

Universidad Abierta Interamericana

Facultad de Turismo y Hospitalidad

Licenciatura en Turismo



Trabajo Final

**TRENES TURÍSTICOS: TRASANDINO CENTRAL
PROVINCIA DE MENDOZA**

Alumna: María Laura Celiberto

Legajo: 16223

Fecha de Presentación: 13 de Septiembre de 2007

Fecha de Defensa: 22 de Noviembre de 2007

Introducción

El tema a desarrollar en el trabajo de investigación es:
TRENES TURÍSTICOS: TRASANDINO CENTRAL, PCIA. DE MENDOZA.

Para abordar el tema de estudio del presente trabajo final se plantea la problemática, hipótesis y objetivos que guiarán la investigación.

Se pretende dejar planteada la relación que existe entre los componentes del espacio turístico natural de montaña de la Provincia de Mendoza y el recorrido del tren Trasandino Central. Para ello se tomaron las unidades de análisis que a través del estudio de sus variables podrán ser analizadas.

En primera instancia se realiza la presentación de la zona de estudio, para introducirse en el tema, luego se plantea el marco teórico que incluye la definición de los conceptos que es necesario conocer para el desarrollo del análisis. Utilizando los métodos de recolección de datos, entrevistas, observación y las fuentes secundarias, se construyen los datos que afirman lo que a través de las hipótesis y objetivos se plantea.

Finalmente teniendo en cuenta el análisis, y la problemática planteada se elaboran las conclusiones y las propuestas que el investigador a su criterio considera pertinentes.

Fundamentación

Se eligió el tema de investigación, en primera instancia por un interés personal por el tema y por el acceso a las fuentes que se pueden llegar a tener.

Se considera un tema capaz de abarcar e integrar muchos de los conceptos de las distintas disciplinas de la carrera. Se tuvo en cuenta también el hecho de que la investigación sirva como una herramienta más para el desarrollo personal y para enfrentar el mercado laboral.

Por otro lado, se notó la escasez de trabajos de investigación, en el ámbito de la Facultad, que tomen como tema de investigación un medio de transporte.

Si se analiza la elección del tema en un ámbito más amplio, se puede decir, que se elige con el fin de aprovechar un recurso que se encuentra desvalorizado, que puede aportar no solo a la ampliación de la oferta de la provincia de Mendoza, sino a nivel nacional.

Resulta innovador si se considera la propuesta desde el punto de vista turístico, debido a que no existen investigaciones previas en esa área. Por otro lado, resulta oportuno realizar la investigación en este momento, si se tiene en cuenta que ya se ha presentado una propuesta de reapertura del corredor, para su aprovechamiento como tren de carga y la presentación de las propuestas de la licitación se estaría haciendo en los próximos días del corriente mes de Septiembre de 2007.

Propósito de la investigación

La presente investigación pretende dejar asentadas las bases para el desarrollo de una futura investigación a realizar con mayor profundidad.

El fin de esa investigación debería ser para complementar con un estudio a nivel turístico la propuesta ya presentada por una empresa privada para la reapertura del Tren trasandino central como tren de cargas.

Aprovechando que dicha propuesta ya se encuentra en licitación es que se considera oportuno y se propone a través de la presente investigación generar la inquietud de la realización de un estudio en profundidad.

Se intentará caracterizar la zona de estudio para demostrar aunque sea en forma incipiente que un tren tendría mucho potencial turístico.

No se pretende hacer un análisis topográfico de la zona, sino que se intentarán resaltar aquellos elementos del paisaje que por su belleza se destacan y atraen al turismo.

Dicho esto, es que se plantea como propósito de la investigación, establecer las bases y los lineamientos para el desarrollo de una futura investigación en profundidad.

Ubicación geográfica y presentación del área de estudio

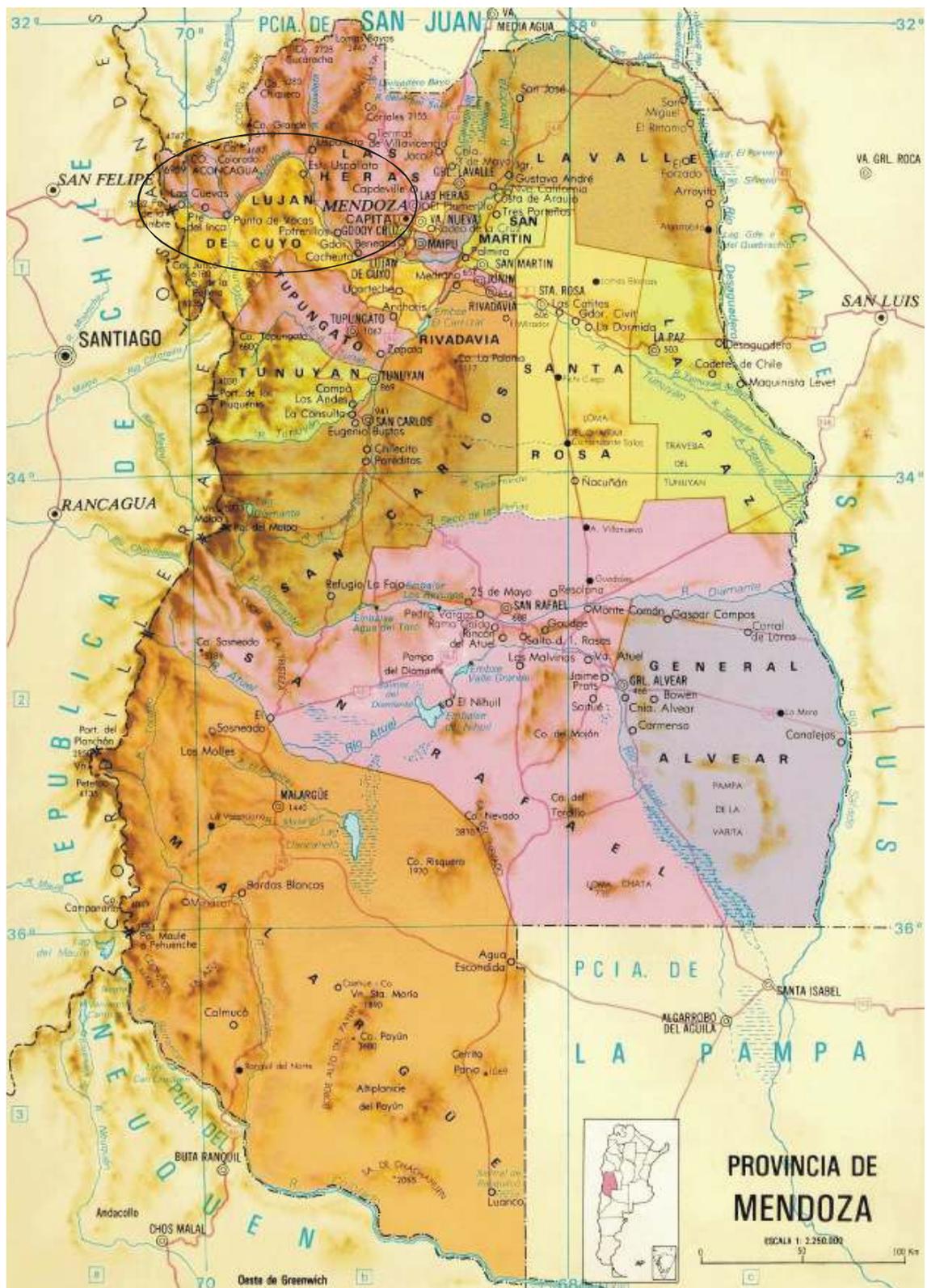
El presente trabajo se desarrolla en la zona denominada alta montaña en el noroeste de la provincia de Mendoza, República Argentina. Específicamente en el trayecto desde la ciudad de Mendoza hasta la última localidad antes del cruce de la frontera a Chile, Las Cuevas.

República Argentina



Fuente: <http://www.aduanaargentina.com/images/mapa-argentina.gif>

Provincia de Mendoza



Fuente: <http://www.visitingargentina.com/mapas/mapa-de-mendoza.htm>

Características generales

Mendoza se encuentra ubicada en el centro-oeste de la República Argentina y se puede considerar la capital del oeste argentino. En este contexto, su situación estratégica es sinónimo de factor de integración inmejorable con el Mercosur (bloque económico integrado por Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, y parcialmente por Chile y Bolivia) un mercado con las más altas oportunidades de negocios, en medio de movimiento de mercaderías, divisas y viajeros. El Gran Mendoza, como metrópolis regional se transforma así, en la llave y el nexo para afianzar este espacio de la comunidad andina entre dos grandes bloques: MERCOSUR y el Sudeste Asiático, es decir a medio camino de grandes negocios mundiales de las economías emergentes.

Distante 1.085 kms. al oeste de la Capital Federal (Buenos Aires), limita al norte con la provincia de San Juan, al este con la provincia de San Luis y La Pampa, al sur con la provincia de Neuquén y al oeste, la Cordillera de los Andes le sirve de límite natural con la República de Chile, distante sólo a 380 kms. de su capital: Santiago de Chile y a 450 kms. de su principal puerto: Valparaíso. La distancia con la ciudad de Sao Paulo, Brasil, es de 3.280 kms.

Es uno de los 24 estados federales que integran la República Argentina y su territorio está dividido en 18 departamentos con su propio poder político y administrativo. La capital de la Provincia es la Ciudad de Mendoza, mientras que San Rafael, es la segunda ciudad en importancia, centro regional que lidera el Sur Mendocino.

Superficie: La superficie provincial es de 150.839 km² (el 4% del territorio nacional). El Gran Mendoza, la zona urbana más importante, ocupa 16.692 km² de ese territorio.

Zonas Climáticas

Clima Frío y húmedo de las altas cumbres: En la montaña el clima es frío y húmedo, por eso podemos observar la presencia de glaciares. La estación invernal en la zona es excesivamente rigurosa, especialmente en los meses de Junio a Septiembre. El frío intenso predomina en Las Cuevas, Puente del Inca y Cristo Redentor. Al llegar el verano, el clima se torna más moderado y agradable.

Clima Templado y Seco: Al noreste de la provincia de Mendoza, encontramos este tipo de clima que influye sobre las características del suelo y condiciones de vida del lugar. La zona, en partes se muestra árida, solamente la irrigada, presenta un clima fresco y suave.

Clima de Estepa Patagónica: Este es característico de la zona sureña de la provincia. La temperatura efectúa un pasaje de templado a fresco suave. Este clima se proyecta hacia el sur de Mendoza y es característico de la Patagonia. Al este, el clima mejora, sólo las heladas invernales significan un peligro para la agricultura.

Vientos

Estos son masas de aire que se desplazan, mueven o agitan por diferencias de presión. Los vientos que soplan en la provincia son el Zonda, el Pampero, el Norte y Sudeste.

El viento zonda: Es característico de la precordillera cuyana y Catamarca. Llega caliente y seco, corre en cualquier época del año, pero con más frecuencia en los meses de Agosto a Octubre. Este tipo de viento sopla también en Europa, América del Norte y América del Sur. En Alemania se denomina Fhön, en Estados Unidos, los apaches le llamaron Chinook (devorador de nieves) y en Argentina Zonda. Los meteorólogos afirman que es una masa de aire cargada de humedad en el Océano Pacífico (lado chileno).

Este aire al encontrarse con la cordillera pierde temperatura y asciende casi sin presión y con humedad. Todo aire que se descomprime se enfría. Así, esta masa de aire húmedo se precipita en forma de lluvia en el lado chileno. En las altas cumbres de la Cordillera de Los Andes nieva y como en su trayecto pierde humedad, desciende seco.

Al descender en el lado argentino se calienta, porque se comprime y el calentamiento es a razón de 1º por cada cien metros de descenso, por esta causa el viento Zonda es cálido y seco

El Zonda es un viento caliente y borrascoso. Eleva la temperatura ambiente provocando el prematuro brote de plantas y la madurez de los frutos, según la época que sople. Su presencia indica grandes temporales o precipitaciones de nieve en la alta cordillera. Sus vertiginosas ráfagas calientes, arrancan árboles, cortan comunicaciones, causan desasosiego en los seres humanos y en los animales.

El Viento Pampero: Es un viento del suroeste, algo fresco. Es característico de las provincias centrales argentinas, produce alivio y frescura. Su velocidad es menor en San Juan y Mendoza.

El Viento Norte: Sopla con cierta frecuencia en las provincias cuyanas, pero con mayor intensidad en San Luis. Es portador de aire tropical cálido y húmedo.

La Sudestada de Invierno: Este viento también es probable en Mendoza, aunque no muy fresco, sopla desde el sudeste. Es fresco, húmedo y suele venir acompañado de suaves lluvias, generalmente causa temporal en invierno, con lloviznas que duran entre dos y cuatro días.

El agua y los oasis

El agua es proporcionada por 5 ríos típicos de montaña, que aportan los mayores caudales en primavera y verano, producto del deshielo y la fusión de las nieves de altas cumbres, distribuyendo sus aguas hacia los oasis a través de una red de canales artificiales y acequias que optimizan su aprovechamiento para uso energético, agropecuario, forestal y poblacional. Ellos constituyen el

elemento básico de organización del espacio provincial y dan origen, de a pares, a los grandes Oasis del Norte y Valle de Uco, regados por el río Mendoza y el río Tunuyán y el del Sur, aprovechando a los ríos Diamante y el Atuel.

Entre todos ellos, sólo totalizan el 2,5% de la superficie provincial, el resto es cubierto por desierto, con sólo 250 mm. de precipitaciones anuales promedio. El río Grande guarda aún su potencial pero ofrece posibilidades de actividades turísticas como la pesca, el rafting o el kayak. La obra del hombre cuyano ha hecho posible el desarrollo de una de las zonas más ricas del país.

Relieve

Entre el variado y rico relieve, se distingue por su importancia la zona de montaña, abarcando en una franja de norte a sur el 33% del territorio de la provincia. La Cordillera de Los Andes se divide en: la Cordillera del Límite o Principal (plegamiento joven donde se encuentra el cerro Aconcagua, el más elevado de América, con sus 6.959 mts. de altura), la Cordillera Frontal (macizo antiguo rejuvenecido), y la Cordillera de Uspallata y Precordillera (macizo antiguo), dividida por valles longitudinales como el de Uspallata. La antigua Precordillera brinda hermosos parajes serranos. Hacia el sur, surgen el antiguo bloque de San Rafael y la Payunia volcánica. Las zonas de llanura están suavemente inclinadas hacia el este y dominadas por un modelado desértico y eólico, con formación de médanos que rompen la monotonía de la planicie. La ciudad capital, ubicada en el valle, se encuentra a 747 mts. sobre el nivel del mar, y la ciudad fronteriza de Las Cuevas, nexa con el único paso cordillerano asfaltado que comunica con la República de Chile, se encuentra a 3.151 mts. sobre el nivel del mar y a 195 kms. desde el centro de Mendoza.

La provincia cuenta con el cerro más alto de América: el Aconcagua, el cual cuenta con 6.959,60 mts. s.n.m. El mismo se encuentra aproximadamente entre los 70° de longitud oeste y los 32° 40´ de latitud sur. La cima del monte se encuentra a 12 kilómetros de la frontera con Chile y a 18 kilómetros de la ruta internacional a Chile.

Lo circundan por el norte y sudoeste la Quebrada y el Valle de los Horcones, que sirven de lecho al río del mismo nombre; por el sur, la Quebrada de Horcones Inferior; por el norte y el este el Valle de las Vacas, corriendo por él el río Vacas; sobre el faldeo del este, nace el Arroyo de los Relinchos que va a engrosar las aguas del río Vacas.

1.1 Formulación

La problemática que se plantea es:

¿Cuál es la relación que se establece entre los componentes del espacio turístico natural de montaña de la Provincia de Mendoza y el recorrido del tren Trasandino Central?

1.2 Hipótesis

Central

La relación existente entre los componentes del espacio natural de montaña de la Provincia de Mendoza y el recorrido del tren Trasandino Central, posibilita su explotación como tren turístico.

Secundarias

El recorrido del tren Trasandino Central une varios de los atractivos turísticos más relevantes de la Provincia de Mendoza.

El trazado del tren Trasandino Central ofrece la posibilidad de vistas panorámicas, por lo tanto su recorrido puede ser considerado un atractivo turístico.

Las ventajas de accesibilidad al paisaje que posee el ferrocarril beneficia la observación del espacio turístico natural.

1.3 Objetivos

Principal

Analizar los factores que posibilitan la explotación del Tren Trasandino Central como tren turístico.

Secundarios

Relevar las características del paisaje y los atractivos turísticos que se encuentran en el recorrido del tren Trasandino Central.

Conocer el recorrido del tren Trasandino Central, ubicación geográfica y alcance visual del espacio natural.

Indagar sobre las características del tren Trasandino Central que benefician la observación de los componentes del paisaje.

1.4 Limitaciones

Se pueden considerar como limitaciones algunos aspectos que hacen a la parte metodológica del trabajo de investigación, como pueden ser el acceso a determinadas fuentes e informantes claves, la poca experiencia en el armado integral de una investigación, la acotación de los tiempos y lo plazo de entrega. No tener acceso en todo momento al lugar que se está estudiando, por una cuestión de distancias y económica.

En referencia al tema de investigación en si, una de las limitaciones importantes es la presión de distintos grupos que obviamente no se benefician económicamente con la apertura del tren como tren de cargas; dichos grupos pueden ser provenientes del transporte de cargas en camiones, que son los encargados actualmente de este tipo de transporte, así perderían parte de su negocio y por tal motivo y según se verá luego en el testimonio desde el Ministerio de Planificación y Obras Públicas de la Provincia de Mendoza, se prevé que se puedan oponer a este proyecto.

Otra limitación puede ser presiones políticas y cualquier conflicto que genere un estado de tensión en las relaciones con Chile, país en el cual se encuentra una parte del trazado del recorrido férreo.

Sin una buena relación o la aprobación conjunta del proyecto no se podría garantizar el buen funcionamiento y el reacondicionamiento del tren.

2.1 Historia de los medios de transporte de pasajeros

En principio el desarrollo del transporte se vio impulsado por intereses militares, administrativos y de negocios. Su principal necesidad era la de transportar bienes y productos, dentro de un mismo país, con fines comerciales.

Hasta el siglo XIX eran muy pocos los traslados con fines turísticos y se caracterizaban por ser servicios rudimentarios y lentos, básicamente en caballos y carruajes.

Durante la Revolución Industrial, el invento de la máquina a vapor y su implementación en los medios de transporte incrementó los viajes de placer. El desarrollo de las redes ferroviarias estimuló los viajes entre países.

En el siglo XX los medios de transporte de mayor importancia son el carretero y el aéreo. Pasada la II Guerra Mundial el automóvil comenzó a ser un bien accesible para gran parte de la población, y poco a poco se convirtió en un bien necesario para cualquier persona. Esto produjo un incremento en el turismo nacional o interno.

El desarrollo de la aviación recibió un gran impulso con la guerra, los avances tecnológicos, re posicionaron al transporte aéreo, que fue desplazando al transporte fluvial en distancias más largas.

Rutas Nacionales

A partir de la introducción del automotor en la Argentina, con la difusión de su uso a principios del siglo XX, se puso rápidamente en evidencia que los antiguos caminos de carretas no estaban en condiciones de soportar la circulación de los nuevos vehículos, tanto por sus demandas de velocidad como por sus demás características. Era necesario efectuar nuevos trazados, con mayor radio de curvas, con nuevo tipo de pavimento y demás.

A partir de 1905, con la creación del Automóvil Club Argentino, se puso en marcha un sistema organizado desde la sociedad civil para propiciar mejoras en los caminos. A partir de entonces se presentaron numerosos proyectos en el Congreso de la Nación para la construcción de rutas, reglamentar la circulación y demás normas necesarias para fomentar el tránsito automotor.

Este movimiento culminó en 1933 con la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), y sus pares provinciales a lo largo y a lo ancho de todo el país. Una de las primeras medidas de la DNV fue el diseño de la Red Troncal de Rutas Nacionales, con vistas a enlazar las regiones más importantes de la Argentina. Con este objeto, el 3 de septiembre de 1935, la DNV aprobó el sistema de numeración de las rutas nacionales. Mediante éste se destinaron los números más bajos, del 1 al 50, para numerar caminos que constituyen

grandes itinerarios, incluyéndose entre éstos los que unen entre sí a todas las capitales.

Dentro de la Red Troncal de Rutas Nacionales, Mendoza fue vinculada con el resto del país por medio de tres rutas: la Ruta Nacional 7, para unir Buenos Aires, Villa Mercedes, San Luis, Mendoza, Las Cuevas, para empalmar rutas chilenas; la Ruta Nacional 40, que recorre todo el país de norte a sur, paralelo a la cordillera de los Andes, pasando por San Juan, Mendoza, San Rafael y Malargüe; y finalmente, la 143, que empalma con la Ruta Nacional 40 en San Rafael, y recorre en dirección sudeste para tocar General Alvear, Santa Isabel y de allí directamente hacia el este para aproximarse a Santa Rosa de La Pampa.

El Transporte y el Turismo en Mendoza

La construcción del Ferrocarril Trasandino primero, y la ruta internacional después, no sólo representaron un salto cuantitativo en el proceso de integración con Chile, sino también en el proceso de ocupación del espacio, aprovechamiento de los recursos naturales e integración de los territorios aislados.

Los yacimientos mineros, las fuentes termales y los lugares de gran belleza turística, poco a poco se comenzaron a desarrollar. En este proceso, un papel fundamental cumplieron los hoteles de montaña. Entre ellos cabe citar los de Puente del Inca (1903), Cacheuta (1913), Uspallata (1935), Villavicencio (1940) y Potrerillos (1942). Fueron todos ellos construcciones de gran envergadura para su época, avanzada ingeniería y arquitectura. Además, significaron un paso pionero en la ocupación de la montaña y en el desarrollo de una actividad económica de creciente significado para Mendoza y toda la Argentina, como es el turismo.

Alrededor de estos hoteles, floreció una intensa actividad y, en algunos casos, se pusieron en marcha localidades de montaña, loteos y emprendimientos de distinto tipo.

Evidentemente, la aparición y el desarrollo de medios de transporte cada vez más rápidos, cómodos y seguros, fue determinantes para el crecimiento del turismo. La aparición de nuevos destinos vino de la mano de la instalación de nuevas rutas y medios de transporte, para poder acceder a ellos.

Por esto se puede afirmar que el crecimiento del turismo y el desarrollo de los medios de transporte están íntimamente ligados, y crecen en forma paralela, influyendo uno sobre el otro.

2.2 Trenes turísticos en Argentina

Para introducirse en el tema se realizará una descripción de los trenes turísticos que existen en la República Argentina.

Tren de la Costa



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Es un tren moderno que realiza el mismo recorrido que el antiguo Tren de la Costa. Las estaciones fueron remodeladas y se caracterizan por su arquitectura de tipo inglés. Es un ramal del siglo pasado que unía Tigre con Retiro desde la zona del Río Luján y el Río de la Plata.

Durante el recorrido se pueden apreciar diferentes barrios residenciales.

Particularmente en la estación de San Isidro se desarrolló un centro comercial que ofrece entre otras cosas diferentes lugares de gastronomía.

El final del recorrido ofrece la posibilidad de visitar el Casino, el Mercado de frutos, el Parque de la Costa o acceder a un paseo en barco por el Delta.

Información general

Recorrido: 15 kms. desde Olivos hasta Tigre.

Provincia: Buenos Aires.

Duración del viaje: 25 minutos.

Capacidad: 240 pasajeros por coche. Durante el fin de semana cuenta con doble formación.

Estaciones: Maipú, Borges, Anchorena, Barrancas, San Isidro, Punta Chica, Marina Nueva, San Fernando, Canal, Delta.

Atractivos cercanos: Quinta presidencial, Parque de la Costa, Mercado de frutos, Casino de Tigre, Estación San Isidro, Islas del Delta.

Servicio a bordo: Aire acondicionado, Calefacción, música funcional. Apto para personas con movilidad reducida.

Tren Ecológico de la Selva



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Su denominación de "ecológico" se debe a que produce un bajo impacto en la naturaleza y permite una mejor contemplación del paisaje. Su locomotora es de origen inglés y funciona a gas. Hace su recorrido por la selva misionera, bordeando el río Iguazú, hasta llegar a los diferentes saltos que conforman las Cataratas del Iguazú. Fue inaugurado en el año 1907, recorre un paisaje que se caracteriza por llanos y cuchillas.

Información general

Recorrido: 7 kms. Desde Estación central a Garganta del Diablo.

Provincia: Misiones – Parque Nacional Iguazú

Duración del viaje: desde Estación Central a Estación Cataratas: 8 minutos.

Desde Estación Central a Estación Garganta del Diablo: 25 minutos.

Desde Estación Cataratas a Estación Garganta del Diablo: 14 minutos.

Estaciones: de Visitantes, Cataratas y Garganta.

Atractivos cercanos: Parque Nacional Iguazú: Cataratas y selva misionera.

Tren a las nubes



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

(ACTUALMENTE SUSPENDIDO)

Forma parte del ferrocarril Belgrano denominada Ramal C-14, construido por el Ing. Richard Fontaine Maury entre los años 1923 y 1948. El primer tren corrió en el año 1972.

En su recorrido atraviesa por 29 puentes, 21 túneles, 13 viadúctos y 2 zig zags. Esta destacada obra de ingeniería a gran altura, permite muchas veces apreciar las nubes por debajo de los puentes o en las laderas, de ahí proviene su nombre.

Transita por el Valle de Lerma, hasta la Quebrada de Toro y llega a los 4.200 metros de altura de 70 metros sobre el río.

Actualmente no se encuentra funcionando, pero se prevé su reapertura.

Información general

Recorrido: 189 kms. desde Salta hasta Viaducto de la Polvorilla o 100 kms desde Salta hasta Diego de Almagro.

Provincia: Salta

Capacidad: 640 pasajeros.

Duración del viaje: 15 horas a Viaducto de la Polvorilla y 13 horas a Diego de Almagro.

Estaciones a Viaducto la Polvorilla: Salta, Alvarado, Cerrillos, Rosario de Lerma, Campo Quijano, V. Toledo, El Alisal, Chorrillos, Ing. Maury, Gob. Solá, Puerta Tastil, Meseta, Tacuara, D. Almagro, Incahuasi, Cachiñal, Muñano, Los Patos, San Antonio de los Cobres, Mina Concordia, Viaducto La Polvorilla.

Estaciones a Diego de Almagro: Salta, Alvarado, Cerrillos, Rosario de Lerma, Campo Quijano, V. Toledo, El Alisal, Chorrillos, Ing. Maury, Gob. Solá, Puerta Tastil, Meseta, Tacuara, D. Almagro.

Servicios a bordo: Vagones de primera clase con calefacción, coche comedor, coche panorámico, espectáculos folklóricos, consultorio médico. Audio, video y guías bilingües.

El tren de las Sierras

(ACTUALMENTE SUSPENDIDO)

Construido en 1892, para promover el turismo. Su tendido de trocha angosta comienza en plena ciudad de Córdoba, desde la estación Rodríguez de Bustos. Sus características son básicamente turísticas y recorre los paisajes serranos cordobeses.

Se trata de un ramal muy antiguo que fue inaugurado el 2 de Julio de 1892, en un principio su uso fue fundamentalmente para transporte de cargas, entre la ciudad de Córdoba y Cruz del Eje. Luego se convirtió en la principal atracción turística dentro de las Sierras Chicas de Córdoba.

Su formación está compuesta por una locomotora diesel y dos vagones, parte desde el barrio de Alto Verde, su trazado contiene curvas, túneles y puentes que son atravesados a una velocidad de 35 kms por hora. Llega hasta el dique

y embalse San Roque, donde realiza una parada. Luego atraviesa un puente de 26 metros de altura y 150 metros de largo que cruza el arroyo Cosquín, ofreciendo una vista panorámica, asciende hasta una altura máxima de 1111 metros sobre el nivel del mar, en la estación de La Cumbre. Llega a las localidades de Cruz Grande y Los Cocos, con sus interesantes residencias, finalizando en la localidad de Capilla del Monte, donde se puede realizar una visita a los alrededores.

Información general

Recorrido: 150 kms.

Provincia: Córdoba

Capacidad: 80 pasajeros

Duración del viaje: 4 horas

Estaciones principales: Córdoba, Embalse San Roque, La Calera, Bialet Massé, Santa María, Cosquín, Molinari, Casa Grande, Valle Hermoso, La Falda, Huerta Grande, Villa Giardino, La Cumbre, Cruz Chica, Cruz Grande, Los Cocos y Capilla del Monte.

Ferrocarril Central Entrerriano



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Se trata de un pintoresco tren que luego de atravesar zonas de llanos y cuchillas, llega hasta el Palacio San José, conocido como famosa residencia del General Urquiza.

Se comenzó a construir a fines de Diciembre de 1905, fue abandonado en 1980 y luego el Aeroclub Central Entrerriano procedió a su restauración y mantenimiento. Se reacondicionaron sus vagones procurando mantener el estilo de la época.

