerarquía 1: Atractivos con méritos suficientes para considerarlos en las jerarquías anteriores, pero que igualmente forman parte del patrimonio turístico como elementos que pueden completar a otros de mayor jerarquía en el desarrollo y funcionamiento de cualquiera de las unidades que integran el espacio turístico.

Jerarquía 2: Atractivos con méritos suficientes como para considerarlos importantes para el mercado interno, pero sin condiciones para el turismo receptivo y que forman parte del patrimonio turístico.

Jerarquía 3: Atractivo con algún rasgo llamativo, capaz de interesar a visitantes de larga distancia, ya sea del mercado interno o externo, que hubiesen llegado a su zona por otras motivaciones turísticas, o de motivar corrientes turísticas locales (actuales y potenciales).

Jerarquía 4: Atractivo con rasgos excepcionales en un país, capaz de motivar una corriente (actual o potencial) de visitantes del mercado interno o externo, pero en menor porcentaje que los de jerarquía 5, ya sea por sí solo o en conjunto con otros atractivos contiguos.
Jerarquía 5: Atractivo excepcional y de gran significación para el mercado turístico internacional, capaz por sí solo de motivar una importante corriente de visitantes (actual o potencial), cuantificada como un porcentaje del total de la demanda del país o de algún mercado específico.

Concluido el diseño de la planilla de inventario turístico, se procedió a recorrer los recursos/atractivos turísticos más relevantes y potencialmente complementarios con el itinerario cultural ferroturístico, como podrá apreciarse en apartados posteriores.

Los elementos patrimoniales ferroviarios observados en este apartado muestran un evidente estado de desaprovechamiento y deterioro, colocándolos en una situación crítica en términos de su sostenibilidad y existencia.

Las estaciones ferroviarias ubicadas en las localidades objeto de estudio poseen un gran potencial para convertirse en atractivos turísticos, al resignificar su propósito original y dejar de ser simples sitios de subida y bajada de pasajeros. Pudiendo generar espacios culturales, memoriales y museísticos, dentro de su infraestructura, que resalten la historia, tradición y cultura únicas de cada comunidad.

CAPÍTULO 4: DIAGNÓSTICO TURÍSTICO Y PROPUESTA DE ITINERARIO CULTURAL

8.1. Actividad turística de las localidades en estudio

La actividad turística en el área de estudio proyectada, abordando desde Estación General Paz hasta Sarmiento, observa una carga histórica de significancia que complementa la propuesta general de la provincia de Córdoba signada por territorios integrados de ríos, sierras y recursos naturales, conjugados con actividades recreativas vinculadas a estos últimos.

El norte de la provincia de Córdoba, una zona rica en tierras fértiles aprovechables para el cultivo de cereales, oleaginosas y frutales ha observado un retroceso del monte autóctono, modificando significativamente el paisaje nativo por grandes sembradíos. Sin embargo, la infraestructura ha sabido subsistir a través de los años, volviéndose elementos patrimoniales centenarios que pueden ser aprovechados para el desarrollo turístico bajo una correcta planificación.

En relación con Estación General Paz, se destaca que, según palabras del actual Intendente de la localidad, Carlos Borgobello, *"no es una ciudad turística"*. Sin embargo, menciona que se están llevando a cabo esfuerzos para su desarrollo, especialmente debido a la presencia del Jockey Club, donde ocasionalmente se realizan algunos eventos.

Las palabras de Borgobello se replican en los dichos de don Lencina, jubilado ferroviario que reside en la localidad desde su niñez: *"hay poco que ofrecer turísticamente, salvo el Camino Real y una estancia que tiene un algarrobo de unos 500 años que está apuntalado"*.

El patrimonio intangible tal cual lo relata Virginia Peralta, gestora cultural y concejal de Estación General Paz, es significativo, considerando que hay una población de avanzada edad que, si bien se está perdiendo, tiene conocimientos que hacen a la historia local y podría volcarse hacia una iniciativa turística, como por ejemplo la puesta en valor del ferrocarril y la fundación de la localidad.

Colonia Caroya se caracteriza por contar con recursos y atractivos de índole cultural y religiosa, sin descartar la Avenida San Martin, cubierta de plátanos con una extensión lineal de 13 km. Sin embargo, la característica más sobresaliente en cuanto a motivación de traslado y visita es su gastronomía y su vitivinicultura.

La recuperación de bodegas, con una importante historia en la localidad ha permitido experimentar un nuevo fenómeno, al ponerlas, al servicio del turismo. Un claro ejemplo de ello es Terra Camiare.

Las festividades, con una significativa carga cultura italianizante, y a la agricultura se hacen presente cada año y atraen a numerosos turistas para disfrutar de la gastronomía local, destacándose la Fiesta de la Sagra, la Fiesta de la Vendimia, la Fiesta del Salame y la Fiesta de las Comidas Típicas Caroyenses.

Jorge Olmos, director de Cultura de Colonia Caroya comenta que la localidad es reconocida a nivel país por el salame, considerando a este chacinado como la vedette local.

Por su parte, Nanini, actual intendente electa para el periodo 2023-2027, destaca que, a pesar de que *"no tenemos montaña, no tenemos mar, no tenemos río, somos un destino turístico distinto"*, caracterizado por su impronta cultural, su patrimonio y su friulanidad.

La Estancia Jesuítica Caroya, funcionando actualmente como museo, es uno de los atractivos más relevantes, observando un gran impulso al ser declarado Patrimonio de la Humanidad por UNESCO en el año 2000.

Imagen N.º 8.1: Viñedo – Fuente: Fuente: https://coloniacaroyaturismo.gob.ar

Imagen N.º 8.2: Quesos y chacinados - Fuente: https://coloniacaroyaturismo.gob.ar

Imagen N.º 8.3: Recorrido enoturístico - Fuente: https://coloniacaroyaturismo.gob.ar

Imagen N.º 8.4: Iglesia Nuestra Señora de Monserrat - Fuente: https://coloniacaroyaturismo.gob.ar

Imagen N.º 8.5: Estancia Jesuítica Caroya - Fuente: https://coloniacaroyaturismo.gob.ar

Imagen N.º 8.6: Bodega La Caroyense – Fuente: Fotografía del autor

Jesús María nació como una Villa Turística. Carmen Moyano, directora del Museo de la Ciudad Luis Biondi comenta:

> *"Jesús María es turística desde sus orígenes, Jesús María fue concebida como villa turística. Cuando Pío León y Telfener vendieron los terrenos, los vendieron para construir acá una villa turística y así fue, durante muchos años. Era una villa de veraneo, de gente que tuvo sus casonas impresionantes para venir a pasar el fin de semana si vivían en Córdoba, y pasar el verano si vivían en otros puntos del país."*

Sin embargo, el posicionamiento turístico que posee actualmente Jesús María está referenciado por el Festival Internacional de Doma y Folklore y el Museo Jesuítico Nacional Estancia de Jesús María, considerando que sus orígenes se fueron reemplazando ante el desarrollo territorial y su transformación hacia un polo agroindustrial y comercial.

El Festival Internacional de Doma y Folklore tuvo su primera edición en 1966, siendo un evento de características solidarias, al distribuir las ganancias entre instituciones educativas de la zona[11]. La atractividad por las destrezas gauchas y los números artísticos vinculados al folklore, fueron mutando a través de las 57 ediciones posteriores.

El impacto económico regional, impulsado por el festival, fue aumentando con cada edición, hasta llegar a niveles impensados en sus orígenes, llegando en 2023, en su edición 57, a movilizar más de 400.000 personas y generar ingresos por un estimado en dos mil millones de pesos (Operativo Festival, 2023).

La Estancia Jesuítica Jesús María, que hoy en día es un Museo Nacional, fue construida en 1618 por la Compañía de Jesús y recuperada por el Estado Argentino en 1941. Esta histórica edificación recibió el reconocimiento de la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad en el año 2000, revalorizando significativamente este atractivo turístico. Además, la proximidad de la Estancia Jesuítica Caroya y la Estancia Jesuítica Santa Catalina, a pocos kilómetros entre sí, ha permitido la creación de un circuito turístico religioso regional, beneficiando aún más a la región

A estos recursos principales se les suman otros que se configuran como complementarios, citando los que el autor considera más relevantes[12]: Reserva Natural Parque del Oeste, Museo de la Ciudad Luis Biondi, Torre Céspedes, el Mejor Asado del Mundo, Plaza Pío León, Plaza San Martín.

[11] Fuente: https://www.festival.org.ar/historia
[12] Fuente: https://jesusmaria.tur.ar/

Imagen N.º 8.7: Museo de la Ciudad Luis Biondi - Fuente: https://jesusmaria.tur.ar/

Imagen N.º 8.8: Torre Céspedes / Torre de los 4 pétalos - Fuente: https://jesusmaria.tur.ar/

Imagen N.º 8.9: El mejor Asado del Mundo - Fuente: https://jesusmaria.tur.ar/

Imagen N.º 8.10: Estancia Jesuítica Jesús María - Fuente: https://jesusmaria.tur.ar/

Imagen N.º 8.11: Plaza Pío León - Fuente: www.jesusmaria.tur.ar

Imagen N.º 8.12: Plaza San Martín - Fuente: www.jesusmaria.tur.ar

La actividad turística en Sinsacate es abordada, principalmente, por la gran carga histórica que fue causa de su origen y presente, destacando la Posta de Sinsacate y el Camino Real al Alto Perú. Sin embargo, se observan recursos desaprovechados con potencial atractivo complementario, como el antiguo cementerio, árboles centenarios y casonas históricas que están dispersos en las cercanías de la localidad.

La vida religiosa y la existencia de casonas antiguas, permite recorridos cortos y de tránsito, fundiéndose con grandes extensiones de paisajes signados por sembradíos de cereales y granos, como, así también, el escaso monte nativo aún en pie.

La arqueología también cuenta con un pequeño espacio dentro de la actividad turística de Sinsacate, pudiendo observarse los descubrimientos en el Museo Nacional Posta de Sinsacate, con objetos que datan del pueblo sanavirón en adelante.

La existencia de infraestructura hotelera se centra en un único emprendimiento, de categoría 4 estrellas, situado sobre la Ruta Nacional N.º 9, siendo este el de mayor categoría en la región y el área objeto de estudio.

La centralidad turística de Sinsacate, según lo expone Carlos Ciprián, intendente municipal, es relacionada al turismo de fin de semana, complementado con el recorrido de las estancias y el Camino Real al Alto Perú.

Imagen N.º 8.13: Antiguo Cementerio de Sinsacate

Imagen N.º 8.14: Museo Nacional Posta de Sinsacate
Fuente:
https://www.cultura.gob.ar/gauchadas-en-la-posta-de-sinsacate_6972/

Fuente:
https://www.facebook.com/photo/?fbid=1356049454493437&set=a.1356049051160144.1073741842.883640751734312

Sarmiento destaca por su tranquilidad y su carga histórica vinculada al Camino Real al Alto Perú, con la Posta Los Talas, complementando su atractivo con el trazado del ferrocarril que une Córdoba con Tucumán.

Cuenta con un árbol centenario que ha sido testigo de la evolución territorial de Sarmiento, desde la época de las guerras intestinas hasta la actualidad.

Barranca Yaco, lugar del asesinato de Facundo Quiroga, también pertenece a este municipio, aprovechado en conjunto con Sinsacate, principalmente durante el mes de febrero, cuando se recuerda el hecho histórico que dio fin a la vida de este prócer.

Imagen N.º 8.15: Algarrobo Histórico de Sarmiento – Fuente: Fuente: Municipalidad de Sarmiento

Imagen N.º 8.16: Estación Sarmiento – Fuente: Fotografía del autor

Imagen N.º 8.17: Posta Los Talas
Fuente: Fotografía del Autor

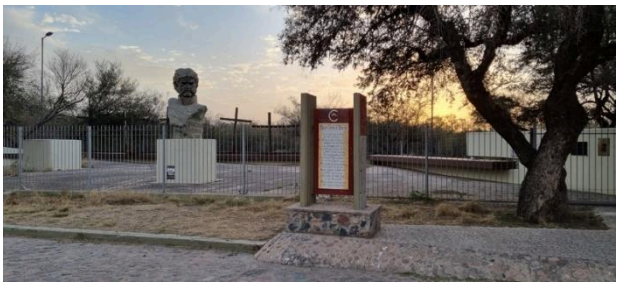


Imagen N.º 8.18: Barranca Yaco
Fuente: Fotografía del autor

En función a lo relevado, haciendo uso de la planilla de relevamiento de recursos y atractivos turísticos, conjuntando los elementos patrimoniales ferroviarios con lo abordado en el presente apartado, es posible jerarquizar los elementos de la siguiente forma (Tabla N.º 8.1[13]):

	Jerarquía 1	Jerarquía 2	Jerarquía 3	Jerarquía 4	Jerarquía 5
Estación General Paz	- Estación FFCC General Paz				
Colonia Caroya	- Estación FFCC Caroya	- Bodega Terra Camiare - Chacra de Luna - Museo Casa Copetti	- Bodega La Caroyense		
Jesús María		- Museo de la Ciudad Luis Biondi - Museo del Festival - Reserva Natural Parque del Oeste - Torre Céspedes	- Anfiteatro José Hernández - Estación FFCC Jesús María	- Museo Jesuítico Nacional Estancia de Jesús María	
Sinsacate	- Antiguo Cementerio		- Posta de Sinsacate		
Sarmiento	- Posta Los Talas	- Barranca Yaco - Estación FFCC Sarmiento			

Tabla N.º 8.1: Inventario turístico de localidades situadas en área de estudio. Fuente: Elaboración Propia.

El desarrollo del presente inventario de recursos y atractivos turísticos revela características de gran importancia, al plantear su aprovechamiento como elementos disruptivos que conlleve al diseño de un itinerario cultural, contribuyendo a la generación de sentido de pertenencia y revivir la rica historia del territorio abordado.

9. Propuesta de itinerario cultural entre Estación General Paz y Sarmiento

A lo largo de esta investigación, se ha explorado la relevancia del ferrocarril en el área de estudio y su potencial para el turismo. Se ha destacado la presencia de infraestructuras centenarias, así como trayectos que, aunque actualmente son utilizados por trenes de carga, conservan su funcionalidad. Además, se ha observado una rica complementación histórica, tradicional y cultural en las localidades analizadas.

[13] Las evaluaciones concretadas por medio de las Fichas de Relevamiento de Inventario Turístico pueden ser apreciadas en el Anexo I.

Todos estos elementos apuntan hacia la posibilidad de diseñar un nuevo atractivo turístico centrado en el tren y sus elementos característicos. Considerando así la viabilidad y factibilidad de impulsar esta propuesta, que podría enriquecer la oferta turística de la región y aprovechar la valiosa herencia ferroviaria aún existente.

El Concilio Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), presenta en Canadá, en el año 2008, la *Carta de Itinerarios Culturales*. Documento que marca los lineamientos y criterios a considerar para el diseño de nuevos escenarios que representen procesos interactivos, dinámicos y evolutivos que reflejen la rica diversidad de las aportaciones de los distintos pueblos al patrimonio cultural.

La definición de itinerario cultural expone a:

> *"Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto."*

Asimismo, describe los criterios necesarios para el diseño e implementación de estos itinerarios, los que han sido desarrollados y justificados a lo largo del presente escrito. Resaltando la autenticidad, innovación e integración de los elementos ubicados en el territorio objeto de estudio.

El aprovechamiento del patrimonio ferroviario relevado cumple con los estándares para conformar un nuevo itinerario cultural, como así también refleja la necesidad de ser resignificado y asignado con nuevas imágenes representativas, requiriendo de un ordenamiento espacial y funcional que proyecten su aplicabilidad al uso turístico (Callizo Soneiro, 1991; Cazés, 1992; Vera Rebollo, J. F., et.al., 1997; Hiernaux, 2006).

Navarro (2015) plantea tres alternativas para la creación de atractivos turísticos: 1. La inexistencia de recursos; 2. La disponibilidad de recursos de baja valoración o de representaciones con poca fuerza; y 3. La disponibilidad de recursos y representaciones que, aunque valiosos y fuertes, no coinciden con el perfil de una determinada imagen de destino deseada.

La ausencia de concientización sobre la relevancia histórica del ferrocarril, en conjunto con la imagen de este en cuanto a su vigencia (representaciones) y estado de conservación (recursos), ubica al patrimonio ferroviario dentro de la segunda opción sugerida por Navarro. Coincidiendo, a su vez, con los objetivos y criterios expuestos en la carta de ICOMOS, anteriormente citada, al *poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica*, considerando que el Ferrocarril Central Norte, actualmente Belgrano, fue quien conectó el norte del país, siendo su trazado paralelo con el antiguo camino real.

A pesar de no contemplarse al ferrocarril como un medio de transporte relevante para las localidades estudiadas, al considerar a este como un medio de carga de materias primas y/o elaboradas, si es tomado en cuenta como un elemento de potencial diversificación de oferta turística, pudiendo constituirse como una opción viable de desarrollo.

9.1. Diseño del Itinerario Cultural aplicando la Carta de ICOMOS

Al analizar las tipologías de itinerarios culturales propuestos por ICOMOS, es posible situar a la presente propuesta *dentro de su dimensión cultural,* al haberse demostrado los procesos históricos, patrimoniales, tradicionales y culturales en el área objeto de estudio, como así también la influencia y evolución de los valores propios y particulares de las localidades estudiadas. Siempre manteniendo como hilo conductor al ferrocarril.

El trabajo de análisis e identificación de los elementos patrimoniales ferroviarios, como así también el inventario turístico de las localidades dentro del área de estudio, se han vinculado en el presente apartado con la intención de su puesta en valor, refuncionalización y resignificación.

La planificación del recorrido ferroturístico conlleva a la selección recursos y atractivos que permitan el diseño de un itinerario cultural de interés para el turista, como así también un elemento de arraigamiento identitario para los residentes.

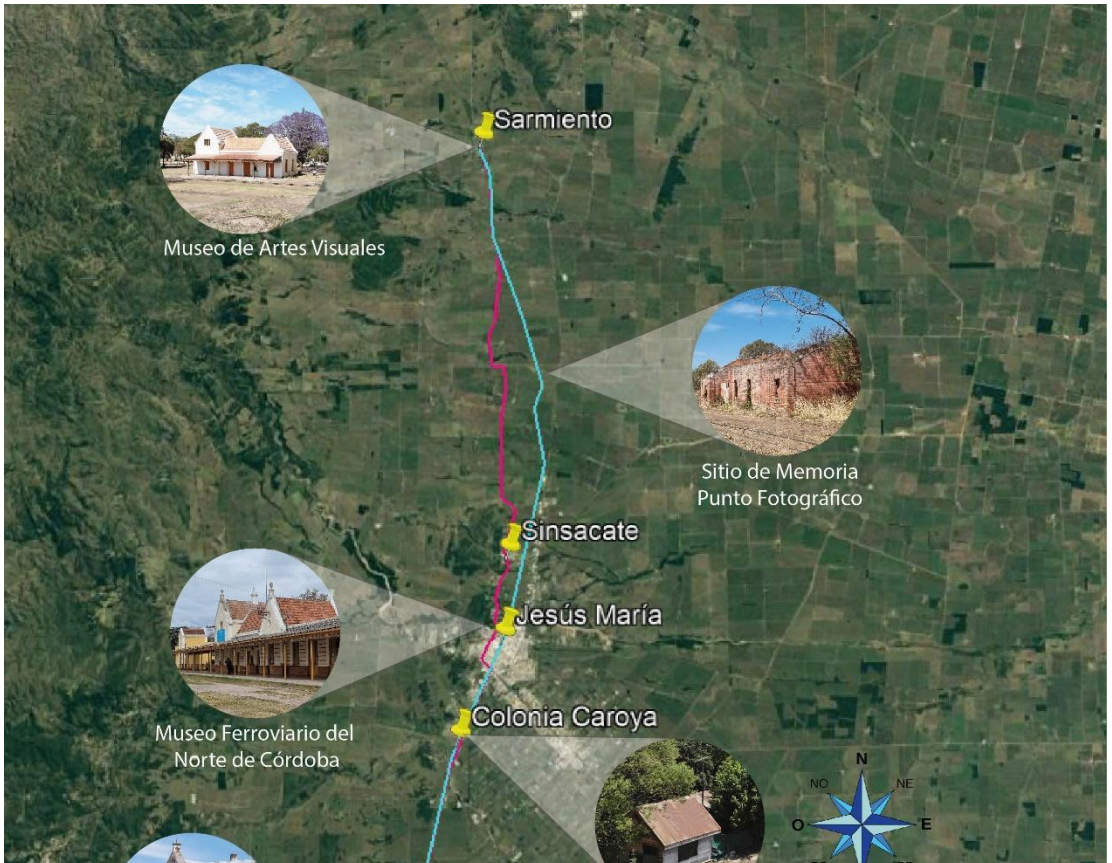
La disponibilidad de elementos singulares, principalmente infraestructura ferroviaria y sus estructuras de soporte, permiten imaginar un recorrido lineal con posibilidades de interacción terrestre por vehículo al utilizar el Camino Real al Alto Perú, maximizando la oferta al tiempo que el itinerario se reinterpreta y se vuelve circular (Imagen N.º 9.1).

