

Patrimonio y rutas culturales: Desarrollo territorial en clave de paisaje en experiencias internacionales en España, Italia y Argentina

Mónica Jimena Ramé ¹ | Consuelo Isabel Astrella ² | Lourdes Royo Naranjo ³

Recibido: 10-04-2022 | Versión final: 11-07-2022

Resumen

El presente artículo se centra en tres experiencias internacionales de desarrollo territorial vinculado directamente con el patrimonio y el paisaje. En particular, aborda los Senderos de Andalucía, España, la puesta en valor del patrimonio ferroviario en Italia y el Corredor BioComechingones en Argentina. Cada una de estas experiencias presenta grandes diferencias con respecto la una a la otra en lo que se refiere a la temática que desarrollan, contextos donde se insertan y su extensión tanto temporal como espacial, por mencionar algunas entre muchas. Sin embargo, en su conjunto bien representan ejemplos de rutas culturales. Y es justamente esta paradoja de ser diferentes y al mismo tiempo ser iguales lo que despierta el interés que justifica este trabajo. En este sentido, el objetivo es identificar puntos en común en las acciones, estrategias y políticas ejecutadas por cada una de estas experiencias, que permitan conformar como conclusión un manual de buenas prácticas posibles de ser aplicadas o escaladas en otros contextos. Por tal motivo, en este trabajo de tipo descriptivo, se aplica un enfoque metodológico cualitativo que consiente en la caracterización y comparación de los tres casos de estudio. Asimismo, se identifican *a priori* tres ejes estructurantes compartidos entre las tres propuestas que enmarcan conceptualmente el trabajo: desarrollo territorial, turismo y paisaje. Siendo este último el principal, enfocado desde las aproximaciones culturales al paisaje que plantean que el paisaje es una construcción social.

Palabras clave: Paisaje cultural; turismo; desarrollo sostenible; rutas

Citación

Ramé, M.J. *et al.* (2022). Patrimonio y rutas culturales: Desarrollo territorial en clave de paisaje en experiencias internacionales en España, Italia y Argentina. *ACE: Architecture, City and Environment*, 17(50), 11382. <https://dx.doi.org/10.5821/ace.17.50.11382>

Heritage and Cultural Routes: Territorial Development in the Key to Landscape with International Experiences in Spain, Italy, and Argentina

Abstract

This article focuses on three international experiences of territorial development directly linked to heritage and landscape. In particular, it addresses the Senderos de Andalucía, Spain, the enhancement of railway heritage in Italy and the BioComechingones Corridor in Argentina. Each of these experiences presents great differences from each other as regards the theme they develop, the contexts in which they are inserted and their extension both in time and in space, just to name a few among many. However, as a whole they well represent examples of cultural routes. And it is precisely this paradox of being different and also being the same that arouses the interest that justifies this work. In this sense, the aim is to identify common points in the actions, strategies, and policies carried out by each of these experiences, beyond the obvious ones, which allow the conclusion of a manual of good practices, applicable or scalable to other contexts. For this reason, in this descriptive work, a qualitative methodological approach is applied based on the characterization and comparison of the three study cases. Likewise, three shared structuring axes are identified *a priori* among the three proposals that conceptually frame the work: territorial development, tourism, and landscape. The latter being the main one and focused on the cultural approaches to Landscapes that state that the landscape is a social construction.

Keywords: Cultural landscape; tourism; sustainable development; routes

¹ Arquitecta, Profesora Asistente, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina (ORCID: [0000-0002-7508-3205](https://orcid.org/0000-0002-7508-3205)), ² Arquitecta, Ph.D. Architettura XXXI ciclo, Italia (ORCID: [0000-0003-4726-9202](https://orcid.org/0000-0003-4726-9202)) ³ Dra. Historia del Arte. Grado Conservación y Restauración de Bienes Culturales, Profesora Titular de Universidad, Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Sevilla, España (ORCID: [0000-0001-8526-5873](https://orcid.org/0000-0001-8526-5873); Scopus Author ID: [57207460680](https://orcid.org/57207460680), ResearcherID: [I-1444-2015](https://orcid.org/I-1444-2015)). Correo de contacto: jimena.rame@unc.edu.ar

1. Introducción

Este artículo se centra en tres experiencias intergubernamentales caracterizadas por su configuración territorial lineal, localizadas en España, Italia y Argentina respectivamente. En particular, el primer caso de estudio trata sobre los Senderos en Andalucía, España, que conforman un itinerario cultural conectado con las zonas rurales. El caso italiano, tratado a nivel nacional, aborda la reactivación con fines turísticos de algunos ferrocarriles secundarios como un factor adicional de desarrollo territorial de zonas poco conocidas. Por último, el caso argentino narra el proceso del convenio Corredor Bio-Comechingones que busca hacer frente a las problemáticas que afectan la región del Valle de Conlara, Provincia de San Luis.

Si bien estas experiencias son dispares en cuanto a su localización, temática, grado de implementación y éxito, como así también en su extensión espacial y temporal, la implicación de organismos públicos o privados y por las elecciones políticas realizadas, en su conjunto bien representan ejemplos de rutas culturales. Asimismo, estas rutas culturales cuentan con el hilo conductor del desarrollo territorial vinculado a la promoción de la actividad turística y la puesta en valor de su patrimonio cultural y paisajístico. Es justamente este encuentro entre tantos desencuentros el que suscita el interés que motiva el presente trabajo.

Es por ello, que, el objetivo planteado es el de identificar puntos en común entre las acciones, estrategias y políticas ejecutadas por cada una de estas experiencias, para conformar, a modo de conclusión, un manual de buenas prácticas que sean posibles de replicar en otros contextos. Por tal motivo, en este trabajo de tipo descriptivo, se adopta una metodología cualitativa de análisis comparativo de casos que permite plantear paralelismos entre las experiencias. Asimismo, el abordaje teórico articula tres ejes detectados *a priori* como compartidos y estructurantes del desarrollo de cada una de estas experiencias: la actividad turística, el desarrollo territorial y la importancia del paisaje cultural.

Como se anticipa en líneas precedentes todos los ejemplos buscan instalar o consolidar el turismo, entendido como una actividad productiva beneficiosa capaz de promover el desarrollo socioeconómico y demográfico. Mas también como medio para un mayor conocimiento, y en consecuencia una mejor protección, de su patrimonio natural y cultural, en ocasiones desconocidos.

Entre los diferentes tipos de turismo que permiten alcanzar dichos objetivos y pueden ser entendidos como sostenibles, se prestó especial atención al ecoturismo y al turismo ferroviario. El ecoturismo se configura como una tipología turística que se desarrolla en contacto con la naturaleza. Este turismo ayuda a mejorar el desarrollo socioeconómico de las comunidades locales, a la vez, que fomenta la conservación de los recursos naturales y el respeto hacia el medio ambiente (Orgaz Agüera, 2014).