Información general

Recorrido: 70 kms desde Villa Elisa al Palacio San José en Caseros y 36 kms desde Villa Elisa al Arroyo Barú.

Provincia: Entre Ríos – Villa Elisa

Capacidad: 44 pasajeros.

Estaciones a Palacio San José: Villa Elisa, 1º de mayo, Pronunciamiento, Caseros y Paso de Piedra.

Estaciones a Arroyo Barú: La Carmencito, Huerto "La Clarita" Arroyo Barú.

Atractivos cercanos a Palacio San José: Palacio.

Atractivos cercanos a Arroyo Barú: Huerto biológico La Carmencito, Arroyo Barú.

Servicio a bordo: Guías, bar y toilette.

Tren Histórico a Vapor



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Es un tren pequeño, que está en funcionamiento desde el año 2001. Su locomotora es de origen escocés y del año 1912 de marca North Britgie N° 121. Cuenta con un vagón "reserva especial", dos coches restaurantes y otros de clase turista. Posee un vagón presidencial, que cuenta con 3 dormitorios, sala de estar con estufa a leña y baño con bañera.

La clase turista conserva sus asientos de madera con tapizado de pana, sus baños con grifería de bronce, tulipas de iluminación de la época y herrajes de hierro en las ventanillas.

El servicio turístico está a cargo de la empresa Trenes Especiales Argentinos.

Información general

Recorrido: 28 kms. desde San Carlos de Bariloche hasta Perito Moreno (Laguna de los Juncos)

Provincia: Río Negro

Capacidad: 250 pasajeros.

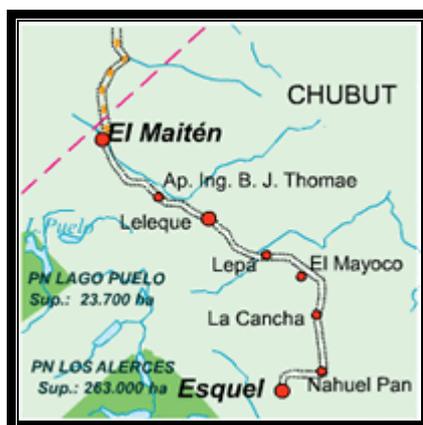
Duración del viaje: 8 horas.

Estaciones: Bariloche, Ñirihuau, Los Juncos.

Atractivos cercanos: Río Ñirihuau, laguna de los Juncos, Cerro Elefante.

Servicios a bordo: 5 vagones: 2 furgones, 1 coche presidencial, 1 coche turista, 1 coche de primera clase. Toiletes, guía de turismo, show musical.

Viejo Expreso Patagónico "La Trochita"



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Se denomina "trochita" por su trocha angosta de 75 cms, es impulsado por una máquina a vapor, transportando vagones de madera, calefaccionados por estufa a leña. Dichos vagones de carga y de pasajeros fueron construidos en madera por la Fábrica belga Famillereux en el año 1922. Sus locomotoras de tipo Mikado, fueron fabricadas en Estados Unidos y Alemania.

Se desplaza a través del paisaje entre montañas, valles y mesetas. Durante su recorrido alcanza los 600 a los 1200 mts. Sobre el nivel del mar, con una pendiente de 15 grados y 626 curvas.

Información general

Recorrido: 165 kms. hasta El Maitén, 19,6 kms. hasta Nahuel Pan y 26,4 kms. hasta Desvío Thomas.

Provincia: Chubut

Capacidad: 40 a 50 pasajeros.

Duración del viaje: 4 horas hasta El Maitén, 1 hs. Hasta Nahuel Pan y 1:45 hs. Hasta Desvío Thomas.

Estaciones: El Maitén, Lelleque, Lepá, El Mayoco, La Cancha, Nahuel Pan y Esquel.

Atractivos cercanos: Parque Nacional Los Alerces, centro de Ski La Hoya.

Servicios a bordo: vagones de carga y para pasajeros, primera clase, coche comedor, calefacción a través de salamandras y guía turística.

Ferrocarril Austral Fueguino "Tren del fin del Mundo"



Fuente: <http://www.viajoporargentina.com/trenes>

Su recorrido de trocha angosta de 50 cms., rememora el camino que hacia el tren antiguamente, trasportando a los presos a la cárcel de Ushuaia entre los años 1896-1947, en aquel entonces se lo denominaba "tren del presidio". Se desplaza por el Cañadón del Toro, cruza el río Pipo y la Cascada de la Macarena e ingresa en el bosque subantártico. Las diferentes estaciones del año van modificando el paisaje que puede apreciarse en el recorrido, con colores provenientes de los diferentes elementos de la naturaleza, que se cubren de blanco al nevar.

Información general

Recorrido: 14 kms. desde Estación del Fin del Mundo a Estación del Parque

Provincia: Tierra del Fuego

Capacidad: 248 pasajeros en 18 coches.

Estaciones: Fin del Mundo, La Macarena, Parque Nacional.

Atractivos cercanos: Cascada de La Macarena, Parque Nacional Tierra del Fuego, Ushuaia.

Servicios a bordo: Servicio turista. Servicio primera con mesas individuales, cafetería y pastelería. Servicio especial o coche presidencial con cocina, toilette, almuerzo y cena. Guías bilingües. Coches nuevos con asientos rebatibles y puerta lateral especial para acceso de sillas de ruedas.

2.3 Conceptualización

2.3.1 El turismo es una fuente importante de desarrollo económico de una localidad, región o país. En la actualidad el turismo representa la tercera actividad económica mundial. Por tal motivo es que se debe dar importancia al estudio del turismo como actividad espacial, a su planificación y ordenamiento territorial.

Al ser una actividad relativamente joven si se compara con otras actividades socioeconómicas y por tratarse de un concepto que presenta, por sus características, una cierta complejidad, es difícil encontrar una definición universal que delimite la actividad y la distinga de otras.

Como referencia se va a tomar la definición que otorga la Organización Mundial del Turismo, que se considera es la que mejor describe la actividad:

*"El Turismo se describe como las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocios y otros motivos, no relacionados con el ejercicio de una actividad remunerada en el lugar visitado."*¹

El turismo nace de una realidad, para satisfacer necesidades del hombre, como consecuencia de un fenómeno social que surge de la existencia del tiempo libre o del ocio y fue tomando forma a partir del desarrollo del transporte y las comunicaciones, entre otros factores.

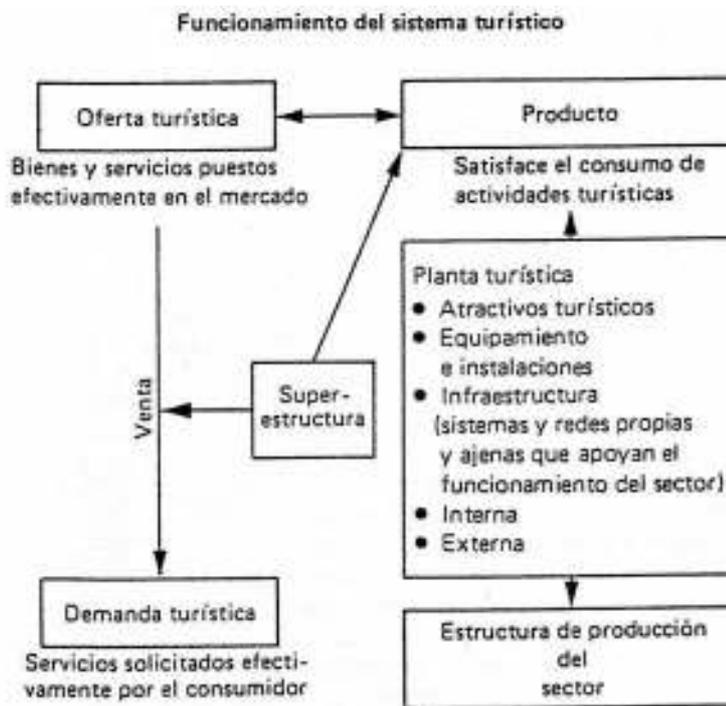
2.3.2 El Sistema Turístico

La actividad turística se desarrolla a partir de un conjunto de elementos que se encuentran interrelacionados a través de un funcionamiento sistémico, donde esos elementos dependen y se determinan entre si.

Este sistema comienza a funcionar a partir del encuentro de la oferta con la demanda turística a partir de la venta de un producto turístico. Ese producto debe estar respaldado por la infraestructura y la superestructura que lo regula.

Para mostrar este proceso en forma integral, y didáctica se representa a través de un gráfico.

¹ Fullana, P; Ayuso, S. Turismo sostenible. Cap. 2: Turismo y desarrollo sostenible, pág. 14. Barcelona: Rubes; c2002.



Fuente: Planificación del Espacio Turístico - Boullón

Para entender el funcionamiento se definen los elementos que conforman a este sistema.

2.3.2.1 Demanda turística: formada por el conjunto de consumidores, o posibles consumidores, de bienes y servicios turísticos.

Turistas, viajeros y visitantes forman la demanda turística, implica a un grupo heterogéneo de personas con personalidades e intereses diferentes y diversas características sociodemográficas, motivacionales y experiencias.

La demanda puede ser:

- Real: indica la cantidad de turistas en un momento y en un lugar determinado, la suma de bienes y servicios solicitados por los consumidores durante su estadía.
- Turista real – consumidor potencial: se refiere a los gastos adicionales, que puede realizar la demanda real en el lugar de destino, durante la estadía.
- Demanda histórica: surge del registro de las demandas reales ocurridas en el pasado y análisis de sus variaciones o evolución.
- Demanda futura: es el resultado del cálculo evolutivo que se puede hacer a partir de la demanda histórica. Nos permite proyectar y pronosticar el crecimiento o decrecimiento de la demanda.
- Demanda potencial: es la que podría obtenerse a partir de un segmento de mercado emisor aún no captado, hacia un sector de mercado que la reciba y los crecimientos de una demanda futura.

2.3.2.2 Oferta turística: esta compuesta por el conjunto de productos, servicios y organizaciones involucradas activamente en la experiencia turística.

En el caso del turismo los servicios resultan ser transitorios, debido a que los turistas permanecen y requieren de ellos en forma transitoria. Como existe la demanda potencial, también la oferta es potencial, hasta que aparece un turista real. Es así que un servicio pasa a ser un producto luego de haber sido consumido.

2.3.2.3 Espacio geográfico: base física donde tiene lugar el encuentro de la oferta con la demanda y donde se sitúa la población residente, que si bien no forma parte del producto turístico, se considera un factor importante de cohesión o disgregación, según se haya tenido o no en cuenta al momento de planificar la actividad turística en el lugar.

2.3.2.4 Operadores del mercado: son aquellas empresas y organismos que funcionan como intermediarios entre la oferta y la demanda. Se consideran operadores a las agencias de viajes, compañías de transportes, organismos públicos o privados, que mediante su gestión son los encargados de ordenar y promocionar el turismo.

Para que este sistema turístico funcione se requiere la infraestructura turística y la superestructura que lo regule.

2.3.2.5 Infraestructura turística: dotación de bienes y servicios con que cuenta el destino turístico para sostener los requerimientos de los turistas.

2.3.2.6 Superestructura: comprende todos los organismos especializados, tanto públicos, como privados, encargados de optimizar y modificar el funcionamiento de cada una de las partes que conforman el sistema turístico.

2.3.3 El Espacio Turístico

"Es la consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos que, no debemos olvidar, son la materia prima del turismo."²

Si observamos la distribución de los atractivos podemos definir los componentes del espacio turístico en zona, área, complejo, núcleo, conjunto, corredor, corredor de traslado, corredor de estadía.

Se definirá el componente al cual se hará referencia para la presente investigación.

Corredor turístico de traslado: está conformado por los caminos a través de los cuales se traslada el flujo turístico. Se consideran turísticos también porque son atractivos por si mismos, atraviesan los mejores paisajes para acceder a los atractivos, los cuales es necesario que se encuentren en cierta forma lineal. No es de importancia si el camino es más largo, se considera que es compensado por la posibilidad de disfrutar del trayecto conociendo nuevos paisajes. Extienden su campo de acción más allá de su superficie.

² Boullón R. Planificación del espacio turístico. Cap. 3: La teoría del espacio turístico, pág. 65. México: Trillas s.a. de c.v.; 1985.

2.3.4 El Espacio Natural

*"En el contexto actual de globalización de la economía mundial, la tercerización del espacio y la búsqueda de territorios alternativos de crecimiento económico el turismo se desarrolla ampliamente, pasando a ser un importante factor de reorganización y configuración del espacio y de sus modelos de desarrollo."*³

El espacio geográfico produce naturalmente combinaciones únicas y diferenciales. Los elementos y las formas del paisaje son únicos, no se encuentran en forma idéntica en otro sitio. Esta combinación le otorga identidad y personalidad a ese paisaje.

Si se piensa en la combinación de elementos dentro de un espacio natural, es difícil pensar en un paisaje homogéneo. Sin embargo la homogeneidad del paisaje es una característica que se da debido a la repetición de determinado número de formas y a la combinación de elementos en forma similar en una misma superficie.

*"El ambiente natural es un sistema único y complicado, formado por muchos componentes orgánicos e inorgánicos, que se influyen recíprocamente y se mantienen en un equilibrio dinámico, porque todas sus partes están en continua evolución. Dicho equilibrio corresponde a leyes de organización interna que regulan el apoyo y colaboración que cada componente da y encuentra en los demás."*⁴

El análisis del espacio geográfico forma parte de lo visible y aporta los datos para entender la estructura que actúa sobre el espacio.

Los recursos naturales de un espacio determinado tienen valor único y en función del hombre. Con valor único no se quiere significar un solo valor, debido a que un mismo recurso ofrece distintas posibilidades de utilización. La situación ideal sería encontrar el mejor uso posible de un elemento del espacio en función de las necesidades del hombre.

Existen variadas ciencias que estudian el ambiente natural, desde los aspectos morfológicos o topográficos, pero ésta información es poco útil para definir las cualidades estéticas que poseen los atractivos naturales.

El término paisaje generalmente se utiliza para nombrar dentro del espacio natural, a los atractivos naturales y al ambiente natural, que se destacan por su belleza o valor estético. Desde este enfoque estético del paisaje los componentes del paisaje son aquellos fácilmente perceptibles.

Para definir el término paisaje natural se toma como referencia la definición que realiza Boullón en su libro Planificación del espacio turístico, pero antes es necesario citar la clasificación que realizan Petroni y Keningsberg en su libro Diccionario de urbanismo.

³ Salinas Chavez E. Turismo y mercado. El Investigador. Ordenación, planificación y gestión de los espacios turísticos: aspectos teórico-metodológicos. Newsletter El Profesional – 05 de Agosto 2005.

⁴ Boullón R. Planificación del espacio turístico. Cap. 4: El espacio turístico natural, pág. 96. México: Trillas s.a. de c.v.; 1985.

"Paisaje natural: conjunto de caracteres físicos visibles de un lugar que no han sido modificados por el hombre.

Paisaje cultural: paisaje modificado por la presencia y actividad del hombre (cultivos, diques, ciudades, etc.)

Paisaje urbano: conjuntos de elementos plásticos naturales y artificiales que componen la ciudad: colinas, ríos, edificios, calles, plazas, árboles, focos de luz, anuncios, semáforos, etc."⁵

2.3.4.1 Boullón propone la clasificación de **paisaje natural** como aquel que puede estar compuesto por paisaje virgen, es decir el que ofrece la naturaleza sin ninguna intervención del hombre sobre él, y el paisaje cultural. Y considera paisaje urbano solo al paisaje cultural.

Agrega que se refiere al paisaje natural como "...lugares de uso restringido y de uso intermedio a los cuales el turista acude con el fin de apreciar la naturaleza..."⁶

La combinación de elementos visuales, crea composiciones por las cuales es posible definir calidades estéticas similares a las que se pueden apreciar por ejemplo en el mundo artístico (unidad, intensidad, diversidad). Ello permite diferenciar unidades de paisaje. Algunos elementos visuales son: forma, línea, textura, escala, espacio, visibilidad, condiciones atmosféricas, etc.

A partir de diferentes fuentes bibliográficas consultadas, se definen dichos elementos.

Forma: volumen o superficie de un objeto u objetos que aparecen unificados tanto por la configuración que presentan en la superficie del terreno como por la localización conjunta en el paisaje.

Línea: camino natural o imaginario percibido por el observador cuando existen diferencias bruscas entre los elementos, el color, la forma y la textura, o cuando los objetos se presentan como una secuencia unidireccional. Puede conducir la visión del observador sobre ciertos objetos creando puntos focales.

Color: propiedad de reflejo de la luz, con una intensidad y ángulo de ondas específico, que permite la diferenciación de los objetos. Los colores son definidos por la pigmentación (verde, azul, amarillo, etc), a través de la cual se dividen en colores calientes o fríos, por el tono (claro, oscuro), o el brillo (opaco, brillante). La combinación de color en el paisaje determina en gran parte sus cualidades estéticas.

Textura: complemento de formas y colores percibidos como variaciones o irregularidades de una superficie continua. Se caracteriza por el grado (tamaño relativo de las irregularidades superficiales), densidad u opacamiento,

⁵ Boullón R. Planificación del espacio turístico. Cap. 4: El espacio turístico natural, pág. 99. México: Trillas s.a. de c.v.; 1985.

⁶ Boullón R. Planificación del espacio turístico. Cap. 4: El espacio turístico natural, pág. 103. México: Trillas s.a. de c.v.; 1985.

regularidad (grado de ordenamiento y homogeneidad en la distribución espacial) y contraste interno (diversidad de colores y luminosidad dentro de la superficie).

Escala: relación existente entre el tamaño del objeto y el entorno donde está situado. La apreciación de la escala es alterada por la configuración del espacio externo. Los espacios pequeños hacen que los objetos parezcan mayores.

Espacio: es determinado por la organización tridimensional de los cuerpos sólidos y los espacios libres o vacíos de la escena. La composición espacial de los elementos que integran la escena, define diferentes tipos de paisaje: paisaje panorámico, cerrado, focalizado, dominado.

Condiciones de visibilidad: la percepción visual de un paisaje depende de las relaciones observador - paisaje y de la visibilidad del territorio en el momento de la observación. Los principales factores que pueden modificar la visión son:

- Distancia: cuando un observador se distancia de un objeto sus detalles son percibidos con menos nitidez. Se definen 3 zonas de visión: próxima, media y distante.
- Posición del observador: inferior, superior
- Condiciones atmosféricas: iluminación, movimiento del observador, tiempo de duración.

2.3.5 Calidad del paisaje

Para poder expresar un juicio de valor sobre la calidad del paisaje se debe enfrentar la dificultad de tener que generalizar el criterio del investigador, sin embargo puede ser controlado tomando en cuenta aquellas investigaciones motivacionales que pueden aportar algunos indicios sobre los gustos de los turistas a fin de determinar que cualidades del paisaje son las que más le atraen.

En el caso de la belleza de los atractivos turísticos, los juicios de valor resultan sumamente subjetivos y dependen de la capacidad perceptiva de cada turista. No existe un método para calificar la belleza, pero los atractivos pueden ser calificados a partir de una serie de componentes y particularidades que los caracterizan.

Topografía: diferentes formas que puede adoptar la corteza terrestre, en cuyo extremos se encuentran la llanura, y en el otro la alta montaña, pasando por formaciones intermedias que pueden ser los elementos paisajísticos que más llamen la atención.

Tipo de vegetación: es el elemento que "viste" al paisaje, sobre todo en los paisajes abiertos y de gran extensión que a través de la vegetación determinan colores y formas.

Clima: es un componente complementario, sirve entre otras cosas para conocer la época del año, puede cambiar aspectos de un paisaje hasta hacerle

perder sus cualidades, como por ejemplo es el caso de la nieve. Conocer las variaciones climáticas es fundamental para la programación de visitas a atractivos al aire libre. Nos proporciona información para imaginar en que condiciones encontraremos el lugar.

Habitat: es necesario para conocer las formas de vida en un lugar y los efectos que produce sobre la naturaleza. También es importante para saber que condiciones ecológicas son necesarias tener en cuenta para programar las visitas.

Sumado a estos componentes y particularidades del paisaje, a fin de caracterizarlo, podemos sumar cuatro propiedades a tener en cuenta como:

Diversidad: depende de la cantidad de componentes visualmente diferenciables desde los distintos puntos de vista de los que se puede observar un paisaje. Esto nos permite determinar recorridos y miradores.

Repetición: indica la presencia reiterada de un elemento o forma natural que produce el dominio de la imagen paisajística. Se puede presentar como protagonista o como fondo de otro elemento que se destaque.

Unidad: se refiere al equilibrio visual de los elementos de un paisaje. La diversidad en un paisaje es lo que facilita su lectura, mientras que la unidad lo dificulta.

Cambio: contempla las variaciones y matices que adquiere el paisaje, por ejemplo en diferentes épocas del año.

2.3.6 Tipos de Paisajes

Para continuar caracterizando al paisaje podemos distinguir entre dos tipos, según la cantidad y combinación de los elementos naturales:

Paisajes Homogéneos: están integrados por pocos elementos, producen una lectura simple pero difícil de reconocer, o diferenciar debido a su unidad y monotonía.

Paisajes Heterogéneos: formados por una gran cantidad de elementos, de interpretación un tanto dificultosa pero que permite que el observador lo reconozca y puede diferenciarlo de otros.

Si se toma como referencia lo que afirma Boullón, que no existe un paisaje igual a otro pero que si tomamos en cuenta ciertas características, podemos encontrar similitudes, se cita un cuadro donde se presentan los tipos y subtipos de paisajes.

<i>Tipo</i>	<i>Subtipos</i>
1. Montañosos	1.1 Altas montañas. 1.2 Sierras. 1.3 Volcanes. 1.4 Valles. 1.5 Barrancas y quebradas. 1.6 Mesetas. 1.7 Glaciares.
2. Planos	2.1 Sabanas. 2.2 Llanuras cultivadas. 2.3 Llanuras áridas. 2.4 Desiertos. 2.5 Salinas.
3. Ondulados	3.1 Colinas. 3.2 Médanos.
4. Costas	4.1 Playas. 4.2 Manglares. 4.3 Acantilados. 4.4 Arrecifes. 4.5 Cayos. 4.6 Barras. 4.7 Canales. 4.8 Bahías y caletas.
5. Lagos, lagunas y esteros	5.1 Con orillas planas. 5.2 Con orillas montañosas.
6. Aguas termales	6.1 Ojos de agua. 6.2 Géiseres.
7. Ríos y arroyos	7.1 De llanura. 7.2 De montaña.
8. Caídas de agua	8.1 Cascadas. 8.2 Cataratas. 8.3 Vertientes.
9. Grutas y cavernas	9.1 Sin formaciones pétreas. 9.2 Con formaciones pétreas.
10. Lugares de observación de la flora y la fauna	10.1 Bosques. 10.2 Selvas. 10.3 Plantaciones. 10.4 Áreas de insectos. 10.5 Áreas de pájaros. 10.6 Áreas de animales.

Fuente: Planificación del Espacio Turístico - Boullón

Para describir el paisaje natural existen tres factores que permiten descifrarlo:

Estructura: es la ley de distribución, disposición y organización de las partes que integran el paisaje natural observado. Queda determinada por el tipo de relieve, fundamental a la hora de identificar un paisaje.

Formas nítidas: son las partes más identificables y más visibles que por su predominio dan carácter al paisaje. Puede ser por ejemplo una montaña, un

lago, un río, va a depender de la amplitud visual que exista y del entorno en el que se encuentre esa forma.

Diferenciación: surge de la relación entre el paisaje y el observador. Cuando la permanencia en un lugar se alarga, el tiempo para observar se incrementa y comienza a agudizarse la vista del observador, esto permite que descubra las partes secundarias de lo que está observando y pueda encontrar las diferencias. Aparecen los matices del paisaje y permite conocerlo de una manera más profunda.

Un mismo paisaje puede verse como un **paisaje abierto** o un **paisaje cerrado**, va a depender de la posición del observador, desde afuera en el primer caso o dentro de él en el segundo. Ambos poseen estructura, formas nítidas y diferenciación. En el paisaje abierto los tres factores actúan por igual y en el paisaje cerrado la diferenciación es lo que predomina.

A fin de complementar la observación del paisaje, se tienen en cuenta todos los componentes sensoriales que se pueden presentar en el paisaje natural.

Componentes sensoriales de las imágenes del paisaje natural	
<i>Categoría</i>	<i>Ejemplo</i>
1. Las formas	De las plantas, los lagos, los ríos, los bosques, las planicies, los animales, las nubes, etc.
2. El olor	De las flores, las plantas, los árboles, los sembradíos, la tierra, el mar, el aire, etc.
3. El color	De las flores, los árboles, las praderas, el cielo, las nubes, los cultivos, la tierra, las rocas, la nieve, etc.
4. La luz	Los brillos, los reflejos, las transparencias, las sombras, las opacidades, etc.
5. La textura	De el suelo, el agua, los troncos, las hojas, las flores, etc.
6. Los sonidos	De el agua, el hielo, las hojas, los pájaros, los insectos, los vientos, etc.
7. La temperatura	De el sol, el aire, el agua, la arena, la nieve; a la sombra, bajo un bosque, etc.
8. La atmósfera	De la niebla, los amaneceres, las puestas de sol, la humedad, etc.

2.3.7 Jerarquía de atractivos

Para finalizar podemos utilizar como base objetiva y comparable, la jerarquización de atractivos, que permite realizar un análisis crítico y establecer el interés turístico de los atractivos.

Según la OEA, los atractivos turísticos pueden ser clasificados:

- Jerarquía 1: Atractivo excepcional y de gran significación para el mercado internacional, capaz por sí solo de motivar una importante corriente de visitantes (actual o potencial).
- Jerarquía 2: Atractivo con rasgos excepcionales en un país, capaz de motivar una corriente (actual o potencial) de visitantes nacionales o extranjeros, ya sea por sí solo o en conjunto con otros atractivos contiguos.
- Jerarquía 3: Atractivo con algún rasgo llamativo, capaz de interesar a visitantes de larga distancia que hubiesen llegado a su zona por otras motivaciones turísticas, o de motivar corrientes turísticas locales.
- Jerarquía 4: Atractivos sin mérito suficiente para considerarlos al nivel de las jerarquías anteriores, pero que igualmente forman parte del patrimonio turístico como elementos que pueden completar a otros de mayor jerarquía en el desarrollo de complejos turísticos.

2.3.8 Inventario de atractivos turísticos

Dentro de este paisaje natural existen diferentes atractivos que pueden ser clasificados en categorías tipos y subtipos de atractivos, por lo cual se tomará como referencia el cuadro de *Metodología de inventario de atractivos turísticos* de Bote Gómez.⁷

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Subtipos</i>
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. Areas verdes 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. Caidas de agua	
	1.7. Grutas y Cavernas	
	1.8. Lugares de observacion de flora y fauna	
	1.9. Lugares de caza y pesca	
	1.10. Caminos pintorescos	
	1.11. Termas	
	1.12. Parques nacionales y reservas de flora y fauna	
2. Museos y manifestaciones culturales	2.1. Museos	2.2.1. Pintura
	2.2. Obras de arte y técnica	2.2.2. Escultura
		2.2.3. Arte decorativa
		2.2.4. Arquitectura
		2.2.5. Realizaciones urbanas
		2.2.6. Obras de ingeniería
2.2.n. . . .		

⁷ Bote Gómez, V. Planificación Económica del Turismo, de una estrategia masiva a una artesanal. Capítulo 5: Anexo. Metodología de inventario de atractivos turísticos, pág 147-152. México: Trillas; 1990.

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Subtipos</i>
	2.3. Lugares históricos 2.4. Ruinas y lugares arqueológicos	
3. Folklore	3.1. Manifestaciones religiosas y creencias populares 3.2. Ferias y mercados 3.3. Música y danza 3.4. Artesanías y artes 3.5. Comidas y bebidas típicas 3.6. Grupos étnicos 3.7. Arquitectura popular espontánea	3.4.1. Alfarería 3.4.2. Tejidos e indumentaria 3.4.3. Metales 3.4.4. Cueros y pieles 3.4.5. Maderas 3.4.6. Piedras 3.4.8. Instrumentos musicales 3.4.9. Máscaras 3.4.10. Objetos rituales 3.4.11. Pinturas 3.4.12. Imagenería 3.4.n. . . .
4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	4.1. Explotaciones mineras 4.2. Explotaciones industriales 4.3. Explotaciones agropecuarias 4.4. Obras de arte y técnica 4.5. Centros científicos y técnicos	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. . . . 4.5.1. Zoológicos y acuarios 4.5.2. Botánicos 4.5.n. . . .

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Subtipos</i>
5. Acontecimientos programados	5.1. Artísticos 5.2. Deportivos 5.3. Otros	5.1.1. Música 5.1.2. Teatro 5.1.3. Festivales de cine 5.1.n. . . . 5.3.1. Fiestas religiosas y profanas 5.3.2. Concursos de belleza 5.3.3. Convenciones y congresos 5.3.4. Corridos 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. . . .