Asimismo, el itinerario propuesto, de concretarse, generaría un impacto positivo sobre las urbes más pequeñas, como Estación General Paz y Sarmiento, al gestarse un atractivo turístico y cultural de alta relevancia; aspecto del que carecen en la actualidad.

Jesús María, ante la presencia de una cantidad significativa de elementos ferroviarios en el trayecto de 2 km. que recorre en la ciudad, contando que hay existencia de una oficina de Ferrocarriles Argentinos, que ocupa una mínima parte de Estación Jesús María, y que el resto del inmueble es utilizado como depósito; permite imaginar una resignificación parcial de la estación, ideándolo como un museo ferroviario, el cual cobraría una relevancia aún mayor de activarse nuevamente el transporte de pasajeros.

En los casos puntuales de Estación Caroya y las ruinas situadas en el Km. 784, su estructura, condiciones y dimensiones no permiten establecer sitios de memoria ni una resignificación sustancial que las contemple como atractivos turísticos de jerarquía. Sin embargo, es posible su utilización como elementos complementarios de soporte, enriqueciendo el recorrido proyectado por su carga histórica y su potencial como centros de distribución y comercialización.

Imagen N.º 9.1: Itinerario cultural ferroturístico con elementos principales de atracción. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth e imágenes del autor.



El paralelismo entre la línea ferroviaria y el Camino Real al Alto Perú permite la proyección ampliada del itinerario cultural propuesto, al utilizar los recursos y atractivos inventariados, abriendo un abanico de oportunidades de inversión e innovación a futuro, excediendo los objetivos puntuales del presente escrito.

En función a lo expuesto, con el fin de integrar el inventario turístico relevado, se procedió a diseñar circuitos de carácter circular, tomando como epicentro cada una de las estaciones expuestas en la Imagen N.º 9.1.

9.1.1 Estación General Paz

Imagen N.º 9.2: Circuito pedestre Estación General Paz. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

El incipiente desarrollo urbano de Estación General Paz, conjugado con la ausencia de recursos y atractivos turísticos de relevancia y jerarquía, plantea una problemática y una oportunidad al mismo tiempo. Permitiendo proyectar el surgimiento de esta localidad como un potencial destino de oferta turística complementaria, aprovechando la historia vinculada a su nombre y el emplazamiento de infraestructura ferroviaria en su área de influencia.

El emplazamiento de la estación ferroviaria, nombrada en honor al General José María Paz, genera una invitación a imaginar la creación de un museo que se entrelace con este personaje histórico y el edificio citado, a través de su participación en las Guerras de la Independencia y las Guerras Civiles en Argentina.

Este museo, que abarcaría el período histórico desde 1810 hasta 1867, brindaría un espacio físico y simbólico, al tiempo que se refacciona y restaura una estructura que en la actualidad se observa en exceso deteriorada, para explorar y comprender la relevancia de la figura de José María Paz en el contexto de los acontecimientos históricos de la nación.

El impacto histórico de este museo lograría un notorio vínculo con el antiguo Camino Real al Alto Perú, confiriendo a Estación General Paz una importancia cultural de significancia desde la perspectiva turística. Los visitantes, no solo darían inicio al recorrido ferroturístico propuesto, sino que también se verían inmersos en los acontecimientos de la historia nacional.

La sinergia turístico-cultural-histórico-educativa presenta una proyección interesante, al dar cuenta del legado histórico de José María Paz, y el legado patrimonial que observan las vías ferroviarias y un edificio que está próximo a cumplir 150 años en pie.

Finalmente, como un elemento complementario, se proyecta un circuito pedestre en un rango de seis cuadras, donde se aprecien los edificios más relevantes de la urbe: edificio educativo, iglesia, plaza Provincias Unidas y la municipalidad, para volver al ferrocarril y continuar el recorrido. (Imagen N.º 9.2)

9.1.2. Colonia Caroya

Imagen N.º 9.3: Circuito turistico Colonia Caroya. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

El circuito propuesto en Colonia Caroya es el más extenso dentro del itinerario cultural. Esto se debe a lo analizado en apartados anteriores, vinculado a las dimensiones geográficas de la ciudad y su separación de las arterias principales de acceso, como así también de la estación ferroviaria.

Se han resaltado los principales atractivos turísticos, destacando las cuestiones italianizantes, gastronómicas y vitivinicultoras. No hay existencia de un emprendimiento productor de salame que desarrolle visitas guiadas, sin embargo, el área de Estación Caroya cuenta con comercios que ofrecen este producto estrella caroyense.

La inexistencia de opciones de transporte interurbano que establezcan una conexión directa entre el área céntrica de Colonia Caroya y Estación Caroya, configura un escenario propicio para el surgimiento de nuevas iniciativas, dinamizando el crecimiento del turismo a nivel local. En este contexto, se observa la viabilidad de introducir propuestas cicloturísticas o la implementación de servicios de transporte público de menor capacidad, que faciliten la movilidad terrestre y, simultáneamente, propicien la instalación de nuevos establecimientos comerciales en los espacios rurales que se divisan en la imagen N.º 9.3.

Ante la cercanía con Jesús María, y que el recorrido linda los límites de ambas localidades, es posible establecer un circuito integrado, retomando el ferrocarril en Estación Jesús María.

9.1.3. Jesús María

Imagen N.º 9.4: Circuito turístico Jesús María. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

El circuito propuesto para Jesús María está centrado en las cuestiones culturales-históricas, como así también tradicionales. Es la localidad con mayor presencia de museos de las cinco relevadas.

No se incorporó al recorrido la Reserva Natural Parque del Oeste por su distancia. Aunque su acceso no presenta ningún tipo de dificultad, es necesario un rodeo que agregaría mucho tiempo al itinerario propuesto.

La visita al Museo Jesuítico Nacional Estancia Jesús María en el itinerario cobra significado al ser este el atractivo el de mayor jerarquía en el inventario llevado a cabo en el presente texto, a pesar de su distancia con la estación ferroviaria.

Sin embargo, ante la posibilidad de optar por el regreso desde la localidad de Sarmiento a Estación General Paz a través del Camino Real al Alto Perú, se recomendaría considerar la posibilidad de incorporar la visita al museo jesuítico a lo largo del trayecto terrestre en mención. Este enfoque propiciaría un uso eficiente de los recursos temporales disponibles, al mismo tiempo que aportaría un enriquecimiento a la experiencia que busca proyectar el itinerario ferroturístico.

El patrimonio ferroviario adquiere un papel esencial en la configuración de la identidad histórica y cultural de Jesús María, posicionando a la localidad como un espacio favorable para la instalación de un museo ferroviario, al encontrarse en este sitio la mayor cantidad de elementos aprovechables para su uso turístico.

La concepción de un museo ferroviario en Jesús María abarcaría la evolución social, tecnológica y urbanística de la ciudad, evidenciando la herencia ferroviaria, representando los hitos del desarrollo del transporte y la comunicación en Argentina. Recuperando una porción de historia local que se aprecia olvidada por la sociedad.

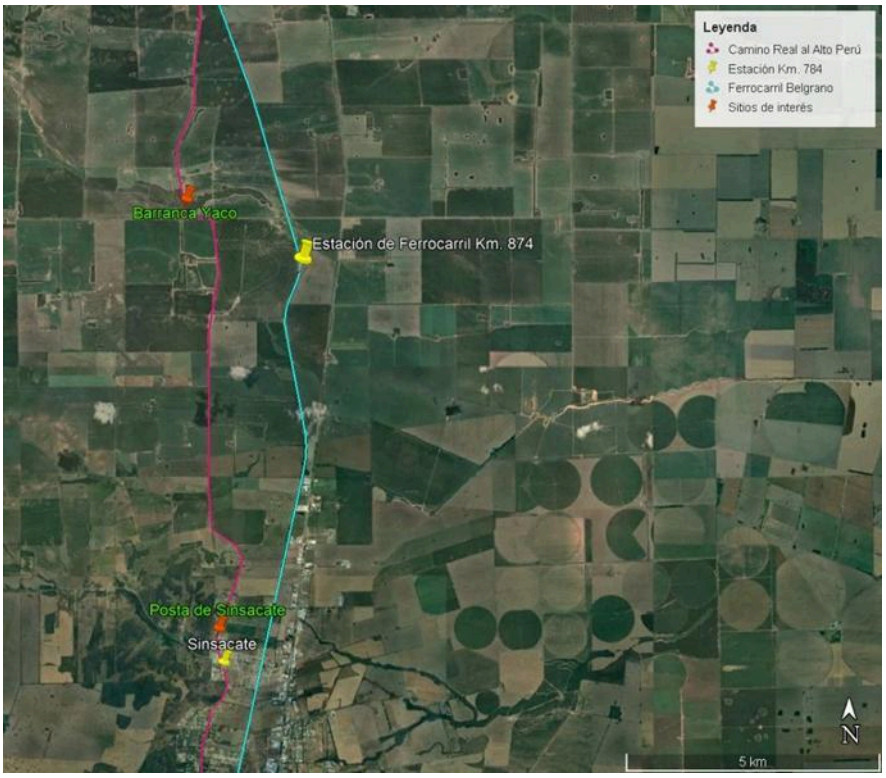
Asimismo, el diseño y creación de un museo ferroviario en Jesús María trasciende su función histórica y cultural, al posibilitar la consolidación y arraigamiento identitario vinculado al ferrocarril por parte de las nuevas generaciones, siendo impulsor, al mismo tiempo, de un nuevo atractivo turístico a nivel regional y provincial.

El espacio ocioso con que actualmente cuenta la estación ferroviaria posibilita la idea proyectada, reutilizando y adecuando estas instalaciones para dar lugar al *museo ferroviario del Norte de Córdoba*, impulsando una revitalización de la infraestructura, evitando el deterioro y la pérdida de patrimonio arquitectónico que ya cuenta con 150 años de antigüedad.

La metamorfosis del espacio ocioso en un punto de encuentro no solo honra la historia de la región, sino que también se alinea con una tendencia mundial de conversión de antiguas estructuras en centros culturales y turísticos.

9.1.4. Sinsacate

Imagen N.º 9.5: Circuito turístico Sinsacate. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.



A pesar de que el ferrocarril es transversal a la localidad de Sinsacate, este se sitúa alejado del centro cívico de la localidad.

Esta problemática, sumado a la ausencia de atractivos turísticos de relevancia, a excepción del Museo Nacional Posta de Sinsacate, conlleva a la imposibilidad de diseñar un circuito turístico que fusione el ferrocarril con el Camino Real al Alto Perú como en las localidades previamente abordadas.

La estación del kilómetro 784, por su estado en ruinas y su paisaje agreste e inhóspito, mezclado con manchas rurales, lo hace un sitio atractivo para la fotografía. La disposición de una cabina de señales, única en el trazado objeto de estudio, asegura una parada en el lugar para referencias histórico-ferroviarias.

Similar situación se observa con Barranca Yaco, sitio histórico nacional compartido entre Sinsacate y Sarmiento, que, por el difícil acceso a la ruta, desde la estación del kilómetro 784, imposibilita su visita de realizar el recorrido por ferrocarril.

Al igual que lo sugerido con la visita al Museo Jesuítico Nacional Estancia Jesús María, la existencia de un recorrido terrestre por el Camino Real al Alto Perú desde Sarmiento hasta Estación General Paz permite contemplar la visita de estos dos atractivos por este medio, como así también el antiguo cementerio y las casonas solariegas que aún son apreciables entre Sinsacate y Jesús María. Aprovechando, de esta forma, la impronta del itinerario ferroturístico sin mayores alteraciones ni desvíos.

9.1.5. Sarmiento

Imagen N.º 9.6: Circuito turístico Sarmiento. Fuente: Elaboración propia en base a Google Earth.

Finalmente, al arribar a Sarmiento, tomando a esta localidad como punta de línea, es posible concretar un recorrido pedestre, en una ciudad que se caracteriza por su tranquilidad y ruralidad.

El desarrollo del itinerario cultural propuesto, considerando la ausencia de atractivos turísticos de relevancia, conllevaría a la gestación del primero de estos.

La creación de un Museo de Artes Visuales en la estación de ferrocarril de Sarmiento es una de las opciones vinculadas al párrafo anterior, proyectando un impacto profundo y positivo en esta localidad y su comunidad. Esta iniciativa no solo enriquecería el panorama cultural y artístico de la región, sino que también resaltaría la rica impronta artesanal local y regional.

El aprovechamiento de un espacio amplio alrededor de la estación ferroviaria (Imagen N.º 8.16), como así también el interior de esta infraestructura, abriría la oportunidad a pequeños emprendedores de mostrar, ofrecer y vender sus productos a los visitantes que realicen el itinerario cultural propuesto en el presente texto.

La revitalización cultural, histórica, complementada con el Camino Real al Alto Perú, junto a la promoción del talento local y regional, generan un panorama positivo para la preservación identitaria, la colaboración y creación de redes de artistas en sus distintos ámbitos de ejercicio, como así también el embellecimiento del entorno al reacondicionar una estructura que no es utilizada en la actualidad.

En este punto, el turista podría elegir entre volver en ferrocarril hasta Estación General Paz, o directamente a Córdoba Capital, o emprender el retorno por el Camino Real al Alto Perú, apreciando un paisaje totalmente diferente y atractivos, principalmente en Sinsacate, que por diversas circunstancias eran imposibles o muy dificultosos de acceder.

La adaptabilidad de los elementos dispuestos en el recorrido posibilita el aumento del atractivo de visita y disfrute de las estaciones ferroviarias. Al asignar nuevas imágenes, que fomenten el fortalecimiento de las representaciones sociales locales, ponen en valor el patrimonio ferroviario existente, concluyendo en la diversificación de la oferta turística actual, por medio de una nueva dinámica territorial en el paisaje urbano y rural del área objeto de estudio.

El itinerario cultural ofrecerá una opción llamativa, al encontrarse en un espacio geográfico homogéneo, de acceso es simple y con llamativas propuestas diversificadoras de visita, lo que implicaría una potencial motivación por parte del excursionista a quedarse y transformarse en turista.

Apreciando la oferta de atractivos con que dispone Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, sumado a la experiencia ferroturística, se mejorarían las proyecciones de posicionamiento turístico de estas, emergiendo al mismo tiempo un horizonte de oportunidades de inversión.

El diseño del presente itinerario cultural se aprecia como una opción innovadora que pone en valor el patrimonio ferroviario, acondicionando espacios que ofrezcan nuevas experiencias recreativo-formativas de amplio impacto, haciendo uso de los elementos ferroviarios en desuso y descartados por su obsolescencia o deterioro.

La incorporación de la propuesta de itinerario cultural diseñada hasta ahora ofrecería un nuevo atractivo de significancia, generando una transformación positiva en el territorio. A través de este proceso, se lograría concienciar, educar y cultivar tanto a turistas como a residentes acerca de los orígenes locales, mediante una experiencia motivadora de visita y disfrute.

Esta iniciativa brinda excelentes posibilidades de fomentar la repetición de visitas, el consumo, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre en el Norte de la Provincia de Córdoba. Además, al enriquecer el conocimiento sobre el patrimonio cultural, se promovería una apreciación más profunda de la región y su identidad, beneficiando tanto a la comunidad local como a los visitantes.

CONCLUSIONES

Iniciando la segunda década del siglo XIX, el auge y relevancia que tuvo el ferrocarril hace 150 años, no es más que un recuerdo de la impronta desarrollista de nuestro país. Su centralismo hacia el transporte de cargas es la única, y probablemente última, causal de su existencia.

El transporte de pasajeros, a excepción de los ramales bonaerenses, es prácticamente inexistente. Localidades que emergieron y se desarrollaron gracias al ferrocarril hoy son poco más que ruinas y vestigios de lo que una vez fue una región productiva a escala local y/o regional.

La incomprensión social vinculada a la existencia del ferrocarril observa un exiguo interés de recuperación, en base a los costos de logística y traslado de materias primas que se ven encarecidos debido a la limitada capacidad de carga de los camiones y el costo de mantenimiento de carreteras.

Asimismo, la memoria colectiva no se observa apropiadora del ferrocarril, como así tampoco de su historia, al menos en los centros urbanos de mayor desarrollo, centralizando su representatividad

hacia otros recursos y atractivos que permitieron el crecimiento y desarrollo urbano que se aprecia en la actualidad.

El desguace industrial y patrimonial que ha sufrido el ferrocarril conllevó al desconocimiento de una generación que, en la actualidad, no entiende el potencial que este significa para la sociedad en su totalidad.

El presente documento ha planteado la dinamización del territorio por medio de la diversificación de su oferta turística actual, centralizando los esfuerzos hacia la recuperación y aprovechamiento del patrimonio ferroviario existente.

En el transcurso de esta investigación, resultó fundamental determinar la distinción entre un *tren turístico* y un *itinerario ferroturístico*. Ya que, en la mayoría de la bibliografía consultada, se emplean como sinónimos, cuando en la realidad representan actividades diferentes que se complementan entre sí, aunque no necesariamente vinculadas de manera permanente.

Esta distinción condujo a analizar el efecto de diversos itinerarios, tanto en el ámbito de trenes turísticos como en el de itinerarios ferroturísticos, a lo largo del territorio nacional, abarcando rutas en funcionamiento, como aquellas con potencial de implementación, utilizando equipamiento ferroviario y considerando alternativas de transporte como bicicletas o vehículos particulares en tramos donde no existan vías ferroviarias.

El relevamiento del área de estudio proyectada, siendo esta el trazado ferroviario que atraviesa las localidades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento con una distancia estimada de 35 km. permitió detectar elementos representativos de la evolución zonal desde su emplazamiento territorial, apreciándose necesaria su resignificación y puesta en valor a fin de fortalecer y reposicionar al ferrocarril no solo como un medio de transporte de cargas, sino también como un atractivo turístico diferente en el norte de la provincia de Córdoba.

Haciendo uso de herramientas metodológicas cualitativas y cuantitativas, se logró un análisis en profundidad de fuentes primarias y secundarias, al igual que una jerarquización de los elementos relevados en campo.

El diseño de una planilla de relevamiento de recursos y atractivos turísticos, donde se consideraron los aspectos cualitativos relacionados con el acceso, el estado de conservación, los elementos de apoyo y la importancia geográfica y espacial, permitió establecer un enfoque que evalúa la condición y calidad de dichos elementos, lo que a su vez conllevó a interpretaciones y adquirir

comprensiones acerca de la urgencia de fortalecer, recuperar y restaurar aquellos que se encuentran en estado de descuido y/o abandono.

La aplicación de la planilla de relevamiento de recursos y atractivos turísticos en terreno posibilitó el armado del inventario turístico de las localidades que se sitúan dentro del trazado objeto de estudio, de índole cuantitativa, siendo este jerarquizado según criterios utilizados por diversos autores, como así también gobiernos latinoamericanos. Este inventario puso en evidencia la ausencia de recursos y atractivos de jerarquía superior dentro del área de estudio, siendo el Museo Jesuítico Nacional Estancia Jesús María el único que llegó a Jerarquía 4.

El análisis y comprensión de los datos relevados, haciendo énfasis sobre los elementos ferroviarios visualizados en el trazado que une las localidades de Estación General Paz y Sarmiento, concluyó en estaciones descuidadas, desaprovechadas y en un estado de conservación delicado, cuando no en ruinas como el caso de la Estación en Km. 784, a pesar de que estas son infraestructuras centenarias que cuentan la evolución socioeconómico-territorial del norte de la provincia de Córdoba.