La Unión Mundial para la Naturaleza (UICN) define el ecoturismo como aquella modalidad turística ambientalmente responsable, que consiste en la visita a áreas naturales con el fin de disfrutar sus atractivos (paisaje, flora y fauna silvestres), así como sus manifestaciones culturales del presente o del pasado, mediante un proceso que promueva su conservación (Ceballos-Lascuráin, 1998) además de propiciar de manera conjunta la participación de las poblaciones locales en su desarrollo y obtener beneficios sociales y económicos. Por todo lo anterior, la definición del ecoturismo involucra un componente normativo y debe desarrollarse de acuerdo con los principios que lo sustentan: respeto a la identidad cultural de la población receptora y satisfacción de la demanda turística (dimensión social), planificación y gestión económica, y la conservación de su biodiversidad (dimensión ambiental).

El turismo ferroviario, que se diferencia del turismo de masas desarrollado a partir del siglo XIX por el impulso del sistema ferroviario, es un concepto innovador y revolucionario de turismo en la

reactivación de vías en desuso de carácter histórico, cultural y paisajístico en conjunto con la reutilización de antiguas locomotoras y vagones. De hecho, se ha pasado del tren como medio de transporte para llegar a los destinos turísticos a viajar en tren como experiencia turística en sí misma para redescubrir lugares, paisajes y tradiciones, como así también, entornos y estilos de vida propios de tiempos ya perdidos (Maggi, 1997; Bernardini, 2003). En este sentido, la vertiente turística del transporte ferroviario, en particular aquella que hace uso de trenes históricos en recorridos mayoritariamente olvidados, resulta ser un apoyo válido y un recurso útil para un mejor conocimiento de los territorios a través de las rutas ferroviarias por la participación de un número creciente de turistas y viajeros.

En línea con este planteo se retoma el concepto de desarrollo sostenible del turismo definido por la Organización Mundial del Turismo (OMT, 2022) como una forma “que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas.” y agrega la necesidad de establecer un equilibrio adecuado entre las dimensiones económicas, sociales y medioambientales para garantizar su sostenibilidad a largo plazo.

Este concepto de desarrollo sostenible de la actividad turística está estrechamente vinculado con el de desarrollo territorial. Definido este por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2022) como “un proceso de construcción social del entorno, impulsado por la interacción entre las características geofísicas, las iniciativas individuales y colectivas de distintos actores y la operación de las fuerzas económicas, tecnológicas, sociopolíticas, culturales y ambientales en el territorio”. A su vez, se entiende en este trabajo al desarrollo territorial como aquel “implementado por actores del territorio, que procura fortalecer las capacidades locales y aprovechar los recursos propios y externos para consolidar el entramado socio-institucional y el sistema económico-productivo local, con el propósito de mejorar la calidad de vida de esa comunidad” (INTA, 2007, p. 3). De esta manera, este planteo de la noción de desarrollo territorial orienta el reconocimiento de una buena práctica.

Además, estas rutas permiten la apreciación estética de sus paisajes de gran valor escénico. De hecho, según recuerda Joan Nogué i Font (1992) el proceso de percepción del paisaje pasa por una serie de filtros perceptivos personales -fisiológicos y psicológicos- y culturales -representaciones colectivas- que impregnan de significados y valores a la naturaleza convirtiéndola en un dinámico código de símbolos. Así, la cultura ejerce una fuerte influencia en la percepción del paisaje.

El paisaje asume por tanto un valor subjetivo ligado a la superación de la dicotomía entre el paisaje percibido y el ligado a su manifestación ontológica. De acuerdo con un enfoque constructivista, en efecto, la construcción material de un paisaje (natural o hecho por el hombre) implica necesariamente la construcción previa de una idea de paisaje indisolublemente ligada a la cultura a través de la cual se pretende descifrar sus valores. Además, como argumenta Augustín Berque, las sociedades transforman el medio ambiente según la representación que se quiera dar de él, así como el medio ambiente, y el paisaje, se interpretan a partir de la experiencia material que se tiene de él (Berque, 1999). No es casualidad que lo dicho por Berque anticipe ligeramente a la definición de paisaje que dará en el año 2000 el Convenio Europeo del Paisaje firmado por el Consejo de Europa: “por «paisaje» se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos” (Consejo de Europa, 2000, p. 2). De hecho, esta definición puede constituir el primer acto de transición de una concepción exclusivamente perceptiva del paisaje a la idea de un paisaje más complejo que consta de diferentes factores y componentes sociales, a saber, el paisaje cultural.

El paisaje cultural, considerado en sus componentes y dinámicas naturales y socioculturales, ha sido incluso reconocido por la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad (UNESCO, 2008). El paisaje cultural se convierte así, en su significado polisémico, en “una percepción cultural del espacio,

socialmente condicionada” (Tosco, 2007, p. 118). Los siguientes casos son todos ejemplos de estrategias implementadas a nivel territorial capaces de producir una nueva percepción de los paisajes atravesados por estas infraestructuras lineales, determinando diferentes percepciones según la forma en que se atravesen los territorios y la finalidad, que puede ser turística, experiencia naturalista o de estudio cultural. La vertiente turística, que constituye un denominador común de los tres casos tratados, puede representar uno de los principales factores para el desarrollo territorial de las áreas tratadas, tanto en términos de equilibrio demográfico, en particular en referencia a aquellos territorios sujetos a despoblamiento, como en materia de protección de los ecosistemas naturales, fomentando formas de uso sostenible de los lugares a través de una adecuada puesta en valor cultural de los mismos. Por tanto, pretendemos proceder, en primer lugar, a caracterizar y contextualizar cada caso de estudio a partir de sus propias particularidades.

2. Desarrollo

2.1 *Rutas culturales y patrimonio sostenible conectado en áreas rurales: Los Senderos en Andalucía, España*

La palabra sendero proviene del latín *semitarius* del semita senda, que significa camino y cumplen varias funciones, tales como: servir de acceso y paseo para los visitantes, ser un medio para el desarrollo de actividades educativas (Tacón y Firmani, 2004). Un sendero es un camino trazado a través del espacio geográfico, histórico y cultural, cuyo recorrido es por lo general en circuito, con el propósito de estimular al caminante que lo utiliza (Delgado Campuzano *et al.*, 2015). Su construcción ha evolucionado desde el simple corte de la vegetación para que pasen los visitantes a caminos sofisticados con suelo de madera, puentes de piedra, etc. Igual de importante es el diseño de los senderos, cuya dimensión ha evolucionado hasta llegar a importantes métodos científicos de planificación como un instrumento para minimizar el impacto sobre los recursos, y asegurar la máxima satisfacción del visitante (Pérez de las Heras, 1998).