Fuente: Planificación Económica del Turismo – Bote Gómez

Se utilizará para describir las características más relevantes de los atractivos según tipos y subtipos.

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
1. Sitios naturales	1.1. Montañas 1.2. Planicies 1.3. Costas	<ul style="list-style-type: none"> • Altura, morfología, clima. • Vegetación (cantidad y tipo). • Cambios estacionales. • Fauna. • Caminos, sendas y refugios. • Paisajes más interesantes. • Zonas de nieve. • Extensión, morfología, clima. • Vegetación (cantidad y tipo). • Cambios estacionales. • Cultivos. • Paisajes más interesantes. • Dimensiones y morfología.

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
	1.4. Lagos, lagunas y esteros	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad del agua (color, transparencia, salinidad, temperatura). • Oleaje, mareas. • Temperatura ambiental. • Lluvias, vientos. • Playas (dimensiones y calidad de la arena u otros tipos de suelo). • Flora y fauna marina. • Vegetación circulante. • Edificación. • Presencia de embarcaciones u objetos de interés. • Puertos. • Dimensiones. • Características de la costa. • Tipo de paisaje circulante. • Calidad de agua (color, temperatura, transparencia). • Oleaje. • Islas. • Flora, fauna.
	1.5. Rios	<ul style="list-style-type: none"> • Tamaño (largo, ancho, caudal). • Tramos mas interesantes • Calidad del agua. • Paisaje de las margenes. • Cambios estacionales • Flora y fauna. • Zonas navegables • Zonas aptas para bañarse.
	1.6. Caídas de agua	<ul style="list-style-type: none"> • Puentes, puertos. • Altura caudal, numero de saltos. • Paisajes del entorno. • Cambios estacionales.
	1.7. Grutas y cavernas	<ul style="list-style-type: none"> • Flora y Fauna. • Medidas, aspectos y conformación geológica. • Longitudes recorribles sin peligro. • Facilidades para su visita (luz, guia, etc.).

<i>Categorías.</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
	1.8. Lugares de observación de flora y fauna	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción de las especies. • Suelo y paisaje. • Cantidades aproximadas de cada especie. • Extensión del territorio. • Posibilidades de observación, condiciones y épocas del año en que son visibles los ejemplares.
	1.9. Lugares de caza o pesca	<ul style="list-style-type: none"> • Ubicación de los sitios indicando aproximadamente su extensión. • Suelo y paisaje. • Especies y cantidades aproximadas. • Época del año de mayor captura. • Época de veda. • Requisitos para cazar o pescar.
	1.10. Caminos pintorescos	<ul style="list-style-type: none"> • Longitud, puntos de interés y vistas panorámicas. • Tipo de paisajes. • Tipo de obra vial. • Facilidades para la observación.
	1.11. Termas	<ul style="list-style-type: none"> • Calidad y propiedades de las aguas. • Paisaje del entorno. • Instalaciones.
	1.12. Parques Nacionales y reservas de flora y fauna	<ul style="list-style-type: none"> • Atractivos turísticos por categorías y tipo
2. Museos y manifestaciones culturales históricas	2.1. Museos	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de colección. • Calidad e importancia de la colección, piezas más relevantes. • Estado de conservación. • Organización de la muestra. • Posibilidades de visita (días y horas).

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
	<p>2.2. Obras de arte y técnica</p> <p>2.3. Lugares históricos</p> <p>2.4. Ruinas y lugares arqueológicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas. • Causas del interés turístico. • Autor. • Descripción de sus aspectos más relevantes. • Antigüedad y estado de conservación. • Causas del interés turístico. • Hechos que se conmemoran. • Aspecto del sitio. • Causas del interés turístico. • Cultura a que pertenecen. • Descripción del sitio; calidad e importancia de los restos. • Facilidades para su visita. • Estado actual. • Tarifas.
3. Folklore	<p>3.1. Manifestaciones religiosas y creencias populares</p> <p>3.2. Ferias y mercados</p> <p>3.3. Música y danzas</p> <p>3.4. Artesanías y artes</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Lugares y épocas del acontecimiento; duración. • Descripción de la ceremonia. • Lugar, fecha de acontecimiento, duración. • Descripción de los productos en venta y causas de su interés turístico. • Lugares y oportunidades de presenciarlas. • Descripción de sus rasgos relevantes y causas del interés turístico. • Lugar de producción. • Tipo y calidad del producto. • Descripción del mismo. • Lugar de venta. • Volumen aproximado de las ventas.

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
	<p>3.5. Comidas y bebidas típicas</p> <p>3.6. Grupos étnicos</p> <p>3.7. Arquitectura popular</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Causas del interés turístico. • Lugares. • Tipo y calidad de los platos y bebidas, descripción de los mismos. • Lugares del asentamiento y número de personas. • Aspectos más notables (tipo de vida, ocupaciones, etc.). • Facilidades de visita. • Causas del interés turístico. • Principales características formales y técnicas. • Descripción de las formas de agrupación, existencia de otros tipos de edificación. • Facilidades para su visita. • Causas del interés turístico.
4. Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas	<p>4.1. Explotaciones mineras</p> <p>4.2. Explotaciones agropecuarias</p> <p>4.3. Explotaciones industriales</p> <p>4.5. Centros científicos y técnicos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para los tres tipos: • Descripción del tipo de explotaciones destacando los aspectos más notables. • Causas del interés turístico. • Posibilidades de visita. • Descripción general. • Causas del interés turístico.
5. Acontecimientos programados	5.1. Artísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Fecha de realización. • Tipo de calidad del programa. • Precio entrada. • Causas del interés turístico.

<i>Categorías</i>	<i>Tipos</i>	<i>Características</i>
	5.2. Deportivos	<ul style="list-style-type: none"> • Descripción general del espectáculo. • Precio de entrada. • Causas del interés turístico.
	5.3. Otros	<ul style="list-style-type: none"> • Características generales del lugar de realización. • Precio entrada. • Causas del interés turístico.

Fuente: Planificación Económica del Turismo – Bote Gómez

2.3.9 El Turista Observador

No podemos hablar de la existencia de un paisaje si no existe un observador que lo contemple. El paisaje se presenta como tal porque genera una imagen de la realidad en el observador, que interpreta estéticamente lo que está viendo. Cada ser humano, se enfrenta a la realidad de modos diferentes, por lo tanto si hablamos de un concepto como la estética de un paisaje, queda implícito que va a variar de un observador a otro.

Entre el paisaje y el turista observador existe una comunicación, un encuentro en el que uno depende del otro, para la existencia del paisaje es necesaria la presencia de un observador sensible y para poder llamar la atención de éste es necesario que el paisaje posea cualidades estéticas. Es el observador el que determina a través de su propio juicio si el paisaje posee o no esas cualidades.

*"El espacio geográfico es un espacio percibido y sentido por los hombres tanto en función de sus sistemas de pensamiento como de sus necesidades... El significado del espacio cambia según los individuos y sus funciones, y también según las épocas. En una época en que la velocidad de desplazamiento era la misma para todos, cuando únicamente se circulaba a pie o a caballo, la distancia se expresaba en unidades de tiempo iguales... Actualmente el espacio y la distancia expresados en tiempo de recorrido son variables según los países y categorías sociales."*⁸

El espacio es recorrido por el turista, va percibiendo muchos elementos que atraen su atención. El turista observador hace una interpretación del espacio, va formando un juicio de valor de lo que ve, va formando una imagen del lugar que mantendrá en el recuerdo.

Este proceso se desarrolla en primera instancia porque el turista toma contacto con el mundo exterior a través de los sentidos, por ende su experiencia va a ser resultado de su capacidad sensorial.

⁸ Dollfus O. El espacio geográfico. Cap. 3: El hombre y el medio. El espacio geográfico es un espacio percibido y sentido, pág. 53 y 55. Barcelona, España: Oikos-tau s.a.; 1990.

La sensación es el fenómeno psíquico más simple e informa de modo general lo que ocurre dentro y fuera de nosotros mismos. Se produce al recibir la presión de un estímulo que afecta a los sentidos. Constituye la forma más sencilla de conocimiento.

La percepción es más que la suma de las sensaciones, es una estructura o totalidad organizada, incluso sumando o restando algún elemento puede que no se modifique la estructura total.

La percepción necesita de los datos de los sentidos, pero el producto de su actividad es una nueva estructura. Supera la limitación de los datos aislados de los estímulos.

La percepción se constituye así, en la segunda forma de conocimiento de lo real, organiza los datos en un todo, dándoles una configuración, una estructura. Su tarea es estructurar los datos presentes, así colabora con la inteligencia que culmina la adaptación al medio.

La percepción del espacio se organiza a partir de la integración del campo perceptivo. Los objetos que están en él tienen forma, tamaño, están en un aposición determinada, a diferentes distancias unos de otros y moviéndose en un espacio.

Al ubicar los objetos en un contorno, el sujeto percibe el espacio en que se mueve. Esto le permite conducirse en él con mayor precisión y efectividad. También se percibe en él el movimiento de las cosas y de nuestro propio cuerpo y la relación entre ambos.

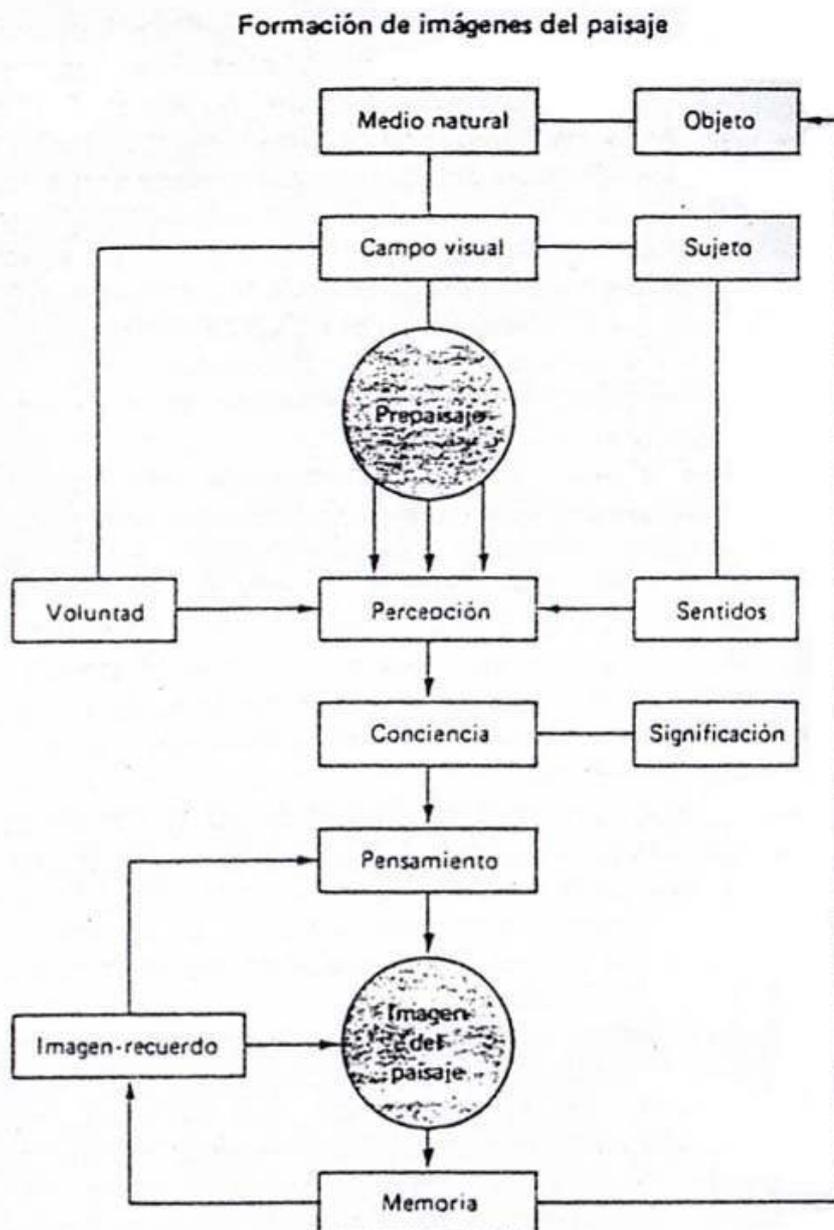
En la **estructura del espacio**, se percibe la profundidad, según la cercanía o lejanía que haya entre el objeto y el sujeto o según a que se le dé más importancia. Lo que es figura en el campo perceptivo, otorga realce, y lo que es fondo da profundidad.

Las motivaciones de los turistas son distintas, y eso hace que perciban de distinto modo. Así algo puede parecernos interesante y agradable, mientras que otra persona puede verlo con indiferencia. Los gustos, actitudes y valoraciones inciden en la percepción hasta el punto de formar parte de la imagen, modificándola.

Los estados emocionales producen el mismo efecto, un mismo lugar puede ser percibido de distinto modo por el mismo sujeto según su estado de ánimo. Las emociones, actitudes y formas de valorar son proyectadas en las percepciones.

"El proceso de la formación de imágenes se origina en el contacto que toma el sujeto con el ambiente natural mediante sus sentidos, apoyado por el ejercicio de la voluntad en la selección del campo visual, procedimiento por el cual se convierte al medio natural en una especie de prepaisaje. El prepaisaje puede quedar en eso o prosperar. Para que lo haga, el sujeto, debe activar sus sentidos y la voluntad, hasta llegar a percibir nuevamente la información que éste emite y pasarla al cerebro, donde el pensamiento y la conciencia la elaboran y construyen imágenes que se almacenan en la memoria. Si el proceso no tuvo fallas, las imágenes permanecerán allí como una información

*viva que participará cuantas veces queramos en la elaboración de nuevas imágenes cada vez que nos enfrentemos a un prepaisaje. De lo contrario, caerán en el olvido.*⁹



Fuente: Planificación Económica del Turismo – Bote Gómez

El impacto visual que produce el ambiente natural en los sujetos va a depender de la forma en que lo visualice y el tipo de actividades que realice, se pueden clasificar en:

Turista espectador: aquel que se mantiene fuera del paisaje, se limita a observarlo desde los distintos puntos de vista que le ofrece la ruta por la cual transita. La actitud del turista en este caso es pasiva. Su relación con el paisaje siempre es lejana. Precisa que los planes y los programas se adecuen a sus

⁹ Boullón R. Planificación del espacio turístico. Cap. 4: El espacio turístico natural, pág. 133. México: Trillas s.a. de c.v.; 1985.

necesidades, los tiempos de visitas, la velocidad de traslado y la señalización de lugares interesantes.

Turista actor: se incorpora al paisaje pero para realizar alguna actividad deportiva. A pesar de involucrarse con el paisaje, puede tener una menor percepción que el turista espectador, debido a que al centrar su atención en la actividad deja al paisaje como fondo. No es el paisaje el que determina su presencia en ese sitio. Este tipo de turista, es un asiduo concurrente al mismo lugar y por tal motivo lo terminara conociendo en profundidad.

Turista actor – observador: incluye al visitante que entra y permanece en el paisaje y al turista que practica deportes o actividades sedentarias.

2.3.10 Los Medios de Transporte y el Turismo

"Un sistema de transporte es un conjunto de modalidades interrelacionadas, organizadas, coordinadas y jerarquizadas que trata de lograr una eficaz acción conjunta. Un buen sistema de transporte es esencial para el desarrollo socio-económico de un país o región. Su función consiste en satisfacer las necesidades de los sectores productivos: industriales, rurales y de servicios, contribuye a la integración de los grupos sociales y a la difusión de la cultura, unificando a todos los pueblos del mundo."¹⁰

El transporte esta íntimamente ligado al turismo y a su desarrollo. Ya desde su definición se ve que el Turismo implica el traslado de fuera del lugar de residencia habitual. Por lo tanto para que exista ese traslado es necesario un medio de transporte.

El medio de transporte puede ser considerado en algunos casos una atracción turística en si misma, ya sea porque el traslado al destino ya forma parte del viaje o porque ese traslado resulta atractivo para el turista que lo transita.

Para que una región pueda explotar los atractivos que posee, es necesario que los turistas puedan acceder al atractivo, por tal motivo el desarrollo de los medios de transporte influyen directamente sobre el crecimiento de los destinos turísticos.

El ferrocarril, como otros medios de transporte, favoreció la aparición de muchos destinos turísticos, por ejemplo como sucedió en las ciudades balnearias. De esta manera se produjo la apertura de nuevos mercados turísticos.

Este fenómeno se da en forma recíproca, la creciente demanda turística fue también la que potenció el desarrollo de los medios de transportes y la calidad de servicio de los mismos.

La creciente demanda y cada vez más exigente y la competencia, llevó a que los servicios se adapten a esa demanda con mejores servicios, no solo desde

¹⁰ Apuntes de cátedra, prof. María Fernanda Maciel, Asignatura "Medios de Transporte", 2001 - UAI

los puntos de origen y destino, sino que también los medios dentro de un mismo destino turístico.

Podemos tomar tres elementos para analizar el sistema de medios de transporte:

- El medio: rutas aéreas, rutas marítimas, canales, carreteras, vías de ferrocarril, autopistas.
- El vehículo: aviones, barcos, trenes, buses, vehículos privados.
- Terminales: aeropuertos, estaciones marítimas o puertos, estaciones de trenes, estaciones de buses, garajes, estacionamientos.¹¹

Los medios de transporte fundamentales son:

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>a) Transporte aéreo: Líneas aéreas regulares de larga distancia que operan redes que trasladan a la mayoría de los viajeros de larga distancia, con cualquier motivación, alrededor del mundo y ofrecen un variado rango de tarifas promocionales para viajes de ocio de clase económica.</p> <p>Líneas aéreas regulares de medio y corto recorrido que operan en redes que sirven mayoritariamente a viajes de negocios y otras modalidades no de ocio.</p> <p>Líneas chárter de corto o largo recorrido que operan redes de viajes turísticos de toda clase y son, a veces, compañías subsidiarias de líneas regulares, o pertenecientes a un tour operador. Dominan el tráfico aéreo europeo de corto alcance por motivos vacacionales.</p> <p>b) Transporte marítimo: Los <i>ferries</i> operan redes regulares o cortas rutas marítimas, sirviendo como extensión de las carreteras: están principalmente diseñados para transportar coches, autocares y camiones.</p> <p>Los cruceros chárter sirven como <i>resorts</i> flotantes, con un importante mercado en los E.E.U.U.</p> <p>c) Ferrocarril: Los servicios regulares de tren cuyo uso turístico está limitado principalmente a servicios regulares interurbanos para todo tipo de viajes.</p> <p>d) Autobús: El autobús regular de uso turístico está circunscrito principalmente a servicios interurbanos, sirviendo esencialmente a viajes no profesionales.</p> <p>El autobús chárter o de alquiler incluye <i>tours</i> con autocar y transporte de larga distancia en autobús a <i>resorts</i>, y son un elemento significativo de vacaciones de paquete organizado. Los autocares son también importantes para los desplazamientos desde el <i>resort</i> para <i>transfers</i> y excursiones.</p> <p>e) Transporte privado: Los automóviles privados y los coches de alquiler son los medios dominantes del turismo nacional, en visitas de un sólo día o excursiones recreativas, y en viajes internacionales en la Europa continental. El alquiler de coches cumple el papel de transporte privado sustitutorio y está ligado con otros operadores del transporte, tour operadores y hoteleros.</p> <p>f) Autocares: Para hacer un recorrido general por las ciudades turísticas.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Fuente: OMT

La elección de un medio de transporte u otro va a depender de varios factores, como el tiempo disponible para viajar, la distancia a recorrer, el confort, la

¹¹ OMT. Introducción al Turismo 1^o edición. Cap. 5: Transporte, pág 114. Madrid: Egraf; 1998

seguridad, el precio de los servicios, o simplemente el gusto preferencia del turista. Otro de los factores es la existencia de varias opciones para realizar el mismo trayecto.

Análisis competitivo de los medios de transporte

A continuación se reproduce un cuadro extraído del libro de la OMT, "Introducción al Turismo", que refleja un análisis competitivo de los diferentes medios de transportes.

Por carretera (automóvil)

- Control del itinerario y de las paradas *en route*.
- Control de las horas de salida.
- Posibilidad de llevar mucho equipaje.
- Posibilidad de utilizar el vehículo como alojamiento.
- Privacidad.
- Movilidad en el destino.
- Percepción por parte del usuario de precios bajos.

Ferrocarril

- Seguridad.
- Posibilidad de disfrutar del paisaje.
- Posibilidad de andar por los vagones.
- Llegada del usuario al destino descansado.
- Confortable.
- No sufre atascos.

Por aire

- Velocidad.
- Flexibilidad.
- Servicios en tierra (facilidades en terminal) sofisticados.
- Incentivos para los usuarios *fieles* (bonos de kilometraje).
- Vuelos chárter: precio.

Por mar

- Relativamente seguro.
- Barato.
- Cruceros: diversión y entretenimiento.

Fuente: OMT – Adaptado de Cooper et al., 1993, pp. 183-186

Si se analizan las características de transporte ferroviario podemos destacar que:

- Frente a otros medios está catalogado como un medio de transporte seguro, estadísticamente se registran menor cantidad de accidentes ferroviarios que los que suceden en las carreteras.

- El ferrocarril puede ser un atractivo en si mismo y no solo el medio para trasladarse a un destino.
- Permite que el pasajero tenga mayor espacio y movilidad dentro del mismo medio de transporte, incluso ofrece en muchos casos diferentes espacios donde los pasajeros pueden realizar otras actividades, como por ejemplo los coches comedores.
- El pasajero llega más descansado a destino, primero porque no debe conducir, como sucede en el traslado por carretera en automóvil. Y al poseer mas espacio para movilizarse el pasajero llega más distendido al no tener que permanecer durante el viaje en la misma posición.
- Las características del transporte ferroviario, por el tamaño del vehículo y su distribución, permiten que el viaje resulte más confortable, por ejemplo en un viaje nocturno en muchos casos se ofrecen camarotes o literas, para que los pasajeros accedan a la posibilidad de una cama, para su descanso.
- En las vías del tren el traslado es continuo y no existen los congestionamientos de tránsito como en las carreteras, donde la cantidad de vehículos que transiten al mismo tiempo va a determinar que el traslado sea en mayor o menor tiempo, o por cuestiones climáticas como en zonas donde la lluvia o la nieve dificulta la visibilidad o imposibilita el paso.

Velocidad de traslado

El ferrocarril puede desarrollar diferentes velocidades de traslado, en general si no se trata de los trenes de alta velocidad, los trenes de pasajeros y turísticos son los que menor velocidad desarrollan.

El ritmo del viaje y la velocidad de traslado a través del espacio es un factor fundamental a tener en cuenta en las visitas a sitios naturales, debido a que al proporcionar un recorrido más lento, se da mas tiempo de observación al turista, puede captar mas detalles y por ende le será más fácil recordar lo observado.

Trenes turísticos

Ante la inexistencia de normativas que regulen o definan a los trenes turísticos en Argentina, se tomó como referencia la bibliografía referida al tema en Europa. A través de la información obtenida se puede decir que un tren es considerado turístico cuando cumple con alguna de las siguientes características:

- Ofrecen servicio de transporte, alojamiento y diversión.
- Tienen coches con asientos, cabinas-dormitorio, salones de recreo, restaurante, bar-cafetería, baños y duchas.
- Ofrecen comidas típicas de la zona que visitan.

- Visitan lugares de interés, en autobús y acompañado de guías.
- Ofrecen itinerarios que van desde un día hasta una semana o más.
- Funcionan en un período del año determinado.

Más allá de estas características la que más se destaca es que un tren se considera turístico cuando es utilizado como transporte por corrientes turísticas, cubriendo itinerarios por zonas geográficas de interés turístico.

Desde este punto podemos ver lo que ocurre en Argentina con los trenes turísticos, debido a que la oferta que existe actualmente está formada principalmente por trenes que se encuentran ubicados en trayectos turísticos y en algunos casos también se suma como atractivo al mismo tren, ya sea por su antigüedad, porque su trayecto posee un contenido histórico destacable o por su obra de ingeniería.

3.1 Tipo de investigación

Una investigación comienza siempre con el planteo de un problema. Estos problemas surgen a partir de la labor de uno o varios investigadores. Y en la medida en que los problemas se le plantean a sujetos que tienen cierta concepción del mundo y del conocimiento, esas concepciones influirán, darán forma y contenido a la acción de interrogar.

Para definir que tipo de investigación realizar frente a un problema es necesario que el investigador se pregunte hasta donde llegar en función del conocimiento disponible sobre el tema y según las intenciones y propósitos del investigador.

La presente investigación se plantea desde la perspectiva de los objetivos planteados, lo que se pretende alcanzar. Es de tipo exploratorio-descriptiva.

Investigación Exploratoria

Cuando se comenzó la investigación se revisaron los antecedentes del problema planteado y se determinó que existía muy poca información acerca del mismo. Por este motivo se decide comenzar con una investigación exploratoria.

A través de ella:

- Se establece un marco de ideas generales, frente a esta escasa información previa.
- Se identifican dimensiones y categorías de análisis.
- Se describe cualitativamente.

Para realizarlo se utiliza:

- Revisión previa de la bibliografía y fuentes secundarias.
- Técnicas cualitativas: entrevistas en profundidad, entrevistas grupales, técnicas proyectivas, observación participante.

La exploración provee datos para que sean clasificados, ordenados, analizados e interpretados con el fin de descubrir ideas y relaciones nuevas.

En concordancia con el propósito de la presente investigación, también nos permitirá establecer prioridades para investigaciones posteriores o sugerir afirmaciones verificables.

Los estudios exploratorios en pocas ocasiones constituyen un fin en sí mismos. Por lo general determinan tendencias, identifican relaciones potenciales entre variables y establecen los lineamientos para investigaciones posteriores más profundas.

El diseño exploratorio se caracteriza por su flexibilidad, es decir, por la posibilidad de elaborar un camino abierto a diferentes alternativas de desarrollo que se irán definiendo y redefiniendo en sucesivas evaluaciones.

Toda investigación pasa necesariamente por una etapa exploratoria, para ello es importante tener en cuenta dos recursos: fuentes bibliográficas, documentales y de datos secundarios, y exploración con métodos y técnicas cualitativas.

Son recursos típicos de la investigación exploratoria la búsqueda de información secundaria disponible en libros, revistas, informes públicos o privados y también la utilización de técnicas de investigación cualitativa, tales como las entrevistas en profundidad, los grupos de enfoque o la observación natural.

Investigación descriptiva

Una vez conocido y de haber logrado definir al objeto de estudio, el interés se centra en describirlo. Describir en la investigación cualitativa significa medir. La medición ofrece un conocimiento exhaustivo y alguno de sus aspectos.

La investigación descriptiva busca obtener un perfil del objeto, permite conocer el atributo medido, predecir, aunque sea en un grado mínimo, el comportamiento del objeto.

Es necesario contar con mucho conocimiento previo acerca del problema a investigar para poder iniciar un estudio descriptivo.

Mientras que los estudios exploratorios se caracterizan por su flexibilidad, los descriptivos requieren de un diseño bien estructurado, capaz de precisar que es lo que se medirá, cómo y en que población.

Para ello es necesario:

- Saber con precisión que características o atributos del objeto van a ser medidos.
- Haber definido la población y la muestra adecuada a los objetivos del estudio, qué y quienes van a ser medidos.
- Elaborar o definir las técnicas de recolección de información y análisis de los datos.

En cuanto a la hipótesis, los estudios descriptivos, pueden o no iniciarse con una hipótesis específica como guía, aunque en rigor la hipótesis está siempre presente en forma explícita o implícita.

3.2 El Proceso de Investigación

Momento epistémico: La construcción del objeto

- Seleccionar el tema de investigación.

Es el primer gran recorte, el área en la que la atención se enfocará en el marco de los supuestos.

- Plantear el problema de investigación.

Problematizar es interrogar al tema de manera cada vez más precisa hasta llegar a formular una pregunta, sin la cual ningún proceso de conocimiento puede tener lugar.

Frecuentemente se inicia con una investigación exploratoria cuyo objetivo es establecer conceptos y relaciones para plantear mejor un problema de investigación.

- Elaborar el marco teórico.

Explicita el cuerpo de supuestos, teorías, conceptos y articulaciones conceptuales en los que se inscribe el problema que se pretende abordar y desarrolla una respuesta teórica a la pregunta por éste formulada.

Para lograr los objetivos es necesario revisar las fuentes bibliográficas y desarrollar un modelo teórico del objeto de investigación.

- Formulación de las hipótesis o de los objetivos definitivos que guiarán la investigación.

Para culminar el momento epistémico y en respuesta a los interrogantes formulados en el planteamiento del problema pueden derivarse del marco teórico las hipótesis o los objetivos definitivos. Son el eslabón necesario entre el modelo teórico y la realidad empírica.

Las hipótesis son conjeturas o respuestas tentativas al problema que el investigador propone y expresan las relaciones que se pretenden verificar o rechazar.

Los elementos que forman una hipótesis son los siguientes:

Unidad de análisis: define con claridad qué y quiénes serán estudiados.