Los elementos patrimoniales ferroviarios en existencia, captados por medio de un registro fotográfico, interpela la necesidad de evaluar su resignificación, al establecer su singularidad y atractividad desde la visión turística.

Tal cual lo exponen Urry, Ortiz y Harvey, el aprovechamiento de las estaciones ferroviarias como sitios de representación histórica y/o cultural que complementen el recorrido proyectado por el autor se vuelve factible. Proponiendo el surgimiento de museos que caractericen cualidades históricas, industriales y artísticas en las estaciones General Paz, Jesús María y Sarmiento, como así también puntos de venta y distribución de productos regionales o sitios de visual paisajístico-fotográfica como en el caso de Caroya y Sinsacate, o Km. 784.

La refuncionalización, por medio de la recuperación identitaria descripta por Yuln, Montecelli y Franco y Dillon da lugar a la proyección de una propuesta innovadora y dinámica, vinculada al turismo cultural, motivando el diseño de un recorrido que beneficiaría tanto a residentes anfitriones como también a turistas.

La reorganización espacial y funcional, adoptando los criterios sugeridos por Callizo Soneiro, Cazés, Vera Rebollo, Hiernaux y Navarro, permite proyectar la diversificación de la oferta turística, por medio de un elemento transformador que beneficie, sustentablemente, la dinámica turístico-territorial de las localidades analizadas.

Ante lo expuesto hasta el momento, el patrimonio ferroviario existente, al observarse actualmente como un elemento difuminado en el paisaje urbano, carente de significancia y de apropiación social-identitaria, se vuelve llamativo y trascendente como un nuevo atractivo que modifique, positivamente, la dinámica turística actual de la región abordada.

La gestación de pueblos ferroviarios plantea un escenario de importancia histórica en virtud de su evolución urbana hasta la actualidad.

En función a lo expuesto, se inició el proceso de diseño y desarrollo de un itinerario cultural al cumplir con el contexto, contenido, valor de conjunto compartido, carácter dinámico y entornos mencionados por ICOMOS.

La identificación, autenticidad e integridad de los elementos ferroviarios relevados en el trayecto objeto de estudio se logró por medio de las herramientas y metodologías descritas con anterioridad, permitiendo, a través de un itinerario cultural la valoración, protección y conservación de la infraestructura en pie, en conjunto con la historia y evolución social de las localidades que forman parte del segmento ferroviario desarrollado en el presente texto.

El ferrocarril, junto con los recursos y atractivos que se inventariaron, proyectan un uso durable en relación con la actividad turística, configurando un nuevo atractivo que modifique la actual oferta regional que cuenta con el potencial de lograr una jerarquía superior.

Finalizando, es posible comentar que, aprovechando los elementos y recursos patrimoniales dispuestos dentro del trazado objeto de estudio, el diseño de un itinerario cultural se aprecia como una opción viable y factible de ejecución.

La creación de un atractivo que vincule a la sociedad con sus raíces y afiance el arraigamiento y sentido de pertenencia, sumado al surgimiento de atractores complementarios al utilizar las estaciones como museos y/o sitios históricos y memoria, maximiza la una potencial experiencia turística diferenciadora en el norte de la Provincia de Córdoba.

BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, S. (1998) *Memorias de un pueblo que avanza.* Editorial Atenea S.R.L., Córdoba, Argentina

Almirón, S. M. (2022) El imaginario salteño respecto al Tren a las Nubes y su contribución al destino Salta. Tesis de grado Licenciatura en Turismo. Universidad Católica de Salta.

Anónimo (2012) *Breve Historia de los Ferrocarriles Argentinos, su construcción, su destrucción, su importancia y proyecto de recuperación.* Capitulo III. Ministerio de Educación. Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional Haedo.

Avellaneda, N. (1910) *Escritos y Discursos*. Compañía Sudamericana de billetes de banco. Pp 44-43, 92-95, 130-131. Buenos Aires, Argentina

Barreto, M. (2007) *Turismo y cultura. Relaciones, contradicciones y expectativas*. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. ISBN: 84-88429-11-8

Bassan, C. (2017) *Modelo de ficha de relevamiento para inventario de recursos/atractivos turísticos.* Material de cátedra Planificación y Relevamiento Turístico.

Bertoncello, R. (2006): Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina'. En publicación: América Latina: cidade, campo y turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo.

Bertoncello, R., (2008). *Turismo y geografía. Lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires: CICCUS.

Biondi, L. (s.f.) *Documento de relevamiento histórico de Jesús María*. Obra inédita

Bischof, E. U. (1968) ... *Y ellos forjaron un pueblo*. Comisión Ejecutiva del 90º aniversario de Colonia Caroya. Córdoba, Argentina.

Brontë, E. (1847) *Cumbres Borrascosas*. Ed. Maidana

Bustamante, J.; Alday, R. (2017). *El Conjunto Jesuítico de Córdoba: Historia y reflexiones acerca de un sistema productivo.* XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Callizo Soneiro, J. (1991) *Aproximación a la geografía del turismo*. Editorial Síntesis. Madrid, España. ISBN: 84-7738-111-9

Camargo, B. A.; Garza, C. G.; Morales, M. (2014) Railway tourism: An opportunity to diversify tourism in Mexico. In Railway Heritage and Tourism. Pp. 151-165. V. 37, Tourism and Cultural Change Series. DOI:10.21832/9781845414399-015

Canale Vicentini, M. (2001) *Hacer la América.* ISBN: 897-43-2960-2

Caraballo Perichi, C. (2011) *Patrimonio cultural. Un enfoque diverso y comprometido.* UNESCO. ISBN: 978-843-763-417-3

Cárdenas Tabares, F. (2006) *Proyectos turístico*s. Localización e inversión. 2ª ed. Ed. Trillas, México. ISBN: 968-24-7581-3

Casasola, L., (1990) *Turismo y ambiente*. México. Ed. Trillas. ISBN: 978-968-24-3955-1

Cazés, G. (1992) *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Paris, Bréal éditions, Amphi Géographie: 189 p

CEPAL (2004) Los servicios regulares de trenes turísticos en América Latina: Un mercado creciente. Boletín FAL, N.º 209. ISSN: 0256-9779

Cosacov, N. (2018) *Vías y perturbaciones. Una interpretación sobre las transformaciones del ferrocarril metropolitano durante el kirchnerismo.* Revista transporte y territorio. N.º 19, pp. 255-258. ISSN: 1852-7175

Cufré, P. D. (2014) *Aproximaciones a los problemas de interpretación y conservación arqueológica arquitectónica en la Estancia Jesuítica de Jesús María, Córdoba, Argentina*. Tesis Doctoral. Università degli Studi di Ferrara

Dias, R. (2003) *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil*. Editora, Atlas, São Paulo

Dias, R. (2006) *Turismo e patrimônio cultural: recursos que acompanham o crescimento das cidades*. Saraiva, São Paulo

Domínguez, I. (2016) *El patrimonio histórico documental de la ciudad de Jesús María: potencialidades para la historia regional/local*. Archivos, fuentes e historia en la provincia de Córdoba, Argentina: patrimonio histórico documental y prácticas historiográficas. Capítulo 6. Córdoba, Argentina. ISBN 978-987-45554-7-2

Domínguez, Ruibal, Scalisi (2019) Echar a rodar el patrimonio del Museo Rural de la Posta de Sinsacate. Saberes, interpretaciones y guión. En Congreso Provincial de Caminería Histórica Sinsacate: Más caminos históricos de Córdoba; compilado por Ferreyra, Vasallo y Marchetti. 1ª ed. Río Primero.

Durkam, E. Ribeiro (1984) *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural.* Texto II: 23-58. In: Arantes, Antônio Augusto (Org.) Brasiliense, São Paulo

Editorial Licitaciones Argentinas S.R.L. (1990) *Jesús María*. Ediciones Tintinacu. Córdoba. Argentina.

Falco, J. C. (2012) *Infraestructura del transporte: 1810-2010*. Asociación Argentina de Carreteras. ISBN: 978-987-1915-00-2

Fandos, C. A.; Bovi, M. T. (2011) *"Un cuerpo sin cabeza": el Ferrocarril Central Norte, 1890-1925. Debates y balances en torno al impulso del "progreso" en Jujuy (Argentina).* TsT. N.º 21, pp. 142-169.

Felder, R. (2001) *La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina.* Gestión y Política Pública. Vol. X. N.º 1, pp. 145-182.

Feria Toribio, J. M. (2010) *Patrimonio territorial y desarrollo sostenible: un estudio comparativo en Iberoamérica y España.* Estudios geográficos. Vol. I. XXI. 129-159. ISSN: 0014-1496.

Fernández, A. (2017) *La ley argentina de inmigración de 1876 y su contexto histórico*. Almanack, Guarulhos, N. º 17, pp. 51-85. DOI: http://dx.doi.org/10.1590/2236-463320171705

Ferrari Rueda, R. de (1964) Historia de Córdoba, Biffignandi, Córdoba

Ferrari, M. (2006) *Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino*. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Málaga, España.

Ferrari, M. (2011) *El sistema ferroviario en el noroeste argentino*. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes 24 (1). 44-61. Bogotá. Colombia. ISSN: 1657-9763

Ferreyra, C. (2011) Ponencia en Primer Foro "Encuentro por los orígenes: juntos construimos nuestra historia". Entre Aldeas, Postas y Caminos. Municipalidad de Sinsacate. pp.: 2-7

Ferreyra, C. (2014a) *Centenario de la habilitación del Ferrocarril Central Norte Argentino 1913 – 1º de Febrero – 2013*. Pueblos de Ansenuza: revalorización de pueblos y parajes de la región de Ansenuza. Compilador: Zampini y Toneatti.

Ferreyra, C. (2014b) *Ferrocarril en Bicicleta. Un paseo junto a rieles en el Norte Cordobés.* Pueblos de Ansenuza: revalorización de pueblos y parajes de la región de Ansenuza. Compilador: Zampini y Toneatti.

Fiori, A. (2020) Boquete Nahuepan: Territorialidades en disputa en torno a la patrimonialización del ferrocarril "La Trochita" Revista Pasos. Vol. 18, N.º 4, pp. 585-595.

Flaubert, G. (1856) Madame Bovary

Franco, L.; Dillon, P. (1998) *Proyecto Ferro-Urbanístico. Junín: Municipalidad de Junín*.

Fusté-Forné, F. (2018) Viajes en tren: el territorio y la comunicación de la identidad. Dixit N.º 28, pp. 4-11. Universidad Católica del Uruguay

García Hernández, M. (2007) *Entidades de planificación y gestión turística a escala local. El caso de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de España*. Cuadernos de Turismo. Núm. 20. 79-102. Universidad de Murcia, Murcia, España. ISSN: 1139-7861

Gierczak, B. (2011) *The history of tourist transport after the modern industrial revolution*. DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6. Polish Journal of Sport and Tourism. N. º 18, 275-289.

González P. E. y Guma, S. (2021) Los recursos naturales y el turismo desde la perspectiva de los estudiantes avanzados del nivel secundario en la comarca de la Cuenca Carbonífera. Patagonia Austral. Argentina. Journal of Tourism and Heritage Research, 4(2), 282-299.

González, P. E. (2016). Un paisaje rural con identidad minera en la comarca de la Cuenca Carbonífera del Río Turbio. Provincia de Santa Cruz, Patagonia Austral Argentina. International Journal of Scientific Managment Tourism, 2(3), 63-79.

González, P. E. y Morales, V. H. (2018) Propuesta de desarrollo de un parque temático orientado al transporte y las comunicaciones en el sudoeste de la Patagonia Austral Argentina. International Journal of Scientific Managment and Tourism. 4(2), 315-348.

González, V. A. (2003) Trenes Turísticos. La puesta en valor del ferrocarril argentino luego de su privatización. Monografía de graduación de Licenciatura en Turismo, Universidad Nacional de Mar del Plata. Acceso: http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1136/1/gonzalez_va.pdf

González. P. E. (2018) Del enclave minero a comarca minera. Implicancias para la Cuenca carbonífera del Río Turbio en la Patagonia Austral Argentina. Journal of Tourism and Heritage Research, 1(2), 27-55.

Gramajo, M. O. (1996) *Mi ciudad y yo*. Jesús María, Córdoba. ISBN 950-437555-3

Gramajo, M. O. (2022) *Nacida para ser primera.* Jesús María, Córdoba, Argentina. ISBN: 978-987-88-6270-5

Guma, S.; Tello, G. (2022) *La resiliencia turística en un destino minero-industrial: Cuenca Carbonífera Río Turbio, Santa Cruz, Argentina.* Revista de Turismo e Identidad. Vol. 3, N.º 1, pp.: 49-77.

Guzmán, A. (2019) La construcción de la atractividad turística de Ushuaia desde el ámbito público: una mirada alternativa. Tesina de Licenciatura en Turismo. Universidad Nacional del Sur.

Hall, C. M. (2001) *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo

Hardy, A. (2003). An investigation into the key factors necessary for the development of iconic touring routes. Journal of Vacation Marketing 9(4), 314-330.

Harvey, D. 1990. *The condition of postmodernity: an inquiry into the origins of cultural change La condición de la postmodernidad*. USA, Blackwell Publishing: 378 p.

Hiernaux, D. (2006) *Geografía del Turismo*. En: Lindón, A. y Hiernaux, D. (Eds.) Tratado de geografía humana. Barcelona, Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana: 401-432.

Hobsbawm, E. J. (1981) *A Era do capital 1848-1875*. Paz e Guerra, Rio de Janeiro

ICOMOS (2003) *Principios para el análisis, conservación y restauración de las estructuras del patrimonio arquitectónico*. 14º Asamblea General ICOMOS, Victoria Falls, Zimbabwe.

ICOMOS (2008) *Carta de Itinerarios Culturales. Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales del ICOMOS*. 16º Asamblea General del ICOMOS, Québec, Canada.

Irmain, L. D. (2021) *La antesala de las reformas estructurales: los ferrocarriles y la política económica (Argentina, 1976-1989)*. Instituto Nacional de la Administración Pública, Buenos Aires, Argentina.

Jensen, M. T. and Bird, G. (2021). Rail Tourism. In: J. Jafari and H. Xiao (eds.) Encyclopedia of Tourism. Springer International Publishing

Laion, R. M. (2021) Parque metropolitano de La Calera. Universidad Católica de Córdoba. Tesis de grado.

Lockhart, J.; Schwartz, S. B. (1988) *América Latina en la Edad Moderna. Una historia de la América Española y El Brasil Coloniales.* Editorial Akal. Madrid. España. ISBN: 84-460-0143-8

López, M. J. (1995) *Boletín de la Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario. Año 1, N.º 1. Buenos Aires. Argentina.

López, S. M.; Gauna Lavayén, M.; Fernández, M. V.; Ramírez, M. C.; Cesar, R. (2019) Apreciaciones de emprendedores turísticos de Esquel (Argentina): factores que influyen en el proceso emprendedor local. Teuken Bidikay. Vol. 10, N.º 14. Eissn: 2619-1822

Maldonado, M. (2019) Los pabellones de Río Turbio (Santa Cruz, Argentina) como patrimonio arquitectónico industrial: Un aporte para el turismo industrial de la Cuenca Carbonífera. En Sebastián Guma (Comp.). Jornadas Internacionales de Turismo y Ciencias Económicas 2018. 1a ed. Río Gallegos: Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

Manzanal, M. (2001) *El primer ferrocarril a Tucumán (discutiendo las razones que explican su construcción)*. Población y Sociedad N.º 8/9, pp. 1-45. Fundación Yocavil, Tucumán, Argentina. ISSN: 0328-3445,

Mateos, M. R. (2013) *El turismo experiencial como forma de turismo responsable e intercultural*. Relaciones interculturales en la diversidad. Universidad de Córdoba, España. ISBN: 978-84-695-7435-5.

Mazzoni, E. y Diez, P. (2018) Potencialidad del geoturismo en la Patagonia: Sitios de interés geológico en proximidad de la Ruta Nacional 40, tramo Río Turbio – Lago Viedma, Santa Cruz. Serie Correlación Geológica. 34 (2), 56-79.

Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR (2018) *Manual para la elaboración y actualización del inventario de recursos turísticos.* Biblioteca Nacional del Perú N.º 2018-20437. Lima

Ministerio de Cultura – Viceministerio de Turismo (2011) *Metodología para la inventariación, jerarquización y categorización de los atractivos turísticos.* República de Bolivia.

Morales, V. H.; González, P.; Mercado, M. A. (2018) Ramal Ferro Industrial Río Turbio (RFIRT) de la explotación de carbón en Santa Cruz, Patagonia Argentina. International Journal of Scientific Managment and Tourism. 4-3; 177-194

Morales, V. H.; Tello, G. (2016) Patagonia Argentina: Instalaciones Industriales de la explotación de carbón en Río Turbio, Santa Cruz. Texto de Conferencia

Morales, V., Mercado González, M. A. y Tello, G. E. (2021) Museo Minero de Yacimientos Carboníferos Río Turbio (YCRT) en Santa Cruz, Patagonia Argentina. Journal of Tourism and Heritage Research, 4(1), 148-156.

Municipalidad de Jesús María (2005) *Daguerrotipos. Historias populares cordobesas. Jesús María.* Córdoba, Argentina.

Municipalidad de Sinsacate (2005) *Historias populares cordobesas. Sinsacate.* Córdoba, Argentina.

Navarro, D. (2015) *Recursos turísticos y atractivos turísticos: conceptualización, clasificación y valoración*. Cuadernos de Turismo. Núm. 35, 335-357. Universidad de Murcia, Murcia, España

Ortega, F. A. (2012) *Modernización, racionalización, militarización. Políticas de Frondizi ante la crisis ferroviaria argentina (1958-1962)*. VI Congreso de Historia Ferroviaria.

Ortiz, R. (2000*) Mundialização e cultura*. ISBN: 85-11-08078-3. São Paulo, Brasiliense.

Peira, G.; Lo Giudice, A.; Miraglia, S. (2022) Railway and Tourism: A Systematic Literature Review. Tour. Hosp. 3, 69–79. https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005

Perez y Rebón (2017) *Las formas de la acción colectiva en el sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires.* Revista Transporte y Territorio. N.º 16, pp.: 201-219. Universidad de Buenos Aires.

Peschiutta, H. (2022) Las identidades locales como herramienta para la conservación y valorización del patrimonio cultural cordobés: Etapa II: el ex ramal Deán Funes-Laguna

Paiva. Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba.

Prats, J. O. (2003). *El concepto y el análisis de la gobernabilidad, Instituciones y desarrollo* N.º 14-15.

Rabboni, N.; Abdale, I. (2019) El desarrollo territorial del Valle de Punilla: el turismo como motor de despegue (1880-1905). Memoria académica XXI Jornadas de Geografía de la UNPL-FaHCE.

Rufino, S. (2006) *Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas* 68-97. In: Frúgoli Jr., Heitor; Andrade, Luciana Teixeira de; Peixoto, Fernanda Áreas (Org.). As cidades e seus agentes: práticas e representações. PUC Minas/Edusp, Belo Horizonte

Salerno, E. (2012) *Los inicios del turismo y los ferrocarriles del Estado en Argentina en las primeras décadas del siglo XX*. VI Congreso de Historia Ferroviaria

Sánchez Blanco, V. (1994) *Desarrollo de las líneas férreas en Europa: aspectos históricos. La red de transportes ferroviarios españoles.* Cuadernos de estrategia. N.º 71, pp. 23-30. ISSN: 1697-6924

Sánchez, C.; Barberis, N. (2013) Caracterización del territorio Centro de la Provincia de Córdoba

Santana Talavera, A. (2003) *Patrimonios culturales y turistas: unos leen lo que otros miran*. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, 1 (1), 1-12. DOI: https://doi.org/10.25145/j.pasos.2003.01.001

Saus, M. A. (2022) *Atlas del ferrocarril Belgrano: redes de escala nacional y regional-local desde una mirada santafesina.* Editorial UN, Buenos Aires, Argentina. ISBN: 978-987-749-394-8

Scalabrini Ortiz, R. (1976) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Plus Ultra

Schiavoni, J. (2022) Agua para urbanizar, ferrocarril para comunicar. Una revisión por las infraestructuras del Siglo XIX en Córdoba-Argentina. Revista PENSUM. Vol. 8, N.º 9, pp. 55-68. ISSN: 2469-0724

Tartarini, J. D. (2016) *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de su patrimonio*. Labor & Engenho. V. 10, N. 2, 180-190. Campinas (SP), Brasil. DOI: http://dx.doi.org/10.20396/lobore.v10i2.8646188

Tejerina Carreras (s.f.) *Sarmiento: su pasado y presente*. Municipalidad de Sarmiento, Totoral, Córdoba, Argentina.