De manera técnica, los senderos constituyen instalaciones de carácter multifuncional, y desempeñan funciones como la social, económica y cultural, que se concretan en usos tales como el conocimiento y disfrute de la naturaleza, la práctica deportiva, el turismo, la comunicación entre poblaciones, el tránsito para la gestión agrícola, ganadera o forestal, el paso de peregrinos, la guardia y custodia de propiedades privadas, la actividad cinegética u otras de diversa naturaleza¹. En el caso concreto de los senderos naturales se facilita la interacción con paisajes y lugares, y contribuyen a la protección de estos gracias a un trazado, diseño y construcción en clave de sostenibilidad. Así pues, existen dos tipos de senderos a escala nacional que sirven como base del trazado de la red de conexión internacional: los de gran recorrido y los de pequeño recorrido². Los primeros son aquellos que tienen un desarrollo superior a los cincuenta kilómetros y están pensados para ser recorridos en jornadas que abarquen varios días o incluso varias semanas. Su denominación específica son las siglas SGR abreviaturas de sendero de gran recorrido acompañadas de una identificación numérica.

Los senderos turísticos están considerados como una ruta, itinerario, o un camino que puede estar señalizado o no, por el cual transitan las personas por lo general con el objetivo de atravesar y conocer el medio natural y cultural de un sector o comunidad en específico. Un sendero turístico tiene como finalidad un recorrido temático propio de una comunidad o área geográfica determinada, que permite el conocimiento de uso, valores y atractivos más particulares del territorio, capaz de atraer visitantes

1 Artículo 4. Usos de los senderos. Ley 3/2017 de 2 de mayo, de 2017.

2 La caracterización de los senderos responde a acuerdos internacionales vigentes para todos los países, con objeto de unificar criterios y detallar los contenidos concretos.

y motivar su desplazamiento a lo largo del sendero, maravillándose con sus paisajes, visitando los atractivos, realizando actividades deportivas y de naturaleza, utilizando los servicios que se ubican a lo largo del mismo.

La Ley 3/2017, de 2 de mayo, tiene como propósito y marco la regulación de los senderos de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Tal y como recoge la exposición de motivos de la citada Ley, ésta nace fruto de la necesaria capacidad de regulación de los usos en los diferentes recursos naturales de la comunidad autónoma, incrementados en las últimas décadas principalmente por el turístico, el recreativo y el deportivo:

“Los senderos existentes en Andalucía como espacio abierto que invita al disfrute de la ciudadanía en general de los diferentes recursos naturales que se encuentran en esta comunidad autónoma, y en el que se concretan múltiples usos tradicionales (tales como la agricultura, la ganadería y la actividad cinegética) además de otras más recientes, como la actividad deportiva del senderismo, la contemplación de la naturaleza y del patrimonio cultural, así como el disfrute del tiempo libre mediante la realización de actividades turísticas, exigen una regulación que permita conciliar todos esos usos de forma ordenada, haciéndolos compatibles con el respeto al medio ambiente y la realización segura de los mismos.” (Junta de Andalucía, 2017, p. 10)

Figura 1. Plano Gran Senda de Málaga en 3D 2020



Fuente: <https://www.gransendademalaga.es/es/etapas/>

La Gran Senda de Málaga es un sendero de Gran Recorrido (GR-249) que enlaza los senderos existentes en la provincia y se une con el Camino Mozárabe de Santiago, formando además parte de la red nacional y europea de senderos y conectándonos, entre otros con el Gran Recorrido europeo (GR-92 E-12) que atraviesa el arco mediterráneo finalizando en Grecia.

La Gran Senda de Málaga es una ruta cultural pionera en Andalucía que incorpora de manera conjunta la riqueza y la variedad territorial y ambiental de toda una provincia, integrándola en un único recorrido que estimula el interés por sus espacios naturales y promueve las visitas favoreciendo el acercamiento entre municipios a partir del reclamo del patrimonio cultural y natural.

El recorrido total de la Gran Senda es de 650 kilómetros y se distribuye entre las 9 comarcas que componen la provincia de Málaga. Supone un punto de encuentro entre el medio ambiente y el

turismo, al mismo tiempo que fomenta el desarrollo integrado de la provincia de Málaga desde la perspectiva del enfoque sostenible³ (Figura 1).

De muy reciente constitución, la Gran Senda se puede convertir a medio plazo en un elemento vertebrador de gran potencial para dinamizar la demanda turística del interior, pues sus treinta y cinco etapas y cinco variantes trazan durante 650 kilómetros un recorrido que los demás senderos complementan y acrecientan, convirtiéndose en un anillo vertebrador que los cohesionan. Estructuralmente, podríamos dividir la Gran Senda de Málaga en tres grandes bloques: litoral, oriental y occidental. El proyecto, que se sitúa actualmente en una etapa de reciente creación, es complementario a la Senda Litoral, considerada como un producto turístico de primer orden capaz de vertebrar el territorio litoral de la Costa del Sol, aprovechando los recursos naturales a la vez que se protege el medioambiente y ofrece al residente y al turista una nueva experiencia vinculada al paisaje litoral.

La parte litoral de la Gran Senda de Málaga se compone de 180 kilómetros que recorren toda la Costa del Sol desde Manilva (oeste) hasta Nerja (este), siendo estos los dos extremos de la provincia. En este tramo se encuentra el punto de partida de todo el recorrido denominado kilómetro 0, dividiendo a la izquierda las últimas etapas y a la derecha, las primeras. En sentido contrario de las agujas del reloj nos situamos en el municipio del Rincón de la Victoria, meta de esta primera etapa, también las torres vigía definitorias del perfil de las playas malagueñas. En el Balcón de Europa de Nerja (cuarta etapa) finaliza el trazado litoral.

El tramo oriental de la Gran Senda de Málaga de la Senda se inicia en el Parque Natural Sierras de Tejada, Almijara y Alhama. En la quinta etapa, desde Nerja y en dirección a Frigiliana, nos adentramos en la comarca de la Axarquía. En este bloque reconocemos una gran cantidad de senderos, montañas, ríos y el punto más alto de la provincia, el pico de La Maroma por encima de los 2.000 metros de altitud. El relieve de este tramo se caracteriza por la presencia de fuertes pendientes y profundos barrancos. El tramo oriental termina en el norte de la provincia, concretamente en el municipio de Cuevas Bajas, cerca de la frontera entre Córdoba y Sevilla. Las peculiaridades de estas etapas que se adentran en el interior de la península son la presencia de numerosos cortijos, haciendas y lagares propios de la arquitectura andaluza, además de coincidir con múltiples lagunas. El bloque occidental de la Senda comienza tras alcanzar el punto más septentrional de la provincia de Málaga en la Sierra de Yeguas, donde se encuentra la Reserva Natural Laguna de Fuente Piedra, para llegar a la Serranía de Ronda, y de manera perpendicular la Sierra de Grazalema. El río Guadiaro es el más destacado de la zona, junto a un paisaje natural que se caracteriza por la presencia de olmos, tarajes, chopos y álamos (Figura 2).