Las variables: son las características cualitativas o cuantitativas de las unidades de análisis que pueden asumir distintos valores.

Los elementos lógicos: son nexos que relacionan las unidades de análisis con las variables y las variables entre sí.

Los objetivos definitivos se utilizan en las investigaciones exploratorias o descriptivas, aunque frecuentemente éstas pueden recurrir a hipótesis formuladas a la manera de supuestos o resultados que se esperaría encontrar cuando se quiere describir el fenómeno frente a la ausencia de conocimientos previos.

Son el enunciado claro y preciso de lo que se planea lograr. Se formulan en función de los interrogantes planteados en el problema. Se refieren a lo que se desea conocer, explorar, describir, demostrar.

Es conveniente formular objetivos generales y específicos. Los objetivos específicos son los que se investigan, el objetivo general se logra con los resultados de la investigación.

Los objetivos representan el "que" se pretende lograr. Deben ser claros, identificar el tipo y resultado que se pretende lograr. Deben ser precisos, congruentes con el problema y factibles.

Momento técnico-metodológico: las estrategias de encuentro con la realidad.

- Seleccionar un diseño apropiado de investigación.

Se trata del plan que permite al investigador salir de la especulación y hacer funcionar el modelo en la realidad. Un buen diseño combina criterios de recolección de datos y de análisis de los mismos, siempre desde las perspectivas de los objetivos y las hipótesis.

- Definir el universo de estudio, las muestras y las unidades.

Universo: serie real o hipotética de elementos que comparten características definidas, relacionadas con el problema de investigación.

Población: Conjunto definido, limitado y accesible del universo, que forma el referente para la elección de la muestra, es el grupo al cual se intenta generalizar los resultados del estudio.

Muestra: conjunto de individuos extraídos de la población a partir de algún procedimiento específico.

- Preparar los instrumentos y recolectar los datos.

Diferentes tecnologías de "recolección de datos". Operacionalización de conceptos y construcción de soporte material en el que se registrarán los datos. Los términos que se utilizan en el modelo teórico se convierten en conceptos, para hacerlos operativos se los debe convertir en variables observables.

Al operacionalizarlos se expresan cuales serán las manifestaciones concretas y observables de esos conceptos, que nos permitirán valorarlos. Estas expresiones empíricas se denominan indicadores.

- Análisis de los datos.

Una vez recolectados se deben codificar, es decir, asignar un número a cada categoría de respuestas a efectos de hacer un conteo. Los datos se seleccionan, se ordenan, se jerarquizan según algún principio lógico que permite hacerlos operativos.

Momento teórico: interpretación, conclusiones y comunicación.

- Interpretar los resultados.

Aquí el investigador evalúa su propuesta teórica a la luz de los resultados y vinculando sus conclusiones con el conocimiento disponible hasta el momento sobre el tema.

- Sintetizar las conclusiones.

Toda investigación concluye con las conclusiones que deben escribirse en forma sintética y concentrada en torno a lo que se demostró en el análisis.

- Elaborar el informe.

Es el producto final del proceso de investigación y debe resumir en forma clara los resultados logrados.

Cuando los fines de la investigación son aplicados, puede agregarse un apartado con recomendaciones.

3.3 Instrumentos de recolección de datos

Entrevistas

Es una conversación que se sostiene entre dos o más personas. Es un acto de interacción personal entre entrevistador y entrevistado, en el cual se realiza un intercambio verbal.

Una entrevista se organiza en torno a las preguntas que el entrevistador le formula al entrevistado, o alrededor de postemas que le propone para que comente. Según el grado de estructuración pueden ser de distintos tipos.

Una entrevista completamente inestructurada es infrecuente en la investigación, donde los objetivos del estudio establecen ciertos límites aún en los estudios cualitativos en los que, no obstante, la entrevista con bajo grado de estructuración es un dispositivo privilegiado.

La ventaja más evidente de la entrevista menos estructurada consiste en que el entrevistado puede expresarse en su propio vocabulario y relatar hechos y experiencias desde su perspectiva, incluyendo cuestiones no previstas por el propio entrevistador. Así, partiendo de las respuestas del sujeto, se pueden conocer los aspectos afectivos y con carga de valores, y también determinar la significación personal de sus actitudes.

En la presente investigación se utiliza la entrevista semiestructurada, que posee un grado medio de libertad para preguntar y responder. Se lleva a cabo un plan de entrevistas a pocas personas claves, para obtener de ellas mayor profundidad de respuesta, comprendiendo el significado y el sentido que ellas atribuyen a sus actos.

Se puede de esta manera conocer el tema de interés desde el punto de vista de los actores y en el lenguaje mismo en que ellos lo relatan.

La entrevista tal como se emplea en la investigación cualitativa y en la investigación exploratoria, se distingue por completo de las entrevistas estructuradas por su flexibilidad y dinamismo.

Desde esta perspectiva la entrevista permite obtener una respuesta de gran riqueza informativa, contextualizada y holística, elaborada por los propios entrevistados, en sus palabras y desde su propia perspectiva. Son utilizadas para entrevistar a profesionales o especialistas.

Entrevistas no estructuradas

Son las que se utilizan en estudios exploratorios, justamente por su flexibilidad. El entrevistador introduce el tema y da la libertad al entrevistado de que lo desarrolle.

Aún así no se deben perder de vista los objetivos de la investigación y no dejar de indagar sobre algún tema necesario para el desarrollo de la misma.

Es el investigador el que conduce la conversación por no dejar pasar por alto los puntos relevantes.

Las preguntas en este caso son abiertas y permiten ser modificadas durante la entrevista.

Conviene pautar con los entrevistados de antemano, cuando y en que ámbito serán realizadas las entrevistas.

Observación

La observación como procedimiento para la recolección de datos de información dentro de una investigación científica, es más que solo mirar y ver. Es necesaria una sistematicidad e intencionalidad.

La observación científica debe estar guiada por formulaciones o planteamientos teóricos y conceptuales previos. Implican contar con un sistema de registro, elaboración y análisis organizado.

Como en cualquier investigación exige acotar el área de interés para lograr enfocar un problema concreto.

El proceso de observación en este caso no se limita solo a la vista, sino que incluye a los otros sentidos del ser humano.

El tipo de observación variará de acuerdo al grado de sistematización que se prevea dar, a los objetivos de la investigación y al tipo de información que se pretenda obtener.

Estos criterios pueden ser:

- Según la participación del observador.
- Según la sistematización de la observación.
- Según el tipo de información.
- Según el ámbito de observación.

El criterio por el cual el investigador guiará el proceso de observación es el según la sistematización de la observación.

La observación no sistematizada

Presenta el mínimo de estructuración, incluye a aquellas observaciones que no poseen ninguna previsión sobre el objeto a observar. Aunque este no es el caso, la elección de este tipo de observación se debe a que en este tipo de método la información que se pretende obtener es mayormente cualitativa.

Se presentan algunas categorías o una guía mínima para saber que observar, a partir del conocimiento previo que posee el investigador de la zona de estudio. Posee un carácter más bien exploratorio, como son los lineamientos que plantea el tipo de investigación elegida para llevar a cabo la investigación.

Se puede presentar sola o complementarla con otros instrumentos de recolección de datos, como en este caso se realizó con las entrevistas y las encuestas a turistas provenientes de las fuentes secundarias.

A través del proceso de investigación se fue recolectando información que permite elaborar el análisis, que será la base sobre la cual el investigador elaborará las conclusiones y propuestas.

Las fuentes de información utilizadas fueron secundarias, y primarias como las entrevistas a informantes claves y la observación, de todas ellas se obtuvo información tanto cualitativa como cuantitativa. A esto se suma el conocimiento que el investigador posee de la zona y del tema en cuestión.

Los informantes claves provinieron del Ministerio de Planificación y obras Públicas de la provincia de Mendoza, la Secretaría de Transporte Ferroviario, dependiente del Ministerio de Economía de la Nación y pasajeros de la época en que el tren funcionaba como tren de pasajeros.

Las entrevistas fueron pactadas previamente con cada uno de los entrevistados, y se realizó personalmente. La información se registro a través de grabaciones que luego el investigador desgrabó y serán presentadas en los anexos de la investigación.

Para la observación se utilizó como guía las clasificaciones descriptas en el Marco Teórico para la realización de inventario de atractivos.

Se planificó realizar la observación de los atractivos turísticos que previamente se determinaron como los más relevantes.

Los datos secundarios fueron utilizados en muchas de las instancias de la investigación, de hecho es un recurso de gran utilidad en el proceso de la construcción del objeto de investigación.

Aunque realizar encuestas, entrevistas y observaciones parece constituir el ideal de quien se propone realizar una investigación, los datos que se obtienen no aseguran ser válidos, solo por ser primarios.

Por otro lado la obtención de la información a través de la observación, pretendiendo determinar la belleza que posee el paisaje, resulta sumamente subjetiva, y quedaría al criterio del investigador generalizar sus propios gustos.

Sin embargo para que esto no suceda es que se tomaron como referencia las preferencias que poseen los turistas que visitan la ciudad de Mendoza, como se menciona en el apartado *Caracterización de la Demanda* en la presente investigación.

Teniendo en cuenta también que desde el planteamiento del problema, la información es mayormente cualitativa, es que se eligieron los métodos de recolección de datos anteriormente mencionados.

La presentación de los resultados obtenidos desde las diferentes fuentes de información se presenta a través de una descripción y permiten caracterizar a las unidades de análisis. A diferencia de como se presentarían los datos obtenidos en encuestas, donde las variables se presentan a través de una matriz de datos para su mejor análisis y elaboración de las conclusiones.

El análisis de los métodos de recolección de datos elegidos es bastante compleja, por lo cual desde los conocimientos adquiridos por el investigador, se elaboró el análisis.

Dicho esto, y teniendo en cuenta las variables de las unidades de análisis que se plantean en la presente investigación, se procede a caracterizar, definir y establecer las relaciones que entre ellas se plantean, a fin de fundamentar y corroborar las hipótesis planteadas utilizando toda la información obtenida desde las fuentes secundarias y primarias y desde el conocimiento que el investigador tiene de la zona de estudio.

4.1 El Ferrocarril Trasandino Central

La búsqueda de un sistema de transporte rápido, seguro y de bajo costo entre los océanos Atlántico y Pacífico fue uno de los desafíos tecnológicos, financieros, económicos y políticos en la historia de América, especialmente a mediados del siglo XIX, donde el incremento de la producción y el comercio transformaron al transporte en un algo fundamental, no solo para vincular ambos océanos sino para atender los reclamos de intercambio con Europa y Australia.

La quinta línea bioceánica y la primera binacional fue construida en América Central entre El Salvador y Guatemala. Poco después, en 1910 el Ferrocarril Trasandino se convirtió en la sexta línea interoceánica de América y junto al anterior, en los únicos internacionales.

Durante años, la construcción del Trasandino estuvo abocada a la tarea de determinar el paso cordillerano más adecuado y favorable para su traza. Dos factores eran los principales, el obstáculo que impone la Cordillera y el desarrollo ferroviario en Argentina y Chile que debían unirse para disminuir costos.

Entre los años 1869 y 1870 se les adjudicó el contrato para el tendido de la primera línea telegráfica trasandina entre Chile y Argentina, a los hermanos Juan y Mateo Clark.

Durante esta obra, los hermanos de nacionalidad chilena, no solo pudieron reconocer la topografía adyacente al paso de La Cumbre, por donde pasaban los hilos, sino que por su larga permanencia en la región reconocieron perfectamente las condiciones climáticas de la zona, midiendo lluvias y nevadas, las crecientes de los ríos de montaña y el peligro de los derrumbes que ofrecía el terreno.

La definición de la traza quedó en manos del Congreso Nacional quien debatió en 1872 el proyecto enviado por el Poder Ejecutivo para construir la línea por Uspallata o por los Patos, aprobando la iniciativa por Ley (583/1872).

Cuando se estudió la posibilidad del Trasandino por Uspallata, se consideró que la traza debía definirse por Potrerillos y así evitar las fuertes pendientes de Villavicencio al Paramillo, ganando tiempo y costos de explotación. Pero dentro del estudio de la traza por Potrerillos se planteaba un serio problema de costos, debido a la numerosa cantidad de puentes y túneles que deberían construirse como única alternativa para instalar el ferrocarril en este sitio.

Esto influyó en la definición del tipo de trocha que debía tener, determinándose que la mejor alternativa era la trocha angosta.

El relevamiento de la traza lo había efectuado el Ing. Alan Campbell durante la construcción de la primera línea telegráfica a través de la cordillera. Los planos definitivos del futuro ferrocarril fueron aprobados por decreto del 19 de Junio de 1886, donde se establecía la conveniencia en realizar la traza por Uspallata en lugar de los Patos, por responder mejor a los intereses del país; por su menor longitud, economía y condiciones de explotación. Además los accidentes geográficos eran menores que por los Patos.

Poco antes de adquirir la concesión de lo que luego fue el Ferrocarril Gran Oeste Argentino (FCGOA), los Clark pusieron en marcha la construcción del Trasandino. Inmediatamente después, Mateo Clark logró formar en Londres otra compañía denominada Buenos Ayres and Valparaíso Trasandine Railway Co. Ltd. la que quedó registrada el 13 de Septiembre de 1886.

El énfasis y proceso que se había logrado se fue diluyendo de a poco, debido a que comenzó a transcurrir un período en el cual las obras se fueron demorando por dificultades financieras. En abril de 1903 el Ministerio de Obras Públicas dispuso momentáneamente la suspensión de los trabajos del Ferrocarril Trasandino Argentino debido a la inactividad del lado chileno.

Finalmente luego de 38 años, 23 años después del inicio de su construcción, quedaron habilitados los tramos, que del lado argentino tenía una extensión de 179 kms. y del chileno 71 kms.

Se trató de una gran obra todo el tendido ferroviario necesario, 55 puentes, 16 túneles, 410 obras como alcantarillas, bóvedas; 12 cobertizos o túneles artificiales, estratégicamente ubicados próximos al túnel internacional a Chile donde el peligro de aludes era mayor.

Las interminables demoras que tuvo su construcción, hicieron que perdiera la oportunidad de convertirse en el primer ferrocarril internacional en Sudamérica. A pesar de no ser el ferrocarril más alto contraído a través de la cordillera, es sin embargo el que lo cruza en su punto más montañoso, entre la cumbre del monte Aconcagua, (6.960 mts.) que se eleva al norte de la línea férrea, y el monte Tupungato (6.550 mts.) ubicado al sur.

4.1.1 Características técnicas e ingeniería

Entre 1904 y 1925, el Trasandino Argentino operó un servicio suburbano de trenes de pasajeros enlazando al centro de la capital mendocina con Paso de los Andes, en las proximidades de Chacras de Coria. La operación de este servicio generaba el 90% de la facturación por venta de pasajes del ferrocarril. Durante la mayor parte de su existencia, el 80% de sus ingresos eran generados por el tráfico de los pasajeros.

En 1934, el Ferrocarril Trasandino poseía 33 locomotoras, 31 coches de pasajeros y 88 vagones de carga. La mayor parte del material de construcción era liviano para no sumar peso sobre todo en las pendientes.

Cuando se comparan las tarifas del Trasandino con las de otros ferrocarriles de pasajeros similares de Sudamérica y Europa, resultan realmente altas y provocaban una disminución de su uso.

Por otro lado en ese momento era el único medio de transporte terrestre que unía Mendoza y Santiago de Chile. Así que a pesar de sus altas tarifas, entre 1921 y 1925, el tráfico internacional de pasajeros creció de 15.200 pasajeros a 18.300 y en 1925 el ferrocarril adquirió una cantidad de coches Pullman y un coche comedor nuevo. Estos nuevos y modernos coches transformaron a los servicios de pasajeros internacionales y los convirtieron en trenes de lujo.

En 1934 un desastre natural de enormes proporciones enterró al sector argentino del Ferrocarril Trasandino cuando una pared de hielo, sobre el río Plomo, colapso de manera repentina liberando millones de toneladas de agua, que fluyeron por el río Mendoza. La pared de agua, lodo y piedras de 20 metros de altura arrasó con un gran sector del lado argentino. El ferrocarril permaneció en condiciones de ser operado solo entre Los Andes y Las Cuevas, y durante diez años los pasajeros debían completar su viaje por ruta.

Dicha destrucción perjudicó a la empresa privada que ya no se encontraba económicamente estable y el ferrocarril fue adquirido por el gobierno argentino en 1939, y de ahí en más fue administrado por la Compañía Ferroviaria Estatal, Ferrocarriles del Estado, que lo reconstruyó y lo reabrió por etapas. En 1942, durante el proceso de reconstrucción, el ferrocarril cambió de dueño nuevamente y pasó a manos del Ferrocarril Central Norte, que comenzó a operar servicios provisorios sobre los sectores rehabilitados. Las tareas de reconstrucción concluyeron en 1944 y una vez más, comenzó a fluir el tráfico internacional a través de la frontera.

Entre los kilómetros 118 y 136, el ferrocarril debió ser desviado por una nueva ruta sobre el margen opuesto del río Mendoza. Las estaciones de Zanjón Amarillo y Río Blanco fueron abandonadas y reemplazadas por Polvaredas.

El 1º de Enero de 1949, el Ferrocarril Trasandino fue transferido al Ferrocarril San Martín. Tres años más tarde fue transferido al Ferrocarril General Belgrano y finalmente incorporado a la red de trocha métrica nacional.

Con la nacionalización, la estación original del Trasandino en Mendoza fue desactivada, los trenes de pasajeros locales, con destino a Cacheuta, Potrerillos y Uspallata ahora partían desde la moderna estación del Ferrocarril Belgrano, localizada del otro lado de la ciudad.

Durante la administración del Belgrano, el Trasandino corrió tres trenes internacionales por semana durante el verano y dos durante el invierno.

En 1968 llegó el uso del diesel, pero ya era tarde para contrarrestar la competencia del transporte carretero.

Mientras tanto la línea aérea estatal, Aerolíneas Argentinas, había comenzado a operar sus vuelos entre Buenos Aires y Santiago de Chile a tarifas razonables. Para 1975, la competencia carretera había empezado a diluir el flujo de pasajeros y en 1979, los servicios de pasajeros internacionales dejaron de correr.

En 1982, se inauguró el túnel carretero internacional y de ahí en más, el ferrocarril perdió casi toda la carga que aún transportaba. Para sumar a esta situación en 1984 una seria avalancha obligó al cierre de la sección chilena.

Del lado argentino, las operaciones ferroviarias prosiguieron durante algunos años más. La provincia de Mendoza corrió algunos trenes turísticos y las Fuerzas Armadas utilizaban al ferrocarril para proveer a sus tropas de montaña hasta 1993, cuando todas las operaciones fueron suspendidas. El ferrocarril fue clausurado y transferido a la provincia de Mendoza.

Por más de 60 años y con todas sus deficiencias, el ferrocarril Trasandino aportó al desarrollo del comercio internacional y la integración política regional. Hasta comienzos de los años 70, el ferrocarril fue el único medio de transporte terrestre disponible todo el año. Hoy, ambos gobiernos gastan importantes cantidades de dinero para asegurar la transitabilidad de la ruta durante la época invernal, y no siempre se logra.

4.1.2 Descripción general de su traza

El kilómetro cero del Ferrocarril Trasandino Argentino tenía por origen la vía principal de la vieja estación. De su origen toma rumbo sudoeste describiendo una curva hasta la estación Blanco Encalada (km. 22). La zona que atraviesa es sumamente poblada y de cultivos, pudiendo considerarse zona urbana de Mendoza y Godoy Cruz hasta el km. 3,5. Recién en el km. 9, en proximidades de la estación Paso de los Andes la población vuelve a hacerse densa, correspondiente al barrio Chacras de Coria. Hasta el km. 2 (Godoy Cruz) la vía es cuádruple y de trocha ancha, dos de las cuales llevan tercer riel y son las que corresponden al "Circuito Luján de Cuyo".

En el km. 2 las vías se separan a Buenos Aires, continuando la trocha ancha con tercer riel hasta la estación Gobernador Benegas. En realidad, aquí es la trocha ancha la que se agregó al corredor de angosta, muy anterior.

Desde esta punto continúa en trocha angosta empalmando con la red general del central Norte a la altura del km. 11,4; en inmediaciones de Paso de los Andes. La zona de Blanco Encalada hasta el río Mendoza, no obstante su estación era parte importante en el transporte de carga de hacienda hacia Chile, no desarrolló población alguna. En km. 24, el trazado cruza el río Mendoza por primera vez y modifica su rumbo orientándose hacia el este-oeste, situación que conserva hasta el km. 32. Desde aquí y hasta el km. 94, el

trazado sigue el rumbo noroeste por la quebrada del río Mendoza, al que cruza en seis ocasiones.

En casi la totalidad del sector recorre un valle angosto con características de desfiladero en algunas partes, siendo la vegetación escasa, pues San Ignacio y Potrerillos constituyen verdaderos oasis. En km. 38 se encuentran las termas de Cacheuta con su hotel destruido en parte por el aluvión y luego reacondicionado. En km. 44 se ubica el Dique Potrerillos cubriendo parte del ferrocarril y la ruta internacional, la cual debió ser desviada. Al volver a cruzar el río en el km. 54 se llega a la zona de la quebrada denominada la "Cueva del Toro", que da acceso a una zona minera.

El resto de la línea hasta Uspallata carece en absoluto de población y, si se exceptúa la quebrada en Guido, prácticamente no existe acceso a los cerros, ricos en minerales. La primitiva estación de Guido se encontraba 7 kms. al este de la actual. En km. 92 se encuentra la estación Uspallata, única en la línea que servía a una zona que desde ese momento hasta la actualidad posee vida propia. El pueblo posee hoteles de Turismo, y se destaca porque en esta zona se encuentran modernos cuarteles y la Escuela de Montaña del Ejército que dan un carácter particular a esta villa.

De Uspallata hasta km. 104 recorre una extensa zona con características de llanura pero con considerables pendientes que la grandiosidad de la cordillera disimula, aunque no obstante, en el trazado se ha logrado obtener las mayores rectas del trasandino. Desde km. 104, vuelve a tomar la quebrada del río Mendoza, pero esta vez por las cornisas superiores, salvo en el cruce de km. 118; este sector pasa por el lugar denominado "Picheuta", dando nombre al río homónimo, afluente del Mendoza. Al cruzar el río, el trazado pasa por los lugares conocidos como "La Jaula" y "El Caletón", este último proviene de un modismo chileno que significa cueva en la montaña, donde los ladrones suelen esconder sus robos.

Inmediatamente se llega a Polvaredas, donde se ha emplazado la estación que reemplaza a Zanjón Amarillo, siendo la más importante entre Mendoza y Las Cuevas. Entre Polvaredas y Punta de Vacas se encuentran por orden; "El Peñón Rayado", el "Paramillos de las Vacas" y la "Pampa de Juan Pobre", todas localidades deshabitadas.

En Punta de Vacas se encuentra la estación homónima, lugar que alcanzó algún renombre pues entre 1893 y 1901 fue estación terminal, desde donde salían las tropas de mulas y hacienda a Chile, situación que se invirtió desde agosto de 1934 hasta marzo de 1944, fecha hasta la cual las caravanas de automóviles salían de Mendoza a tomar el tren en Punta de Vacas y la hacienda en camiones, descansando en los corrales de la estación, para ser embarcada a Chile. En cuanto a su importancia geográfica. Es el punto de nacimiento del río Mendoza y en él se encuentran las confluencias de los ríos Tupungato, Las Cuevas y Las Vacas, que unidos forman el río Mendoza. Sobre el río Tupungato la Dirección Nacional de Irrigación construyó un dique aforador que fue destruido parcialmente por las crecidas del verano 1941/42.

Desde esta última estación, la línea recorre el Valle de Las Cuevas, costeando el río del mismo nombre hasta llegar a Puente del Inca, un lugar que por sus bellezas naturales y sus aguas termales ha atraído una corriente de turismo importante. En la época de la antigua administración del Trasandino, tuvo su lugar preponderante en la línea, pues era el centro de concentración de los elementos necesarios para mantener libre de nieve la vía en época invernal, disposición que convirtió con Zanjón Amarillo y luego con Polvaredas. Puente del Inca fue muy importante por el Hotel que allí se encontraba, que fue destruido por un aluvión en 1965, sus termas y las bellezas naturales de sus alrededores, entre los que se debe citar "Los Penitentes" y la laguna de Los Horcones.

Entre Puente del Inca y la frontera puede mencionarse el lugar conocido por "Las Leñas", al que da su nombre un arroyo, existiendo un desvío del ferrocarril, y Las Cuevas, última etapa del cruce de la cordillera, donde en Octubre de 1841 Sarmiento se encontró con los últimos sobrevivientes del Ejército de Lamadrid, derrotados en Rodeo del Medio y acuchillados en Canota, y que dejaron en las Cuevas 43 muertos de frío.

Luego de la reconstrucción, la importancia de la línea y sus posibilidades quedaron supeditadas a la cantidad y calidad del material rodante disponible y a la influencia que ejercieron sobre el tráfico las barreras aduaneras.

El tráfico general de cargas alcanzó en 1917/18 su punto máximo, en cambio el de pasajeros logró su record en 1923, con 222.257 viajeros, en su mayoría internacionales. El mínimo fue registrado en 1933, en que el número llegó a 11.600 pasajeros.

La influencia en la importancia de la línea que tuvieron los nuevos métodos de transporte, dependía sólo de la evolución y aplicación que se hiciera de ellos, aunque atendándose a la influencia del automotor para el servicio de pasajeros. Este, al incrementar el turismo, había elevado considerablemente el número de pasajeros ferroviarios, haciendo previsible por algunos años que la línea aumentaría su importancia, si se mejoraran sus elementos de tracción, capacidad y comodidad.

Luego de este período surgió una propuesta de electrificación, que por diferentes factores provenientes de los aspectos financieros y divergencias con el sector chileno, no se llevó a cabo.

Después de 1984, el trasandino dejó de funcionar como tren internacional, hubo intentos de generar nuevamente el servicio pero no tuvieron éxito. Entre 1986 y 1990 fue implantado un servicio turístico entre Mendoza y Potrerillos, corriendo solo los domingos. Después del cese del tráfico internacional en 1984, le quedaron pocos recursos al ferrocarril para movilizarse debido a que los escasos trenes restantes se transformaron en condicionales, transportando principalmente carga de servicios como leña y combustibles, para ser depositadas en las estaciones que aún estaban habilitadas, o elementos para las Fuerzas Armadas o de seguridad estacionadas en la cordillera. Estos servicios, cada vez más esporádicos se prolongaron hasta fines de 1993.

Mientras tanto, el Trasandino Argentino quedó al margen de las privatizaciones llevadas a cabo en nuestro país. En 1994, las instalaciones pasaron a la provincia de Mendoza por 30 años, en el marco de un convenio donde se señalaba su interés en la línea y que para asumir el control de la misma, la provincia debió ofrecer una garantía al Estado, consistente en los fondos de coparticipación federal. Más allá de estos hechos, la provincia de Mendoza luego de dos años, en 1996 convocó a los empresarios a aportar ideas, presentándose sesenta empresas con muestras de interés, pero la gestión no fue continuada. En 1995 un estudio realizado por encargo del entonces Buenos Aires al Pacífico indicaba que las vías estaban en muy buen estado de conservación en el 93% del ramal, ya que habían sido renovadas entre 1976 y 1977, como así también los túneles, y 52 de los 55 puentes de acero de origen inglés o alemán. Estos se encontraban muy bien construidos y largamente sobredimensionados, por lo cual se mantenían en perfecto estado. Sólo tres de ellos se encontraban observables y necesitaban trabajos de mantenimiento, como también todos los cobertizos cercanos a la frontera.