Telfener, J. (1875) Propuesta presentada al Ministerio del Interior, Dr. Simón de Iriondo para la compra del ferrocarril a Tucumán y construcción de los ramales del norte. - https://archivoferroviario.com.ar/tag/jose-telfener/

Tello, G. E., Morales, V., Serpa, L., Fontana, J., Guerrido, C., Mrazek, L. y Guma, S. (2020) Potencial geoturístico del área Mina 1, Río Turbio, Santa Cruz. En Valeria Llaneza (Comp.). 6o Encuentro de Investigadores, Becarios y Tesistas de la Patagonia Austral: libro de artículos cortos. 1a ed. Río Gallegos: Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

Tolstói, L. (1877) Ana Karenina

UIC Passenger Department (2020) *Guidelines on how to increase attractiveness for rial tourism. International Union of Railways.* Paris, France. ISBN: 978-2-7461-2914-6

UNESCO (2014) *Indicadores UNESCO de cultura para el desarrollo. Manual Metodológico*. Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. París, Francia. ISBN: 978-92-3-3000001-8

Urry, J. (2001) *La mirada del turista*. Turismo y patrimonio. N. 3. 51-66. Universidad de San Martín de Porres. Lima. Perú. DOI: http://dx.doi.org/10.24265/turpatrim.2001.n3.03

Varisco, C. (2013*). Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios*. En Benseny, Graciela, (Ed.), Gestores costeros. De la teoría a la práctica: una aplicación en áreas litorales (pp. 63-78). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. ISBN 978-987-543-755-5

Vera Rebollo, J. F.; López i Palomeque, F.; Marchena Gómez, M.; Antón, S. (1997) *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo*. Ed. Ariel. Barcelona, España

Verne, J. (1873) *La vuelta al mundo en 80 días.* Editorial Hetzel. París, Francia.

Verne, J. (1882) *El rayo Verde.* Editorial Independently published. Traverse City, Michigan.

Verne, J. (1883) *Keraban el testarudo.* Rustica Editorial Ilustrada. México.

Verne, J. (1885) *Matías Sandorf.* Editorial Hetzel. París, Francia.

Verne, J. (1892) *Claudio Bombarac.* Fórcola. Madrid, España.

Yuln, M; Montecelli, F.; Carrizo, S. C. (2017*) El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valoración del territorio.* Rehabilitación y re-funcionalización de talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. V. 15, N.º 4, 883-896. ISSN: 1695-7121.

Notas periodísticas:

https://museojesuitico.cultura.gob.ar/noticia/la-posta-de-sinsacate-y-sus-74-anos-como-museo/ - Fecha de consulta: 9 de febrero de 2023

https://diarioeldespertador.com.ar/contenido/23052/cambiaron-las-autoridades-del-rotary-club - Fecha de consulta: 9 de febrero de 2023

https://fm-comunicar.com.ar/contenido/1662/la-escuela-mas-antigua-de-jesus-maria-celebra-sus-141-anos – Fecha de consulta: 22 de febrero de 2023

http://www.semanarioprimerdia.com.ar/2019/09/olga-prosdocimo-la-querida-maestra-que.html – Fecha de consulta: 9 de febrero de 2023

https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/45530-macri-donde-haya-carga-y-trabajo-el-ferrocarril-va-a-llegar – Fecha de consulta: 10 de marzo de 2023

https://www.lavoz.com.ar/ciudadanos/regionales/cordoba-el-tren-de-las-sierras-extendio-su-recorrido-y-llegara-a-la-cumbre-en-el-verano/ - Fecha de consulta: 20 de mayo de 2023

https://agencia.farco.org.ar/home/expectativa-en-cruz-del-eje-por-la-ansiada-vuelta-del-tren-de-las-sierras/ - Fecha de consulta: 20 de mayo de 2023

Ley Provincial de Córdoba

Ley N.º 5543/83 – Protección de los bienes culturales de la provincia

Ley N.º 7812/89 - Programa de revalorización histórico-cultural y de promoción turística del "Antiguo Camino Real

Ley N.º 9883/11 - Declaración de lugar histórico a la traza del Antiguo Camino Real

Ley N.º 10056/12 - Interés Histórico Provincial e Itinerario Cultural Ferroviario

Leyes Nacionales

Ley N.º 12665/40 – Creación de la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos

Ley N.º 21836/78 – Convención para la protección del patrimonio mundial cultural y natural.

Ley N.º 25203/99 - Declaración de lugar histórico a las postas pertenecientes al antiguamente denominado "Camino Real al Alto Perú" o "Camino de Postas y Correos

Ordenanzas Municipales de Jesús María

Ordenanza N.º 641/87 Día de la fundación de Jesús María

Sitios web

http://findelmundo.tur.ar
http://generalpaz.gob.ar/
https://coloniacaroyaturismo.gob.ar/
https://mare-ingenieria.com/quienes-somos/
https://municipalidaddesinsacate.gob.ar/
https://museojesuitico.cultura.gob.ar/
https://www.festival.org.ar/historia
Municipalidad de Esquel: www.esquel.gob.ar
Sitio web La Trochita: https://latrochita.org.ar/turismo/
Sitio Web tren a las nubes: http://trenalasnubes.com.ar
Sitio web Tren del Fin del Mundo: https://www.trendelfindelmundo.com.ar/es/historia-del-tren/
Sitio Web Turismo Salta: http://turismosalta.gov.ar/contenido/332/el-tren-a-las-nubes
Turismo Ushuaia: https://turismoushuaia.com/actividad/tren-fin-del-mundo/
www.google.com
www.google.com/trends
www.jesusmaria.gov.ar
www.jesusmaria.tur.ar

Otras fuentes:

Documentos varios UNESCO ICOMOS, especialmente las cartas referidas a paisajes y turismo cultural, disponibles en www.icomos.org

Plano de cesión de Vicente Abburrá a Ferrocarril Central Córdoba (1913). Fuente: Archivo Histórico Provincial, Catálogo de Planos de los registros notariales. Año 1913, Folio 1058-1059

PEN 349 99 https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-349-1999-57084/texto

ÍNDICES

Índice de Imágenes

Imagen N.º 3.1: Recorrido Tren a las Nubes 2016 – Actualidad 17

Imagen N.º 3.2: Recorrido Tren del Fin del Mundo 18

Imagen N.º 3.3: Recorrido ramal ferro industrial Río Turbio (Recorrido propuesto ferroturístico) 21

Imagen N.º 3.4: Recorrido Tren de las Sierras (2021) 22

Imagen N.º 5.1: Localización geográfica de las ciudades de Estación General Paz, Colonia Caroya, Jesús María, Sinsacate y Sarmiento, Provincia de Córdoba. 35

Imagen N.º 6.1: Comparativa de desarrollo territorial de Estación General Paz entre 2002-2022. 41

Imagen N.º 6.2: Estación ferroviaria General Paz. 42

Imagen N.º 6.3: Silos a la vera del trazado ferroviario. 42

Imagen N.º 6.4: Comparativa de desarrollo territorial de Colonia Caroya. 42

Imagen N.º 6.5: Distancia territorial entre Estación Caroya y Plaza Nicolás Avellaneda. 43

Imagen N.º 6.7: Plano de cesión de Vicente Abburrá a Ferrocarril Central Córdoba (1913). 44

Imagen N.º 6.8: Estación Caroya 44

Imagen N.º 6.9: Líneas ferroviarias de Estación Caroya 44

Imagen N.º 6.10: Estación Caroya y Silos de Carga con línea ferroviaria anexada 45

Imagen N.º 6.11: Loteo de Villa Primera (hoy Jesús María), encargado por don Pío León, elevado al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación. Copia del original (1873) realizada en 1957 46

Imagen N.º 6.12: Imagen satelital de Jesús María, 2022. 46

Imagen N.º 6.14: Distribución espacial de edificios educativos, gubernamentales, religiosos y espacios verdes 48

Imagen N.º 6.15: Torre de Telégrafo en desuso 49

Imagen N.º 6.16: Tanque de agua y ruedas de ferrocarril en desuso 49

Imagen N.º 6.17: Estación de Ferrocarril Jesús María. Actualmente oficinas de Ferrocarriles Argentinos y oficina de informes turísticos de Jesús María 50

Imagen N.º 6.18: Inmueble ferroviario. Actualmente en desuso 50

Imagen N.º 6.19: Rieles y durmientes en desuso 50

Imagen N.º 6.20: Talleres ferroviarios 50

Imagen N.º 6.21: Garita de paso a nivel. Calles Chile y Av. Juan B. Justo 50

Imagen N.º 6.22: Garita de paso a nivel. Calles Julio A. Roca y Av. Juan B. Justo 50

Imagen N.º 6.23: Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate 51

Imagen N.º 6.24: Cabina de señales, vista trasera. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate 51

Imagen N.º 6.25: Parador ferroviario Km. 784 y cabina de señales. Sinsacate 52

Imagen N.º 6.26: Cabaña de señales, vista frontal. Parador ferroviario Km. 784. Sinsacate 52
Imagen N.º 6.27: Comparativa de desarrollo territorial de Sarmiento entre 2010-2023. 53
Imagen N.º 6.28: Vista lateral de Estación Sarmiento. 53
Imagen N.º 6.29: Vista trasera de Estación Sarmiento. 53
Imagen N.º 6.30: Líneas ferroviarias Córdoba-Tucumán en Estación Sarmiento 54
Imagen N.º 6.31: Vista aérea de Estación Sarmiento y casa del guarda. 54
Imagen N.º 7.1: Modelo de Ficha de Relevamiento para Inventario de Recursos/Atractivos Turísticos 59
Imagen N.º 7.2: Nuevo Modelo de Ficha de Relevamiento para Inventario de Recursos/Atractivos Turísticos. 60
Imagen N.º 8.1: Viñedo 63
Imagen N.º 8.2: Quesos y chacinados 63
Imagen N.º 8.3: Recorrido enoturístico 64
Imagen N.º 8.4: Iglesia Nuestra Señora de 64
Imagen N.º 8.5: Estancia Jesuítica Caroya 64
Imagen N.º 8.6: Bodega La Caroyense 64
Imagen N.º 8.7: Museo de la Ciudad Luis Biondi 66
Imagen N.º 8.8: Torre Céspedes / Torre de los 4 pétalos - 66
Imagen N.º 8.9: El mejor Asado del Mundo 66
Imagen N.º 8.10: Estancia Jesuítica Jesús 66
Imagen N.º 8.11: Plaza Pío León 66
Imagen N.º 8.12: Plaza San Martín 66
Imagen N.º 8.13: Antiguo Cementerio de Sinsacate 67
Imagen N.º 8.14: Museo Nacional Posta de Sinsacate 67
Imagen N.º 8.15: Algarrobo Histórico de Sarmiento 68
Imagen N.º 8.16: Estación Sarmiento 68
Imagen N.º 8.17: Posta Los Talas 68
Imagen N.º 8.18: Barranca Yaco 68
Imagen N.º 9.1: Itinerario cultural ferroturístico con elementos principales de atracción. 72
Imagen N.º 9.2: Circuito pedestre Estación General Paz. 73
Imagen N.º 9.3: Circuito turístico Colonia Caroya. 74
Imagen N.º 9.4: Circuito turístico Jesús María 75
Imagen N.º 9.5: Circuito turístico Sinsacate. 77
Imagen N.º 9.6: Circuito turístico Sarmiento. 78

Índice de Tablas

Tabla N.º 7.1: Registro de Información y metodología de inventario turístico 58

Tabla N.º 7.2: Puntajes y porcentajes ideales para la jerarquización de Recursos/Atractivos Turísticos. 58

Tabla N.º 7.3: Jerarquías y Puntajes. 61

Tabla N.º 8.1: Inventario turístico de localidades situadas en área de estudio. 69

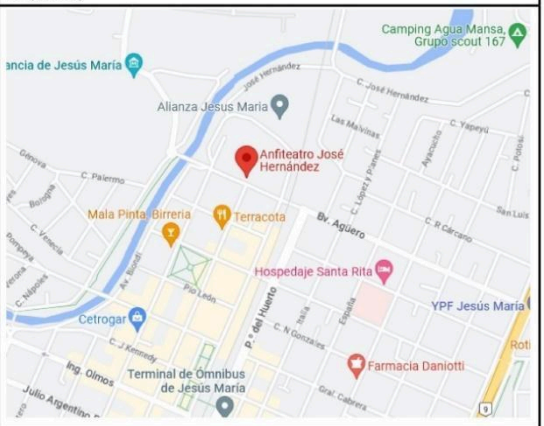
Índice de Figuras

Figura N.º 6.13: Trazado de ciudades coloniales en periodos de conquista. 48

ANEXO I

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Anfiteatro José Hernández	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares Históricos	**Subtipo:**	
		Jerarquía:	3 (Tres)

Fuente: www.destinocordoba.com.ar



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Cleto Peña N° 82, Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Inaugurado en el año 1966, el Anfiteatro José Hernández ha sido el espacio donde, anualmente, se lleva a cabo el Festival Nacional Internacional de Doma y Folklore.
Desde su construcción ha sufrido numerosas modificaciones, principalmente el aumento de capacidad de espectadores, siendo actualmente de 35.000 personas.
Cuenta con un escenario único denominado Martín Fierro y un campo abierto dispuesto para la realización de destrezas gauchas y jineteada durante el desarrollo del festival antes citado.
Desde 2020, con la inauguración del Museo del Festival, es posible ingresar libremente al Anfiteatro, aunque sin acceso al campo de doma y solo a una zona reducida de su superficie.
A pesar de que es utilizado para eventos puntuales y de alta convocatoria durante el año, su función principal es el Festival de Doma y Folklore que se lleva a cabo durante 12 noches en la primera quincena del mes de enero.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Festival Nacional e Internacional de Doma y Folklore	-
- Eventos artísticos (conciertos)	-
-	-
-	-
-	-
	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL	■	NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

192.395 (entradas vendidas durante 2023) Fuente: Informe Operativo Festival 2023, Municipalidad de Jesús María

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros	X				
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso desde Ruta Nacional Nº 9 y el Boulevard Eusebio Agüero están totalmente asfaltados y en buen estado. Desde el Camino Real al Alto Perú, el acceso se encuentra adoquinado y en excelente estado de transitabilidad					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
Se realizan mantenimientos periódicos previos al inicio de cada edición del Festival Nacional e Internacional de Doma y Folklore.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Se observa señalética en distintos recursos y atractivos locales que posicionan la ubicación del sitio.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con instalaciones suficientes para satisfacer las necesidades del turista y visitantes.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visitas guiadas	-
- Actividades recreativo/culturas/deportivas	-
- Destrezas gauchas fuera de la época del Festival	-
	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Anfiteatro José Hernández		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares históricos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	3 (Tres)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***28/40***
Singularidad particular	10	7	El anfiteatro cuenta con una singularidad particular significativa, debido al histórico Festival de Doma y Folklore. Sin embargo, la ausencia de uso del espacio únicamente durante la primera quincena de enero, pondera el puntaje asignado.		
Singularidad global	10	10	Está determinada por el interés de visita masiva a la localidad. No solo durante la época del festival, sino durante todo el año, pudiendo apreciarse turistas y excursionistas fotografíandose en el ingreso principal al sitio.		
Entorno	8	4	El anfiteatro se encuentra inserto en el entramado urbano de Jesús María, constituyéndose un polo gastronómico frente a su ingreso principal. Sin embargo, no se aprecia un desarrollo ni planificación de soporte turístico en sus alrededores.		
Estado de Conservación	7	6	Se pondera este puntaje, ya que el estado de conservación es excelente, sin embargo, su mantenimiento se programa previo al festival, no observándose durante el resto del año.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Se pondera el puntaje asignado en función a la acotado uso del anfiteatro, observándose desaprovechado durante gran parte del año.		
Servicios de Apoyo	***30***				***20/30***
Accesibilidad	12	12	El fácil acceso y ubicación y las facilidades de accesibilidad por medio de adoquinado y asfaltado en las distintas vías ponderan el puntaje máximo posible de asignación.		
Servicios e Instalaciones	12	6	Los servicios e instalaciones cumplen los criterios óptimos para satisfacer las necesidades del turista y visitante. Sin embargo, son accesibles únicamente durante el festival o las actividades esporádicas desarrolladas en sitio.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Aunque el anfiteatro se encuentra en cercanía de numerosos recursos y atractivos, el mismo no se asocia a estos, centrando sus esfuerzos únicamente hacia el festival y, en menor medida, hacia el Museo del Festival, situado dentro de su mismo predio.		

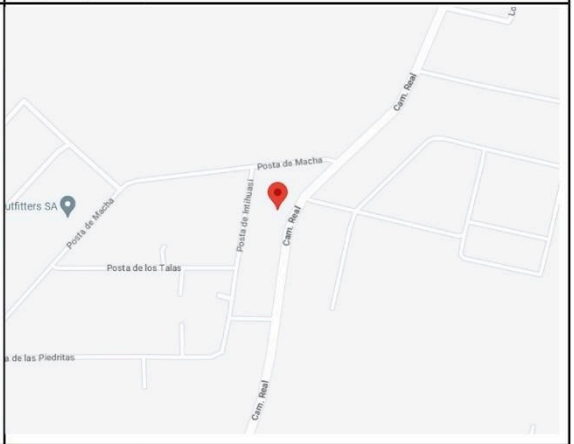
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*6/20*
Internacional	10			
Nacional	6	6	A pesar de llevarse a cabo el Festival Internacional de Doma y Folklore, al hacer un análisis sobre su posicionaiento turístico, haciendo uso de la herramienta Google Trends, se visualiza que solo existen consultas dentro de Argentina para su uso y disfrute.	
Regional	4			
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*	X		*10/10*
Alto	7		El arribo masivo de turistas durante el festival y el impacto económico que significa no solo para Jesús María sino para la región, pondera el puntaje máximo posible de asignación.	
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**64/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Antigüo Cementerio de Sinsacate	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.4. Ruinas y lugares arqueológicos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	3 (Tres)	



Fuente: mundoagrocba.com.ar	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Camino Real S/N, Sinsacate, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

A pesar de que su año de creación es desconocido, siendo incluso posible su origen prehispáinco, este sitio resguarda cuerpos desde hace más de un siglo, siendo la lápida más antigua aún en pie de 1894.
Destaca el enterramiento de Don Pío León, fundador de Jesús María hasta que sus restos fueron trasladados al cementerio de esta última localidad.
A pesar de sus ruinas y ausencia de conservación sobre este elemento patrimonial, su relevancia histórica lo vuelve un potencial recurso turístico complementario.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Ninguna	-
-	-
-	-
-	-
-	-
	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

0 (Cero)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto					
Ripio					
Tierra					
Otros	X				
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El reciente adoquinado del Camino Real al Alto Perú, y la ubicación del cementerio a la vera de este. Otorga un acceso excelente.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
La conservación y mantenimiento es inexistente, su estado actual es el de ruinas y vestigios.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Hay existencia de un único cartel señalizando la ubicación del cementerio, a la vera del Camino Real al Alto Perú, no observándose ningún otro nombramiento ni ubicación en otros espacios de Sinsacate u oferta turística de este municipio.
INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de ningún tipo de instalación o soporte de apoyo en este sitio.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visitas guiadas, previo relevamiento histórico	-
- Desarrollo de Turismo Negro	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES
Potencial atractivo de relevancia para Sinsacate, si se restaura y realiza un relevamiento científico-arqueológico-antropolótico de calidad.