La dinamización económica, social y cultural, la sensibilización ambiental, así como la cooperación, son los principales ejes de trabajo en los que se cimenta el diseño de esta Senda para la provincia de Málaga. Un elemento de cohesión y desarrollo al mismo tiempo, en clave de sostenibilidad. Este proyecto malagueño supone un viaje por las culturas de la provincia de Málaga a través del conocimiento de su patrimonio histórico y sus tradiciones y se convierte en un reclamo para el turismo de interior gracias a la confluencia y riqueza del patrimonio cultural y natural que poseen sus municipios, promoviendo con ello la inclusión de herramientas de desarrollo sostenibles y activación de dinámicas en áreas de menor presión turística.

3 Como complemento a la bibliografía existente sobre la Senda de Málaga, la Delegación de Medio Ambiente, Turismo Interior y Cambio Climático de la Diputación de Málaga ha diseñado una aplicación (App) basada en la Realidad Aumentada para guiar a los senderistas.

Figura 2. Imagen-logo de la Gran Senda de Málaga. GR-249



Fuente: <https://www.gransendademalaga.es/es/>

2.2 Ferrocarriles como patrimonio en Italia

El sistema ferroviario con sus signos impresos en el territorio, como las vías y obras de ingeniería, constituye un elemento significativo del paisaje que deja huellas en los territorios atravesados; pero también en la memoria de los individuos y la comunidad al formar parte de un conjunto más amplio del patrimonio de la comunidad. La relación entre las infraestructuras y el territorio se puede considerar retomando la teoría de Christian Norberg-Schulz (1979) sobre como las formas en que la arquitectura pueden relacionarse con los lugares. Al igual que las arquitecturas, también las infraestructuras se mimetizan con el territorio en el que se insertan (Jellicoe, 1969; Carpenter, 1994), pudiéndose encontrar en contraste o antítesis con el paisaje circundante (Argan, 1965) o, finalmente, integrándose sin que ningún aspecto pierda su identidad (Guaralda, 2006). Las formas de atravesar los territorios, y por tanto la morfología de las rutas, también están condicionadas por la velocidad de los vehículos. La movilidad suave y más lenta de los ferrocarriles antiguos implica caminos que interactúan de forma simbiótica con el territorio, permitiendo así una mejor percepción de los paisajes del recorrido.

El paisaje ferroviario se convierte así en un patrimonio común y colectivo en continua evolución, ya que es un medio capaz de evocar emociones y recuerdos, combinando valores intangibles con huellas materiales del pasado. El valor universal del patrimonio ferroviario, como patrimonio cultural de las comunidades, incluidos los aspectos paisajísticos, es ahora ampliamente reconocido.

El desmantelamiento de líneas ferroviarias menores, especialmente en Italia, está estrechamente relacionado, siendo causa y consecuencia, con la pérdida de población de pequeños y remotos centros urbanos. En algunos casos, el fenómeno transformador que afecta a la infraestructura impacta a los territorios circundantes con mayor o menor lentitud, modificando así el paisaje a una escala mayor de la que se puede imaginar. Especialmente después de la eliminación de las vías, el signo de la infraestructura en el territorio se debilita y desvanece. La memoria y el reconocimiento de los paisajes ferroviarios se convierten así en una interpretación de huellas, pistas y fragmentos aún presentes en la zona (Dall'Asta Gutiérrez, 2016). Las infraestructuras, más aún las abandonadas, tienden por tanto a convertirse en no-lugares, retomando un término acuñado por Marc Augé (2006), ya que no se reconocen como testimonio del pasado. Sin embargo, es precisamente el riesgo de su pérdida lo que genera la necesidad de que permanezcan en el espacio y el tiempo, adquiriendo una identidad propia debido a los contextos paisajísticos en los que se insertan.

El proceso de mejora de los ferrocarriles en riesgo de abandono con fines turísticos fue más pausado en Italia que en otros países de Europa, sin embargo, entre las décadas de 1980 y 1990 comenzó en Italia un lento proceso de salvaguarda de ferrocarriles cerrados o infrautilizados, a menudo secundarios, para devolverles la vida a través del uso turístico.

Estas iniciativas, debido a la perseverancia de voluntarios, habitantes y asociaciones locales para evitar el aislamiento de las zonas más internas del país, llevaron luego a la creación de las primeras asociaciones para la protección del patrimonio ferroviario italiano. Desde la década de 1990, se ha incrementado la apuesta por un turismo lento capaz de redescubrir los territorios atravesados por el ferrocarril con la utilización de trenes de época como atractivo turístico adicional.

La primera asociación italiana creada para la protección y reactivación con fines turísticos de un ferrocarril cerrado fue *Ferrovía del Basso Sebino* (FBS) que, desde 1991, en colaboración con *Ferrovie dello Stato*, permite el servicio de pasajeros en la vía industrial *Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico* al Lago Iseo (Maggi, 1997), más conocido con el nombre reciente de Tren azul en el Lago Iseo, en Lombardía. Desde 1995 esta asociación colabora para la protección y reapertura como línea turística de los trenes de época del ferrocarril *Val d'Orcia* (FVO) a lo largo del anillo ferroviario *Siena-Asciano-Monte Antico-Buonconvento-Siena*, en Toscana, reconocido desde 1990 como línea industrial con fuertes valores ambientales y paisajísticos.

Así, se ha fomentado el turismo en la zona uniendo el viaje en un tren histórico a las numerosas iniciativas locales, como fiestas o verbenas en los pueblos, paseos por la naturaleza por los caminos del Club Alpino Italiano (CAI) o visitas a los museos mineros de la zona del Monte Amiata (Maggi, 1997; Astrella, 2017). Estas asociaciones, junto con el Ferrocarril Turístico Camuna (FTC), que protege la línea *Brescia-Iseo-Edolo*, completando el FBS, se unen en la Asociación Italiana de Ferrocarriles Turísticos (FTI), fundada en 1998. Este último es uno de los miembros adherentes de la Federación Italiana de Ferrocarriles Turísticos y de Museos (FIFTM), una de las asociaciones más importantes para la protección de los ferrocarriles turísticos italianos, fundada en 1995 para la protección de los ferrocarriles turísticos y los trenes históricos italianos (Astrella, 2020).