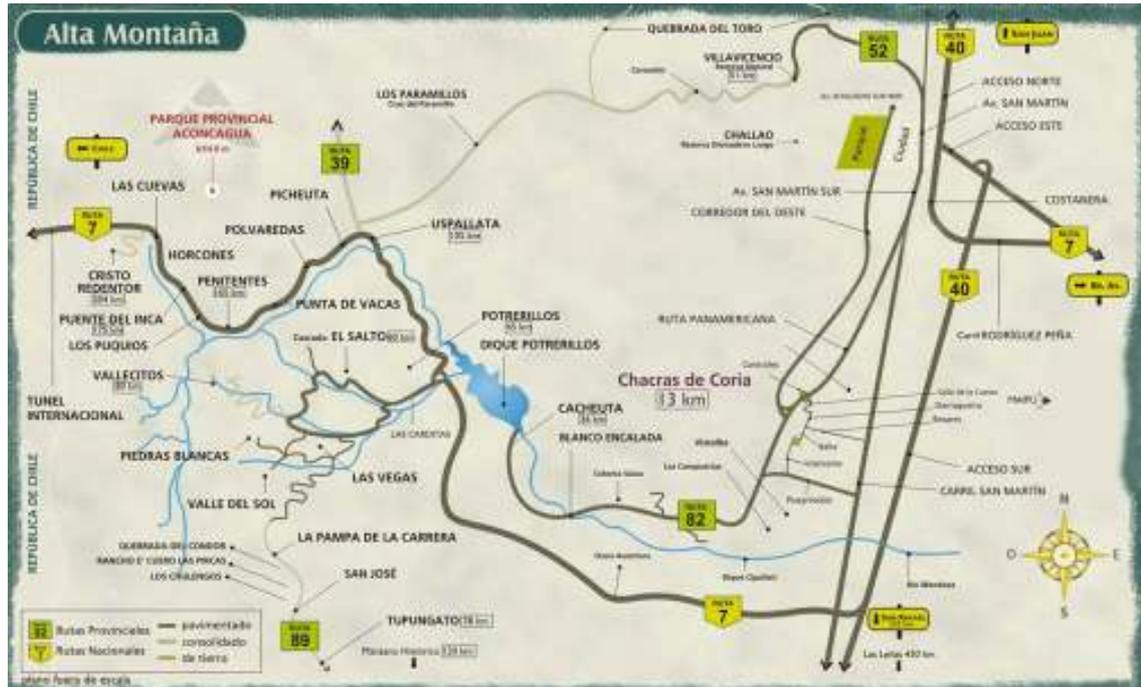
Finalmente en el año 1999 la empresa Mendocina Tecnicagua S.A.I.C.A. presentó un proyecto de iniciativa privada con el propósito de reactivar el Ferrocarril Trasandino Central, y desde entonces con algo de lentitud en el proceso se está llevando a cabo dicha reactivación.

El proyecto formulado es autosustentable y no contempla subsidios ni ayudas económicas de los Estados intervinientes, como tampoco garantías ni avales directos de los mismos, aunque sí aprobación oficial. La iniciativa del proyecto se debió principalmente al constante incremento en el tráfico de camiones en el corredor andino central, el cual está llegando a un nivel crítico de colapso y cuya capacidad vial instalada no puede ser incrementada a corto plazo.

La red ferroviaria se refuncionalizaría sobre la traza existente y según los técnicos, del lado argentino habría que reparar 140 kms., 3.500 mts. de cobertizos y construir otros 2.000 mts. nuevos, además de relocalizar 27 kms. afectados por la construcción de la represa y dique Potrerillos.

La terminal multimodal se instalaría en el Parque Industrial de Luján de Cuyo.

4.2 Alta Montaña



Fuente: sitio mendoza.com.ar - adaptación

4.2.1 Departamentos transitados

Departamento de Godoy Cruz

Ubicación: Está a 4 Km de la ciudad de Mendoza, se encuentra en la planicie de Piedemonte entre la llanura oriental y el frente de la Precordillera.
Superficie: 75 Km².

El ambiente natural: Geomorfológicamente se caracteriza por tener dos rasgos esenciales: el pedemonte, al oeste; y la planicie al este. Esta última comprende una depresión que se continúa luego con la llanura.

El clima se caracteriza por ser árido, con precipitaciones escasas que llegan a los 200 mm. anuales.

El agua de riego proveniente de las precipitaciones y los deshielos de alta montaña se ven canalizados por el Jarillal, el Cívico y el canal Caci que recorren al departamento de sur a norte.

Historia: los primeros en recorrer el departamento fueron los Huarpes. En 1753, Tomás de Coria que es el que se considera fundador del departamento, decide levantar en sus terrenos un oratorio destinado a San Vicente (patrono religioso de Santo Domingo). A partir de allí se conocía la zona como "zona de San Vicente" (estaba donde hoy se encuentra el Prado Verde). Permaneció ahí hasta su caída por el terremoto en 1861. Al caer el oratorio se levanta la Iglesia Parroquial San Vicente Ferrer, a partir de donde se hace un conglomerado de casas conocida como la zona o villa de San Vicente.

Hacia 1908 Emilio Cívico sugiere al Consejo Deliberante denominar al departamento haciendo referencia a Tomás Godoy Cruz, un año más tarde la

legislatura decide reemplazar el nombre Belgrano por el de Tomás Godoy Cruz, por lo que a partir de 1909 comienza a ser un departamento.

Lugares de interés:

Monumento Batalla del Pilar

Biblioteca Padre Arce

Industria Metalúrgica Pescarmona

Centro Cultural Matesis

Cervecería Andes.

Cine Teatro Plaza

Anfiteatro verde Luis Menotti Pescarmona

Centros Comerciales:

Shopping Palmares

Makro

Sus patrimonios:

- Plaza Tomás Godoy Cruz: Paseo inaugurado en 1924 y restaurado a fines de 1997, concentra a su alrededor algunas de las mejores manifestaciones arquitectónicas del patrimonio histórico cultural del departamento (Iglesia San Vicente Ferrer, Edificio Policial, Registro Civil, el edificio sede del Consejo Deliberante, Anfiteatro verde)
- Parroquia San Vicente Ferrer: De estilo neogótico, en su interior se encuentran mausoleos, altares, naves y vitreaux que se destacan como obras de arte dignas de admiración. Guarda las tumbas de Tomás Godoy Cruz y el Tropero Sosa.
- Edificio Policial: Fue construido hacia 1926 obra del Arq. Raúl Alvarez, durante mucho tiempo, aproximadamente hasta 1960, fue uno de los edificios más importantes y lujosos de la provincia.
- Calvario de la Carrodilla: Se ubica frente a la iglesia de la Carrodilla, en el límite preciso, entre este departamento y el de Luján de Cuyo. Creado por el sacerdote José Aimón a fin de recordar las estaciones que Jesucristo realizó antes de ser crucificado.

Departamento de Luján de Cuyo

Ubicación: a 18 Km. de la ciudad mendocina hacia el sur.

Superficie: 4.847 Km²

Creación del departamento: Siendo el oratorio de referencia la causa del establecimiento de la población, pronto la villa comenzó a denominarse Villa de Luján. El 11 de Mayo de 1855, durante la gestión gubernamental de don Pedro Pascual Segura, se promulgó el decreto oficial de creación del departamento de Luján, el cual disponía también la fundación de la Villa de San Vicente (actualmente departamento de Godoy Cruz).

Geografía: A sólo 18 Km. de la Capital mendocina, se encuentra el departamento de Luján de Cuyo. Hay cuatro unidades determinadas: la Cordillera Principal, que sirve de límite con Chile, la Cordillera Frontal, separada de la anterior por el río Tupungato, y un sector Este ocupado por dos formaciones piedemontanas, separadas por una cuña de la Planicie de la Travesía.

Luján, al igual que Las Heras, tiene distintos tipos de clima de acuerdo con su relieve. En la zona del oasis y la planicie el clima es árido, y lluvias en la temporada estival. En las zonas serranas y de alta montaña se registran temperaturas bajo cero y con precipitaciones níveas en invierno entre 250 mm. y 300 mm. Sus ríos descienden de la cordillera y precordillera, principalmente el Cuevas, el Tupungato y el Vacas, que aportan casi el 80% del caudal del río Mendoza. Al Oeste departamental se visualiza parte de la flora típica de la planicie; en cuanto a la fauna, las especies más vistas son vizcachas, liebres y cuisés. En la zona de precordillera se encuentra una variada vegetación, entre otros, piquillín, retamo, pichana, hierbas aromáticas (tomillo, ajeno) y distintos tipos de cactáceas. En esta zona de montaña se observan cóndores, aves rapaces, guanacos y víboras.

Sus atractivos turísticos:

La iglesia de la Carrodilla

Museo Fader

Villas de Chacras de Coria y Vistalba

Toma de los españoles

Dique Cipolletti

El Carrizal

La Feriagro

Cacheuta

Potrerosillos

Vallecitos

Las Heras

Departamento de las Heras

Ubicación: está a 5 Km. de la ciudad de Mendoza, al noroeste.

Superficie: 8.955 Km²

Creación del departamento: El 18 de diciembre de 1869, el Poder Legislativo de la provincia decretó que el territorio que comprendía el antiguo San Miguel de Panquehua y La Chimba, los que habían sido establecidos con la denominación de Departamentos Primero y Segundo de Campaña, se constituirían en dos subdelegaciones, denominadas en lo sucesivo: Subdelegaciones de Las Heras y Subdelegaciones de Villeta.

Posteriormente, el 31 de enero de 1871, el entonces gobernador de Mendoza, Don Nicolás A. Villanueva, decretó la unificación de las dos subdelegaciones. De esta manera, con la unificación apuntada se creó el actual departamento de Las Heras, cuyo nombre constituye un homenaje al general Don Juan Gregorio de Las Heras, soldado y guerrero de la Independencia.

Geografía: Situado al noroeste de la provincia, con una superficie de 8.955 Kms², ocupa el sexto lugar en extensión entre los departamentos de Mendoza (6% del total provincial de 148.827 Km²).

Dos grandes unidades geomorfológicas caracterizan el relieve del departamento: la montaña y el piedemonte. La Cordillera de Las Andes ocupa el mayor porcentaje del terreno del departamento de Las Heras. Aquí están los picos más elevados de América. El piedemonte corresponde a la superficie localizada al este del área montañosa y en un sector de su interior, el Valle de Uspallata.

Las precipitaciones son escasas, apenas 168 mm. al año. El clima de la planicie es templado árido, con tendencia al cálido.

El río Mendoza, que le sirve de límite sur y lo separa de Luján, es el principal curso de agua permanente del departamento.

El pequeño sector al noroeste del relieve es plano y está cubierto por Algarrobos, sobre suelo salino, con estrato arbustivo de especies halófilas y un estrato inferior de abundantes cactáceas. En el piedemonte encontramos formaciones arbustivas de jarilla.

Lugares de interés:

- Villavicencio: Situado a 45 Km. de la ciudad de Las Heras. Por la zona se puede observar: El Mirador, La Quebrada, Caracoles, Cruz de Paramillos, Minas de Paramillo, Ciudad Fantasma. Entre Villavicencio y Paramillos se encuentra El Balcón.
- Bodega González Videla. Museo y Capilla: Fue la primera bodega no sólo de Mendoza, sino del país, inscrita en el año 1827, situada en Panquehua.
- En un sitio especial de la vieja casona se halla el museo junto con la galería.
- La capilla nace con la bodega. En la cripta de esta capilla se encuentran muchos de los González y otros que están ligados por haberse casado con una González.
- El Challao: El templo erigido a la Virgen de Lourdes es el atractivo máximo de esta zona. Además, El Challao, cuyo significado es "agua de olla o de la hondonadas" tiene un entorno y una infraestructura lleno de atractivo.
- Campo Histórico El Plumerillo: Fue declarado Monumento Histórico Nacional y se halla ubicado en el distrito El Plumerillo y a 7 Km. de la ciudad de Mendoza.
- Es un predio reducido que nos remonta a la época en que el Gral. San Martín adiestro su ejército para luego liberar a Chile y Perú.
- Camino del Inca: Es un camino imperial incaico de comunicaciones, conquista y comercialización. El camino ha dejado numerosos vestigios del pasado tales como Tambillo, Ranchillos y Tambillito

- Capilla Histórica de El Plumerillo: Situada en la calle del distrito el Plumerillo. Reconstruida en 1870, puesto que la primitiva fue destruida por el terremoto de 1861, alberga en su interior los restos de Pedro P. Segura y de doña Elisia Segura de Zapata, esposa del doctor Martín Zapata. Fue declarada Monumento Histórico Nacional en 1941.
- Cerro Arco: Se halla en la zona del denominado circuito de Papagallos o El Challao, tiene aproximadamente 1.659 mts. de altura.
- Casa de Piedra
- Pampa de Canota: A 3.000 mts. de altura, es la extensión más importante dentro de la precordillera en su especie.
- Canota: Monumento que se encuentra a 30 Km. de la ciudad de Mendoza.

4.2.2 Circuito de Alta Montaña

Se recorre a través de la Ruta Internacional Nº 7 desde la ruta Panamericana hasta el Túnel Internacional a Chile, atravesando gargantas naturales y túneles excavados en la roca, es un paseo por la alta cordillera de Los Andes junto al curso superior del río Mendoza.

Este circuito permite conocer todo el ambiente montañoso y las 3 unidades geológicas (precordillera, cordillera frontal y cordillera del límite) que constituyen la Cordillera de los Andes.

Una vez en Cacheuta se visualiza la Central Hidroeléctrica de Cacheuta y se puede acceder a un centro climático termal de fama mundial con excelente infraestructura hotelera, gastronómica y de camping. A sólo 38 kms. de la Capital.

En Potrerillos, hay un cómodo hotel con piscina desde el cual se puede apreciar todo el valle.

Cuando se llega a Uspallata se esta a 100 Km., su pueblo en medio de un amplio valle cuenta con variada oferta gastronómica y de alojamiento y como especial atractivo las bóvedas, curiosas construcciones de adobe que han sido conservadas. Luego se observa el "Cerro Tunduqueral" que guarda el testimonio más notable de una civilización incaica: los petroglifos de Uspallata.

Por la ruta Internacional se ingresa a la quebrada por la que baja el río Mendoza y a 12 kms. de Uspallata, en la quebrada del arroyo "Ranchillos", hay una antigua posta inca.

La ruta se conecta, pasando por antiguas estancias, con el camino del Inca. A 23 kms. de Uspallata, pasando por el "Puente Histórico y Fortín de Picheuta" y a 34 kms., por las construcciones incaicas de "Tambillos". Más adelante se atraviesa la localidad de Polvaredas y Punta de Vacas.

En la villa de Penitentes a 167 kms. de Mendoza, se halla uno de los centros de esquí, que funciona de junio a septiembre.

En "El Puente del Inca", a 2.700 m.s.n.m, el río Las Cuevas ha formado un puente natural a cuya vera afloran aguas termales. En las cercanías se halla el "Cementerio de los Andinistas". A poca distancia, la quebrada de horcones. Hacia el norte, aparece el Cerro Aconcagua, el más alto de América, de 6.959 mts.

El límite con Chile está a unos kilómetros más adelante, en Las Cuevas. Esta villa ha sido construida a 3.200 m.s.n.m.

Entre las Cuevas y el túnel Internacional que lleva a Chile, hay una ruta que asciende hacia el monumento del "Cristo Redentor", a 3.800 mts. de altura.

A continuación se realiza una breve descripción de los diversos atractivos de importancia que se observan y se visitan durante el circuito.

Cacheuta

A 29 kms. de la Ciudad de Mendoza, por la Ruta Nacional N° 7, a 1.245 m.s.n.m. se llega a esta localidad petrolera de pequeñas dimensiones que se destaca por ser una famosa zona termal.

La localidad conserva el nombre de un cacique Huarpe. Está dividida en dos partes por el río Mendoza pero que se une al mismo tiempo por un puente colgante de 138 mts. de longitud.

En el año 1873 sus arroyos de alquitrán se utilizaban para impermeabilizar recipientes y vasijas, y diez años después Carlos Fader fundó la Compañía Mendocina de Petróleo y proveyó de gas de petróleo para el alumbrado público. El oleoducto que se construyó, de 34 kms. de longitud, fue el primero en Sudamérica.

En 1880 se construyó en ella la estación ferroviaria, clave en el acceso de Buenos Aires hacia el Pacífico. Luego, con la construcción de su Hotel Termal se transformó en un importante centro de atracción turística.

Centro Climático Termal Cacheuta

Es un complejo que cuenta con hotel y restaurante. Posee una terraza con una piscina que ofrece una excelente panorámica del cañón del río. El hotel se construyó en 1986, en el mismo lugar donde se ubicaba el denominado Hotel Balneario Cacheuta, a principios del siglo XX, del que aún se conserva la torre ascensor.

Los baños se encuentran ubicados a la orilla derecha del río, cuyo cause se encajona entre este punto y los cerros de 600 y 700 mts. en su margen izquierda, en una gruta artificial, a 1.200 m.s.n.m., y a una temperatura que oscila entre los 35° C y 50° C. Hay siete piletas individuales y colectivas. También cuenta con espacios verdes para acampar, quinchos y parrillas.

Las propiedades del agua termal de esta zona están indicadas especialmente para la cura de enfermedades reumáticas y respiratorias.

La influencia somnífica y sedante del aire favorece a los nerviosos, al cansancio mental y al insomnio, etc.

La altura y la radioactividad de la atmósfera y demás condiciones climáticas de Cacheuta, la convierten en una estación cordillerana de las más propicias para la post cura antirreumática.

Cuenta con alojamiento cercano en la ciudad de Mendoza (38 kms.), en la localidad de Potrerillos o en Chacras de Coria - Luján de Cuyo.

En el área se encuentra la central hidroeléctrica, un camping, el hotel, dos hosterías adicionales, salones de té, un centro cívico con todos los servicios, y la estación del antiguo ferrocarril.

Potrerillos

Típico valle serrano a 39 kms. de Ciudad de Mendoza, por la Ruta Nacional N° 7. Desde Cacheuta, el camino transita quebradas, y curvas muy pronunciadas. De gran belleza paisajística principalmente por el contraste de colores y texturas de rocas, sedimentos de distinta eras geológicas.

La villa se encuentra entre la precordillera y la Cordillera del Plata. Junto a las márgenes del Río Mendoza, se observan los antiguos puentes, túneles y vías del Ferrocarril Trasandino.

Potrerillos es un asentamiento antiguo de quintas con producción agropecuaria que inició su despegue económico a partir de la llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX. La construcción y pavimentación de la ruta permitió la llegada de población temporaria y la construcción de casas de fin de semana.

Desde entonces, es utilizada tradicionalmente para el descanso, ya sea por un día de campo o una estadía prolongada. En sus inmediaciones se halla un importante número de estancias, camping, y el reconocido Hotel Potrerillos, que se levanta en un lugar desde el cual se aprecia la inmensidad de la montaña.

El centro cívico de Potrerillos ofrece proveeduría, estación de servicio, restaurantes y una pintoresca iglesia.

El Río Mendoza, junto al Río Blanco y sus arroyos ofrecen una frondosa vegetación y paisajes de asombrosa belleza. Por ello, es un paraje ideal para el turismo de aventura: caminatas, cabalgatas, rafting, ascensiones, parapente, mountain bike, y otras alternativas.

Muy cerca se halla el embalse de Potrerillos, que tiene como fin la regulación del caudal del Río Mendoza con el fin de mejorar la dotación de agua potable y la producción de energía hidroeléctrica. Su hermoso y transparente espejo de agua es toda una posibilidad para los amantes de los deportes náuticos.

Provoca un cambio en el paisaje y el uso turístico, con un espejo de 420 hm³ y una extensión de 1.500 has, son destacables valiosos yacimientos arqueológicos de primitivos recolectores y cazadores y paleontológicos de fósiles marino y cuencas del triásico.

Todo el valle y su entorno es ideal para turismo vacacional, de aventura, ecológico, cultural.

Uspallata

A 93 kms. de la Ciudad de Mendoza, en la intersección de los dos ramales de la Ruta Nacional N° 7 que llegan desde Potrerillos y Villavicencio, entre bellas y exuberantes alamedas, sembríos de hortalizas y tubérculos, y alfalfares, se encuentra la pequeña localidad de Uspallata.

Goza de una posición geográfica privilegiada definida sin duda por el encuentro de grandes unidades del relieve; contrastes de paisajes y formas; de policromía de colores; de un rico contenido arqueológico e histórico, con un anecdotario que lo definen con perfiles propios y característicos. Unidos, permiten disfrutar la gama más interesante de vivencias y actividades culturales, turísticas y deportivas.

El paisaje integra valles, regadíos, altos picos, pampas, quebradas, ríos y arroyos de montaña, en una visión panorámica sintetizada en el Valle. Atributos que, junto a un microclima especial y a la actividad humana perfilan excelentes recursos turísticos para disfrutar las cuatro estaciones del año.

Tal como han estudiado los arqueólogos, en este lugar se instalaron distintas culturas indígenas. Gran trascendencia tuvo la ocupación incaica, que seleccionó Uspallata para la traza del Camino del Inca. Para abastecer a los viajeros, se construyeron en las cercanías de Uspallata tres tambos incas: Ranchillos, Tambillos y Tambillitos.

El Camino del Inca llegaba desde el norte, paralelo y cercano al actual camino a Calingasta. En Uspallata continuaba hacia el oeste para cruzar a Chile.

En tiempos de los españoles, el Valle de Uspallata fue también un lugar importante. Allí se realizaron explotaciones mineras y se construyeron altos hornos de fundición, actualmente llamados "las bóvedas de Uspallata".

De todos modos, no fue posible consolidar un polo de desarrollo importante en este lugar. Las minas no tenían el atractivo de otras, como las de Potosí. Además, las características de la montaña determinaban que fuese muy difícil el acceso por falta de caminos. Uspallata sería conocido como una posta en el camino de Mendoza a Santiago. Los viajeros hacían su primer noche en Villavicencio, la segunda en Uspallata y luego continuaban hacia Chile.

Pero en el siglo XIX, la circulación cordillerana por Uspallata era bastante acotada. Basta recordar que hacia 1910, todavía no se podía llegar en carros con ruedas más allá de Villavicencio. Mientras tanto, avanzaban los rieles. En 1891 llegó el ferrocarril a Uspallata y a partir de entonces se habilitó el servicio desde Mendoza hasta esta localidad. Como resultado, se generaron nuevas condiciones para el desarrollo económico de la zona. Esto se notó en la minería, que experimento cierto repunte, no así en el turismo. A diferencia de otros lugares, como Puente del Inca o Cacheuta, no hubo grandes inversiones en hotelería en Uspallata hasta el segundo tercio del siglo XX.

Apenas llegó el riel a Puente del Inca, los ingleses construyeron allí un hotel-termas de grandes dimensiones (1903). Poco después, en 1913, se levantó el Hotel Termas de Cacheuta, aún mayor que el anterior. Durante más de una década el tren fue el medio de transporte obligado para acceder a ambos, pues no había camino carretero. El Hotel de Uspallata también iba a surgir por iniciativa de los ingleses propietarios del ferrocarril, pero con criterios muy distintos a los anteriores.

A mediados del siglo XX, y con la intención de consolidar el poblamiento de Uspallata, el Gobierno nacional impulsó la instalación allí de cuarteles militares para regimientos del Ejército Argentino (1942). Ello generó un importante incremento en la población, no sólo por los efectivos allí enviados, sino también por los servicios que se generaban alrededor de los cuarteles. Como resultado, la población de Uspallata llegó a los 5.000 habitantes.

Para mejorar las vías de transporte hacia Uspallata, el Estado realizó también inversiones de envergadura, aunque con algunos matices. Después del golpe de Estado de 1943, el gobierno de facto emanado del mismo paralizó los proyectos en marcha para abrir la ruta de Potrerillos hasta Uspallata. En su lugar, construyó otro camino para llegar de Mendoza hasta Uspallata. Pero en vez de ir por Potrerillos, su traza estaba más al norte y pasaba por Casa de Piedra. La obra fue inaugurada en 1944 y luego tendría el nombre de Ruta 13.

En la década de 1950 se inició también la construcción del hospital de Uspallata. La iniciativa tenía como objetivo garantizar la atención médica de los vecinos del lugar y mejorar su calidad de vida.

De esta manera se redondeaba una política de fomento para la localidad. Rápidamente se había transformado la fisonomía de Uspallata con la instalación de los cuarteles, la apertura de una segunda ruta de acceso (al camino por Villavicencio se le sumaba el de Casa de Piedra), la construcción del hotel y la obra en marcha del hospital. Con estas perspectivas, la población de Uspallata llegó a superar los 5.000 habitantes.

El valle fluctúa entre los 1,900 y 2,500 m.s.n.m., y la villa posee calles anchas y pintorescos álamos, y la zona es ideal para efectuar cabalgatas. Fue uno de los puntos importantes de la gesta Sanmartiniana, y posta del Camino Real del Virreinato.

En sus alrededores destaca el Cerro de los Siete Colores, en las proximidades del centro de Uspallata, que es una montaña con franjas coloridas semejante al famoso cerro del mismo nombre en la quebrada de Humahuaca, Provincia de Jujuy.

Es un agradable centro de descanso. En ella se disfruta de espléndidos paisajes, un generoso microclima, y una oferta de alojamiento, restaurantes y camping interesante.

Cuando se desciende hacia el valle se encuentra la ciudad fantasmal de Paramillo, ruinas de asentamiento Huarpes que en el siglo XVII sirvieron para

que los jesuitas explotaran minerales. Además, aún subsisten Ranchillos y Tambillos, dos asentamientos incaicos.

Su oferta turística brinda la posibilidad de realizar turismo alternativo en todas las épocas del año:

- Turismo de aventura para todo tipo de edades, principiantes y avanzados, hacia sitios montañosos, haciendo ascensiones, cabalgatas, caminatas, excursiones guiadas, trekking, overlanding, rafting organizado y ecoturismo, safaris fotográficos con avistaje de fauna autóctona, donde el cóndor y el guanaco se destacan, como también agroturismo entre atractivos campos y estancias. Los servicios turísticos pueden ser tomados en la misma villa.
- Deportes al aire libre, facilitados por su microclima especial tales como andinismo, ciclismo en circuitos serranos, mountain bike, natación, paddle, tenis, fútbol, carovelismo, pesca deportiva, canotaje y rafting.
- Turismo cultural, excursiones a yacimientos arqueológicos, paleontológicos, mineros y formaciones geológicas de excepción, así como sitios históricos, fiestas folklóricas típicas de la región con destrezas criollas, comidas típicas y artesanías. Su paisaje es fuente de inspiración para actividades artísticas de plástica, literatura, música y trabajo artesanal.
- Excursiones hacia los centros de esquí y otros escenarios del entorno: Los Penitentes, Las Cuevas, Puente del Inca, el Parque Provincial Aconcagua y Cristo Redentor o hacia el Valle de Potrerillos, Termas de Cacheuta. No faltan opciones hacia la Pampa del Leoncito, el carovelismo y el Valle de Calingasta o hacia las Termas de Villavicencio, Casa de Piedra y San Isidro.

Puente de Picheuta y Bóvedas de Uspallata

A 23 kms. de Uspallata, por la Ruta Nacional N° 7, se cruza el histórico y colonial Puente Picheuta, y se alcanza las Bóvedas de Uspallata. Son construcciones de barro, con techos en forma de cúpula. Datan de fines del siglo XVIII y fueron una planta para el tratamiento de minerales.

Durante la gesta independentista, los hornos sirvieron para fundir los metales con los que se fabricaron las armas y cañones del Ejército de los Andes. Han sido declaradas Monumento Histórico. Actualmente funciona un museo.

Polvaredas y Punta de Vacas

Desde la villa de Uspallata hasta Los Penitentes, por la Ruta Nacional N° 7, y luego de atravesar una sucesión de túneles, se accede a dos pintorescas localidades: Polvaredas y Punta de Vacas.

Polvaredas es una antigua y casi vacía estación ferroviaria a 2,050 m.s.n.m. Su nombre se debe al intenso polvo que levantaban las corrientes encontradas de vientos. Muy cerca, se encuentra Punta de Vacas, un poblado formado por varios caseríos, y en donde hay un puesto de Gendarmería Nacional.

Desde esta localidad se observa, en todo su esplendor, el Cerro Tupungato, de 6,800 m.s.n.m., rodeado por ventisqueros. Aquí se encuentra uno de los accesos al Parque Nacional Aconcagua.

Cementerio Andinista

Más adelante, siempre por la Ruta Nacional N° 7, se encuentra el Cementerio de los Andinistas. Un lugar donde descansan los expedicionarios de diferentes partes del mundo que perdieron sus vidas al escalar el cerro Aconcagua. También hay placas en honor a los andinistas desaparecidos. Entre ellos el argentino Nicolás Plantamura, quien llegó a la cumbre en 1934.

Penitentes

A 165 kms. de Ciudad de Mendoza, y a 65 kms. de Uspallata, por la Ruta Nacional N° 7, aparece Los Penitentes, un complejo invernal que cuenta con varios hoteles, hosterías, departamentos, confiterías, restaurantes y una estación de servicios.

Se halla a la vera del Río Las Cuevas y los arroyos Santa María y Cruz de Caña, a 2,580 m.s.n.m., y debe su nombre a las sorprendentes formaciones de relieves en las altas laderas, que asemejan una procesión de monjes esculpidos por la erosión.

Cuenta con una superficie esquiable de 300 hectáreas, en 17 pistas de diversos grados de dificultad. La longitud de ellas varía de 7,000 a 60,000 metros. Posee ocho medios de elevación tipo telesillas, telesquí y carrusel. Se practica esquí nórdico y alpino, de competición, juegos de nieve, trineos, snowboard y snowcat.

En el período estival la oferta incluye caminatas, andinismo y observación del paisaje.

Es también un importante lugar de reunión de andinistas de todo el mundo, que llegan, especialmente en el verano, para ascender el imponente Aconcagua.

Puente del Inca

En la Cordillera de los Andes, en la margen derecha del río Las Cuevas se encuentran las termas del Puente del Inca, a 2.720 m.s.n.m. y a 165 kms. de la Ciudad de Mendoza.

Se encuentra ubicado en el Departamento de Las Heras y se llega por Ruta Nacional N° 7.