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Antiguo Cementerio		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.4. Ruinas y lugares arqueológicos.		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	1 (Uno)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***15/40***
Singularidad particular	10	5	La significancia histórica dentro de de Sinsacate y sus urbes vecinas, y la antigüedad de las tumbas registradas, singulariza significativamente este sitio. Sin embargo, la degradación y perdida de lápidas y mantenimiento, ponderan el puntaje asignado.		
Singularidad global	10	2	La ausencia de un relevamiento histórico de las tumbas y lápidas, impide el correcto aprovechamiento del cementerio y su impacto y relevancia de aprovechamiento turístico.		
Entorno	8	6	A pesar del avance urbano del municipio de Sinsacate, el cementerio se encuentra en un entorno altamente ruralizado, pudiendo ser apreciado en forma similar a sus orígenes.		
Estado de Conservación	7	1	El sitio se encuentra en ruinas sin apreciación de mantenimiento ni conservación del sitio.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	No hay existencia de actividades practicables de aprovechamiento turístico.		
Servicios de Apoyo	***30***				***12/30***
Accesibilidad	12	10	El adoquinado reciente del Camino Real al Alto Perú, facilita el acceso al cementerio.		
Servicios e Instalaciones	12	2	Únicamente hay existencia de alumbrado público. No hay existencia de instalaciones ni servicios de apoyo en el lugar.		
Asociación con otros atractivos	6	0	Al no ser aprovechado como recurso turístico, no hay existencia de asociación con otros de igual o superior calidad y/o jerarquía.		

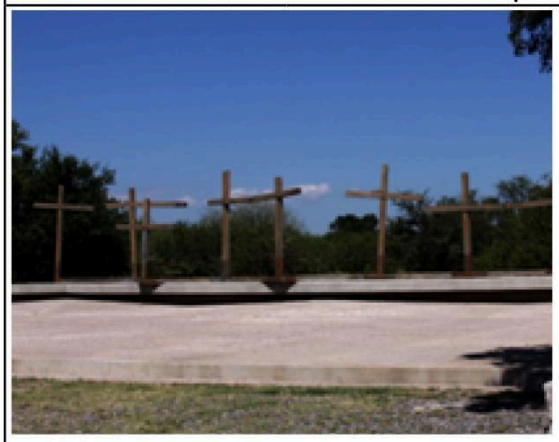
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Es un recurso con potencialidad para lograr una relevancia regional, e incluso nacional. Sin embargo, en la actualidad su alcance es local.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*0/10*
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	Al no ser aprovechado como recurso turístico, ni existir planificación para su uso potencial, el impacto turístico es bajo a nulo.	
Total	100			**27/100**

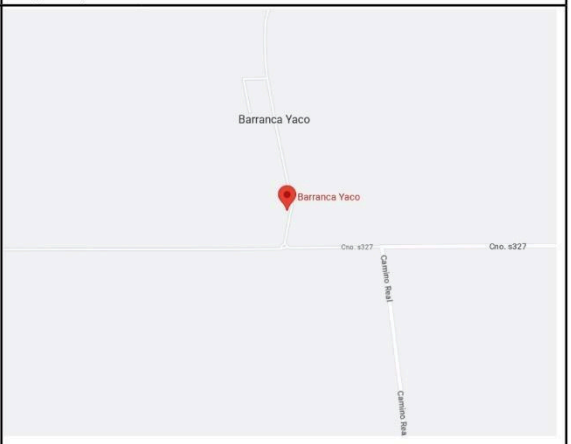
Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Barranca Yaco	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares Históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	



Fuente: Fotografía del autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Camino Real S/N, Sarmiento, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Sitio histórico donde fue asesinado Facundo Quiroga y su comitiva en 1835.
Se erige un monumento de esta figura histórica, junto a cruces que remiten al total de sus acompañantes.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Sitio de Memora	-
- Evento conmemorativo durante el mes de febrero.	-
-	-
-	-
	-
	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL	■	LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra			X		
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso por Ruta Nacional Nº 9 se encuentra totalmente asfaltado. El acceso por el Camino Real desde Sinsacate y Sarmiento es por camino de tierra consolidado con bajo nivel de mantenimiento.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
El estado de conservación es Muy Bueno, siendo mantenido anualmente para la realización del denominado "mes facundiano" en conmemoración a Facundo Quiroga.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia suficiente de señalética, dentro del Camino Real al Alto Perú, como así también sobre Ruta Nacional Nº 9.
INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de ningún tipo de instalación o soporte de apoyo en este sitio.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Audioguías	-
- Recorridos recreativos/turísticos a caballo	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Barranca Yaco		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares Históricos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	2 (Dos)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***25/40***
Singularidad particular	10	7	La relevancia histórica dentro de la época independentista de la República Argentina lo hace un espacio de significancia que, indirectamente, es utilizado turísticamente. Aún fuera del mes conmemorativo del asesinato de Quiroga.		
Singularidad global	10	4	Es un sitio histórico con relevancia nacional. Sin embargo, solo representa un espacio de memoria. El encontrarse cercado por rejas impide su máximo aprovechamiento turístico.		
Entorno	8	6	La ausencia de infraestructura urbana y la presencia de un entorno natural, permite apreciar el sitio en forma similar a como cuando se sucedió el evento histórico que representa.		
Estado de Conservación	7	6	Su conservación es Muy Buena, siendo mantenido periódicamente. Recientemente se le incorporó iluminación para su apreciación nocturna.		
Diversidad de actividades practicables	5	2	Es un sitio de descanso de ciclistas, no hay existencia de otras prácticas que se practiquen en el sitio.		
Servicios de Apoyo	***30***				***13/30***
Accesibilidad	12	9	El acceso por asfalto por Ruta Nacional Nº 9, como así también el camino consolidado de tierra del Camino Real al Alto Perú, permite un fácil acceso al sitio.		
Servicios e Instalaciones	12	2	Únicamente hay existencia de alumbrado público. No hay existencia de instalaciones ni servicios de apoyo en el lugar.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Es posible asociarlo con la Posta de Sinsacate, sitio de descanso habitual de Quiroga y donde se realizó su velatorio.		

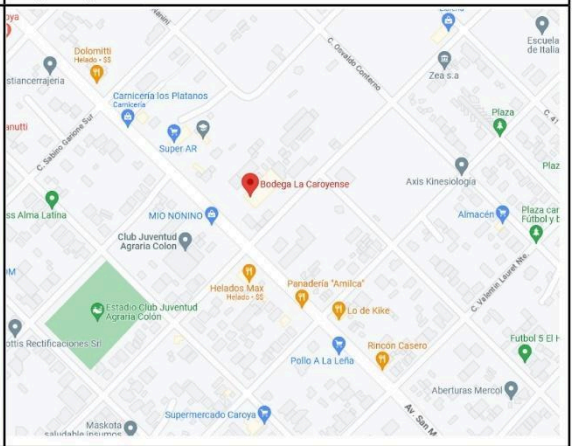
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*4/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	4	Su relación mancomunada entre los municipios de Sinsacate y Sarmiento, lo vuelven un atractivo turístico de relevancia regional, siendo aprovechado además por el turismo de proximidad.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***3/10***
Alto	7			
Medio	3	3	El acercamiento de agrupaciones gauchas y de cicloturistas que desean realizar el recorrido "facundiano" impactan regionalmente sobre la actividad turística de la zona.	
Bajo	0			
Total	100			**45/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Bodega La Caroyense	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares Históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	3 (Tres)	



Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Avenida San Martín N° 2281, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Fundada en 1930, representa el espíritu emprendedor de los habitantes de la localidad, quienes buscando mayor trascendencia y progreso económico de la región, se dispusieron hacia la elaboración de vinos.
Su construcción rememora a la Catedral de la Ciudad de Údine, Italia, siendo parte de los inmigrantes que llegaron a la región, provenientes de esta localidad.
Actualmente, además de funcionar como bodega, cuenta con espacios culturales aprovechables para la realización de talleres, capacitaciones y muestras artísticas.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas Guiadas	-
- Centro Cultural	-
- Catación de bebidas alcohólicas	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL	■	LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
La Avenida San Martín se encuentra totalmente asfaltada, en un excelente estado de conservación.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
A pesar de su antigüedad, el estado de conservación de la bodega es Muy Bueno, fruto de su reconversión a centro cultural y su actividad permanente como productor de vinos.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Hay existencia de señalética, sin embargo no se observa suficiente, al estar situada esta únicamente al ingreso de la Bodega.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia de instalaciones y servicios de apoyo para cumplir con las necesidades de turistas y visitantes.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Bodega La Caroyense		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares Históricos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	3 (Tres)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***20/40***
Singularidad particular	10	7	Es una de las construcciones de mayor envergadura de Colonia Caroya con estilo arquitectónico italianizante. Su historia y el ser la bodega que creo el primer vino espumante de la Provincia de Córdoba.		
Singularidad global	10	4	Es una de las bodegas de mayor representación de la región, sin embargo, Colonia Caroya cuenta con muchas bodegas, algunas que también ofrecen opciones enoturísticas.		
Entorno	8	3	Se ubica en un entorno urbano, que no acompaña la arquitectura ni la vinculación productiva de la bodega, por ello se pondera el puntaje asignado.		
Estado de Conservación	7	5	Su conservación es Muy Buena, considerando la antigüedad del inmueble.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Es un sitio productivo con visitas guiadas y culturales anexadas, no cuenta con actividades practicables dentro de su terreno.		
Servicios de Apoyo	***30***				***25/30***
Accesibilidad	12	10	Su único acceso es por medio de la Avenida San Martín, la que se encuentra totalmente asfaltada, sin embargo, la falta de señalética complica su situación geográfica y espacial.		
Servicios e Instalaciones	12	10	Cuenta con servicios de apoyo e instalaciones para cubrir las necesidades de grupos reducidos de turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	5	Su relación con la cultura y tradiciones italianas lo hace un atractivo de alta asociatividad, considerando que uno de los recursos principales de Colonia Caroya es su vinculación con la República de Italia.		

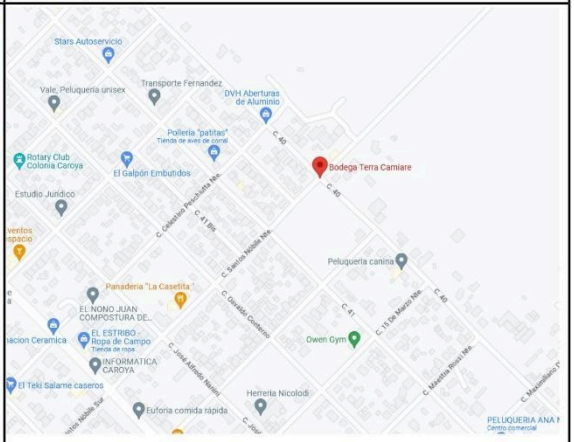
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*5/20*
Internacional	10			
Nacional	6	5	Haciendo un relevamiento de posicionamiento web de la localidad de Colonia Caroya, Bodega La Caroyense se ubica entre los 5 primeros puestos, teniendo consultas de provincias vecinas.	
Regional	4			
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*6/10*
Alto	7	6	Una de las características principales de Colonia Caroya es la elaboración de vinos. Bodega La Caroyense ha sido uno de los primeros establecimientos en ofrecer experiencias enoturísticas, lo que la ubica como referente de la actividad, generando alto nivel de visitas.	
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**56/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Bodega Terra Camiare	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares Históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	



Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Calle 40 esquina Santos Nobile (N), a 800 metros de Avenida San Martín, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Refuncionalizando una de las Bodegas más antiguas de la localidad (Bodegas Nanini), en 2015 es fundada Terra Camiare.
La singularidad de esta bodega, más allá de su historia, es la variada oferta enoturística que ofrece por medio de 6 experiencias, conjugando degustación de productos regionales caroyenses con los vinos elaborados por esta empresa.
Cuenta, además, con un restaurante dentro de su terreno, otorgando un valor añadido a los servicios ofrecidos a turistas y residentes.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas Guiadas	-
- Experiencias turísticas y catación de productos regionales	-
- Restaurante	-
-	-
	-
	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL	■	LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra		X			
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
La Avenida San Martín se encuentra totalmente asfaltada, en un excelente estado de conservación. El ingreso por Calle Santos Nobile (N) es de camino de tierra en muy buen estado de mantenimiento.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Hay existencia de señalética, sin embargo no es suficiente para ubicar con facilidad la Bodega.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia de instalaciones y servicios de apoyo para cumplir con las necesidades de turistas y visitantes.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Bodega Terra Camiare		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares Históricos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***19/40***
Singularidad particular	10	5	Aunque mantiene la impronta de su construcción original, las modificaciones y refuncionalizaciones ha disminuido su singularidad particular.		
Singularidad global	10	4	Colonia Caroya cuenta con muchas bodegas, algunas que también ofrecen opciones enoturísticas.		
Entorno	8	3	Se ubica en un entorno urbano, que no acompaña la arquitectura ni la vinculación productiva de la bodega, por ello se pondera el puntaje asignado.		
Estado de Conservación	7	6	Su conservación es Muy Buena, y se observa mantenimiento periódico.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Es un sitio productivo con visitas guiadas y gastronómicas anexadas, no cuenta con actividades practicables dentro de su terreno.		
Servicios de Apoyo	***30***				***23/30***
Accesibilidad	12	8	Se encuentra ubicada en zona residencial, a 800 metros de la arteria principal de Colonia Caroya, la señalética no es suficiente y se recorre un segmento de camino de tierra.		
Servicios e Instalaciones	12	10	Cuenta con servicios de apoyo e instalaciones para cubrir las necesidades de grupos reducidos de turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	5	Su relación con la cultura y tradiciones italianas lo hace un atractivo de alta asociatividad, considerando que uno de los recursos principales de Colonia Caroya es su vinculación con la República de Italia.		

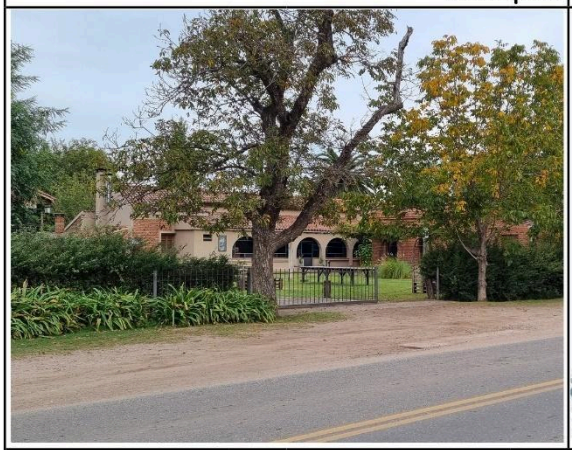
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

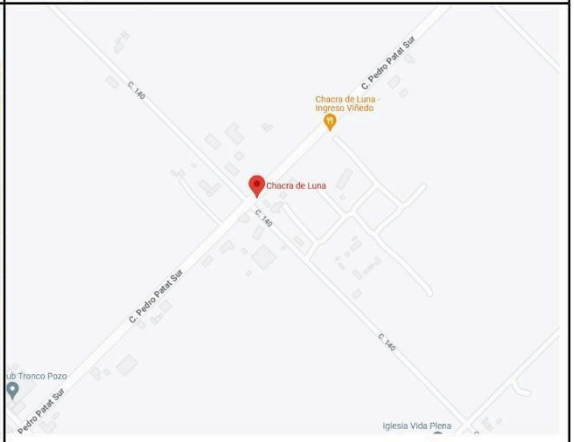
Relevancia	*20*			*4/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	4	Tiene relevancia Regional, destacando el turismo de proximidad. La búsqueda de posicionamiento web de la Bodega determina búsquedas únicamente en la Provincia de Córdoba.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*6/10*
Alto	7	6	Una de las características principales de Colonia Caroya es la elaboración de vinos. Las experiencias enoturísticas conjugadas con la restauración, conlleva a una atractividad importante e interés motivante de visita.	
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**52/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Chacra de Luna	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	





Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Calle Pedro Patat esquina Calle 140. Ingreso por Avenida San Martín o Ruta Nacional Nº 9, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Es un emprendimiento privado, que cuenta con huerta y granja propias, los que pueden ser recorridos por los visitantes.
Cuenta con un restaurante con cocina de autor.
En las instalaciones funcionó la primera herrería de Colonia Caroya, siendo el espacio recuperado como museo privado, apreciándose herramientas de la época.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Restaurante	-
- Acceso a huerta orgánica y granja	-
- Recorridos educativos	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
La Avenida San Martín se encuentra totalmente asfaltada, en un excelente estado de conservación. El acceso por Ruta Nacional N° 9 está totalmente asfaltado y en excelente estado de conservación					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Hay existencia de señalética, sin embargo no es suficiente para ubicar con facilidad el establecimiento.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia de instalaciones y servicios de apoyo para cumplir con las necesidades de turistas y visitantes.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visitas guiadas	-
- Actividades recreativo/culturales.	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Chacra de Luna		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	2 (Dos)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***19/40***
Singularidad particular	10	3	Es un museo privado, alejado del área urbana de Colonia Caroya. En los últimos años han surgido otros emprendimientos de similares características gastronómicas y de acceso a huertas.		
Singularidad global	10	2	A pesar de ser un sitio histórico recuperado, no cuenta con una singularidad global que lo posicione como un atractivo turístico de relevancia a nivel local ni regional.		
Entorno	8	5	Aunque se encuentra en una zona semiurbanizada, su situación en un entorno rural y natural le da impacto al interés de visita.		
Estado de Conservación	7	6	Su conservación es Muy Buena, y se observa mantenimiento periódico.		
Diversidad de actividades practicables	5	3	El acceso a la huerta orgánica y a la granja, permite considerar la realización de prácticas de turismo rural.		
Servicios de Apoyo	***30***				***19/30***
Accesibilidad	12	7	A pesar de que el acceso está totalmente asfaltado, la falta de señalética, la lejanía con el área urbana y la ausencia de servicios de transporte, obligando al traslado por vehículo particular, ponderan el puntaje asignado.		
Servicios e Instalaciones	12	9	Cuenta con servicios de apoyo e instalaciones para cubrir las necesidades de grupos reducidos de turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	3	Colonia Caroya cuenta con numerosos atractivos que bregan por la cultura y la tradición, al ser la primer herrería de la localidad permite asociarla con atractivos similares.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

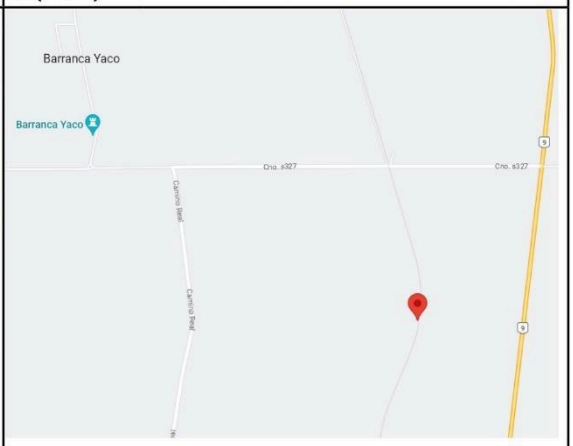
Relevancia	*20*			*2/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	2	Tiene relevancia Regional, destacando el turismo de proximidad. La búsqueda de posicionamiento web determina búsquedas únicamente en la Provincia de Córdoba.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***2/10***
Alto	7			
Medio	3	2	La opción gastronómica genera intención de visita, impactando sobre el turismo de Colonia Caroya.	
Bajo	0			
Total	100			**42/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estación de FFCC Km. 784	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.4. Ruinas y lugares arqueológicos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	0 (Cero)	

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Huella rural sin nombre, Sinsacate, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Situada en cercanía de la Ruta Nacional N° 9, paralelo al Camino Real al Alto Perú, esta estación de ferrocarril pertenece a Ferrocarriles Argentinos, en su trazado denominado Ferrocarril Belgrano.
Se ubica dentro del ejido municipal de Sinsacate, a 9 km. aproximadamente del centro urbano en orientación Norte.
No hay referencias sobre su año de construcción. Sin embargo, era alivianador de tránsito de Estación Jesús María cuando sus líneas estaban completas.