Comenzando con la reapertura de los primeros ferrocarriles italianos con fines turísticos, este sector también ha tenido un éxito creciente en Italia en base a la determinación de los habitantes y las asociaciones creadas para salvaguardar y mejorar estas rutas. Se destaca la *Cooperazione per la Mobilità Dolce* (Co.Mo.Do.) fundada en 2006 para coordinar y promover redes de movilidad blanda y sostenible en Italia (Cooperazione Mobilità Dolce, 2022). En 2017 se constituyó la *Alleanza Mobilità Dolce* (A.Mo.Do.), que reúne a diversas asociaciones para compartir estrategias para la reconversión de infraestructuras abandonadas en vías verdes o para su reactivación como líneas ferroviarias turísticas con trenes de época, en diálogo activo con las instituciones y órganos de gestión de las infraestructuras y el patrimonio ferroviario (Alleanza Mobilità Dolce, 2022).

Para el desarrollo y la protección de los ferrocarriles cerrados o infrautilizados en términos de turismo fue fundamental la contribución de la *Fondazione Ferrovie dello Stato*, un organismo establecido en 2013 para la conservación, protección, mejora y transmisión del patrimonio ferroviario italiano a las generaciones futuras. La *Fondazione FS* fue la responsable del desarrollo del proyecto Vías Atemporales, por el cual algunos ferrocarriles italianos, cerrados o infrautilizados, heterogéneos en términos de longitud de las rutas, pero unidos por la belleza de los escenarios y paisajes que se ofrecen al pasajero, así como por el viaje en trenes de época, tanto a vapor como a diésel, fueron reabiertas. Este proyecto, que comenzó en 2014 con solo cuatro itinerarios turísticos, ahora incluye once líneas ferroviarias abiertas con los trenes puestos a disposición por la *Fondazione FS*. (Figura 3)

Figura 3. Los 11 ferrocarriles incluidos en el proyecto Vías Atemporales

- 1 **Ferrovía del Sebino** (2014)
Palazzo S.O. - Paratico Samico, 10 km
- 2 **Ferrovía della Val d'Ardia** (2014)
Asciano - Monte Antico, 51 km
- 3 **Ferrovía Transiberiana d'Italia** (2014)
Sulmona - Carpinone, 118 km
- 4 **Ferrovía dei Templi** (2014)
Agrigento Bassa - Porto Empedocle Succursale, 12 km
- 5 **Ferrovía della Valsesia** (2015)
Vignole - Varallo Sesia, 51 km
- 6 **Ferrovía del Tanaro** (2016)
Ceva - Ormea, 35 km
- 7 **Ferrovía dell'Irpinia** (2016)
Avellino - Rocchetta S. Antonio Lacedonia, 119 km
- 8 **Ferrovía del Sannio** (2017)
Benevento - Bosco Redole, 66 km
- 9 **Ferrovía Pedemontana** (2018)
Sacile - Gemona del Friuli, 75 km
- 10 **Ferrovía delle Langhe Roero e Monferrato** (2018)
Asti - Alba - Castagnole delle Lanze - Nizza Monferrato, 58 km
- 11 **Ferrovía Subappenninica Italica** (2021)
Fabriano - Pergola, 31 km



Fuente: Elaboración propia adaptada de <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/binari-senza-tempo.html>

Un primer paso hacia la protección del patrimonio ferroviario italiano tuvo lugar con la "Resolución de Roma a favor de la protección del patrimonio ferroviario histórico italiano", también conocida como la "Carta de Roma", que data de 2009. Este documento reconocía el valor cultural del sistema ferroviario italiano desde el punto de vista ingenieril, histórico-testimonial, económico, social y paisajístico (Marcarini y Bottini, *Ferrovie delle meraviglie*, 2012). Además, esta resolución proponía al gobierno y a los órganos competentes adoptar disposiciones legislativas adecuadas para la puesta en valor del patrimonio ferroviario italiano, a través de eventos que pudieran sensibilizar al público sobre el tema, para evitar el abandono de tramos cerrados y su material rodante. De igual manera, sugería una mayor financiación para la explotación de los ferrocarriles turísticos, mayores posibilidades y facilidad de reconversión de tramos en desuso en bicisendas y peatonales aptas para la movilidad blanda y una mayor protección y puesta en valor de todo el material rodante presente en el territorio italiano como prueba del reciente pasado industrial (Marcarini, 2018).

A pesar de los numerosos proyectos de ley que se han sucedido en los últimos años, encaminados a la protección y puesta en valor del patrimonio ferroviario abandonado con el objetivo de crear una red de vías dedicadas a la movilidad blanda, la Ley 128, de 9 de agosto de 2017, es la única que ha sido aprobada (Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana, 2016). Esta normativa, que constituye una novedad al garantizar la protección y salvaguarda de algunos ferrocarriles a nivel estatal con una nueva finalidad turística, forma parte de un proceso nacional que ya había llevado a la reactivación de más de 1300 km de vías férreas suspendidas. Los 18 ferrocarriles señalados en la ley constituyen sólo las primeras líneas en las que han iniciado proyectos de reconversión en clave turística, centrándose en el potencial de las líneas y la belleza paisajística de los territorios atravesados. Además, aunque la ley tiene como principal objetivo promover la recuperación de estos tramos fomentando la actividad turística basada en la reutilización de antiguos trenes de época, también busca garantizar la posibilidad de utilizar las líneas con medios de locomoción alternativos, permitiendo combinar la lentitud del ciclo y movilidad peatonal con la conservación de las vías. Finalmente, otra novedad que introduce la ley es la atención a los aspectos materiales, además de las peculiaridades y valores paisajísticos.

Los 18 tramos ferroviarios señalados por la ley (17 si consideramos *Sulmona-Castel di Sangro* y *Castel di Sangro-Carpinone* como un solo ferrocarril conocido como el Transiberiano de Italia) se pueden agrupar en 4 categorías (Figura 4). En el primer grupo se incluyen las líneas ferroviarias que han sido cerradas al tráfico comercial, sin sufrir daños significativos en los equipos, y que ya han sido reabiertas como parte del mencionado proyecto Vías Atemporales de la *Fondazione FS*. Sin embargo, dos vías férreas, *Novara-Varallo Sesia* y *Benevento-Pietrelcina-Bosco Redole*, comprendidas en este proyecto, no fueron incluidas entre las vías indicadas por la ley.