Las localidades más próximas son: Las Cuevas a 10 kms. y Uspallata a 69 kms. Las comunicaciones se realizan a través de Telefónica de Argentina y por medio de la Compañía de Esquiadores se puede comunicar con la Ciudad de Mendoza a través de radio.

El transporte automotor se realiza con frecuencia diaria, regular, además de las excursiones.

Para la obtención de energía se utiliza el grupo electrógeno de la Compañía de Esquiadores de Montaña, los que tienen un centro de salud, también existe uno en Punta de Vacas a 16 kms. y en Las Cuevas a 10 kms.

Estas tierras son propiedad de la Provincia de Mendoza, por Ley Nacional N° 17450/67, quien cede a la Dirección Provincial de Turismo, por Decreto Provincial N° 5579/67.

Puente del Inca es la estación climática de más altura en Argentina, maravillosamente soleada e inundada de luz; la transparencia y pureza del aire y su orientación, permiten aprovechar toda la influencia vivificante del sol y la atmósfera.

Los calores no se sienten, la temperatura media en la temporada de diciembre hasta fines de abril es de 22° a 26° y excepcionalmente sobrepasa los 28°, no hay niebla y si la hay es muy escasa y las lluvias son rarísimas.

En el invierno el clima es muy seco y frío, precipitando en forma de copiosas nevadas que embellecen aun más el paisaje. En algunas ocasiones las temperaturas invernales se tornan extremas donde los termómetros llegan a marcar temperaturas de hasta 24° bajo cero.

La nieve precipita en forma continua durante todo el invierno y suele permanecer, a pesar del aumento de la temperatura, durante los meses del verano en los lugares sombríos.

Es un clima esencialmente estimulante de todas las funciones orgánicas, pero a su vez produce males como el de "Puna", manifestándose desde la llegada a las termas para desaparecer luego con la adaptación al medio.

La medicación balneoterapia conjuntamente con los efectos biológicos de los rayos ultravioletas del sol, pureza del aire, influencia de la altura sobre la hemoglobina hacen de Puente del Inca, una zona propicia para el bienestar de personas con diferentes problemas de salud.

Cuentan algunas leyendas que Puente del Inca era en tiempos precolombinos, visitado por los dueños del Imperio del Quechua, que habían extendido un camino troncal desde el Perú hasta la vecindad de los peligrosos Araucanos, del otro lado de los Andes. Allí gozaban de baños termales que la fuente natural les ofrecía.

En 1646 ya se conocían en Roma las Fuentes Termales de Puente del Inca. Las primeras reseñas históricas sobre las aguas termales de nuestro suelo y sus propiedades de salud fueron precisamente para las fuentes del Puente de Inca, que adquirieron fama en la Roma del 1600.

El hotel que se encontraba en las fuentes, fue destruido por un alud en 1965 y cuyas ruinas aun subsisten.

El ex hotel, denominado Termas Puente del Inca, podía hospedar cómodamente hasta 100 pasajeros, los cuales tenían a su disposición toda clase de distracciones y diversiones: sala para familia, cancha de tenis, sala de música, de cine, cancha de croquet, billar y además se realizaba excursiones a caballo a los Horcones, al pie del Cerro Aconcagua y otras excursiones para el aprovechamiento del tiempo libre del visitante. En el hotel había una sección llamada "Campo", que era la encargada de facilitar las mulas, caballos y coches para los turistas.

Desde el hotel se ingresaba al balneario por medio de un túnel subterráneo, de cuyas paredes brotaban aguas termales y minerales.

El balneario constaba de 9 cuartos de baño, donde a cada uno de estos le correspondía una toma de vertiente distinta, solamente se utilizaban los manantiales denominados: Mercurio, Venus y Champagne, las demás (Marte, Neptuno, Karlsbadina y otras sin nombre) no eran utilizadas.

Características del Puente Natural

Esta formación natural que ha dado nombre al Balneario, tiene 47 mts. de largo por 28 a 30 mts. de ancho y resguarda varias salientes de la misma procedencia, a juzgar por la similitud fisicoquímica de sus aguas.

El agua termomineral de estas fuentes no deben ser de origen muy profundo, como lo demuestra la temperatura de sus aguas. Por otro lado, estas aguas seguramente se deben mezclar con otras aguas subterráneas de la zona.

Las aguas surgen de las grietas de las rocas; captadas en forma primitiva en los manantiales bautizados con nombres caprichosos, a veces mitológicos, algunos también recordando fuentes europeas y otros como "Champagne", el de mayor caudal, que debe su nombre por la cantidad de espuma que engendran sus aguas.

Las aguas termales de Puente del Inca son alcalinas calcáreas, líticas, bicarbonatadas, clorosulfatadas fuertes, boratadas y arsenicales fuertemente mineralizadas.

Son aguas con un gran desprendimiento de anhídrido carbónico, que a no mediar el factor altura, que limita notablemente sus aplicaciones, tendrían un valor terapéutico muy alto para enfermedades cardiovasculares; por ese motivo no puede ser prescripta a cualquier paciente.

El agua potable de la zona proviene de Los Puquios, son aguas de excelente calidad y se encuentran a 1 km. de Puente del Inca. Es un agua de muy escasa salinidad, se utiliza como agua de mesa y se prestaría admirablemente para embotellarla y saturarla con anhídrido carbónico.

En general la acción fisiológica de estos baños es compleja, sus resultados dependerán de la integración armónica y asociaron conjunta de la temperatura, gas carbónico, fuerte mineralización, etc. influyendo de modo distinto según la enfermedad y el enfermo.

Indicaciones terapéuticas

Dermatosis: Estas aguas son indicadas en las manifestaciones cutáneas: eritemas, herpes, eczemas, etc.

Sífilis y afecciones ginecológicas: los baños Mercurio y Champagne estimulan y excitan el sistema endocrino y vascular, en cambio los baños Venus, de efectos sedantes, serán los indicados para los estados congestivos y dolorosos.

Reumatismo: Antes de enviar un reumático a Puente del Inca, se debe conocer cuales son las afecciones reumáticas que se pueden aliviar en estas fuentes, y a que reumáticos deben aplicarse, porque un reumático con problemas cardiacos puede tener graves problemas.

Afecciones al sistema nervioso: La proporción de sales y gas carbónico en algunos de los baños, actúa como excitante y estimulante de los centros nerviosos y nervios periféricos; así se explicaría los beneficios alcanzados en las afecciones de orden locomotriz de la medula espinal y columna vertebral.

Parque Provincial Aconcagua

A 165 kms. de la Ciudad de Mendoza, y a 75 kms. de Uspallata, por la Ruta Nacional N° 7, se encuentra el Parque Provincial Aconcagua, que aloja al Cerro Aconcagua, de 6,959 m.s.n.m.

Fue declarado Área Natural Protegida en el año 1983. Es una de las 10 Reservas Naturales que forman el sistema de Áreas Naturales Protegidas de la Provincia de Mendoza. El Parque alberga grandes glaciares, los cuáles constituyen una excelente reserva hídrica. Se encuentran además importantes sitios arqueológicos.

Es el escenario preferido para los andinistas de todo el mundo. Su superficie total bordea las 71,000 hectáreas, y junto al Aconcagua, se alza un conjunto de nevados que superan los 5,000 m.s.n.m. Entre ellos tenemos al Dedos, Tolosa, México, Almacenes, Ameguino, Cuerno, Pan de Azúcar, Cúpula Güssfeldt, La Mano y Catedral.

El Aconcagua, Atalaya o Centinela de Piedra, en su traducción del vocablo quechua, muestra facetas imponentes que cambian de color, una textura rocosa, ventisqueros, enormes agujas o penitentes de hielo, grandes acarrees, ríos subterráneos, arroyos, glaciares colgantes, y sobre todo, nieves eternas.

En el Cerro Aconcagua la humedad relativa es sumamente escasa y el porcentaje de oxígeno también disminuye por la misma razón. Los vientos producen zonas de baja presión que intensifican estos efectos. Debe tenerse en cuenta que los Campos Base, desde los cuales se inicia el ascenso, se encuentran a mas de 4,200 m.s.n.m.

En 1883, el alemán Paul Güssfeldt, en condiciones adversas, tan sólo llegó hasta los 6,560 metros, pero abrió el camino a futuras expediciones. Es el suizo Mathias Zurbriggen, el primero en alcanzar la cumbre, el 14 de enero de 1897.

La cima del monte se encuentra a 12 kilómetros de la frontera con Chile, y a 18 kilómetros de la ruta internacional. Lo circundan por el norte y suroeste la quebrada y el valle de los Horcones, que sirven de lecho al río del mismo nombre; por el sur, la quebrada de Horcones Inferior; por el norte y el este el valle de las Vacas.

Ruta de Acceso: Horcones

A pocos kilómetros de Puente Inca, es la ruta más transitada. Por aquí ingresa el 80 por ciento de los andinistas. En su inicio se ubica la Jefatura Central del Parque en el Refugio de Horcones. Desde aquí se coordinan todas las actividades de manejo del Parque. Por esta ruta se llega a Plaza de Mulas (4,300 m.s.n.m.) y Plaza Francia (4,200 m.s.n.m.) en la base de la Pared Sur. El campamento intermedio se denomina Confluencia (3,300 m.s.n.m.) y se encuentra a cuatro horas de marcha desde Horcones.

Ruta de Acceso: Río Vacas

Por esta ruta ingresan los andinistas que intentan el ascenso por el Glaciar de los Polacos. La aproximación es más larga que por Horcones y se llega a Plaza Argentina, Campamento Base que se encuentra al pie del glaciar, a 4,200 m.s.n.m. La aproximación a pie demora tres días, y sobre la ruta se encuentran los campamentos intermedios de Pampa de Leñas y Casa de Piedra.

Las Cuevas

Es la última localidad a la que conduce la Ruta Nacional N° 7, a 168 kms. de la ciudad de Mendoza. Se encuentra a 3,112 m.s.n.m., y a escasos 14 kms. de la entrada al Parque Provincial Aconcagua, y también es conocida como Villa fronteriza de Las Cuevas, ya que marca el límite con la República de Chile.

Posee atractivas construcciones de estilo nórdico que le brindan un aspecto peculiar. En ella se abren dos caminos: uno hacia la derecha, que conduce al Túnel Internacional hacia Chile; y el otro hacia la izquierda, que conduce al Paso Bermejo, antigua ruta internacional que lleva al viajero hacia el Cristo Redentor.

A pesar de la nostalgia que produce para los antiguos pobladores de las Cuevas, el saber que es la última población antes de cruzar hacia Chile y ese aspecto de pueblo semi abandonado le dan un encanto especial que atrae a los turistas.

El fin del funcionamiento del Tren Trasandino y las dos avalanchas que hubo en esta zona produjeron prácticamente el aislamiento de esta población, que dejó de ser el sitio donde los viajeros se abastecían antes del cruce de los Andes.

Ya no tiene una población permanente de setenta familias, como sucedía en la década del 70. En la actualidad, sus habitantes no superan las diez personas. Esos pobladores dan testimonio de la historia de este lugar y, transmiten la esperanza de convertir a la localidad en un nuevo centro turístico y teniendo como objetivo convencer a las autoridades de que eviten el derrumbe de los edificios que aún se pueden reconstruir.

Las Cuevas se llamo así porque en la zona hay un conjunto de cuevas. Una es de agua amarga, ahora se le dice agua salada, otra esta en la quebrada del Náufrago y la ultima en la cúspide del Paramillo. En esta zona la policía de

frontera custodiaba el límite con Chile, en la década del 30, cuando no existía Gendarmería.

En la época de Perón, Evita llamo a ingenieros y arquitectos y les ordenó que en un plazo de seis meses tenían que construir una villa moderna, de ahí nació la villa Eva Perón. El 27 de febrero de 1953, el Presidente llegó a Mendoza para inaugurar la villa para llamarla oficialmente como Distrito Eva Perón.

En Las Cuevas, las construcciones abarcaron una superficie de 6.000 metros cuadrados. Alrededor de 1.200 hombres trabajaron día y noche para traer ripio y arena de Puente del Inca. Materiales con los que se levantó una estación de servicio, una hostería, un correo y telégrafo, la aduana auxiliar, una enfermería y tres edificios con habitantes.

Las Cuevas, históricamente fue paso obligado primero de los arrieros y después de los chaquis (personal de correo del Rey), quienes descansaban en una de las casuchas construidas por el funcionario chileno Ambrosio O' Higgins en el siglo XVIII. Algunas de estas construcciones, llamadas Casuchas del Rey aún existen en la zona. Pero, a pesar de ser monumentos nacionales, se encuentran en el mismo estado de abandono que la villa.

Este sistema de refugios permitía a los correos que cruzaban la cordillera a lomo de mula, aun en invierno, guarecerse de los elementos. En las casuchas los arrieros podían encontrar alimentos y descansar al calor del fuego.

Nosotros comercializamos mucho con Chile porque el puerto de ese país quedaba más cerca de Mendoza que Buenos Aires, el aborigen se dedicaba a llevar las cargas por esos caminos. Los resguardos o casuchas estaban ubicados en sitios estratégicos donde pasaba el arriero del ganado, afirma Lidia Fortín de Iñones, profesora de historia económica.

Después vino el tren Trasandino y Las Cuevas se convirtió en desembarco de productos traídos de Chile. La villa, una vez constituida, se transformó en un punto para detenerse y cargar combustible. Pero la tecnología logró que los vehículos tuvieran más autonomía y la estación de combustible ya no fue paso obligado. Además, allí funcionaban Migraciones y la Aduana, edificios que hace aproximadamente catorce años fueron trasladados a los Horcones. El fin del antiguo pueblo ferroviario estaba casi garantizado. Las Cuevas quedo abandonada. Sin tren ni dependencias fronterizas y con la amenaza latente de posibles avalanchas y aludes que arrebatarían una vez mas contra las construcciones.

Cristo Redentor

A nueve kilómetros de Las Cuevas, por un camino sinuoso, se allega al Cristo Redentor. Es una escultura de bronce de aproximadamente ocho metros de altura y seis toneladas de peso, emplazado a unos 4,200 msnm, en el Paso Bermejo, que marca el limite fronterizo entre Argentina y Chile.

El monumento se inauguró en el año 1904. Se le declaró Primer Monumento Internacional de la Paz entre ambos países. Representa la imagen de Jesús

Nazareno de pie, sobre un globo terráqueo, y sosteniendo una cruz con su brazo izquierdo. La figura mira hacia el noroeste siguiendo la línea de límite.

Su autor fue el argentino Mateo Alonso, y para ubicarlo en ese punto los materiales se trasladaron desde Mendoza a lomo de mula, por ser efectivos en esta clase de terrenos montañosos como animales de carga.

La temporada de ascenso es de enero a marzo. En otoño e invierno es prácticamente imposible llegar a él.

4.2.3 Paisaje de alta montaña

El entorno donde se encuentran los atractivos enumerados también se considera como atractivo.

A través de la opinión de los diferentes informantes claves, las observaciones realizadas, el conocimiento que posee el investigador, y teniendo en cuenta los elementos que conforman a este entorno es que se procede a caracterizarlo.

Los elementos que conforman el paisaje de esta zona son montañas, ríos, quebradas, valles.

Es un paisaje virgen con agregados de paisajes culturales, es decir construcciones realizadas por el hombre.

A través del paisaje se encuentran combinados los diferentes elementos que lo conforman.

Si bien el paisaje esta rodeado por el mismo elemento que se repite, la montaña, a través de los diferentes tramos se la puede observar combinada con otros elementos y adquiriendo diferentes colores propios de los componentes de la corteza terrestre.

La montaña es el elemento que por sus dimensiones se destaca en todo el trayecto.

La diversidad de elementos como las montañas, valles, vegetación y ríos, aportan a la variedad de texturas que se pueden percibir en el paisaje.

Los colores y los brillos que presenta la corteza terrestre se deben a los minerales y componentes del terreno. Para entender la diversidad que posee la zona se detallan a continuación los diferentes elementos que aportan color y brillo:

- Colorado: arcilla y hierro.
- Verde: cobre.
- Amarillo: azufre
- Gris: cenizas volcánicas o rocas de talco o yeso.
- Negro brillante: carbón.
- Negro opaco: basalto

El clima en esta zona es un factor que se debe tener muy en cuenta, debido a que por la altura a la que se encuentra todo el trayecto, en la época invernal es una zona donde es común la tormenta de nieve.

El clima interviene en la imagen que ofrece el paisaje, desaparecen por partes los colores para que todo el terreno quede cubierto de color blanco, producto de la nieve.

Esto beneficia en un punto a este paisaje, debido a que de acuerdo a la estación climática ofrece un paisaje diferente.

Durante el recorrido, es posible visualizar en las montañas a la fauna característica de esta zona. Dentro del habitat de esta zona se encuentran guanacos, zorros, liebres, mulas, cóndores y aguilas.

Estamos en presencia de un paisaje homogéneo, integrado por pocos elementos de formas nítidas que se distinguen y se combinan de forma tal que no resulta monótono.

Los elementos de este paisaje se combinan y se definen como formas nítidas, que van conformando la estructura del paisaje.

Es un paisaje abierto donde la estructura, las formas nítidas y la diferenciación actúan por igual.

4.2.4 Inventario de Atractivos

Teniendo en cuenta las variables que deben considerarse para el análisis de atractivos naturales, se elaboraron las fichas de atractivos¹².

A modo de resumen y para entender la importancia que posee la zona si de atractivos turísticos se habla, es que se realiza un inventario de atractivos.

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
CACHEUTA	SITIOS NATURALES	TERMAS		3
DIQUE POTRERILLOS	MUSEOS Y MANIFESTACIONES CULTURALES	OBRAS DE ARTE Y TÉCNICAS	OBRAS DE INGENIERIA	3
USPALLATA	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	VALLES Y QUEBRADAS	3
LOS PENITENTES	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	ALTAS MONTAÑAS	2
PUENTE DEL INCA	SITIOS NATURALES	TERMAS		2
CERRO ACONCAGUA	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	ALTAS MONTAÑAS	1
LAS CUEVAS	MUSEOS Y MANIFESTACIONES CULTURALES	OBRAS DE ARTE Y TECNICAS	LUGARES HISTORICOS	4

¹² Ver anexos: Fichas de Atractivos.

Como se puede observar la zona de alta montaña posee una variada oferta de atractivos compuesta por atractivos de diferentes categorías, tanto naturales como culturales. Es decir que sobre el atractivo que ofrece la naturaleza a través del paisaje, el hombre realizó también su parte y construyó o adaptó para su mejor aprovechamiento esta zona.

Dentro de los atractivos de esta zona como podemos ver a través de la jerarquización de atractivos, se encuentran atractivos que se complementan entre si y que pueden formar parte de un circuito, como de hecho hoy funciona.

Esta diversidad también permite que se puedan desarrollar diferentes actividades en la zona. Esto es importante que se tenga en cuenta a la hora de planificar un circuito. Sobre todo si se tiene en cuenta que el turista que visita hoy en día sitios naturales, no solo aspira a tener un paisaje interesante para observar, sino que toma una postura más activa y busca también tener la posibilidad de realizar alguna actividad durante la visita.

Así funciona dentro del sistema turístico la oferta y la demanda, como en una comunicación constante.

Si se considera esta comunicación y como se dijo anteriormente no existe paisaje sin un observador que lo contemple, es que se puede afirmar que entre estas dos unidades de análisis la relación que se establece no existe sin un turista observador que desde el recorrido en tren pueda apreciar el paisaje que lo rodea.

Por tal motivo es que se dedica una parte de la investigación a hablar y caracterizar a dicho turista que en el funcionamiento de este sistema forma parte de la demanda.

4.3 Caracterización de la Demanda

Para la presente investigación se tomara como demanda posible a aquellas personas que visiten la ciudad de Mendoza.

Por tal motivo se tomará como referencia la Encuesta Provincial que realiza la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas de la Provincia de Mendoza, la cual en coincidencia toma como muestra para la caracterización de turistas, justamente a personas que se encuentran visitando la ciudad de Mendoza en un período determinado que luego será detallado.

Dicha encuesta se realiza todos los meses, en este caso se tomó la realizada en el mes de Julio de 2007 por dos motivos, primero para que la información sea lo mas actualizada posible, y en segundo lugar porque durante el mes de Julio de 2007 en Argentina se produjo el receso escolar, y esto permite analizar cuales son las preferencias de los turistas Argentinos también.

Para considerar como válidos los datos extraídos de la encuesta mencionada, se explica brevemente su metodología y características.

El relevamiento, a cargo de la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas (D.E.I.E), cuenta con el apoyo del Ministerio de Turismo y Cultura de la provincia de Mendoza.

Metodológicamente, el estudio consiste en la aplicación de un cuestionario semi estructurado a través del cual se indagan personas del país y del exterior que, al momento de la investigación, se encuentran visitando la Ciudad de Mendoza.

Para la determinación de la muestra (que en esta oportunidad fue cercana a los 400 casos), se emplearon datos históricos de ingreso de turistas actualizados por la estimación del incremento experimentado durante el año anterior.

El relevamiento se realizó en cuatro puntos muestrales del microcentro de la Ciudad de Mendoza. En ellos, encuestadores debidamente identificados abordaron a los turistas solicitando su colaboración para conocer: características de la persona, de su viaje, opinión acerca del camino o del lugar de arribo, lugar en el que habitualmente toma sus vacaciones, motivos del viaje, opinión sobre la calidad y los precios de los bienes y servicios ofrecidos, gasto diario estimado e intención de regreso, entre otros aspectos.

Si bien serán tomados en cuenta solo algunos aspectos de esta encuesta, que aportarán a la presente investigación, es interesante conocer los resultados totales de dicha encuesta, para tener una visión integrada del tipo de turista que elige el destino.

La Dirección de Estadísticas, anteriormente mencionada, presentó los resultados obtenidos en el relevamiento el día 03 de Agosto de 2007, a través de un Informe de prensa.

Conclusiones

En el relevamiento realizado en el mes de julio, coincidente con el receso invernal en el país, los visitantes residentes en Argentina fueron los de mayor presencia relativa en Mendoza. Su participación, dentro del total de turistas que eligieron la Ciudad como destino y fueron interceptados por los encuestadores, fue del 76%. A continuación se ubicaron los visitantes residentes en Chile (11%) y en el resto del mundo; cuya participación relativa superó el 13%.

Los promedios de permanencia más frecuentes fueron los de entre cinco días y una semana, informados por más de la mitad de los encuestados.

La mayor parte de los turistas consultados (80%), optó por la compañía de sus familiares. Esta situación se replica sin variaciones de gran importancia en el análisis en función del lugar de residencia habitual y, en el caso de argentinos y chilenos, alcanza el 85% y 80% respectivamente.

Entre los turistas del resto del mundo se registraron, además, una cantidad considerable de viajes sin compañía (25%).

En esta encuesta, las agencias de viaje, a través de la preparación y ventas de diversos paquetes turísticos, asistieron, en general, al 10% de los visitantes y al 11% de los residentes en Argentina.

Sólo el 4% de los residentes en Chile y el 5% de los quienes residen en el resto del mundo utilizó este tipo de servicios.

El 50% arribó a Mendoza en auto, el 40% lo hizo en colectivo, mientras que el 10% utilizó servicios de transporte aéreo.

El estado de las rutas fue calificado, como muy bueno o bueno por el 87% de quienes llegaron a Mendoza utilizando medios terrestres.

Más de la mitad de los entrevistados (51%) visitaba la Ciudad por primera vez. De los turistas que ya conocían Mendoza, el 18% manifestó viajar a la Provincia al menos una vez por año.

El interés por conocer, la experiencia propia y las referencias de otras personas fueron los motivos de mayor influencia en la determinación del destino durante el mes de julio. La visita a familiares y amigos y la cercanía del destino, se ubicaron a continuación.

El 57% de los encuestados se alojó en hoteles y apart hoteles, el 18% en casas de familiares y amigos, el 16% en casas o departamentos de alquiler temporario.

La evaluación de la relación calidad / variedad de los bienes y servicios ofrecidos en Mendoza arrojó resultados satisfactorios (cerca al 90%) en todas las categorías: alojamiento, gastronomía, la oferta de compras y la de entretenimiento.

El 68% de los visitantes encuestados planeaba conocer otros lugares de la Provincia. Se trata, en su mayoría, de residentes en Argentina (74%) o "turistas del resto del mundo" (74%). Entre los destinos mencionados se destacan: excursiones a alta montaña, bodegas ubicadas en otros departamentos y Villavicencio.

En esta oportunidad, los turistas contactados coinciden en mencionar a la Cordillera de los Andes, los vinos y bodegas y la Ciudad como los principales atractivos de Mendoza.

El gasto diario promedio estimado por turista fue de \$177. En promedio, el 33% del mismo se destinó a alojamiento, el 25% a alimentación y el 19%, a compras. El resto se divide en el resto de los gastos diarios de los turistas tales como entretenimiento, excursiones y paseos, comunicaciones y transporte.

Los turistas argentinos gastaron en esta oportunidad, en promedio, \$159 por persona por día, los chilenos \$177 y, los del resto del mundo destinaron \$276 diarios por persona por día para sus gastos en Mendoza.

En términos generales, el 96% manifestó su intención de regresar a la Provincia. En el análisis por lugar de residencia, la intención alcanza el 98% para los argentinos, 97% para los chilenos y el 82% para visitantes del resto del mundo.

Quienes fueron entrevistados manifiestan una intención de regreso en el corto plazo (próximos tres meses) del 11%.

Como se explica anteriormente, de los resultados obtenidos, serán tomados en cuenta aquellos datos que a criterio del investigador, aporten a fundamentar la presente investigación.

- Si consideramos que el trayecto que hace el tren es de aproximadamente 170 kms., y dicho recorrido ida y vuelta, se estima tendría una duración de día completo, son necesarias por lo menos dos noches de estadía para que el turista pueda realizar este recorrido. La encuesta refleja que los turistas que visitan la ciudad de Mendoza entran dentro de este esquema debido a que el promedio dio como resultado que la mayoría utiliza una estadía de 5 a 7 días.

- El medio de transporte más utilizado para acceder a la ciudad es el automóvil. Esto puede ser visto como una posible competencia para el tren al momento de ser una opción para conocer el paisaje de Alta Montaña, sin embargo se puede tener en cuenta que muchas veces los conductores, al no conocer las características del camino de montaña, optan por visitarlo en excursión, para no tener inconvenientes en sus vehículos y para que el paisaje pueda ser observado por todos.

- Más de la mitad de los turistas expresó su interés por conocer otros lugares de la provincia además de la ciudad de Mendoza.

Dentro de las preferencias de los encuestados, el sitio que obtuvo el mayor porcentaje de interés es la zona de Alta Montaña. Justamente es la zona en la cual se propone el funcionamiento del tren turístico.

- Por otro lado se determinó que el atractivo que más atrae la atención de los turistas es la cordillera, lo que permite reforzar la idea de que la zona de alta montaña es una zona turística muy atractiva.

5.1 Análisis F.O.D.A. producto turístico Tren Trasandino Central

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>Es un producto innovador dentro de la oferta turística de la provincia. Su proyecto de reapertura está declarado de interés provincial y nacional.</p> <p>Medio de transporte más seguro que el carretero.</p> <p>Su velocidad de traslado permite una mejor visualización del paisaje. En su trayecto se encuentran atractivos turísticos de gran relevancia dentro de la oferta turística de la provincia. No contamina visualmente al paisaje. Aportaría al desarrollo de comunidades locales.</p>	<p>Su proyecto de reapertura se encuentra ya en proceso. Aparece como alternativa para solucionar el gran congestionamiento de la ruta Internacional N° 7 El proyecto de reapertura incluye el reacondicionamiento de las vías y estaciones. El proyecto cuenta con el apoyo del sector público y privado, tanto provincial como nacional.</p>
DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Localizado en una zona donde en invierno, debido al clima se complica o a veces queda impedido el paso. El transporte de pasajeros resulta menos rentable que el transporte de cargas. Falta de coordinación en el proyecto para funcionar como tren de cargas y pasajero. Falta de propuesta para su funcionamiento como tren turístico.</p>	<p>Intereses económicos provenientes del transporte en carretera. Intereses económicos desde el sector comercial que utilizaría el tren como tren de cargas. Tensión en las relaciones comerciales y económicas con Chile.</p>

Fuente: Elaboración propia

5.2 Análisis F.O.D.A. Zona de Alta Montaña

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<p>Magnitud e identidad de los paisajes y de los recursos turísticos. Excelente conjunción de atractivos de montañas, sol, nieve, glaciares, termas, arqueología e historia. Presencia del Aconcagua. Sensibilidad de los agentes turísticos hacia el desarrollo de la zona.</p> <p>Posicionamiento del circuito de Alta Montaña.</p>	<p>Magnitud e identidad de los paisajes y de los recursos turísticos. Excelente conjunción de atractivos de montañas, sol, nieve, glaciares, termas, arqueología e historia. Presencia del Aconcagua. Sensibilidad de los agentes turísticos hacia el desarrollo de la zona.</p> <p>Posicionamiento del circuito de Alta Montaña.</p>
DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Falta de equipamiento turísticos calificado en hotelería, gastronomía y recreación. Deficiente administración en cuanto al uso del suelo. Alta transitabilidad y conflicto entre el uso turístico y el transporte de cargas del corredor bioceánico. Insuficiente en equipamiento de maquinarias para el normal mantenimiento de la ruta.</p> <p>Deterioro e impacto ambiental en el paisaje por falta de tratamiento de efluentes, presencia de basurales, construcciones precarias. Deficiencia en la prestación de servicios. Falta de concientización turística. Falta de capacitación de recursos humanos. Gran estacionalidad. Falta de señalización vial y turística. Falta de centros de información. Carencia de instalaciones y equipamientos de recepción, información, interpretación y control adecuado en las áreas protegidas.</p> <p>Marco legal e institucional inadecuado.</p>	<p>Deficiente inversión local por falta de créditos al sector turístico. Inadecuada utilización de los recursos naturales. Incidencia ambiental por la instalación de industrias nocivas en los corredores turísticos. Impacto en el paisaje por presencia de basurales y acción de efluentes sobre ríos. Escasa coordinación de acciones y control entre jurisdicciones internacionales (Chile), nacionales, provinciales y municipales en el Corredor Turístico Bioceánico.</p>

Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Turístico – Secretaría de Turismo de la Prov. de Mendoza.