ACTIVIDADES ACTUALES:

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto					
Ripio					
Tierra					X
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso es por una huella de características rurales, intransitable para vehículos pequeños y poca altura del piso. Su acceso pedestre requiere una caminata de aproximadamente 600 metros.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
Sitio en ruinas									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de señalética que referencie el sitio, ni mención turística del mismo.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	Situado en zona rural, no cuenta con ningún tipo de servicio de apoyo ni instalaciones de acceso o de primera necesidad.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Fotografía Artística	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES
El edificio cuenta con una carga histórica singular, al haber sido negado por la población de Sinsacate en pos de la existencia del Camino Real al Alto Perú y su vinculación con la territorialización de Argentina

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estación de FFCC Km. 784		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.4. Ruinas y lugares arqueológicos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	0 (Cero)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***9/40***
Singularidad particular	10	3	La estación de ferrocarril fue parte del trazado ferroviario que une Córdoba con Tucumán, su arquitectura es similar al resto de las estaciones que forman parte del recorrido.		
Singularidad global	10	1	A pesar de formar parte de un trazado ferroviario que colaboró a la federalización del territorio Argentino, su estado de conservación impide su aprovechamiento y consideración turística ante el estado en ruinas en que se encuentra.		
Entorno	8	5	Ante la inexistencia de edificaciones y urbanizaciones, es posible apreciar la estación en un entorno muy similar a como fue construida originalmente.		
Estado de Conservación	7	0	Se encuentra en ruinas, sin ningún tipo de conservación ni mantenimiento.		
Diversidad de actividades practicables	5	0	La inaccesibilidad sobre las ruinas imposibilita el desarrollo de actividades deportivas, culturales, lúdicas y/o turísticas.		
Servicios de Apoyo	***30***				***2/30***
Accesibilidad	12	1	El acceso es por una huella de características rurales de muy difícil transitabilidad. La ubicación, alejada de estructuras edilicias y urbanas dificulta el acceso a las ruinas.		
Servicios e Instalaciones	12	0	Inexistencia de servicios de apoyo e instalaciones que satisfagan las necesidades de los visitantes.		
Asociación con otros atractivos	6	1	Es posible su asociación con el resto de las Estaciones Ferroviarias que unen Córdoba con Tucumán. Sin embargo, su estado de conservación imposibilitan su potencial uso y aprovechamiento.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

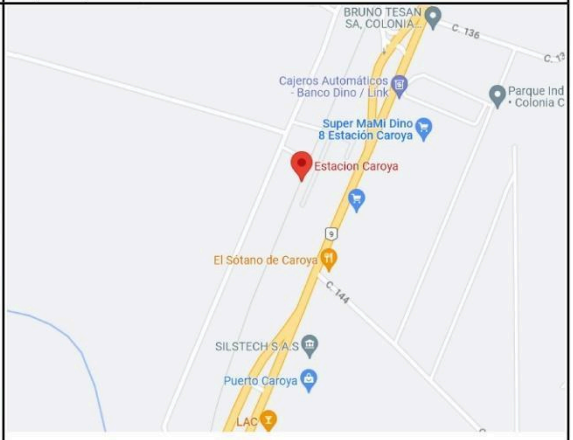
Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Tiene relevancia local, aunque su estado en ruinas permite considerar que no tiene relevancia alguna a ningún nivel.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*0/10*
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	No es considerado turísticamente y no cuenta con acceso, infraestructura ni servicios para su aprovechamiento potencial.	
Total	100			**11/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estación de FFCC Caroya	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	1 (Uno)	

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Entre Ruta Nacional N° 9 y Calle Sin Nombre, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construida en 1913, ante la cesión de tierras por parte del Sr. Aburrá, sirvió como empalme con las líneas ferroviarias que trasladaban piedras desde las canteras de El Manzano y Cerro Azul. Asimismo, servía como alivianador de Estación Jesús María cuando esta última tenía todas sus líneas ocupadas.

ACTIVIDADES ACTUALES:

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros				X	
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Al encontrarse a la vera de la Ruta Nacional Nº 9, el acceso por asfalto de esta vía se encuentra en excelente estado de conservación. Sin embargo, no es posible acceder a la estación por vehículo, debiendo recorrer un segmento de 100 metros aproximadamente en forma pedestre sobre las vías.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
La estación se encuentra dentro de un terreno privado actualmente, observando un estado de deterioro avanzado y ausencia de mantenimiento periódico. Al ser una construcción de madera, su desgaste es más acelerado que el resto de las estaciones dentro del trazado de Ferrocarril Belgrano.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de señalética que referencie el sitio, ni mención turística del mismo. Sobre la ruta se encuentra una empresa agropecuaria con grandes silos que obstaculizan la visual de la Estación desde Ruta Nacional Nº 9.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de instalaciones y/o servicios de apoyo que faciliten el disfrute por parte de turistas y visitantes.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visita guiada de referencia con El Manzano y Cerro Azul - Venta de productos regionales caroyenses	- Actividades culturales - -

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estación de FFCC Caroya		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares históricos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	1 (Uno)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***14/40***
Singularidad particular	10	4	Es la única Estación Ferroviaria entre Córdoba y Deán Funes construida en seco, a diferencia del resto que fueron erigidas en ladrillo y concreto.		
Singularidad global	10	5	Sus materiales de construcción, y el ser una estación ferroviaria que trabajaba con dos líneas al mismo tiempo (Córdoba-Tucumán y Caroya-El Manzano) le dan una relevancia que otras Estaciones del mismo trazado carecen.		
Entorno	8	2	Al encontrarse detrás de silos de acumulación de granos, su visual se ve perjudicada. Asimismo su entorno está altamente modificado, dificultando su acceso y aprovechamiento.		
Estado de Conservación	7	2	Su estado de deterioro y falta de mantenimiento es considerable. Más aún al ser una construcción en seco con base en madera.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Si bien cuenta con potencialidad para concretar actividades culturales, es necesario considerar que se encuentra en un terreno privado.		
Servicios de Apoyo	***30***				***10/30***
Accesibilidad	12	5	El acceso por Ruta Nacional Nº 9 es asfaltado, contando con un acceso hacia la empresa agropecuaria que se emplaza frente a la Estación. Es necesario acceder a pie, sin contar con un camino apto, se debe transitar sobre las vías.		
Servicios e Instalaciones	12	3	Hay existencia de servicios de primera necesidad en la zona lindante a la Estación Ferroviaria, sin embargo no hay instalaciones que permitan proyectar su uso potencial desde la variable turística.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Es posible su asociación con el resto de las Estaciones Ferroviarias que unen Córdoba con Tucumán. Sin embargo, su estado de conservación imposibilitan su potencial uso y aprovechamiento.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

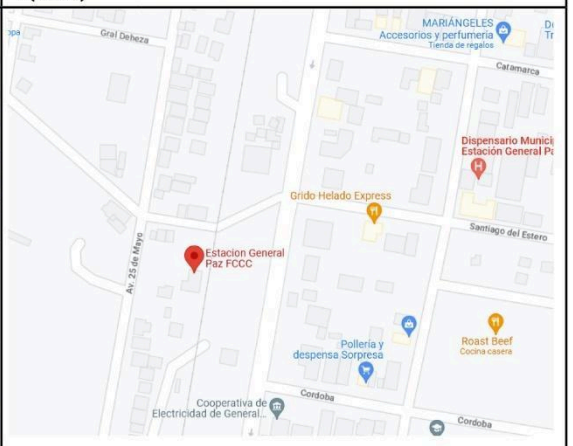
Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Tiene relevancia local, sin ser considerado bien turístico ni patrimonial, no existiendo una proyección para su uso y aprovechamiento en la actualidad.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*0/10*
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	No es considerado turísticamente y no cuenta con acceso, infraestructura ni servicios suficientes para su aprovechamiento potencial.	
Total	100			**24/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estación de FFCC General Paz	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares históricos	**Subtipo:**	
		Jerarquía:	1 (Uno)

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Entre Avenida 25 de Mayo y Ruta Nacional Nº 9, Estación General Paz, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construida e inaugurada en 1876, es el inmueble que le daría el nombre a la localidad donde se encuentra emplazada.
Es un edificio de arquitectura de rasgo inglés, construída en mampostería de ladrillos macizos, con terminación exterior en estucado. Se marca el ritmo de las aberturas y los bordes del edificio con unas molduras que acompañan a las mismas. La cubierta es de chapa de zinc, al igual que el semi-cubierto (galería), cuyo detalle a observarse es el tratamiento en los laterales con revestimiento de chapa estampada.
Hasta 1876 ostentaba el nombre de "Estación de la leche", observándose en los horarios del ferro-carril Central Norte, hoy Ferrocarril Belgrano.

ACTIVIDADES ACTUALES:

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Con orientación N-S su acceso es directo por Ruta Nacional Nº 9 Con orientación S-N se accede por calle Salta. Ambas vías se encuentran en excelente estado y totalmente asfaltadas.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
Actualmente usurpada, no cuenta con restauración ni mantenimiento, observando un estado de deterioro avanzado.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de señalética que facilite su ubicación. Tampoco hay una referencia histórica vinculada al ferrocarril y la fundación de Estación General Paz.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Cuenta con instalaciones y servicios de apoyo, pero no son accesibles al turista y/o visitante al encontrarse usurpada.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Museo histórico local - Museo histórico de José María Paz y/o Guerras Intestinas	- Inicio / Finalización de recorridos ferroturísticos - Espacio de recreación, apreciación cultural y artesanías

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estación de FFCC General Paz		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares históricos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	1 (Uno)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***20/40***
Singularidad particular	10	7	El trazado ferroviario y la construcción de la Estación fueron la causa de la fundación de Estación General Paz y su desarrollo urbano. El edificio tiene 147 años.		
Singularidad global	10	5	Su potencialidad como primer atractivo turístico de Estación General Paz le da un valor global significativo, permitiendo un potencial eje económico paralelo a la economía agro-ganadera actual de la localidad.		
Entorno	8	5	El incipiente desarrollo urbano de Estación General Paz permite apreciar la construcción en un entorno similar de su origen. La situación de un silo a escasos metros de esta facilita la impronta agrícola de la urbe.		
Estado de Conservación	7	2	Su estado de deterioro y falta de mantenimiento es considerable.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Si bien cuenta con potencialidad para concretar actividades culturales, es necesario considerar que se encuentra usurpada y podría generar inconvenientes a pesar de que el terreno circundante es de uso público.		
Servicios de Apoyo	***30***				***15/30***
Accesibilidad	12	8	Los accesos están totalmente asfaltados, y su visualización es automática al ser un edificio único a la vera de las vías ferroviarias.		
Servicios e Instalaciones	12	5	Aunque hay existencia de instalaciones y servicios de apoyo, estos no cumplen las necesidades de satisfacción para turistas y visitantes. Esto se debe a la usurpación de la Estación.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Es posible su asociación con el resto de las Estaciones Ferroviarias que unen Córdoba con Tucumán. Sin embargo, su estado de conservación imposibilitan su potencial uso y aprovechamiento. La usurpación le quita ponderación.		

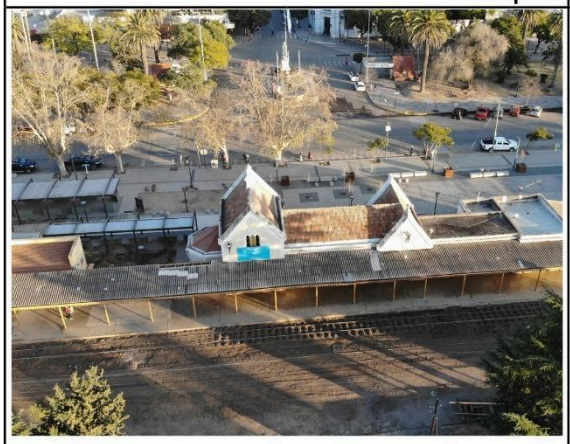
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Tiene relevancia local, sin ser considerado bien turístico ni patrimonial, no existiendo una proyección para su uso y aprovechamiento en la actualidad.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***0/10***
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	No es considerado turísticamente y no cuenta con acceso, infraestructura ni servicios suficientes para su aprovechamiento potencial.	
Total	100			**35/100**

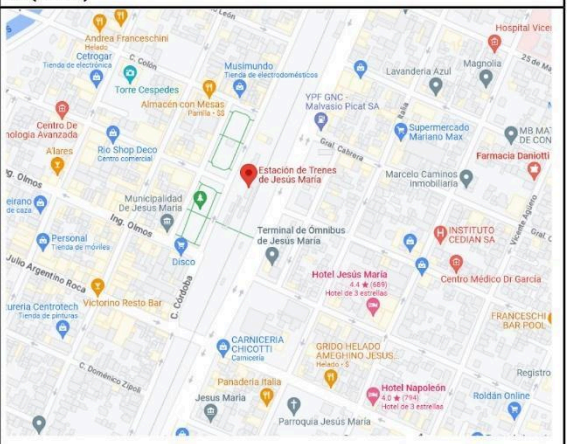
Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estación de FFCC Jesús María	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	3 (Tres)	



Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:
Calle Córdoba y John Kennedy, Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:
Construida en 1875, es el edificio central de la localidad, habiendo sido diseñado el entramado urbano tomando como base este inmueble. Edificio de arquitectura de rasgo inglés, construída en mampostería de ladrillos macizos, con terminación exterior en estucado. Se marca el ritmo de las aberturas y los bordes del edificio con unas molduras que acompañan a las mismas. La cubierta es de chapa de zinc, al igual que el semicubierto (galería), cuyo detalle a observarse es el tratamiento en los laterales con revestimiento de chapa estampada. Actualmente funciona como oficinas de Ferrocarril Belgrano Cargas y dos de sus espacios están ocupados por el Área de Turismo de la Municipalidad de Jesús María.

ACTIVIDADES ACTUALES:	
- Oficina de Informes Turísticos	- Sitio de reunión para eventos deportivos y visitas guiadas
- Oficina de Ferrocarriles Argentinos	-
- Actividades culturales, artísticas y artesanales en la explanada	-
- Feria de Artesanos y Emprendedores	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA							
INTERNACIONAL		**NACIONAL**		**REGIONAL**	■	**LOCAL**	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)
2.381 consultas en Oficina de Turismo de Jesús María - Sin datos de eventos y actividades varias.

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO

VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"

Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					

Observaciones y/o Acciones Recomendadas:

Todas las calles céntricas de Jesús María están asfaltadas.
La estación de ferrocarril se encuentra frente a la Estación de Colectivos local, lo que facilita su visualización y acercamiento.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	

Observaciones:

A pesar de ser la única estación ferroviaria que se encuentra operativa, haciendo uso de alguna de sus oficinas Ferrocarriles Argentinos y la Municipalidad de Jesús María, su estado de conservación es bueno, observándose faltas de pintura y mantenimiento de sus techos principalmente. El 80% de la Estación se utiliza como depósito de Ferrocarriles Argentinos.

SEÑALÉTICA

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	Hay existencia de señalética turística que, iconográficamente, sitúan a la Estación de Ferrocarril. Sin embargo, esta es referenciada como Oficina de Turismo de Jesús María. Sin hacer ninguna alusión al uso original de la construcción. No hay existencia de cartelería histórica del edificio.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con todos los servicios para satisfacer las necesidades del turista.

ACTIVIDADES POTENCIALES

- Museo Ferroviario	-
- Espacio cultural y artístico permanente	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estación de FFCC Jesús María		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares históricos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	3 (Tres)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***28/40***
Singularidad particular	10	9	La estación de ferrocarril Jesús María fue el epicentro del desarrollo urbano de Jesús María. El trazado ferroviario fue la causa de fundación de la localidad, aumentando su singularidad particular y la ponderación de puntaje asignado.		
Singularidad global	10	6	Es la estación ferrovaria mejor conservada dentro del área de estudio, además de ser la única en actividad. Sin embargo, su arquitectura y diseño se replica en el resto de estaciones del ramal en cuestión.		
Entorno	8	3	Situada en el área céntrica de Jesús María, cuenta con espacios abiertos para la realización de actividades. Sin embargo, se observa fundida con el paisaje urbano y pasa desapercibida como elemento histórico representativo de la localidad.		
Estado de Conservación	7	5	Su estado de conservación es Bueno, al ser necesario su mantenimiento por la operatividad que posee. Sin embargo, se observan deterioros en techos y pintura principalmente.		
Diversidad de actividades practicables	5	5	Es un espacio de uso común, funcionando Ferias de artesanos, actividades socio-culturales, religiosas y deportivas durante gran parte del año. Principalmente vacaciones y fines de semana.		
Servicios de Apoyo	***30***				***25/30***
Accesibilidad	12	12	Los accesos están totalmente asfaltados. Se encuentra frente a la Estación de Colectivos, por lo que residentes y turistas la visualizan automáticamente. El uso para actividades practicables evidencia su fácil accesibilidad.		
Servicios e Instalaciones	12	9	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	4	Su ubicación céntrica permite fácil acceso a la mayoría de los atractivos turísticos de Jesús María. Sin embargo, la ausencia de conceptualización turística del ferrocarril en el acervo cultural jesusmariense, dificulta su asociación con estos.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

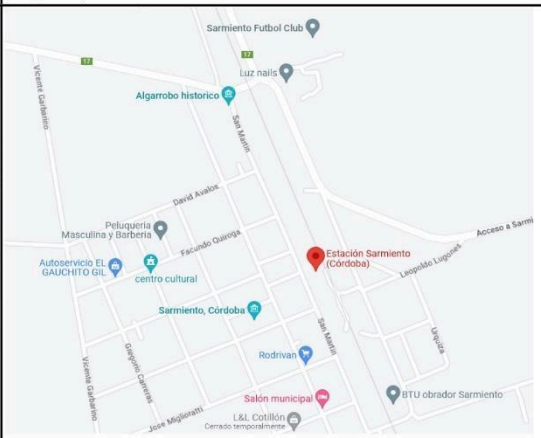
Relevancia	*20*			*3/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	3	Consta de relevancia Regional por las actividades socio-comunitarias-culturales que se realizan en su explanada. Sin embargo, la construcción no es considerada como un recurso turístico.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***3/10***
Alto	7			
Medio	3	3	La Feria de Artesanos y Emprendedores, junto con las actividades habituales que se llevan a cabo en la explanada del ferrocarril, impactan sobre el turismo de la localidad.	
Bajo	0	0		
Total	100			**59/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estación de FFCC Sarmiento	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

San Martín S/N, Sarmiento, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construida entre los años 1872 y 1875, la Estación de Ferrocarriles de Sarmiento fue la que signara el desarrollo urbano de la localidad, como así también su nombre a partir del año 1969 ante la municipalización de la ciudad.
Situada dentro de la zona urbana, actualmente se encuentra sin uso, siendo mantenida por el municipio de Sarmiento únicamente en el exterior del edificio.