Figura 4. Los 18 ferrocarriles turísticos identificados por la ley 128 de 2017



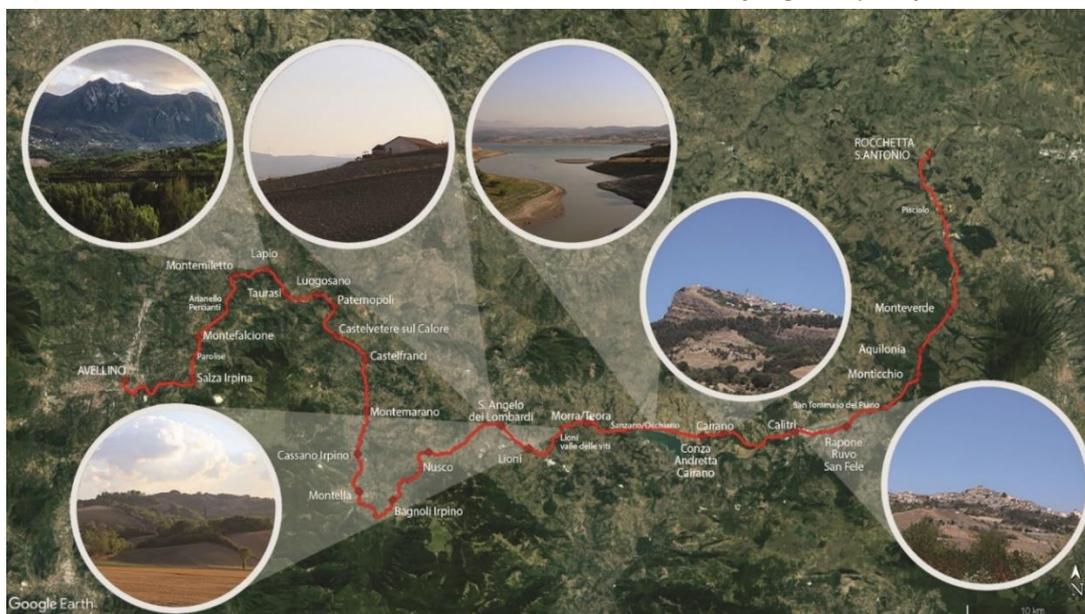
Fuente: Elaboración propia.

El segundo grupo incluye líneas fuera de funcionamiento pero que se espera reabran tanto como ferrocarriles turísticos como para el transporte local de pasajeros tras su debido mantenimiento. A raíz de lo que ya ha sucedido con el ferrocarril *Merano-Malles* y con *Foggia-Lucera*, se podría proponer el mismo enfoque para otros tramos como *Priverno-Terracina*, *Formia-Gaeta*, *Campobasso-Teroli*, *Caltagirone -Gela*, *Palermo-Trapani*, *Fossacesia-Castel di Sangro* y *Cosenza-Catanzaro*, aunque en la ley sólo se menciona *Sacile-Gemona*.

El tercer grupo incluye los ferrocarriles de vía estrecha, de los cuales los ferrocarriles de Cerdeña y el tramo de Calabria entre *Cosenza* y *San Giovanni in Fiore* están indicados en la ley. Estos últimos, aunque sea parcialmente, ya se reutilizan como ferrocarriles turísticos, si bien esto sucede solo en algunas ocasiones y durante breves periodos del año. Finalmente, el último grupo incluye todos los ferrocarriles que requieren intervenciones sustanciales de reconstrucción y mantenimiento, incluso para una reactivación exclusivamente turística. La ley indica cinco líneas (*Fano-Urbino*, *Civitavecchia-Orte*, *Alcantara-Randazzo*, *Noto-Pachino* y *Castelvetro-Porto Palo di Menfi*) excluyendo la línea *Sicignano-Lagonegro* que, sin embargo, tiene importantes valores históricos y paisajísticos.

Los 18 ferrocarriles turísticos indicados en la ley también incluyen la línea *Avellino-Rocchetta Sant'Antonio* que cruza Irpinia y las zonas del interior del sur de Italia, conectando tres regiones: *Campania, Basilicata y Puglia* (Figura 5).

Figura 5. *Vía del tren Avellino-Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia* y algunos paisajes del recorrido



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes web y una fotografía satelital de *Google Earth*

A pesar de las características desventajosas del trazado, este ferrocarril siempre ha suscitado un gran interés por las iniciativas y el entusiasmo de las asociaciones presentes en la zona que impidieron su abandono. El largo proceso que condujo a la reapertura contó con la participación de actores locales y la movilización de voluntarios y asociaciones y, aunque no es nuevo en el mundo ferroviario, ha supuesto un mayor reconocimiento para su protección a nivel nacional. A diferencia de casos similares de otros ferrocarriles italianos, la ausencia de una conexión ferroviaria directa entre Nápoles y la capital de Irpinia y la excesiva distancia de algunas estaciones de los núcleos habitados, además de la falta de conexiones intermodales, constituyeron importantes factores desventajosos para su reapertura (Ogliari, 1975).

Entre las diversas propuestas de reconversión, incluida aquella de los ferrocarriles en apoyo al sector alimentario y automotor del Sur, finalmente se optó por la que tenía fines turísticos, centrándose en los valores paisajísticos del territorio, en el turismo culinario y enológico vinculado a la actividad agrícola y productos vitivinícolas de la zona, así como sobre el patrimonio natural e histórico-arqueológico que destaca a los lugares atravesados por la línea (Giorgio y Tenore, 1998). Desde la suspensión del servicio, que se produjo el 13 de diciembre de 2010, asociaciones, voluntarios y vecinos se movilizaron para mantener viva su memoria oponiéndose a la propuesta de convertirlo en vía verde, tanto por las características geográficas del territorio como por la necesidad de preservar las infraestructuras existentes en zonas mal abastecidas. Aunque casi todas las arquitecturas que dan servicio a la línea fueron demolidas y sustituidas por edificios prefabricados tras el terremoto de 1980, la mayoría de los túneles y puentes, tanto de mampostería como de hierro, fueron objeto únicamente de obras de consolidación (Giorgio y Tenore, 1998), manteniendo intactas las características dadas por el sabio uso de materiales locales combinados con tecnologías nacidas en tierras extranjeras, constituyendo una atracción turística más para el redescubrimiento del pasado industrial del sur de Italia.

En 2016, con la inclusión de la línea en el proyecto de la *Fondazione FS Vías Atemporales*, se entendió que un renacer del ferrocarril en clave turística, con viajes en trenes de época, atraería visitantes y turistas incluso fuera de la provincia. El creciente éxito, también en términos de público, demostró la importancia de la línea más allá del simple transporte local (Oppido y Ragozino, 2015), llegando, en el mismo año, a obtener la declaración a nivel nacional de interés cultural en los términos del artículo 10 apartado 3 letra D del Decreto Legislativo 42/2004 por la Superintendencia de Arqueología, Bellas Artes y Paisaje (ABAP) de Avellino y Salerno, con la participación del mundo académico y el interés de las autoridades locales (Pane, 2020). El ferrocarril *Avellino-Rocchetta* es, de hecho, el primer ferrocarril italiano que se ha unido por sus valores histórico-culturales y paisajísticos.