5.3 Conclusiones

Teniendo en cuenta los datos obtenidos, y en función de los objetivos e hipótesis planteados, se enuncian las conclusiones y propuestas de la presente investigación.

En coincidencia con los atractivos turísticos de la zona de alta montaña, se encuentra el recorrido del Tren Trasandino Central, incluso coinciden con la ubicación de sus estaciones. Esto permite no solo visualizarlos desde el tren, sino que la parada en dichas estaciones permitiría la visita a los atractivos. Todos los atractivos de la zona se encuentran en las proximidades de las estaciones.

Los atractivos turísticos de esta zona son los que resultan ser más elegidos por los turistas que visitan la ciudad de Mendoza, esto se puede ver en los resultados de la encuesta que se tomo como referencia para caracterizar a la demanda.

Esto se debe entre otras cosas a que la Cordillera de los Andes es la atracción más importante que posee la provincia. Es un fenómeno topográfico que no se da en todos los países del mundo. Aunque como se dijo en el propósito de la investigación, no se pretende hacer un análisis topográfico de la zona, sino que a través de los atractivos y la belleza natural que posee, se considera que es una zona en la cual un tren tendría mucho potencial turístico.

El entorno de estos atractivos posee una belleza que atrae al turista, quien relaciona a esa belleza natural con elementos tales como un río, una montaña, la combinación de diferentes colores en el terreno, la vegetación, los efectos que producen los cambios climáticos y las diferentes estaciones del año. Son todos elementos que se encuentran presentes en el paisaje de alta montaña de la zona de estudio.

La diversidad de atractivos enriquece la oferta turística y da como resultado la posibilidad de crear un producto que ofrezca también diversidad en cuanto a las actividades que en ellos se pueden realizar.

Esto es positivo si se tiene en cuenta que, como se explicó anteriormente, el turista de hoy tiene una actitud más activa, busca el lugar donde pasar sus vacaciones o momentos de ocio de acuerdo a las posibilidades que le brinda un determinado lugar para hacer actividades. Aun cuando el turista busque solo descansar.

Es una zona turística que atrae no solo a la demanda nacional, sino que también existe demanda por parte de extranjeros de diferentes partes del mundo, y principalmente del país vecino, Chile.

Realizar el recorrido de toda la zona en un tren de alta montaña es según se conoció en el testimonio de pasajeros que hicieron el recorrido, una atracción por si sola, debido al encanto del medio de transporte en si.

No solo por los atractivos que se encuentran en la actual oferta turística de la zona de alta montaña de la provincia de Mendoza, sino que el entorno, posee una belleza natural que hace que todo el recorrido resulte atractivo.

A través de los testimonios de los pasajeros, se noto que desde su opinión el tren les daba una mejor posibilidad de visualizar el paisaje, debido a que dentro de sus vagones se podían movilizar, ir observando a través de diferentes ventanillas, de un lado y de otro del tren.

Por otro lado, la amplitud que posee el vagón del tren, permite que se pueda observar de una mejor manera todo el entorno.

También y en coincidencia con los comentarios aportados desde la Subsecretaria de Transporte Ferroviario, los pasajeros expresaron sentir mayor sensación de seguridad que en el transporte por carretera. Esto lo notaban sobre todo en los tramos donde se acercaban a un precipicio.

Otros de los factores que rescatan es el movimiento dentro del tren que es menor que el que ocurre en un medio de transporte que va por la ruta.

Destacaron también que muchos de los pasajeros eran extranjeros, de diferentes nacionalidades y que todos habían tomado el tren para hacer un paseo por la zona de alta montaña, la población local no lo utilizaba para ir hasta Chile, en general si el motivo del viaje era solo llegar a otra localidad se hacia el recorrido en bus.

La velocidad a la que transita el tren es más lenta que el traslado en automotor y en este caso ésta característica es positiva, debido a que a menor velocidad da más tiempo para la observación, se pueden apreciar con más detalles las características del paisaje.

Según los datos aportados por los ingenieros que están a cargo del proyecto desde la Secretaria de planificación y obras públicas de Mendoza, otro tema a considerar que le da una ventaja al transporte ferroviario por sobre el automotor, es el combustible que consume uno y otro medio.

El automotor requiere de mucha más combustible, más personal de conducción y la inversión en mantenimiento del camino es más elevado.

Haciendo hincapié en los beneficios del tren, otro tema a considerar es el aspecto climático que en la zona de alta montaña, es mucho más hostil y genera modificaciones en el paisaje, que pueden provocar incluso la obstrucción del paso.

Este corredor en la época invernal es afectado por las tormentas de nieve, y en este sentido y de acuerdo a la opinión de los entendidos en el tema, es mucho más sencillo despejar una vía de tren que una ruta.

Es menor la superficie a despejar y es considerablemente más económico por la maquinaria que se requiere en ambos casos.

El tendido férreo del Trasandino Central posee en su traza, lo que se denomina vías segundas y en algunos tramos vías terceras, esto beneficia su interacción y combinación con otro tipo de trenes que no sean turísticos. Por ejemplo, un

tren de pasajeros se puede detener en algún tramo, utilizando esas segundas vías, y dejaría la posibilidad de que transite otro tren, por ejemplo de cargas.

Otra característica de este corredor es que al ser un paso internacional, el comercio y transporte de cargas es una actividad que influye bastante en la cantidad de tráfico que circula por el corredor.

Es un camino que también es sumamente transitado por automotores particulares y de turismo.

El refuncionamiento del tren aportaría a descongestionar un poco ese corredor, ya sea para el transporte de cargas como de pasajeros.

En este momento está en proyecto tomar medidas para solucionar este inconveniente, debido a que según estudios realizados por la Secretaría de transporte de la Nación, se prevé que de continuar esta situación es probable que el corredor colapse en un futuro no muy lejano.

Así, considerando esta situación, sería más que oportuna la reapertura del Trasandino Central.

Al ser un corredor internacional, cualquier situación que lo afecte, va a ser considerado de interés nacional, que es lo que está ocurriendo en este momento.

El proyecto de reapertura del tren Trasandino Central incluso fue declarado de interés nacional, antes que la provincia de Mendoza lo declare de interés provincial. Así queda demostrada la importancia que este corredor posee.

Por esto es que el proyecto está siendo apoyado por diferentes sectores, privados y públicos, provinciales y nacionales.

Privados desde las empresas que realizaron la presentación del proyecto y las empresas que compraron los pliegos para su posterior presentación de propuestas, y públicos desde las Secretarías de la Nación involucradas.

La Secretaría de Transporte Ferroviario de la Nación, que depende del ministerio de Economía, es la encargada del llamado a licitación y de la apertura de los sobres, para analizar a quien finalmente le será otorgada la concesión para su posterior explotación.

A nivel provincial son varios los aspectos por los cuales consideran se verán beneficiados con esta reapertura.

En principio como se menciona anteriormente, sería una solución para el intenso tránsito del corredor y las inclemencias climáticas que lo afectan.

A nivel turístico sería un aporte más y una ampliación en la oferta turística de la provincia. No solo en esta zona, sino que en ninguna parte de la provincia, se ofrece actualmente la posibilidad de un tren turístico.

Y a nivel social, el refuncionamiento de un ramal, sea para el uso que se le quiera otorgar, genera un movimiento y un aporte para el resurgimiento social y económico de muchas localidades.

El movimiento económico que genera el turismo daría la posibilidad a muchos pobladores de poder vivir de actividades paralelas al turismo, desde la venta de

productos regionales, o artesanía hasta la oferta gastronómica y de alojamiento.

Según los estudios realizados por la empresa privada que realizó la presentación del proyecto de reapertura del Trasandino Central como tren de cargas, se determinó que si bien la inversión a realizar es importante, aproximadamente el 90% de las vías se encuentran en buen estado.

Esto se debe a que en la zona de alta montaña el terreno es firme y ayudó a que las vías no tuvieran tanto desplazamiento y se conservaran en buen estado.

Este proyecto de reapertura también prevé el reacondicionamiento de las estaciones del tren, sería interesante que todo este proceso se realizara teniendo en cuenta su futuro uso como tren turístico, sería oportuno entonces que se realizara, como es el propósito de la presente investigación, un estudio de mayor profundidad en este tema.

En la mente de la mayoría de la gente la belleza natural consiste en montañas, valles, lagos, océanos y bosques. Por otro lado este tipo de lugares se relacionan con el descanso, la relajación, el ocio, términos que como se expresó en la definición misma, se vinculan con el turismo.

Esos lugares en general no presentan problemas para atraer al turismo. Sin embargo que un sitio sea atractivo no garantiza que el turismo se desarrolle con éxito. Para que la actividad se desarrolle en forma sustentable y que preserve el atractivo para futuras generaciones es necesario que la actividad se desarrolle en forma planificada.

5.4 Propuestas

En primera instancia, se considera fundamental que exista una propuesta de reapertura del tren a nivel turístico. Sobre todo para reacondicionar todo el trayecto teniendo en cuenta esta actividad, no solo el transporte de cargas.

Se deberían tener en cuenta las frecuencias, combinaciones, instalaciones complementarias en las estaciones, etc.

En cuanto a las características en el diseño del tren de pasajeros, sería de gran utilidad y beneficiaria la observación del paisaje, que los vagones del tren posean ventanas amplias o estructura vidriada.

Rever y planificar la actividad turística de la zona de alta montaña, considerar planes de uso, por ejemplo para que el ambiente no sea alterado por la visita de los turistas.

Realizar inversiones en infraestructura que rodea al tren para que las necesidades de los turistas no se vean insatisfechas.

Para garantizar también la continuidad de las visitas para un futuro, para que no suceda lo que actualmente ocurre en Puente del Inca donde ya la visita solo se puede realizar desde un mirador.

Realizar un estudio en profundidad de la posible demanda para el producto tren turístico en la región de alta montaña, para poder orientar la oferta a dichos requerimientos.

Se considera necesario un mayor apoyo del proyecto por parte de organismos nacionales y provinciales que estén ligados al turismo. Hasta el momento como la propuesta de reapertura es solo como tren de cargas, no se encuentran vinculados al proceso de reapertura los organismos públicos provinciales ni nacionales.

Tener en cuenta las ventajas que el ferrocarril aporta, sobre todo si se tiene en cuenta que se encuentra en una zona de alta montaña. Las posibilidades de accesibilidad al paisaje, la velocidad de desplazamiento, la comodidad y el confort que ofrece a su pasajeros, la atracción que este medio de transporte tiene en si mismo.

Pensar en circuitos que puede hacer del tren turístico tomando diferentes motivaciones que pueden llevar a hacer trayectos temáticos, por tramos o en su recorrido total, incluyendo el servicio de guías. Ya sea por el tramo del trayecto que transite, como por las instalaciones que se pueden desarrollar en las diferentes estaciones del tren. Teniendo en cuenta que ya sea dentro del tren o fuera de él los turistas puedan acceder a servicios básicamente gastronómicos, de recreación y sanitarios.

Otra de las propuestas para el producto es considerar las actividades que ofrecen los diferentes atractivos turísticos del recorrido, para plantear, otros productos con la misma excusa del viaje en tren.

Planificar tanto el trayecto del tren y su funcionamiento como tren turístico para garantizar que el producto se ajuste a las necesidades de los turistas y amplíe no solo la oferta turística de la provincia, sino que también sea un aporte para el refuncionamiento de otros ramales.

Por todo lo expresado hasta aquí es que se considera de gran relevancia la necesidad de un estudio con mayor profundidad a nivel turístico en todo el trayecto que realiza el tren Trasandino Central, no solo por los atractivos turísticos de relevancia que en él se encuentran, sino porque todo el entorno posee los elementos que el turista considera como atractivos.

Bibliografía

Investigaciones previas

Agosto de 2003 – “Concesión Binacional. Tren Trasandino Central. Los Andes – Mendoza”, de Roberto Salinas Briones, Jefe División de Desarrollo de Nuevos Negocios. CGC/Ministerio de Obras Públicas, Chile

Junio de 2004 – “Ferrocarril Trasandino Central. Proyecto de Integración ferroviaria por el Corredor Bioceánico Central. Chile / Argentina”.

Proponentes: Tecnicagua S.A.I.C.A. y Petrolera del Sur S.A.

Agente Financiero: BICE – Banco de Comercio Exterior

Ingeniería: Parsons Brinckerhoff INT. S.A. / Electro Watt INFRA S.A.

Páginas web

www.ferrocarriltrasandino.com

www.tecnicagua.com – Tecnicagua S.A.

www.ferroclub.org.ar – Ferroclub Argentino

www.prensa.mendoza.gov.ar – Coordinación de Comunicación Social

www.cooperativa.cl – Radio Cooperativa de Chile

www.latinrieles.com – Newsletter Rieles Latinoamericanos

www.fiaf.org.ar/home1.htm - Revista Realidad Ferroviaria

www.losandes.com.ar – Diario Los Andes, Prov. de Mendoza

www.lanacionline.com.ar – Diario La Nación

www.aduanaargentina.com/images/mapa-argentina.gif - Aduana Argentina

www.visitingargentina.com/mapas/mapa-de-mendoza.htm - Visiting Argentina

www.viajoporargentina.com/trenes - Viajo por Argentina

Libros

Apuntes de cátedra, prof. María Fernanda Maciel, Asignatura “Medios de Transporte”, 2001 - UAI

Bote Gómez, V. Planificación Económica del Turismo, de una estrategia masiva a una artesanal. México: Trillas; 1990.

Boullón R.C. Ecoturismo. Sistemas naturales y urbanos. 2º edición. Bs. As. Argentina: Librerías y Distribuidora Turísticas; 2000.

Boullón R.C. Planificación del espacio turístico. 1º edición. Mexico, DF: Trillas; 1985.

Davini M.C., Gellon de Salluzzi S.R., Rossi A.A. Psicología General. Buenos Aires, Argentina: Kapelusz; 1991.

Dollfus O. El espacio geográfico. Barcelona, España: Oikos-tau s.a.; 1990.

Fullana P.; Ayuso, S. Turismo sostenible. Barcelona: Rubes; c2002.

Hernández Díaz E.A., Proyectos Turísticos, formulación y evaluación. 2º edición. Mexico: Trillas; 1990.

Jornada Nacional Corredor Bioceánico Central. Columna Vertebral de la Regionalización. Primera Jornada. Santa Fé. Argentina: Fundación Centro; Noviembre de 1999.

Kotler P., Haider D.H., Rein I. Mercadotecnia de localidades. Mexico: Diana; 1994.

Montaner Montejano, J., Estructura del mercado turístico. 2º edición actualizada. Madrid: Síntesis; 1996.

OMT. Introducción al Turismo 1º edición. Madrid: Egraf; 1998

Rubio & Varas. El análisis de la realidad en la intervención social: métodos y técnicas de investigación. Madrid: CCS; 1997.

Sampieri R.H. Metodología de la Investigación. México: Mc Graw Hill; 2003.

Vieytes R. Metodología de la Investigación en organizaciones, mercado y sociedades: epistemología y técnicas. 1º edición. Buenos Aires: De las Ciencias; 2004.

Revistas especializadas / Artículos periodísticos

Periódicos

La Nación
Los Andes
Diario Uno

Revistas especializadas

Tren Rodante
Historia y Perspectiva
Todo Trenes

Artículos de revistas en formato electrónico

Afirman que el Trasandino tendrá que ser subsidiado. El Reportero Ferroviario [revista en línea] 2003 Mayo; 226 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL: <http://www.erf.com.ar/2003/html/20052003.htm>

Bloch RD. Los Corredores Bioceánicos. Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional [revista en línea] 2000; 1 (1/2000): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/1_2000.htm

Bloch RD. Los Tres Ferrocarriles Trasandinos. Boletín de Difusión Académica de la Escuela de Defensa Nacional [revista en línea] 2002; 1 (73/2002): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

http://www.mindef.gov.ar/edna/biblioteca/coleccion/73_2002.htm

Cassano H. La herejía del Marketing. Categorización de trenes turísticos. Revista Realidad Ferroviaria [revista en línea] 2001 Mayo Junio; 1 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL: <http://www.fiaf.org.ar/mayjun01.htm>

Chile – Argentina. El proyecto del Trasandino Central ya tiene plazos concretos. Revista ALAF [revista en línea] 2003 Noviembre; 72 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

http://www.alaf.int.ar/sitio/notas_revista/2003/numero71/nota15.htm

Clementi L. Infraestructura del transporte y su relación con el desarrollo. Revista Realidad Ferroviaria [revista en línea] 2001 Mayo Junio; 1 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL: <http://www.fiaf.org.ar/mayjun01.htm>

El ferrocarril Trasandino tendrá un solo operador. El Reportero Ferroviario [revista en línea] 2003 Mayo; 226 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

<http://www.erf.com.ar/2003/html/20052003.htm>

Freddolino MT. La importancia del multimodalismo. El Ferrocarril como factor de desarrollo. Revista ALAF [revista en línea] 2003 Junio; 70 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

http://www.alaf.int.ar/sitio/notas_revista/2003/nota3.htm

Kirchner preferiría impulsar el Trasandino por Mendoza. El Reportero Ferroviario [revista en línea] 2003 Mayo; 226 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

<http://www.erf.com.ar/2003/html/20052003.htm>

Reunión diplomática en Mendoza por la licitación del Trasandino. El Reportero Ferroviario [revista en línea] 2003 Mayo; 224 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL: <http://www.erf.com.ar/2003/html/13052003.htm>

Salinas Chavez E. Turismo y mercado. El Investigador. Ordenación, planificación y gestión de los espacios turísticos: aspectos teórico-metodológicos. Newsletter El Profesional – 05 de Agosto 2005.

Thomson I. Trenes Turísticos. El ferrocarril es una demanda poco atendida en la región. Revista ALAF [revista en línea] 2004 Junio; 72 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

http://www.alaf.int.ar/sitio/notas_revista/2004/nota8.htm

Vaccari M. Logística. Conceptos introductorios. Revista Realidad Ferroviaria [revista en línea] 2001 Mayo Junio; 1 (1): [1 pantalla]. Disponible desde: URL:

<http://www.fiaf.org.ar/mayjun01.htm>

ANEXOS



Estación de la zona superior por Tucumán. 130 metros, en pendiente.

RENTAS
Todo Trenes
RENTAS
TARROCAVIT
TUCUMÁN
ARGENTINO
RENTAS POR ANIMALES MARINOS

RENTAS
Todo Trenes
RENTAS
TARROCAVIT
TUCUMÁN
ARGENTINO
RENTAS POR ANIMALES MARINOS



Arco de la Puente (120 años del Sur) sobre el río Mendoza en los 40, cerca de Tucumán.



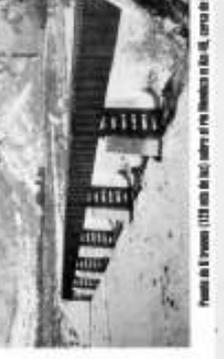
Arco de la Puente (120 años del Sur) sobre el río Mendoza en los 40, cerca de Tucumán.



Una de las estaciones de montaña más impresionantes. Los Andes. Pico de Corral. 1000 metros de altura.



Estación de montaña en el Sur.



Estación de montaña en el Sur.



Arco de la Puente (120 años del Sur) sobre el río Mendoza en los 40, cerca de Tucumán.

Entrevista Ministerio de Planificación y Obras Públicas de la Prov. de Mendoza – Ingeniero Arias

El trasandino aparece en Mendoza como una propuesta de un particular, que es una asociación entre ellas Tecnicagua y otra empresa Andesmar. Ellos se presentan en virtud de que la provincia tiene una concesión de la nación por 24 años a partir del año 92/93.

En realidad la provincia no hizo mucho en esa concesión, que cuando se dividieron los ramales nacionales algunos se concesionaron y algunas provincias tomaron a cargo esos ramales. En Mendoza tomó el A12 y el A10 del Belgrano y del San Martín, dentro de los cuales, en el San Martín estaba la línea que iba a Chile, que no estaba completamente hecha porque había una parte muy deteriorada del lado chileno.

- ¿ El recorrido parte desde Mendoza ?

El recorrido va desde Mendoza, en realidad va desde una localidad que se llama Palmira, que está a unos 15 kms. de Mendoza, pero habría un tren de acercamiento para conectar.

Entonces toma por Palmira y toma el valle del Río Mendoza pasa por la destilería en la YPF, Cacheuta, Potrerillos, Uspallata.

- ¿ Desde Potrerillos hace el mismo recorrido que la excursión de Alta Montaña ?

Claro, el mismo recorrido.

Así que estas dos empresas, conociendo la concesión que tiene la provincia, hace una propuesta, de operarlos y construir fundamentalmente un tramo que actualmente está inundado por el Dique Potrerillos, es decir, la provincia de Mendoza obtuvo un permiso precario de Secretaría de Transporte de la Nación y ahora tiene la obligación de reconstruir y habilitar la línea para entregar esa concesión. Entonces la provincia vio como una buena oportunidad la propuesta particular. De manera que se toma contacto también con grupos chilenos para unificar un poco el servicio ferroviario, y en Chile la propuesta tenía muchas mas posibilidades de llegar a la presidencia. Llega más rápidamente y a través de las conexiones internacionales entre Chile y Argentina, surge en la Nación el tema como un tema de interés.

Fundamentalmente también es un desahogo en la ruta 7 que está muy sobrecargada con camiones brasileños y chilenos por todo el tráfico del MERCOSUR, también muy afectado por condiciones climáticas de manera que se encamine y la Nación lo toma también como de interés nacional. A tal punto que la Nación declara de interés nacional al proyecto caso antes que Mendoza, porque Mendoza iba llevando el proyecto muy detalladamente.

Toda esa documentación pasa a la Secretaría de Transporte y se avanza a tal punto que está en este momento en la fecha de la presentación de propuestas, del llamado a concesión. Que lo hace la Nación, o sea que es una prioridad nacional importante.

Durante el transcurso de la propuesta la provincia impuso ciertos requerimientos técnicos, ambientales, económicos a las proponentes estimaron también el costo del proyecto por si en la etapa de licitación, si no la gana el proponente y la gana otra empresa debería pagar el costo del estudio. Así se avanza hacia un nivel muy importante. A raíz de tomarlo la Nación han estado trabajando los grupos de gente que estaba abocada entre los cuales estaba Marcelo Roget por la provincia, por la proponente está el Arquitecto De Jonge, que es el capitán de la empresa Tecnicagua, gente de la Secretaría de Transporte y de Planificación, ahí ha estado trabajando un ex ministro nuestro, Diego Grau también conozco que ha trabajado el Ingeniero Luis Carral en la temática.

Durante el proceso hubo alguna propuesta de otras empresas como para alguna explotación turística, muy incipiente. Era un tren que iba a recorrer desde Potrerillos hasta las pistas de sky, pero a raíz de que ya se estaba trabajando en esta concesión no se logró la concertación con el proponente principal. De manera que no es un tema que le vendría de nuevo al futuro concesionario, sino que es un tema, si bien marginal en cuanto al proceso económico que ellos lo han planteado, es totalmente factible.

- ¿ Todo el estudio realizado es solo a nivel carga ?

A nivel carga, turístico nada, está la posibilidad porque siempre se ha hablado, que va a haber frecuencias, pero no hay nada programado.

No hay una propuesta, tampoco hay un plan de frecuencias de carga. El turístico tendría que ensamblarse con el de cargas.

No obstante es una ansiedad social fantástica, toca puntos naturales y artificiales preparados por el hombre, de mucho prestigio turístico, hay un movimiento muy justificado.

- ¿ En qué estado se encuentra la infraestructura del tren ?

La infraestructura, la vía en general, está en muy buen estado porque Argentina la preparó muy bien, hasta que hubo un conflicto con Chile y se abandonó prácticamente el proyecto. En Chile desarmaron varias partes, pero esta vía debe tener 12, 15 años, o sea que es bastante reciente, habría que colocar una tercera vía porque hay ciertos tramos, para conectarse con ciertos tramos del mismo ferrocarril Belgrano y hacer una cosa integrada y que tenga posibilidades para los dos tipos de vagón.

La propuesta que yo conocí, era muy interesante, era con locomotoras especiales, nuevas, no se trabaja como se trabajaba antes con esos engranajes, no me acuerdo como se llamaban, de cadenas, para la tracción del tren que trabaja con dos locomotoras, una adelante y otra atrás, en trenes cortos y se logra la tracción sin necesidad de esos sistemas.

Había una idea de electrificación y lo que era muy interesante, porque disminuía mucho el tema de playas para el manejo de vagón, es un tipo de vagón que tenía un sistema de ruedas, tiene un nombre específico, sistema de ruedas telescópicas que se transformaban en ruedas de ferrocarril o se

levantaban y se convertían en ruedas de camión. Entonces en los puntos terminales de distribución pueden hacer el puerta a puerta directamente, o sea, que con eso podían competir mucho más con los despachos en camión, con la llegada al puerto o a otros accesos.

- ¿Cuál es la propuesta en relación al reacondicionamiento de las estaciones del tren ?

Hay un gran trabajo de arquitectura de rehabilitación de los viejos modelos de estaciones inglesas, hay nuevas posiciones y una estación muy grande multimodal, cerca de Cacheuta, donde se harían las transferencias de cargas, dentro de Argentina.

Sobre eso, promulgamos una ley, que proyectamos entre Roget y yo, que era lo siguiente: la provincia de Mendoza a pesar de que se trata de una obra nacional, va a expropiar los terrenos necesarios para el Trasandino, porque lo hace en compensación de los terrenos que le cedería la Nación y que han quedado inundados en el Dique Potrerillos, entonces se hace una transacción, de tierras y dentro de esas necesidades, está una estación muy grande multimodal en la zona de Cacheuta.

El sustento económico de la carga, está dado por dos o tres factores muy conocidos, uno es el tema de la carga peligrosa, que actualmente va en camiones, entonces se haría obligatoria, por el tema de que a veces caen al río y contaminan el agua potable.

Después el cruce en épocas de mucha nevada es mucho más fácil porque las locomotoras tienen un barrenieve adelante o sea que no se limitan tanto como los camiones.

Hay una gran extracción de material, algo similar al yeso, en un tramo cercano a Uspallata, que eso solo ya justifica económicamente la construcción y la explotación del ramal.

Y todo lo que capte de carga adicional del movimiento actualmente existente en camiones.

Existía en la propuesta una estrategia importante de la empresa, como hay oposición de los camioneros, la idea era formar un consorcio económico integrando a grupos camioneros dentro de la iniciativa, de manera que no pierdan parte del negocio que podría ser absorbido por el Trasandino.

Todo el proyecto va a generar movimiento de muchas localidades.

Y también hay una demanda de transporte interno, por ejemplo, hoy en día construir en Uspallata, en el mismo Potrerillos es un tema de mucho costo en transporte en camión. Eso puede generar a lo mejor la aparición de corralones o negocios de ventas de materiales que faciliten el desarrollo urbanístico de la zona, eso es una promoción importantísima.

Entrevista Subsecretaría de Transporte Ferroviario de la Nación – Ministerio de Economía – Ingeniero Campana

La propuesta está más que nada pensada para el tráfico de cargas incluso no se si conocerás cuales son los problemas que hay en el corredor central a Chile. Que es el tema que hay una época del año que se torna intransitable. La ruta por la nieve. Bueno una de las formas que ellos tienen de evitar que las vías se tapen de nieve es proyectar un tráfico muy intenso de trenes de cargas.

Tienen una gran cantidad de cargas proyectadas a transportar y eso obviamente haría un poco problemático ir intercalando trenes de pasajeros o turísticos, pero bueno son cuestiones puntuales, en primer lugar el proyecto es para cargas.

- ¿ De qué manera participa la Secretaria en el proyecto de reapertura del Tren Trasandino Central ?