ACTIVIDADES ACTUALES:

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Sin Datos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra			X		
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Accediendo por Ruta Nacional N° 9 el recorrido es asfaltado en excelente estado. Si se ingresa por el Camino Real al Alto Perú, el camino es de tierra en buen estado de mantenimiento.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
A pesar de que el edificio se encuentra sin uso, y en un estado de deterioro moderado en su interior. El municipio de Sarmiento se ocupa del mantenimiento exterior, lo que da una apariencia de estar en Muy Buen estado de conservación..									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	No hay existencia de señalética que ubique al edificio, ni cartelería histórica sobre su relevancia y vinculación con el desarrollo urbano de Sarmiento.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	La Estación de Colectivos que se encuentra frente a la estación, cuenta con instalaciones y servicios de apoyo, sin embargo es para un número reducido de individuos.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Museo de la ciudad	-
- Espacio recreativo-cultural-artístico	-
- Espacio para venta de souvenirs y artesanías	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estación de FFCC Sarmiento		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares históricos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***22/40***
Singularidad particular	10	7	Este edificio fue el inicio de la urbanización de Sarmiento, otorgando el nombre a la localidad (antes denominada Villa Alvear) tras su municipalización. Fue el nexo de distribución de turistas y residentes que viajaban hacia localidades diversas del norte cordobés.		
Singularidad global	10	5	Su estado de conservación, grandes espacios aprovechables y la potencialidad asociada al desarrollo turístico de Sarmiento, le otorga una ponderación media de puntaje.		
Entorno	8	5	El incipiente desarrollo urbano de Sarmiento, permite contemplar la estación en un entorno similar a la época en que fue construida. Sus espacios rurales y naturales le dan una impronta que destaca del resto de las estaciones del trazado analizado.		
Estado de Conservación	7	5	Su estado de conservación es Bueno, al ser necesario su mantenimiento por la operatividad que posee. Sin embargo, se observan deterioros en techos y pintura principalmente.		
Diversidad de actividades practicables	5	0	A pesar de su potencialidad de uso por los grandes espacios abiertos con que cuenta la estación, no hay existencia de actividades practicables dentro del predio.		
Servicios de Apoyo	***30***				***19/30***
Accesibilidad	12	10	El acceso por Ruta Nacional N° 9 esta totalmente asfaltado, visualizando la Estación mucho antes de llegar a esto. Similar se da el caso del Camino Real, aunque este al ser de tierra, su estado de conservación y transitabilidad varía significativamente según la situación meteorológica y de mantenimiento.		
Servicios e Instalaciones	12	7	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Es posible asociarlo con otras estaciones ferroviarias del trazado. Sin embargo, no hay existencia de atractivos locales que puedan ser vinculados y aprovechados por este sitio.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

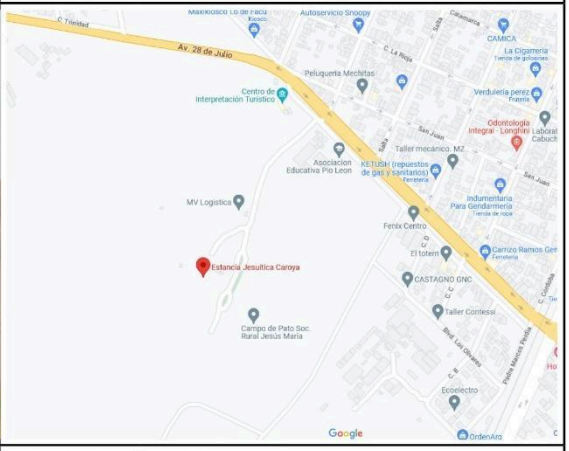
Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Tiene relevancia local, por su historia. Sin embargo, no es utilizado como recurso ni atractivo turístico que permita un impacto mayor en la región.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***0/10***
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	Su desaprovechamiento turístico, cultural y recreativo ponderan un impacto bajo a nulo en el desarrollo turístico actual del edificio.	
Total	100			**41/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Estancia Jesuítica Caroya	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	3 (Tres)	

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Ingreso por camino consolidado desde Ruta Provincial E66 - Avenida 28 de Julio, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construida en 1616 por la Compañía de Jesús, fue casa de recreo del Colegio Monserrat de Córdoba, Museo de Armas Blancas y actualmente es Patrimonio de la Humanidad declarado por UNESCO. De arquitectura colonial, con un gran patio central y galerías, aún mantiene vestigios de la época jesuítica y su impronta en las guerras intestinas que permitieron la independencia de la República Argentina.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas Guiadas	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL	■	NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

9.467 visitantes en 2022 - Fuente: Estancia Jesuítica Caroya

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra			X		
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso por Ruta Provincial E66 está totalmente asfaltado y en excelente estado de conservación. El ingreso de 200 metros desde la ruta a la estancia es por un camino de tierra que no observa mantenimiento periódico.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
A pesar de ser un edificio Patrimonio de la Humanidad UNESCO, depende del Gobierno de la Provincia de Córdoba para su mantenimiento y conservación, no otorgando este último los recursos necesarios y suficientes para conservar el edificio correctamente. Actualmente se observa deterioro sobre paredes exteriores, pintura y elementos arqueológicos lindantes.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia de cartelería referencial. La construcción de un centro de interpretación sobre Ruta Provincial E66 visibilizó aún más la Estancia.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con todos los servicios para satisfacer las necesidades del turista.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Actividades Culturales - Representaciones e Interpretaciones teatrales de la época colonial.	- - -

OTRAS OBSERVACIONES
No es posible la visualización de la Estancia desde Ruta Provincial E66, debido a la construcción de un establecimiento educativo a la vera de esta.

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Estancia Jesuítica Caroya		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	3 (Tres)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***24/40***
Singularidad particular	10	8	Es una de las estancias más antiguas construidas por la Compañía de Jesús en la Provincia de Córdoba, su historia con el Camino Real al Alto Perú, el Colegio Monserrat de Córdoba y su transformación en Fábrica de Armas Blancas en las Guerras Intestinas le dan una alta ponderación.		
Singularidad global	10	7	Al ser un edificio con más de 400 años de antigüedad y declarado Patrimonio de la Humanidad, su singularidad global aumenta significativamente. Al ser un atractivo único en su clase.		
Entorno	8	4	A pesar de contar con grandes extensiones abiertas de terreno, la construcción de un edificio educativo lindante a las tierras de la Estancia y la ausencia de mantenimiento en muchos de los elementos dispersos y dependientes de la estancia, le quitan relevancia al entorno.		
Estado de Conservación	7	3	Se observan espacios con un marcado deterioro por falta de mantenimiento. Principalmente en las paredes exteriores.		
Diversidad de actividades practicables	5	2	Se realizan visitas guiadas en el museo. Se utiliza como sitio de largada del recorrido cicloturístco que conmemora el asesinato de Facundo Quiroga en Barranca Yaco.		
Servicios de Apoyo	***30***				***26/30***
Accesibilidad	12	11	El acceso por Ruta Provincial E66 está totalmente asfaltado. Sin embargo, el trayecto (200 metros aproximadamente) que une la ruta con la estancia, es de tierra consolidada con escaso mantenimiento periódico.		
Servicios e Instalaciones	12	9	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	6	La Estancia Jesuítica Caroya tiene una relación directa con el desarrollo de Colonia Caroya, siendo el espacio que albergó a los primeros inmigrantes Italianos que poblaron la localidad. Asimismo, la cercanía con Estancia Jesuítica Jesús María y Santa Catalina aumentan su asociativismo turístico.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*4/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	4	A pesar de ser un Patrimonio de la Humanidad UNESCO, al realizar un relevamiento de posicionamiento, se observa que las consultas relacionadas a la Estancia se realizan dentro de la Provincia de Córdoba, no hay existencia de consultas de provincias vecinas, países limítrofes o de otros continentes.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*3/10*
Alto	7			
Medio	3	3	A pesar de ser uno de los atractivos turísticos esenciales de visita, el mismo beneficia más el desarrollo turístico de Jesús María que de Colonia Caroya, debido a su lejanía con el centro urbano de Colonia Caroya y el resto de los atractivos turísticos de esta última.	
Bajo	0			
Total	100			**57/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Museo Casa Copetti	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	

Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Calle 60 S/N, a 800 metros de Avenida San Martín, Colonia Caroya, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construida en 1894, por Juan Bautista Copetti, es una de las primeras casas en Colonia Caroya que aún se encuentran e pie.
Cuenta la historia de las familias Friulanas que arribaron a la región en 1878, resguardando un importante número de artefactos y herramientas de la época.
Es un edificación en forma de L, con techos de madera cubiertos con bovedillas y tejas, la galena cuenta con columnas de tipo dórico que da al patio.
Fue restaurada en 1998, siendo el Dr. Hugo Peschiutta el responsable de la obra.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas Guiadas	-
- Museo Permanente de la Friunalidad	-
- Actividades culturales.	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO

VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"

Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra			X		
Otros					

Observaciones y/o Acciones Recomendadas:

El acceso por Avenida San Martín es totalmente asfaltado en excelente estado de conservación. La Calle 60, por su parte, es de tierra, con buen estado de mantenimiento.

ESTADO DE CONSERVACIÓN

EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	

Observaciones:

Restaurada en 1998, el estado de conservación de la casa es Muy Bueno, observando detalles de deterioro por uso y el paso del tiempo. Sin embargo, se observa mantenimiento sobre el edificio.

SEÑALÉTICA

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	A pesar de contar con señalización, esta no es suficiente, dificultando la ubicación e ingreso a la edificación y su predio.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con todos los servicios para satisfacer las necesidades del turista.

ACTIVIDADES POTENCIALES

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Museo Casa Copetti		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***28/40***
Singularidad particular	10	8	La antigüedad del edificio y su historia vinculada a la inmigración Italiana hacia Argentina, lo vuelven un atractivo de relevancia para Colonia Caroya y la región.		
Singularidad global	10	5	A pesar de que aún existen edificios de similar antigüedad, el estado de conservación de Casa Copetti, y su resignificación a Museo le dan importancia global.		
Entorno	8	7	La zona donde se emplaza la construcción se encuentra rodeada por chacras y extensiones de terreno con sembradíos de hortalizas y frutales. La cercanía de una casa de regionales y restaurante (Fertilia), permite recorrer el Museo y disfrutar de la gastronomía autóctona local e italiana.		
Estado de Conservación	7	5	Tiene un Muy Buen estado de conservación. La restauración llevada a cabo en 1998 facilitó la ponderación del puntaje asignado.		
Diversidad de actividades practicables	5	3	Se realizan visitas guiadas y actividades culturales. Se aprovecha el espacio para recorridos educativos que enseñan la historia local y su evolución en el tiempo.		
Servicios de Apoyo	***30***				***22/30***
Accesibilidad	12	8	A pesar del acceso asfaltado por Avenida San Martín, el estado de conservación de la Calle N° 60 observa poco estado de mantenimiento. Asimismo, la dificultad de ubicación y la falta de señalización afectan el puntaje asignado.		
Servicios e Instalaciones	12	9	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	5	Es una de las construcciones más antiguas en pie de Colonia Caroya, contando la historia de los friulanos que inmigraron en 1878 hacia Argentina. Su ponderación se debe a la asociación directa con atractivos y festividades locales y regionales que promueven la cultura y tradiciones italianas en nuestro país.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

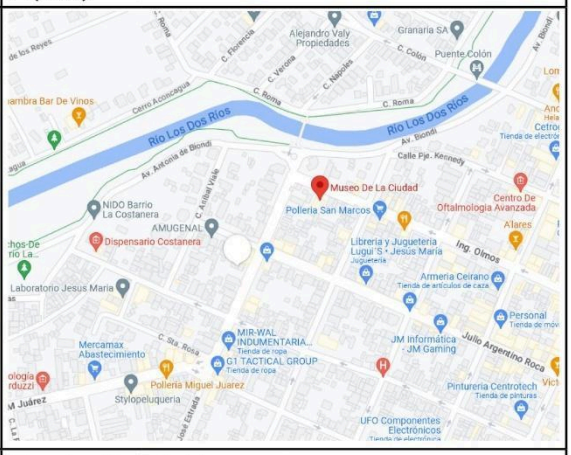
Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Haciendo un relevmiento de posicionamiento, se observó que las consultas vinculadas a la Casa Copetti se producen únicamente en la Provincia de Córdoba, no presentando registros de consultas en provincias vecinas ni países limítrofes para aumentar la ponderación asignada.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*3/10*
Alto	7			
Medio	3	3	Es uno de los atractivos turísticos más relevantes de Colonia Caroya. Es el museo que cuenta la historia y evolución de Colonia Caroya.	
Bajo	0			
Total	100			**53/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Museo de la Ciudad Luis Biondi	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	

Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Ingeniero Olmos N° 454, Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Es una casona de estilo italianizante de fines del siglo XIX, construida como casa de veraneo de la familia Ghersi.
Actualmente funciona como Museo de la Ciudad, conformada por tres salas que relatan la historia de Jesús María desde sus orígenes.
Funciona como centro cultural, exponiendo obras de artistas, locales, reigonales, provinciales y nacionales durante todo el año.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Museo de la Ciudad	-
- Visitas autoguiadas	-
- Eventos y talleres culturales	-
- Oficinas de la Dirección de Cultura de Jesús	-
María	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

2.071 visitas (2022) - Fuente: Museo de la Ciudad Luis Biondi

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Se encuentra en la zona céntrica de Jesús María, contanto con todas sus calles asfaltadas.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
El edificio es de propiedad privada, siendo alquilado por el Municipio de Jesús María. Ante esta situación, a fin de no destinar recursos en un inmueble que no es propio, el municipio no destina los recursos necesario para su correcta conservación y mantenimiento, observándose importantes niveles de deterioro en toda la estructura.									
SEÑALÉTICA									
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:					
X		X		La cartelería dispuesta en los distintos atractivos turísticos de Jesús María referencian, ubican y guían correctamente al interesado.					
INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO									
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:					
X		X		Cuenta con instalaciones e infraestructura de servicio, sin embargo está preparada para pequeños grupos (30 personas o menos)					
ACTIVIDADES POTENCIALES									
-				-					
-				-					
-				-					
-				-					
OTRAS OBSERVACIONES									

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Museo de la Ciudad		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***23/40***
Singularidad particular	10	7	Es una casona antigua, reconvertida en museo y centro cultural. Su historia, vinculada a los inicios de Jesús María como villa turística, le dan un valor particular y único.		
Singularidad global	10	4	No es un atractivo turístico de relevancia, a pesar de ser uno de los pocos espacios que cuentan la historia y evolución urbana local. La mayoría de las visitas son asistentes a muestras artísticas que se desarrollan en el museo, no turistas.		
Entorno	8	6	Ubicándose en una zona céntrica, este inmueble se ha fundido con el paisaje urbano de la localidad. Asimismo, el estado de mantenimiento de la casa, como así también de sus espacios verdes, se observan desatendidos, bajando la ponderación de puntaje asignado.		
Estado de Conservación	7	3	Es un edificio alquilado por la Municipalidad. La asignación de recursos para el mantenimiento, conservación y restauración son escasos, observándose un estado regular en su arquitectura.		
Diversidad de actividades practicables	5	3	Es utilizado como centro cultural, contando con muestras artísticas durante todo el año. Se realizan talleres culturales y de contención.		
Servicios de Apoyo	***30***				***24/30***
Accesibilidad	12	11	Al ubicarse en la zona céntrica de Jesús María, todas las arterias se encuentran asfaltadas y en excelente estado de mantenimiento. La cartelería turística dispuesta en la localidad ubica al museo fácilmente. Pocos espacios de estacionamiento, que es sobre las calles de la ciudad.		
Servicios e Instalaciones	12	9	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	4	Es fácilmente asociable con muchos de los atractivos turísticos de Jesús María, principalmente aquellos con referencias patrimoniales, culturales y/o históricas.		

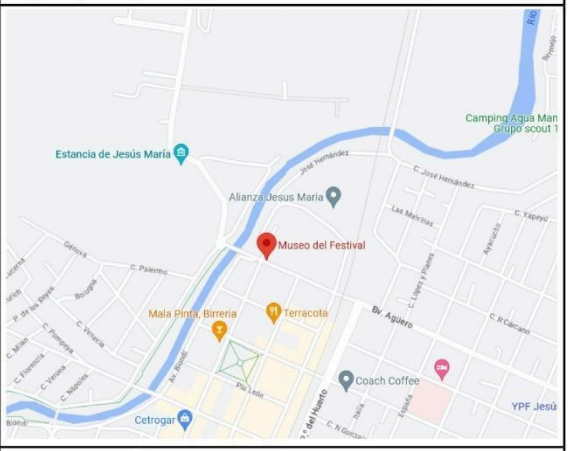
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Es un museo de características históricas de Jesús María, observándose en el libro de registros de visitas que la mayoría de las asistencias son por eventos artísticos programados o instituciones educativas. No hay referencias de búsquedas web que permitan determinar un posicionamiento superior.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*2/10*
Alto	7			
Medio	3	2	El Museo se encuentra referenciado en toda la cartelería turística dispuesta en la localidad. Al contar la historia de Jesús María, adquiere relevancia y, al contar con visitas turísticas, genera impacto sobre el desarrollo de la actividad.	
Bajo	0			
Total	100			**49/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Museo del Festival	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	2 (Dos)	



Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Cleto Peña Nº 82, Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Inaugurado en 2020, y situado en una de las esquinas del Anfiteatro José Hernández (donde se lleva a cabo anualmente el Festival Internacional de Doma y Folklore), ofrece un recorrido autoguíado por la historia del evento y sus orígenes.
Se exhiben objetos dondados por artistas reconocidos del folklore, fotografías, documentos históricos y elementos gauchescos que hacen al propósito del festival.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas autoguiadas	-
- Venta de souvenirs del Festival de Doma y Folklore	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL	■	REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Se encuentra en la zona céntrica de Jesús María, contanto con todas sus calles asfaltadas.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		La cartelería dispuesta en los distintos atractivos turísticos de Jesús María referencian, ubican y guían correctamente al interesado.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con instalaciones e infraestructura de servicio.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visitas guiadas - Visitas guiadas dentro del predio del Anfiteatro José Hernández - -	- - - -

OTRAS OBSERVACIONES
El Museo del Festival es el único elemento de visibilidad del Festival de Doma y Folklore más allá del desarrollo del evento durante la primera quincena del mes de enero de cada año.

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Museo del Festival		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***20/40***
Singularidad particular	10	4	Es un elemento complementario al Anfiteatro José Hernández. A pesar de contar con una muestra histórica permanente, su función principal es la venta de souvenirs.		
Singularidad global	10	6	Destaca que es un espacio que da acceso al Anfiteatro José Hernández en cualquier época del año, permitiendo al visitante tomar fotografías del interior del predio.		
Entorno	8	6	Se encuentra rodeado por plazoletas y paredones con expresiones artísticas gauchescas. El ingreso al Anfiteatro aumenta su ponderación.		
Estado de Conservación	7	3	Es un edificio alquilado por la Municipalidad. La asignación de recursos para el mantenimiento, conservación y restauración son escasos, observándose un estado regular en su arquitectura.		
Diversidad de actividades practicables	5	1	Únicamente visitas autoguiadas por el museo. Uso de una pequeña sala anexa para charlas y capacitaciones.		
Servicios de Apoyo	***30***				***21/30***
Accesibilidad	12	11	El acceso al Museo es por medio de Ruta Nacional N° 9 por Calle Cleto Peña, el Camino Real al Alto Perú y por distintas calles céntricas de Jesús María, todas asfaltadas. La cartelería turística dispuesta en la localidad ubica al museo fácilmente.		
Servicios e Instalaciones	12	7	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, su mantenimiento y uso se reservan para la época del Festival, no observándose su aprovechamiento el resto del año.		
Asociación con otros atractivos	6	3	Su vinculación con el Anfiteatro José Hernández y el Festival de Doma y Folklore ponderan el puntaje asignado.		

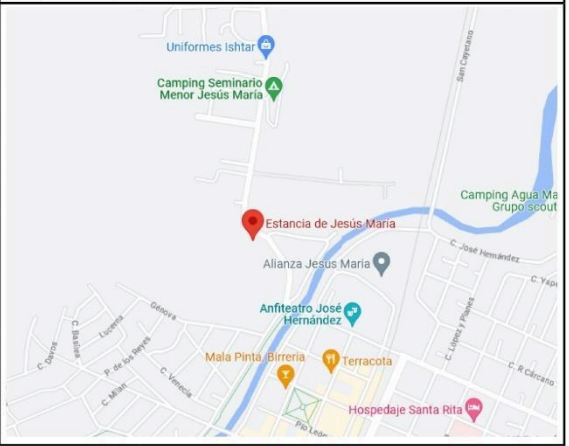
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*5/20*
Internacional	10			
Nacional	6	5	Se adjudica esta relevancia por su vinculación con el Anfiteatro y el Festival de Doma y Folklore, siendo un lugar de venta de souvenirs.	
Regional	4			
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*2/10*
Alto	7			
Medio	3	2	El ser un elemento de visivilización del Festival de Doma y Folklore y un punto de venta permanente de souvenirs impacta sobre el desarrollo turístico local. Sin embargo, el museo es un recurso complementario y no un atractivo por sí mismo.	
Bajo	0			
Total	100			**48/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0	0 a 18 puntos
Jerarquía 1	19 a 36 puntos
Jerarquía 2	37 a 55 puntos
Jerarquía 3	56 a 74 puntos
Jerarquía 4	74 a 94 puntos
Jerarquía 5	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Museo Jesuítico Nacional Estancia de Jesús María	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
		Jerarquía:	4 (Cuatro)



Fuente: www.jesusmaria.tur.ar	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Pedro Oñate S/N (Camino Real al Alto Perú), Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Construido en 1618 por la Compañía de Jesús, este edificio cuenta con elementos de pueblos originarios y de la época jesuítica con acceso abierto al público en forma gratuita.
El parque que rodea a la estancia cuenta con árboles centenarios e historias de próceres que descansaron bajo estos.
Actualmente, además de ser Museo Nacional, forma parte del Patrimonio de la Humanidad UNESCO desde el año 2000.
Integra la Ruta de los Esclavos, como sitio de Memoria UNESCO.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas guiadas	-
- Actividades culturales y recreativas	-
- Uso público para eventos programados de carácter social	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL	■	NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

41.901 visitas (2022) - Museo Jesuitico Nacional Estancia de Jesús María

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra					
Otros	X				
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso por calle Cleto Peña y Av. Remedi están totalmente asfaltados. El Camino Real al Alto Perú, está totalmente adoquinado hasta la Posta de Sinsacate.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		La cartelería dispuesta en los distintos atractivos turísticos de Jesús María referencian, ubican y guían correctamente al interesado.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con instalaciones e infraestructura de servicio.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
- Visitas guiadas	-
- Visitas guiadas dentro del predio del Anfiteatro	-
José Hernández	-
-	-
-	

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Museo Nacional Estancia de Jesús María		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	4 (Cuatro)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***35/40***
Singularidad particular	10	9	La Estancia Jesuítica es la construcción más antigua de Jesús María. Su disposición a la vera del Camino Real al Alto Perú, su recuperación en 1941 por el Estado Nacional y su inclusión como Patrimonio de la Humanidad lo vuelven un elemento único.		
Singularidad global	10	9	Su pertenencia a dos declaraciones UNESCO (Como edificación jesuítica y la Ruta de los Esclavos) lo vuelven un atractivo por demás llamativo y relevante. Asimismo, cuenta con actividades recreativas y culturales todo el año.		
Entorno	8	6	Se encuentra en un entorno moderadamente modificado a nivel urbano. El parque dentro del predio de la estancia cuenta con árboles centenarios. Sus alrededores aún cuentan con una significativa carga natural que magnifican la presencia de la estancia.		
Estado de Conservación	7	6	Su conservación es excelente, sin embargo, se observan deterioros mínimos que recaen en trabas burocráticas, no solo a nivel nación, sino también por parte de UNESCO para su reparación y mantenimiento.		
Diversidad de actividades practicables	5	5	Cuenta con numerosas actividades, culturales y artísticas principalmente. Asimismo, se realizan eventos masivos (Carnaval Veneciano, Conciertos instrumentales, etc.) que atraen numerosas visitas.		
Servicios de Apoyo	***30***				***27/30***
Accesibilidad	12	11	El acceso al museo por el Camino Real al Alto Perú, desde la Posta de Sinsacate, está totalmente adoquinado. Los accesos desde calle Cleto Peña y Av. Remedi están asfaltados. Se ponderan 10 puntos de 12, por un tramo del recorrido que ha sido constituido con piedras y cemento, en un intento de recreación histórica que generan problemas en la transitabilidad.		
Servicios e Instalaciones	12	10	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, no revisten la calidad esperada en un Patrimonio de la Humanidad.		
Asociación con otros atractivos	6	6	Tiene asociación directa con la Posta de Sinsacate, Estancia Jesuítica Caroya y Estancia Jesuítica Santa Catalina. Asimismo, por proximidad, tiene asociación indirecta con el Anfiteatro José Hernández.		