A raíz de este ejemplo, tres años después, en 2019, se vincularon otros ferrocarriles con los mismos criterios por su valor histórico, pero por sobre todo por el paisajístico. Se trata de los dos ferrocarriles de *Tauro*, *Gioia Tauro-Sinopoli* y *Gioia Tauro-Cinquefondi*, ambos construidos en vía estrecha entre 1910 y 1934 para conectar la costa de Calabria con el interior, hoy Parque Nacional de *Aspromonte*, que ofrece sugerentes paisajes y panoramas en el viaje (Linee ferroviarie storiche 'Taurensi' (RC), 2022).

En 2020 ha sido el caso del tramo entre *Palau* y *Palau Marina*, en Cerdeña, parte del ferrocarril de vía estrecha más largo *Sassari-Palau Marina*, ya incluido entre los 18 ferrocarriles de la ley 128/2017. Finalizado en la década de 1930, este ferrocarril menor había sido reactivado esporádicamente desde 1997 en clave exclusivamente turística, centrándose en la belleza de los paisajes de la costa que ofrece al viajero (Alleanza Mobilità Dolce, 2022).

El creciente interés por las repercusiones territoriales de la reutilización de una línea en desuso también lo demuestra la reactivación, decretada en los primeros meses de 2022, de algunos ferrocarriles sicilianos como el *Alcantara-Randazzo*, el *Agrigento Bassa-Porto Empedocle* y el *Noto-Pachino*, todos ya incluidos en la ley 128/2017. En particular, por la participación de la *Fondazione FS*, *Italia Nostra*, las Universidades de Catania y Bérgamo y las administraciones locales, así como por los fondos asignados por el PNRR, el tramo *Noto-Pachino* reabrirá también como tren turístico con el objetivo de regular los flujos de turistas y visitantes a la reserva natural de *Vendicari* y al pequeño pueblo costero de *Marzamemi* (Italia Nostra sugli itinerari ferroviari storici siciliani, 2022).

Los ejemplos citados muestran que estas estrategias, nacidas en procesos con enfoques ascendentes y partiendo del ferrocarril, también han conseguido involucrar a otros organismos no vinculados al mundo ferroviario para promover el desarrollo territorial. Es posible, pues, partir del reconocimiento del ferrocarril como patrimonio, tanto material como inmaterial, y llegar a la puesta en valor del territorio a partir de estrategias de escala local que se conviertan en acciones programadas capaces de crear una red entre diferentes actores, suscitando un eco capaz de superar los límites geográficos del objeto de interés.

2.3 Corredor BioComechingones, San Luis, Argentina

En el año 2003 seis localidades de la provincia de San Luis firman un convenio marco que lleva el nombre de Corredor BioComechingones. Con fines económicos, sociopolíticos y ambientales, el convenio institucionalizó los vínculos existentes entre la Villa de Merlo, Carpintería, Los Molles, Cortaderas-Villa Elena, Villa Larca y Papagayos. Se configuró, así, una red de distribución lineal, de 42 kilómetros extensión, de municipios alineados sobre la Ruta Provincial nº1, emplazada sobre el faldeo occidental de las Sierras Comechingones (Figura 6) (Ramé, 2018).

Este desequilibrio territorial, que se inició en la década de 1980 con la implantación de la ley de promoción industrial con sede en la Villa de Merlo y se exacerbó producto del crecimiento no planificado vinculado a la actividad turística en esta localidad. Este proceso trajo aparejado una serie de problemáticas que pusieron en evidencia la necesidad de un abordaje coordinado a nivel regional. Entre las problemáticas detectadas en el diagnóstico de situación que acompaña el convenio, y en consecuencia a solucionar, se pueden citar (BioComechingones, 2003):

- Presión inmobiliaria (expansión de la trama urbana);
- Dificultades en el abastecimiento de los servicios básicos;
- Peligros para el ambiente y el paisaje;
- Transculturización y riesgo en la pérdida de identidad;
- Desarraigo rural;
- Imposibilidad de dar respuestas individuales adecuadas por la escasa estructura de cada municipio.

Sin embargo, por encima de las diferencias planteadas están los vínculos que unen estas localidades. En este sentido se debe mencionar que cuentan con un pasado en común, la extensión del corredor se corresponde con la de la Merced Real creada en 1688, la primera delimitación jurídica-administrativa de la región (Costamagna y Costamagna, 2012). Además, comparten como común denominador condiciones ambientales que le permiten el desarrollo de situaciones únicas, como lo es el microclima vinculado al área de la Villa de Merlo (Mercau, 1990) y el crecimiento de un tipo de palmera endógena, Palmeras Caranday, en Papagayos.

A su vez, las localidades dependen funcionalmente de la Villa de Merlo por poseer servicios y equipamientos de escala regional, como lo son el hospital de complejidad media, la universidad nacional y las únicas estaciones de servicios a 60Kilometros a la redonda. Por último, las une su paisaje, un recurso de gran valor, porque el paisaje como reconocen Marina Cracco y Eduardo Guerrero (2004) es en un corredor el elemento que vincula la matriz territorial o mosaico de usos de la tierra y los fragmentos de hábitat natural.

Mas este paisaje compartido en su aspecto físico por ubicarse en el mismo espacio geográfico, no lo es en términos culturales. Se identifica que la valoración estética del faldeo occidental de las Sierras de Comechingones se gestó desde y para la Villa de Merlo. Como se menciona en el artículo “Las palabras que revelaron el paisaje del Corredor BioComechingones” (Ramé, 2019, p. 151) la construcción social del paisaje cultural local se formalizó a principios del siglo XX por referentes de la literatura nacional argentina que residían temporal o permanentemente en Merlo; quienes al transformar el entorno serrano en objeto poético sembraron el germen para constituirse en patrimonio de esta localidad.

En el último tercio del siglo XX el paisaje representado por los poetas adquirió un rol central en el género pictórico, a partir de la popularidad del Encuentro de Pintores Paisajistas que se desarrolla anualmente en la Villa de Merlo desde el año 1998 hasta la actualidad, desplazando así al género literario. Ya a finales del siglo XX y principio del siglo XXI los medios de comunicación masivos y las redes sociales adoptan la lógica estética del paisaje heredada de las disciplinas literarias y pictóricas (Ramé, 2019). Retroalimentando, de esta manera, el imaginario colectivo del destino turístico.

En sí, el paisaje cultural serrano construido con epicentro en la Villa de Merlo se puede definir como aquel que enaltece las vistas panorámicas a las sierras y al mismo tiempo las sierras son el escenario de contemplación, el cielo prístino, la calidez del sol, la sonoridad del trino de los pájaros y el contacto con la naturaleza que promueve un estilo de vida calmo, pero culturalmente activo.