El proyecto es un proyecto presentado de iniciativa privada, o sea, una empresa presentó el proyecto, hizo todos los estudios previos y es lo que se denomina ahora autora del proyecto, lo que le da unos ciertos puntos a favor en el caso de la licitación.

Obviamente eso lo autorizó, lo aprobó la Secretaría de Transporte de la Nación, y al aprobar ese proyecto llamó a la licitación en el cual uno de los que se presenta es obviamente la empresa que hizo todo el estudio, es la empresa Tecnicagua.

Hasta ahora lo que se puede decir es que hay tres empresas que compraron los pliegos, o sea se atrás de ellos van a formar una UTE, o se vana a asociar con otros, ya es un tema que nosotros no manejamos. Eso será después de que se haga la licitación, cuando presenten todo lo que se ala propuesta económica, método de financiación y todo eso que ahí si ya se tendrá que mostrar quienes forman parte del grupo.

La Secretaría entonces participa solo en el llamado a licitación, o sea por el momento no es algo que vaya a influir en lo que es el presupuesto nacional, el estado no aportaría dinero.

- ¿ Es de su conocimiento la existencia de un proyecto a nivel turístico, cuál es la propuesta ?

Está abierta la posibilidad para el desarrollo a nivel turístico dentro de lo que son los pliegos de la licitación. La explotación de trenes de pasajeros puede ser tanto de servicio regular como turístico.

Si vamos a aplicar un poco la lógica, si va a correr un tren de pasajeros, sería más bien de nivel turístico. Porque en la ruta que hoy cruza la cordillera, un micro de línea, recorre la ruta, la distancia para cruzar las dos ciudades principales o sea Mendoza, con el límite con Chile, un micro lo hace en mucho menos tiempo que un tren.

Y más cuando estamos hablando de una línea con un muy intenso tráfico de cargas, que obviamente el tren de pasajeros se va a tener que manejar a la velocidad de los trenes de carga prácticamente.

Los promedios de velocidades son bajísimos, estamos hablando de una línea con unas características geográficas muy complicadas.

Estamos hablando de trenes que para que te des una idea, máquinas de una potencia, no te voy a hablar de números, para que te des una idea, una locomotora en el llano acá te está tirando 50 vagones de carga, en esa línea creo que como mucho pueden tirar 6, por el tema de las pendientes, hay partes en que las pendientes, los trenes van tirados hasta por 3 locomotoras, según el proyecto hasta 4 locomotoras en algunas partes, sobre todo por el tema de las pendientes que hay. Entonces las velocidades son muy reducidas.

- ¿ Cuáles son las características que más se destacan del corredor y por qué ?

Es un corredor complicado, es más ese corredor originalmente funcionaba con cremallera, es un sistema que es más, actualmente todavía hay algunos coches motores que trabajan en esa línea, que entre los 2 rieles hay un tercer riel dentado en el que encastra un engranaje que tendría el eje tractivo de la locomotora o del coche.

En esa línea, que tenían ese sistema estaban los coche motores Ganz, del año 1961, queda alguno pero no funciona actualmente y algunas locomotoras a vapor, Kitson Meyer creo que era la marca, que operaban de esa forma, entonces solucionaban el problema de la adherencia.

Porque no solamente es potencia sino que también adherencia, porque sino empezas a patinar.

- ¿ Qué grado de importancia a nivel nacional y/o provincial considera usted, tiene la reapertura del Trasandino Central, y por qué ?

Si bien nosotros tenemos otro paso hacia Chile por el norte y que podemos decir que es un paso tal vez menos problemático y también se está analizando la posibilidad de 2 pasos más al sur, uno por la línea de Zapala que ya se ha comenzado a prolongar la línea y la que sería el Trasandino Patagónico que es el viejo ramal de río Turbio que llegaría a Chile.

Todo lo que sea vías de comunicación entre el océano atlántico y el océano pacífico es más que importante.

Encima el Trasandino Central, a Mendoza tenés dos líneas importantes que llegan de ferrocarril, una es el ferrocarril San Martín que es trocha ancha, con la posibilidad, por el sistema, de estaciones multimodales de poder mover contenedores de un vagón de trocha ancha a uno de trocha angosta que es la del Trasandino.

Pero también tenés líneas del ferrocarril Belgrano que por San Juan, bajan directamente a Mendoza, o sea, acá por ejemplo se está tratando un proyecto, que no tiene que ver con esto, un proyecto de una línea que está totalmente abandonada, entre Monte Caseros y corrientes, reconstruirla en bitrocha, entonces vos conectas Atlántico Do Sul de brasil, de trocha angosta, esa línea bi trocha, media y angosta conecta en Corrientes con el ferrocarril Belgrano o sea que sin hacer ningún tipo de trasbordo un contenedor podría estar viniendo desde el centro de Brasil hasta un puerto en Chile.

O por ejemplo también podés conectarlo con las líneas al norte que van a Bolivia, o sea todos los que son esos pasos internacionales, estratégicamente es muy importante.

- ¿ Cuáles considera son los beneficios que posee el transporte ferroviario ante otros medios de transporte terrestres, ya sea a nivel pasajeros, carga o turístico ?

Una de las mayores ventajas es justamente por el problema que tenemos; el comercio crece año a año y ya es de prever que dentro de no muchos años, la ruta puede llegar a colapsar. A nivel de que ya hoy está con un tráfico cercano a unos mil camiones por día.

Entonces el hecho de poder poner una alternativa de transporte, desagotas la ruta, mejoras medidas de seguridad, condiciones de seguridad, favoreces un montón de cosas.

Sacar camiones por ruta pudiendo transportar por ferrocarril no conviene. Siempre va a ser un beneficio incluso para el turismo.

- ¿ Cuáles considera usted serían los aportes que produciría el funcionamiento de un tren turístico en la zona de alta montaña de la Provincia de Mendoza ?

Bueno uno lo puede ver más que nada del punto de vista técnico.

Si bien con mi compañero fuimos siempre defensores de los trenes de pasajeros y de los turísticos, yo creo que desde un punto de vista personal, a nivel mundial, el tema de los trenes turísticos es un tema que hoy en día está muy en boga.

Hoy por hoy, sin ir más lejos, podemos decir que trenes que tenemos catalogados como turísticos, no lo son, como el tren Patagónico, que une San Carlos de Bariloche con Viedma, es un tren que un tren social, pero aún así siéndolo uno viaja en cualquier categoría y se cruza con gente que habla alemán, que habla inglés, francés.

El tren siempre tiene una atracción sobre la gente.

Sin ir más lejos el que funcionaba hasta hace poco que ahora está en plan de recuperación, es el Trasandino del norte el C14, el tren a las nubes.

Bueno acá tenemos la experiencia de gente de Ferroclub, con trenes a vapor acá en la Provincia de Buenos Aires, o sea todo es una atracción, incluso es una atracción para gente extranjera, que viene y viene a ver un tren pero a la vez, hablando fríamente y en crudos números, viene y va a gastar en comercios, gastronomía, o sea que todo lo que sea para fomentar que venga gente a gastar de afuera es positivo. Porque obviamente beneficia tal vez no tanto al negocio en sí, porque un tren a veces los márgenes de ganancia sobre todo en un tren de pasajeros son muy reducidos, pero todo lo que está alrededor del tren, lo revivís.

- ¿ Supone entonces que el Trasandino Central, como tren turístico, sería un aporte a la oferta de trenes turísticos que hay actualmente en Argentina ?

Si, es una opción más, nos ampliaría la oferta de hoy en día en ese tema.

Yo algo he conocido de ese ramal y bueno tiene sus encantos la zona, como para que funcione un tren que pueda recorrerla.

Tal vez un poquito más reducido, quizá no sea necesario que pase a Chile, si llega hasta la frontera estaría bien.

Porque es más, justamente del lado chileno tenés más problemas a nivel topográfico, entonces quizá manejándose del lado Argentino hasta Las Cuevas, uno puede decir que puede ser mucho más potable el proyecto.

Ayudaría a reflotar comunidades.

Todo lo que sea la posibilidad de que venga gente a gastar plata es positivo, porque es una industria, hoy eso está pensado como una industria. Lo que pasa que eso va también a los balances de quien va a ser el operador y obviamente va a tener los derechos sobre el proyecto en sí. Es un proyecto que involucra mucho dinero, millones de dólares, y obviamente no le podemos imponer a quien venga a invertir el dinero, una limitación en sus servicios. Ellos van a tener la necesidad de transportar muchos millones de toneladas para que esto les de un resultado positivo, pero apostamos a que no es imposible.

Entrevista a pasajeros del tren – María Inés

- ¿Cuál fue el motivo por el cual realizaron el recorrido en el Tren Trasandino Central ?

Estábamos en Mendoza de Luna de Miel y tomamos el tren para hacer el recorrido porque nos pareció más cómodo. Aparte la experiencia de cruzar un paso de montaña en ese tren era encantadora, en cambio en un ómnibus no es lo mismo. Te sentís más seguro, sobre todo porque pasas por muchos lugares con precipicios. El bus es como que te marea, tiene mucho más movimiento. Además era lindo porque te daban el almuerzo, venía el mozo, te ponía una mesita, con un almuerzo, la verdad era todo muy lindo el viaje. Realmente es para turismo, yo creo que el tren engancha mucho más a la gente que ir en ómnibus.

- ¿ Recuerda haber hecho alguna parada durante el recorrido ?

Paramos para tomar un tren chileno, no me acuerdo bien donde era.

- ¿ Qué elementos del trayecto recuerda como los más atractivos ?

Y mira vas por el medio de la cordillera, y ves los ríos abajo, como paisaje es precioso, y creo que hay una estación, Polvaredas, que tenemos unas fotos, que era muy linda.

Nosotros no paramos, pero por lo que vi, si quisiera hacer paradas, se podría hacer, por ejemplo poner estaciones para que la gente baje y mire, poner cosas para comprar, había muchos extranjeros.

Mi hermana también lo hizo y en época de nieve y llegaba hasta Puente del Inca y ahí había una estación.

En ese momento el tren era turístico, porque la gente que iba a Chile, seguramente tomaba el ómnibus porque es más rápido, el que tomaba el tren era porque quería la gracia de subirse al tren como cuando tomás el tren de la Costa. La gente no lo usaba de transporte, estaba paseando.

Yo me acuerdo que en ese momento, había muchos extranjeros, si hoy funcionara con lo que creció el turismo, yo creo que funcionaría muy bien.

Lo bueno es que no tenés tanta altura como para que te pase, lo que te pasa en el tren a las nubes que te apunas.

Acá no sentís ese malestar, porque es más bajo creo yo.

- ¿ En el caso de tener la posibilidad volvería a hacer el trayecto en tren ?

Yo lo volvería a hacer, son viajes que no los olvidas más en tu vida, aparte una cordillera como esa, yo creo que no hay otra posibilidad desde un tren poder verla. El tren a las nubes quizá, pero es otro el paisaje a esa altura.

Aparte en el tren tenés un espacio más amplio para poder ver mejor, te puedes mover caminando, en el micro no, vas sentado mirando por solo una ventanilla.

Entrevista a pasajeros del tren – Juan Carlos

- ¿Cuál fue el motivo por el cual realizaron el recorrido en el Tren Trasandino Central ?

Mirá yo soy Ingeniero, trabajé 10 años para el ferrocarril Belgrano, por eso es que si tengo la oportunidad de tomar un tren, sobre todo turístico como era este, siempre lo voy a preferir.

En esa oportunidad estaba de Luna de Miel y queríamos recorrer toda la parte de Alta Montaña.

Yo te puedo hablar un poco de la parte técnica de los ferrocarriles también, que quizá no está muy relacionado con tu tema, es interesante saber algunas cosas porque lo vas a usar como medio de transporte.

El tren por sobre todas las cosas en estos pasos de montaña, lo fundamental es que tengan adherencia, debido a que en su funcionamiento está trabajando metal con metal. Por otro lado el ferrocarril es un medio de transporte más seguro, si lo comparás con un micro por ejemplo.

Otra de las cosas fundamentales, sobre todo en este paso, es que en invierno ahí la nieve te tapa todo, y están siempre con el mismo problema de que queda cerrado el paso. En este aspecto el ferrocarril te sirve mucho más porque tenés los barrenieves.

En relación con el turismo, yo me acuerdo que en el tren había muchos turista extranjeros, que hablaban de todos los idiomas que te imagines, así que ya en esa época, hace treinta años atrás te estoy hablando, ya lo usaban los turistas.

- ¿ Recuerda haber hecho alguna parada durante el recorrido ?

Si, hicimos un trasbordo, pero ya era en territorio Chileno, en la parte Argentina no paramos.

- ¿ Qué elementos del trayecto recuerda como los más atractivos ?

Todo el trayecto es muy interesante. Se podría hacer algo hasta un punto sin tomar todo el ramal o sin pasar a Chile.

Aparte no hay ningún problema, ya tenés la vía, tenés las locomotoras, tenés un par de coches, no necesitas que tenga muchos.

Hoy en día el mundo cambio, la gente quiere ir con más confort, sobre todo si está previsto para ser turístico.

Te traían el almuerzo. Eran los antiguos coches de trenes, de madera y entonces te traían una mesita como en los aviones.

Estaba incluido en el viaje, era un trayecto corto. En ese momento pasaba hasta Chile. El tren iba lleno.

Cruzar la cordillera es una cosa única, muy imponente.

- ¿ Cuáles considera son los beneficios que posee el transporte ferroviario ante otros medios de transporte terrestres ?

Hoy la tendencia es que los traslados de estos tipos de trenes sea corta, y que esté cerca para tomarlo.

Cuando se congestiona la ruta ahí tenés colas de camiones parados. Es mucho más sencillo despejar una vía que la ruta y aparte el tren no derrapa.

Otro tema es el rendimiento del combustible. El camión en ese sentido es una cosa arcaica, requiere de mucho más combustible, más personal de conducción, la inversión del camino.

La zona de montaña es un terreno muy duro, eso hace que las vías se mantengan en buen estado con el paso del tiempo.

- ¿ En el caso de tener la posibilidad volvería a hacer el trayecto en tren ?

Totalmente, incluso me acuerdo que interactuabas con la gente, porque te parabas, caminabas, mirabas por ventanas de un lado y del otro del tren, no te perdías nada, es mucho más dinámico.

Si hacen un tren de línea ahí, creo que se llevarían una sorpresa, porque viajaría mucha gente, sería más económico.

Ahí tendrían que electrificar y tener locomotoras eléctricas, así tendrían mucho más potencia.

Al tener una belleza todo alrededor, no es solo ir y venir de un lugar a otro, si se hacen paradas, se vende un poco el lugar, yo creo que tiene muchas posibilidades.

Las paradas acá no entorpecerían el paso de trenes de carga, porque cuentan con segundas y terceras vías, lo que permite que una formación se detenga en un lugar y deje pasar a otro tren. Se puede hacer una playa de maniobras.

Fichas de observación de atractivos

NOMBRE DEL ATRACTIVO: CACHEUTA

TIPO: TERMAS

- LOCALIZACION: 29 Kms. de Mendoza

- CALIDAD Y PROPIEDAD DE LAS AGUAS: 7 piletas individuales y colectivas. Temperaturas 35 a 50 grados. Para enfermedades reumáticas y respiratorias. Relax, descanso, tranquilizantes.

- PAISAJE DEL ENTORNO: montaña, río

- INSTALACIONES: Hotel, piletas. Camping, quincho, parrillas.

NOMBRE DEL ATRACTIVO: DIQUE EMBALSE POTRERILLOS

TIPO: OBRAS TÉCNICAS

- LOCALIZACIÓN: 39 kms. de Mendoza.

- DESCRIPCIÓN DE SUS ASPECTOS MÁS RELEVANTES: Regula el caudal del río Mendoza, para el agua potable y energía eléctrica.

- ANTIGÜEDAD Y ESTADO DE CONSERVACION: 2002. Es muy reciente su construcción, aun no presenta signos de deterioro, se encuentra en normal funcionamiento.

- CAUSAS DEL INTERES TURISTICO: Modifica el aspecto del paisaje, aporta un espejo de agua. En la zona se encuentran yacimientos arqueológicos y paleontológicos.

NOMBRE DEL ATRACTIVO: USPALLATA

TIPO: MONTAÑAS

- LOCALIZACION: 93 kms. de Mendoza.
- ALTURA, MORFOLOGIA, CLIMA: contraste de varios tipos de relieve, formas y colores diferentes. Posee un microclima especial.
- VEGETACION: arboledas, sembradíos de hortalizas, tubérculos, alfalfa.
- CAMBIOS ESTACIONALES: en época invernal se cubre de nieve.
- PAISAJES MÁS INTERESANTES: valle, regadíos, montañas, quebradas, ríos y arroyos de montaña. Por su pasado indígena atrae por cultura del Inca.

NOMBRE DEL ATRACTIVO: PENITENTES

TIPO: MONTAÑAS

- LOCALIZACIÓN: A 165 kms. de Mendoza
 - ALTURA, MORFOLOGIA, CLIMA: debe su nombre a las formaciones del relieve en las laderas más altas. Se encuentra a 2580 mts de altura s.n.m, clima de alta montaña, ventoso.
 - CAMBIOS ESTACIONALES: Durante la época invernal se cubre de nieve y permanece hasta entrada la primavera.
 - PAISAJES MAS INTERESANTES: montañas, río. Complejo invernal. Instalaciones para la práctica de sky, medios de elevación, alojamientos, restaurantes.
-

NOMBRE DEL ATRACTIVO: PUENTE DEL INCA

TIPO: TERMAS

- LOCALIZACION: a 175 kms. de Mendoza.

- CALIDAD Y PROPIEDAD DE LAS AGUAS: aguas alcalinas calcáreas, clorosulfatadas, con mucho minerales. Se recomienda para diferentes problemas de salud, reumáticos, respiratorios, dermatológicos.

- PAISAJE DEL ENTORNO: montañas, río, puente natural, ruinas del antiguo hotel termal destruido por alud. Posee una coloración amarillenta, efecto que se produce por los componentes del agua termal.

- INSTALACIONES: Mirador (antes se podía ingresar a visitar las ruinas del hotel) Iglesia que quedo en pie luego del alud. Antigua estación de tren, refugio de montaña. Feria de artesanos. Cartelera con información del atractivo.

NOMBRE DEL ATRACTIVO: CERRO ACONCAGUA

TIPO: MONTAÑA

- LOCALIZACIÓN: Dentro del Parque Provincial Aconcagua, a 165 kms. de Mendoza. La cima del monte esta a 18 kms de la ruta nacional nº 7.

- ALTURA, MORFOLOGIA, CLIMA: 6.959 mts s.n.m. Posee textura rocosa, glaciares colgantes. Posee nieve eterna.

- CAMBIOS ESTACIONALES: puede presentar mas o menos nieve, pero siempre se encuentra nevado en su cumbre.

- CAMINOS, SENDAS Y REFUGIOS: posee diferentes instalaciones para los andinistas, campamentos base y refugios y campamentos intermedios.

- PAISAJES MAS INTERESANTES: para el turista que solo va a observarlo, hay un mirador en la ruta a 18 kms aprox. Tiene cartel indicativo con información del atractivo.

NOMBRE DEL ATRACTIVO: LAS CUEVAS

TIPO: OBRAS TECNICAS

- LOCALIZACION: a 168 kms. de Mendoza

- DESCRIPCION DE SUS ASPECTOS MÁS RELEVANTES: es la última localidad antes del cruce a Chile. Solo tiene 10 habitantes. Es la parada obligada antes de subir al Cristo redentor.

- ANTIGÜEDAD Y ESTADO DE CONSERVACIÓN: Se construyó aprox. en 1953. Es un pueblo abandonado. Construcciones de tipo nórdico.

- CAUSAS DE INTERÉS TURÍSTICO: atrae por ser la última localidad, su aspecto abandonado y los puestos de artesanías. Los pobladores convidan a los turistas con chocolate caliente y una bebida alcohólica, para el frío que caracteriza la zona.

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
CACHEUTA	SITIOS NATURALES	TERMAS		3
FOTO				
CARACTERISTICAS	<p>Las propiedades del agua termal de esta zona están indicadas especialmente para la cura de enfermedades reumáticas y respiratorias. Hay siete piletas individuales y colectivas. También cuenta con espacios verdes para acampar, quinchos y parrillas. Es un complejo que cuenta con hotel y restaurante.</p>			
UBICACIÓN	A 29 kms. de la ciudad de Mendoza			
MEDIOS DE ACCESO	Desde gran mendoza y resto de la provincia por ruta provincial 82. Hoy no forma parte de excursiones tradicionales.			
DEFICIENCIAS	Falta de integración espacial para el desarrollo del producto. Subestimación de sus posibilidades, sobre todo para el desarrollo de un turismo activo.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
DIQUE POTRERILLOS	MUSEOS Y MANIFESTACIONES CULTURALES	OBRAS DE ARTE Y TÉCNICAS	OBRAS DE INGENIERIA	3
FOTO				
CARACTERISTICAS	<p>Tiene como fin la regulación del caudal del Río Mendoza con el fin de mejorar la dotación de agua potable y la producción de energía hidroeléctrica. Su transparente espejo de agua es toda una posibilidad para los amantes de los deportes náuticos.</p> <p>Provoca un cambio en el paisaje y el uso turístico, con un espejo de 420 hm³ y una extensión de 1.500 has, son destacables valiosos yacimientos arqueológicos de primitivos recolectores y cazadores y paleontológicos de fósiles marinos y cuencas del triásico.</p>			
UBICACIÓN	A 39 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Por ruta nacional 7 o por ruta provincial desde Valle de Tupungato. Servicio regular de transporte con frecuencia diaria. Se incluye en las excursiones tradicionales desde Mendoza.			
DEFICIENCIAS	Desarticulación de la oferta. Escaso aprovechamiento de los atractivos naturales y socioculturales. Falta de planeamiento urbano y general.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
USPALLATA	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	VALLES Y QUEBRADAS	3
FOTO				
CARACTERISTICAS	El paisaje integra valles, regadíos, altos picos, pampas, quebradas, ríos y arroyos de montaña, en una visión panorámica sintetizada en el Valle. Entre atractivas y exuberantes alamedas, sembríos de hortalizas y tubérculos, y alfalfares.			
UBICACIÓN	A 93 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Ruta nacional 7, eje internacional hacia Chile. Transitabile durante todo el año. Rutas Villavicencio y Barreal.			
DEFICIENCIAS	Poca valoración de los productos turísticos culturales que ofrece el entorno. Falta de desarrollo de nuevos productos, y circuitos turísticos. Falta de promoción como alternativa de desarrollo de miniturismo. Turismo interno.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
LOS PENITENTES	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	ALTAS MONTAÑAS	2
FOTO				
CARACTERISTICAS	Complejo invernal. Cuenta con una superficie esquiable de 300 hectáreas, en 17 pistas de diversos grados de dificultad. La longitud de ellas varía de 7,000 a 60,000 metros. Posee ocho medios de elevación tipo telesillas, telesquí y carrusel. Se practica esquí nórdico y alpino, de competición, juegos de nieve, trineos, snowboard y snowcat.			
UBICACIÓN	A 165 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Ruta nacional 7, internacional, pavimentada. Problemas de acceso en temporada invernal			
DEFICIENCIAS	No está habilitado todo el año. En el invierno se produce congestión en el tránsito local. Faltan servicios sanitarios públicos. No tiene mantenimiento en cuanto a obras edilicias, y tareas de limpieza en general. Escasa visión de conjunto y producto turístico. Desvalorización de sus potencialidades turísticas, sobre todo fuera de temporada invernal.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
PUENTE DEL INCA	SITIOS NATURALES	TERMAS		2
FOTO				
CARACTERISTICAS	<p>Las aguas termales de Puente del Inca son alcalinas calcáreas, líticas, bicarbonatadas, clorosulfatadas fuertes, boratadas y arsenicales fuertemente mineralizadas.</p> <p>Son aguas con un gran desprendimiento de anhídrido carbónico, que a no mediar el factor altura, que limita notablemente sus aplicaciones, tendrían un valor terapéutico muy alto para enfermedades cardiovasculares; por ese motivo no puede ser prescrita a cualquier paciente.</p> <p>El puente natural es de 47 mts. de largo por 28 a 30 mts. de ancho y resguarda varias salientes de la misma procedencia, a juzgar por la similitud fisicoquímica de sus aguas. Las aguas surgen de las grietas de las rocas; captadas en forma primitiva en los manantiales.</p>			
UBICACIÓN	A 175 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Ruta nacional 7. Sitio de paso o de visita de excursiones tradicionales. Dos servicios regulares de transporte.			
DEFICIENCIAS	No tiene mantenimiento actualizado y permanente. Solo puede observarse desde el mirador, ya no permite su recorrido por dentro por falta de protección en el uso que se le dio. Mal aprovechamiento del recurso medioambiental.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
CERRO ACONCAGUA	SITIOS NATURALES	MONTAÑAS	ALTAS MONTAÑAS	1
FOTO				
CARACTERISTICAS	De 6,959 msnm., se encuentra dentro del Parque Provincial Aconcagua. Muestra facetas imponentes que cambian de color, una textura rocosa, ventisqueros, enormes agujas o penitentes de hielo, grandes acarreos, ríos subterráneos, arroyos, glaciares colgantes, y sobre todo, nieves eternas.			
UBICACIÓN	A 165 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Ruta nacional 7, internacional a Chile. Dos servicios regulares de media distancia, servicios contratados, turismo y movilidad propia.			
DEFICIENCIAS	Se trabaja para prever las deficiencias, y concientizar sobre el buen uso del atractivo, con el apoyo de distintos organismos y a través de campañas de promoción nacionales e internacionales.			

NOMBRE DEL ATRACTIVO	CATEGORIA	TIPO	SUBTIPO	JERARQUIA
LAS CUEVAS	MUSEOS Y MANIFESTACIONES CULTURALES	OBRAS DE ARTE Y TECNICAS	LUGARES HISTORICOS	4
FOTO				
CARACTERISTICAS	<p>También es conocida como Villa Fronteriza de Las Cuevas, ya que marca el límite con la República de Chile. Posee atractivas construcciones de estilo nórdico que le brindan un aspecto peculiar. Su ubicación y ese aspecto de pueblo semi abandonado le dan un encanto especial que atrae a los turistas. Históricamente fue paso obligado primero de los arrieros y después de los chaquis (personal de correo del Rey), quienes descansaban en una de las casuchas construidas por el funcionario chileno Ambrosio O' Higgins en el siglo XVIII. Algunas de estas construcciones, llamadas Casuchas del Rey aún existen en la zona.</p>			
UBICACIÓN	A 168 kms. de la ciudad de Mendoza.			
MEDIOS DE ACCESO	Ruta nacional 7, pavimentada. Servicios de excursión y movilidad propia.			
DEFICIENCIAS	Toda la villa se encuentra en gran estado de abandono. Servicios de restaurante y sanitarios no acordes a los requerimientos turísticos.			

Introducción	1
Fundamentación	1
Propósito de la investigación	2
Ubicación geográfica y presentación del área de estudio	3
Capítulo I: El Problema	
1.1 Formulación	8
1.2 Hipótesis	8
1.3 Objetivos	8
1.4 Limitaciones	9
Capítulo II: Marco teórico	
2.1 Historia de los medios de transporte de pasajeros	10
2.2 Trenes Turísticos en Argentina	12
2.3 Conceptualización	19
2.3.1 Turismo	19
2.3.2 El Sistema Turístico	19
2.3.2.1 Demanda Turística	20
2.3.2.2 Oferta Turística	20
2.3.2.3 Espacio Geográfico	21
2.3.2.4 Operadores del mercado	21
2.3.2.5 Infraestructura Turística	21
2.3.2.6 Superestructura	21
2.3.3 El Espacio Turístico	21
2.3.4 El espacio Natural	22
2.3.4.1 Paisaje Natural	23
2.3.5 Calidad del Paisaje	24
2.3.6 Tipos de Paisajes	25
2.3.7 Jerarquía de atractivos	28
2.3.8 Inventario de atractivos turísticos	29
2.3.9 El Turista Observador	36
2.3.10 Los Medios de Transporte y el Turismo	39
Capítulo III: Marco teórico Metodológico	
3.1 Tipo de Investigación	44
3.2 El Proceso de Investigación	45
3.3 Instrumentos de recolección de datos	47
Capítulo IV: Análisis e interpretación de datos	
4.1 El ferrocarril Trasandino Central	51
4.1.1 Características técnicas e ingeniería	53
4.1.2 Descripción general de su traza	54
4.2 Alta Montaña	58
4.2.1 Departamentos transitados	58
4.2.2 Circuito de Alta Montaña	62
4.2.3 Paisaje de Alta Montaña	74
4.2.4 Inventario de Atractivos	75
4.3 Caracterización de la Demanda	76
Capítulo V: Consideraciones finales	
5.1 Análisis F.O.D.A. producto turístico Tren Trasandino Central	80
5.2 Análisis F.O.D.A. zona de Alta Montaña	81
5.3 Conclusiones	82
5.4 Propuestas	85
Bibliografía	
Anexo	