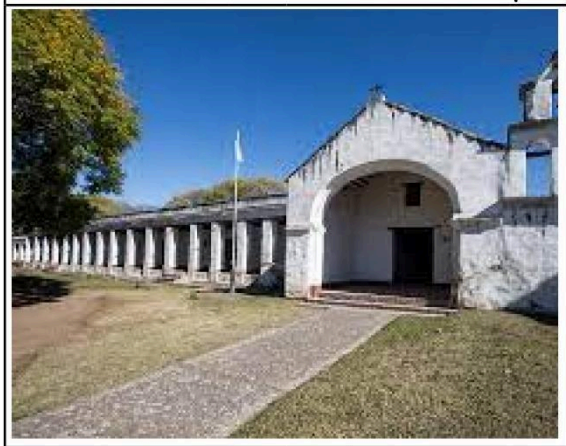
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*5/20*
Internacional	10			
Nacional	6	5	A pesar de ser un Patrimonio de la Humanidad, no se observan consultas a nivel internacional al analizar su posicionamiento turístico. De igual forma, las consultas a nivel nacional se configuran en provincias vecinas, no abarcando la totalidad del territorio nacional.	
Regional	4			
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*7/10*
Alto	7	7	Las actividades recreativas-culturales-históricas que ofrece el Museo durante todo el año, su relevancia en en Camino Real al Alto Perú, y ser el atractivo turístico material que cuenta con mayor número de visitas en la localidad, ponderan el puntaje asignado.	
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**74/100**

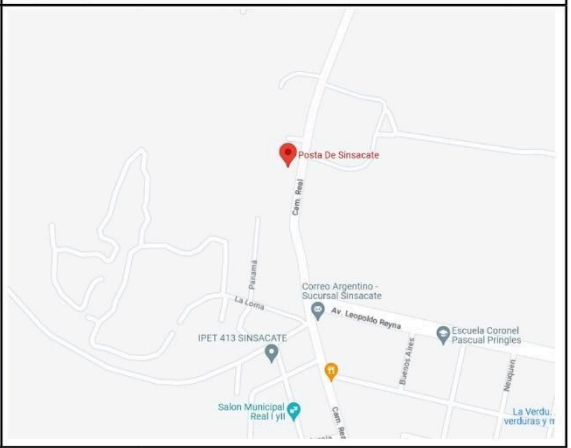
Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0	0 a 18 puntos
Jerarquía 1	19 a 36 puntos
Jerarquía 2	37 a 55 puntos
Jerarquía 3	56 a 74 puntos
Jerarquía 4	74 a 94 puntos
Jerarquía 5	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Museo Nacional Posta de Sinsacate	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.1. Museos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	3 (Tres)	



Fuente: Fotografía del Autor



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Camino Real S/N, Sinsacate, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Situada a la vera del Camino Real al Alto Perú, la Posta de Sinsacate cuenta con registros documentales que datan de 1720.
Fue una posta indispensable durante el Virreinato del Río de la Plata, por la que pasaron figuras como Manuel Belgrano, José de San Martín, Facundo Quiroga, Domingo F. Sarmiento, entre otros.
Recuperada en 1946 se convierte en Museo Rural, y en 2020 pasa a ser denominado Museo Nacional Posta de Sinsacate.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas Guiadas	-
- Actividades culturales y educativas	-
- Representaciones Históricas	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL	■	REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

10.466 visitas (2022) - Fuente: Museo Nacional Posta de Sinsacate

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO

VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"

Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto					
Ripio					
Tierra			X		
Otros	X				

Observaciones y/o Acciones Recomendadas:

El acceso que une Sinsacate con Estancia Santa Catalina es de tierra en buen estado de conservación, sin mantenimientos regulares.
El acceso desde Ruta Nacional Nº 9, por Avenida Reyna y desde la Estancia Jesuítica Jesús María está totalmente adoquinado.
El acceso por el Camino Real al Alto Perú desde Sarmiento y Barranca Yaco es de tierra en buen estado

ESTADO DE CONSERVACIÓN

EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	

Observaciones:

Desde su designación como Museo Nacional, se han dispuesto refacciones, restauraciones y mantenimientos.

SEÑALÉTICA

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Hay existencia de cartelería que facilita el tránsito hasta la Posta, tanto desde Ruta Nacional Nº 9, como por el Camino Real al Alto Perú.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO

SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		Cuenta con instalaciones e infraestructura de servicio suficientes.

ACTIVIDADES POTENCIALES

-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Museo Nacional Posta de Sinsacate		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.1. Museos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	3 (Tres)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***28/40***
Singularidad particular	10	7	Su resignificación a museo le dan una mayor representatividad que supera su carga histórica.		
Singularidad global	10	6	Dentro de las postas que aún quedan en pie dentro de la Provincia de Córdoba, esta es la mejor conservada.		
Entorno	8	6	El incipiente desarrollo urbano de Sinsacate ha permitido que la Posta aún conserve un paisaje rural y agreste muy llamativo, que permite apreciar la construcción en forma similar a sus orígenes.		
Estado de Conservación	7	6	Desde su designación como Museo Nacional, se han dispuesto partidas para su refacción, conservación y mantenimiento, mejorando su visual y seguridad arquitectónica.		
Diversidad de actividades practicables	5	3	Cuenta con numerosas actividades artísticas y culturales, como así también es utilizada para la realización de cursos de capacitacioon y talleres.		
Servicios de Apoyo	***30***				***24/30***
Accesibilidad	12	11	Cuenta con numerosas vías de acceso: Desde Esancia Jesuítica Santa Catalina por caminos rurales, desde Sarmiento, Barranca Yaco, Jesús María y la estancia homónima por el Camino Real al Alto Perú. Hay existencia de señalética que permite encontrar con facilidad la Posta.		
Servicios e Instalaciones	12	8	Hay existencia de servicios de apoyo e instalaciones. Sin embargo, se observan insuficientes para grandes grupos de personas y/o turistas.		
Asociación con otros atractivos	6	5	Tiene alta asociación con otros atractivos regionales: Estancia Caroya, Jesús María y Santa Catalina, Barranca Yaco y Posta Los Talas.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

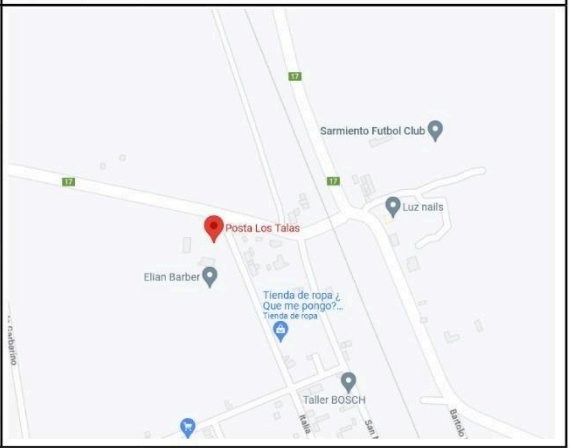
Relevancia	*20*			*3/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4	3	Se asigna esta relevancia, en función al relevamiento de posicionamiento turístico, el cual refleja consultas únicamente dentro de la Provincia de Córdoba.	
Local	0			
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***2/10***
Alto	7			
Medio	3	2	Su designación como Museo Nacional, en conjunto con las actividades históricas y culturales que se llevan a cabo dentro de este, impactan en el desarrollo turístico. Sin embargo, el alcance de estas se observa regionalizado y usufructuado por localidades vecinas principalmente.	
Bajo	0			
Total	100			**60/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0 (Descartable)	0 a 18 puntos
Jerarquía 1 (Malo)	19 a 36 puntos
Jerarquía 2 (Regular)	37 a 55 puntos
Jerarquía 3 (Bueno)	56 a 74 puntos
Jerarquía 4 (Excelente)	74 a 94 puntos
Jerarquía 5 (Óptimo)	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Posta Los Talas	**Categoría:**	2. Museos y manifestaciones culturales
Tipo:	2.3. Lugares Históricos	**Subtipo:**	
	Jerarquía:	1 (Uno)	

Fuente: Córdoba Turismo



Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Calle Italia y Camino Real al Alto Perú, Sarmiento, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Situada a la vera del Camino Real al Alto Perú, perteneció orginalmente a Don Gregorio Salvador Moyano y Cabrera (1747 - 1830). A pesar de no constar fecha de su construcción, se estima fue erigida durante la posesión de Moyano y Cabrera.
Actualmente se encuentra en terrenos privados, modificada y con rasgos de deterioro significativo.

ACTIVIDADES ACTUALES:

-	-
-	-
-	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto					
Ripio					
Tierra			X		
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
Se encuentra sobre el Camino Real al Alto Perú, el cual es de tierra, se encuentra consolidado y en buen estado de conservación.					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
Desde su designación como Museo Nacional, se han dispuesto refacciones, restauraciones y mantenimientos.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X			X	Hay existencia de un cartel deteriorado que señala la existencia de la posta.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	Se encuentra en terrenos privados, no es posible el acceso público.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Posta Los Talas		**Categoría:**	2. Museos y Manifestaciones culturales	
Tipo:	2.3. Lugares Históricos		**Subtipo:**		
		Jerarquía:	1 (Uno)		
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***13/40***
Singularidad particular	10	2	Es uno de los edificios que permitió el emplazamiento de la localidad de Sarmiento, su relevancia histórica se desvaloriza por el estado de conservación del inmueble.		
Singularidad global	10	4	Pertenece a las postas del Camino Real al Alto Perú, teniendo relevancia en las guerras intestinas y el desarrollo territorial de sudamerica.		
Entorno	8	5	El incipiente desarrollo urbano de Sarmiento ha permitido que la Posta aún conserve un paisaje rural y agreste muy llamativo, que permite apreciar la construcción en forma similar a sus orígenes.		
Estado de Conservación	7	2	Su estado de conservación es muy delicado. Con modificaciones significativas que han desvirtuado la arquitectura original de la posta.		
Diversidad de actividades practicables	5	0	Se encuentra dentro de propiedad privada, no se pueden practicar actividades.		
Servicios de Apoyo	***30***				***11/30***
Accesibilidad	12	8	Los accesos a la posta son diversos, desde calles internas de Sarmiento, por el Camino Real al Alto Perú, todos en caminos de tierra con un mantenimiento bueno. Hay existencia de poca cartelería que indique donde se encuentra la construcción.		
Servicios e Instalaciones	12	0	Al encontrarse en propiedad privada, no hay servicios de apoyo ni instalaciones acordes a las necesidades del turista.		
Asociación con otros atractivos	6	3	Es posible asociarla con el Camino Real al Alto Perú, a la Posta de Sinsacate y a otras postas dispuestas al norte de similares características.		

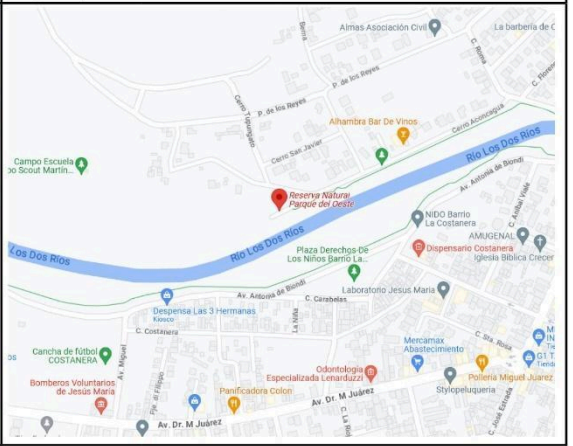
Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	Por las modificaciones en su arquitectura, y la ausencia de uso turístico de la misma, se considera que es un atractivo de relevancia local.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	*10*			*0/10*
Alto	7			
Medio	3			
Bajo	0	0	Está dentro de propiedad privada, ha sufrido modificaciones en su arquitectura, quitando originalidad a la construcción y no hay uso turístico de la propiedad.	
Total	100			**24/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0	0 a 18 puntos
Jerarquía 1	19 a 36 puntos
Jerarquía 2	37 a 55 puntos
Jerarquía 3	56 a 74 puntos
Jerarquía 4	74 a 94 puntos
Jerarquía 5	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE RELEVAMIENTO PARA INVENTARIO TURÍSTICO DE RECURSOS Y/O ATRACTIVOS			
Nombre:	Reserva Natural Parque del Oeste	**Categoría:**	1. Sitios Naturales
Tipo:	1.8. Lugares de observación de flora y fauna	**Subtipo:**	
		Jerarquía:	2 (Dos)



Fuente: Fotografía del Autor	Fuente: Google Maps

UBICACIÓN:

Calle Cerro Aconcagua S/N, Jesús María, Córdoba

DESCRIPCIÓN / CARACTERÍSTICAS QUE LE CONFIEREN INTERÉS TURÍSTICO:

Inaugurada oficialmente en 2015, representa un espacio verde de 60 hectáreas dentro de la zona urbana de Jesús María.
Resguarda flora y fauna autóctona, con actividades educativas, lúdicas y recreativas programadas en distintas épocas del año.

ACTIVIDADES ACTUALES:

- Visitas guiadas programadas	-
- Eventos de turismo científico	-
- Recreación abierta al público en general	-
-	-
-	-
-	-

RELEVANCIA TURÍSTICA

INTERNACIONAL		NACIONAL		REGIONAL		LOCAL	

CANTIDAD DE VISITANTES (FUENTE)

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE OBSERVACIÓN Y TRABAJO DE CAMPO					
VARIABLES OBSERVABLES "IN SITU"					
Tipo de Acceso (Superficie)	Nivel de Acceso				
	EXCELENTE	MUY BUENO	BUENO	REGULAR	MALO
Asfalto	X				
Ripio					
Tierra		X			
Otros					
Observaciones y/o Acciones Recomendadas:					
El acceso por Av. Remedi está totalmente asfaltado, al igual que parte de la calle Cerro Aconagua. Hay un tramo de 200 metros de tierra en muy buen estado de conservación..					

ESTADO DE CONSERVACIÓN									
EXCELENTE		MUY BUENO		BUENO		REGULAR		MALO	
Observaciones:									
Hay trabajos de mantenimiento y conservación dentro de la Reserva, cuenta con guardaparques. Sin embargo, se observa situaciones de vandalismo.									

SEÑALÉTICA				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
X		X		La señalética dispuesta en los atractivos y recursos turísticos de la localidad mencionan y posicionan la ubicación del sitio.

INSTALACIONES / SERVICIOS DE APOYO				
SI	NO	SUFIC.	INSUFIC.	OBSERVACIONES:
	X		X	Cuenta con baños químicos, el espacio no está preparado con servicios para atender a grandes grupos de turistas.

ACTIVIDADES POTENCIALES	
-	-
-	-
-	-
-	-

OTRAS OBSERVACIONES

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

FICHA DE JERARQUIZACIÓN DE ATRACTIVOS TURÍSTICOS					
Nombre del Atractivo:	Reserva Natural Parque del Oeste		**Categoría:**	1. Sitios Naturales	
Tipo:	1.8. Lugares de observación de flora y fauna		**Subtipo:**		
			Jerarquía:	2 (Dos)	
VARIABLES	**PUNTAJE**	**PUNTAJE ASIGNADO**	**JUSTIFICACIÓN**		**TOTAL**
Calidad del atractivo turístico	***40***				***32/40***
Singularidad particular	10	8	Es la única reserva urbana de la localidad de Jesús María, dispone de un amplio pulmón verde a escasos metros del centro urbano de la localidad.		
Singularidad global	10	8	Es un espacio relevante para la localidad y la región. Resguarda flora y fauna del monte cordobes, en alto peligro de desaparición.		
Entorno	8	6	La accesibilidad a la reserva y la gran extensión protegida (60 ha.) aumenta la ponderación, a poder observar numerosas especies de insectos, aves y flora autóctona en estado natural y salvaje		
Estado de Conservación	7	5	Su conservación es Muy Bueno, se observa vandalismo en cartelería principalmente, debido a la cercanía con el entorno urbano.		
Diversidad de actividades practicables	5	5	Cuenta con numerosas actividades practicables: Turismo astronómico, entomoturismo, trekking, visitas guiadas, etc.		
Servicios de Apoyo	***30***				***15/30***
Accesibilidad	12	8	Tiene buenas vías de acceso, y cartelería que señala su ubicación. Sin embargo, su horario es restringido hasta las 18:00 hs. Excepto cuando se realizan actividades nocturnas programadas.		
Servicios e Instalaciones	12	5	No hay suficientes servicios de apoyo ni instalaciones para satisfacer las necesidades de grandes grupos de turismo.		
Asociación con otros atractivos	6	2	Si bien es posible complementarlo como una atractivo recreacional. No está vinculado con la historia y evolución urbanística que destaca en la localidad. Es posible vincularlo con atractivos de la región de Sierras Chicas, que no son abordados en la presente invesetigación.		

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)

Relevancia	*20*			*0/20*
Internacional	10			
Nacional	6			
Regional	4			
Local	0	0	No se ha podido establecer interés ni provincial ni regional en base a búsquedas web y posicionamiento turístico. Por lo cual, se observa una relevancia local.	
Impacto en el desarrollo turístico local (actual)	***10***			***5/10***
Alto	7	5	Tiene un alto impacto recreativo y turístico en la localidad. Al ser una opción disruptiva que diversifica la oferta de actividades locales.	
Medio	3			
Bajo	0			
Total	100			**52/100**

Determinación de Jerarquía del Atractivo Turístico	
Jerarquía 0	0 a 18 puntos
Jerarquía 1	19 a 36 puntos
Jerarquía 2	37 a 55 puntos
Jerarquía 3	56 a 74 puntos
Jerarquía 4	74 a 94 puntos
Jerarquía 5	95 a 100 puntos

Diseño: Lic. Sebastián Guma (2023) - En base a Cardenas Tabares, F. (2006); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011); Bassan, C. (2017)