Como así también, la construcción del paisaje serrano está asociado indisolublemente con la construcción de las pintorescas Villas Serranas, por tanto, el desarrollo territorial se traduce en el paisaje urbano inserto como un componente más del paisaje natural, una síntesis del paisaje cultural histórico urbano-serrano (Ramé, 2019). Es justamente este paisaje cultural serrano arraigado en el imaginario colectivo nacional, y patrimonio de la Villa de Merlo, el principal recurso adoptado como base para formular políticas públicas de desarrollo territorial de alcance regional; por sobre todo en cuanto a lo que a desarrollo económico y crecimiento demográfico se refiere.

En este sentido, el convenio del Corredor BioComechingones se enfoca desde el principio económico de aglomeración o de sinergia, con la voluntad de desarmar una estructura espacial concentrada solo en la Villa de Merlo, para reconcentrarla en un área mayor que incorpore las seis localidades. Desde el punto de vista conceptual, se busca capitalizar la formación de una renta por posición a nivel regional (Ramé, 2018).

En esta economía de aglomeración se ha adoptado como política estratégica para el desarrollo territorial promover la actividad turística como principal base económica (Viezens, 2005). Extendiendo la mirada patrimonial paisajística que exalta valores estéticos, ambientales, culturales y simbólicos a las restantes localidades del Corredor, como elemento compartido que tracciona tanto a migrantes como a turistas. De hecho, dentro de los considerandos del convenio se puede leer “Que la actividad turística regional se fundamenta especialmente en la oferta natural y cultural del espacio ocupado por los municipios incluidos” (BioComechingones, 2003, p. 5).

Con este objetivo presente se busca intencionalmente virar de un turismo de masas a otros tipos de turismo más sostenibles, por eso la oferta de actividades y servicios se enfocan en el ecoturismo, el turismo de aventura y el turismo lento. Por tal motivo, como una estrategia de promoción y marketing se aspiró a diversificar la oferta del sector en función de las nuevas necesidades del mercado (Viezens, 2005). Es por esto por lo que cada localidad asumió una identidad que la diferencie de la otra, al tiempo que la complementa, y definió un lema publicitario propio que exalta su característica más identitaria (Figura 7):

- Villa de Merlo: “3^{er} Microclima del Mundo”
- Carpintería: “Capital del Vuelo Libre”
- Los Molles: “Corazón de Comechingones”
- Cortaderas/Villa Elena: “Donde late la Naturaleza”
- Villa Larca: “El Lugar de Encuentro”
- Papagayos: “Tradición en Palmeras”

Asimismo, el convenio se enfoca en proteger el recurso natural del monte serrano al proponer la creación de reservas naturales municipales que estén vinculadas a escala regional, con el fin de generar un corredor biológico que evite la fragmentación del hábitat y se establezca como un área de amortiguación entre el área urbana y natural.

En paralelo, el estado provincial acompañó esta iniciativa con la creación en el año 2004 del Parque presidente Perón, que revalida el área natural protegida (AP) creada en el año 1953, abarcando desde el Arroyo de Piedra Blanca, Merlo, al norte hasta el Arroyo Los Papagayos al sur. Entre los objetivos citados en la ley IX-0332-2004 de creación del parque es relevante traer a colación el artículo segundo “estimular las investigaciones científicas o históricas; organizar y fomentar el turismo al mismo” y el artículo quinto que busca regular la expansión y extensión de las áreas urbanas⁴.

Figura 7. Extensión del Corredor BioComechingones e imágenes panorámicas de sus localidades.

4 Ley provincial n°IX-0332-2004 (5538) de 14 de abril 2004 de creación del Parque Presidente Perón.



Fuente: Elaboración propia a partir de imágenes web y una fotografía satelital de Google Maps

Por otro lado, en el texto del convenio se reconoce la necesidad de la participación y el dialogo activo tanto por los actores públicos que suscriben al convenio como así también actores privados ajenos al mismo para concretar su éxito.

Por tal motivo, dentro del conjunto de acciones realizadas estuvieron, en el año 2007, los talleres destinados a involucrar a las autoridades, integrantes del Comité Técnico del BioComechingones, entidades intermedias, organizaciones no gubernamentales (ONGs) y la comunidad en general. Estos talleres tenían como ejes de trabajo, por ejemplo, intermunicipalidad y financiamiento, cooperación descentralizada, concientización ambiental, creación de una marca, ordenamiento territorial, entre otros. El objetivo final de los talleres era “arribar a conclusiones tales que permitan a los Señores Intendentes considerar la más rápida implementación de las propuestas en el marco del proyecto” (Corredor BioComechingones, 2007, pr. 2).

Todas estas acciones puestas en marcha por el convenio permiten clasificar al corredor como un sistema en red cooperativista y complementaria que en su conjunto es propietario de un espacio de alto valor patrimonial (Ramé, 2018) dado por su paisaje cultural. En otras palabras, Batten define este tipo de redes como “dos o más ciudades previamente independientes, y potencialmente complementarias en funciones, que se esfuerzan en cooperar y alcanzar economías de escala” (Precedo Ledo A. , 2004, p. 19). De esta manera, el modelo de planificación del Corredor BioComechingones pretende aproximarse a los de tercera generación, que se asientan en dos pilares: la valorización cultural de los recursos ya existentes y la cooperación ciudadana (Ramé, 2018; Ramé, 2021).

Si bien el desarrollo del convenio corredor BioComechingones se vio limitado por la falta de apoyo del gobierno provincial alrededor del año 2015 (Raffo, 2016), persiste su legado como buena práctica entre todos los niveles estatales -municipal, provincial y nacional-. Principalmente perdura la necesidad de pensar en conjunto soluciones a las problemáticas compartidas, a través de la coordinación de estrategias y programas de gestión regional.

A nivel nacional la continuidad de parte de los objetivos del Corredor BioComechingones los asumió el Corredor de los Comechingones, creado en conjunto con otros corredores como parte del Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable por el Ministerio de Turismo de la Nación (PFETS MINTUR) que data del año 2014. Este plan zonifica en función de coincidencias de características de oferta, enlaces por transportes, entre otros en corredores, comarcas, regiones al turismo nacional. Esto explica porque el Corredor de los Comechingones es más extenso que su predecesor, el nuevo Corredor se extiende en sentido norte-sur desde la localidad de Mina Clavero en la provincia de Córdoba hasta la localidad de la Punilla en la provincia de San Luis, todas estas sobre el faldeo occidental de las Sierras de Comechingones. A su vez en este plan se le atribuye a la Villa de Merlo el rol de puerta, punto de acceso al Corredor de los Comechingones y articulador con el Corredor San Juan – Merlo (MINTUR, 2014). La existencia formal del PFETS MINTUR le permite a la provincia y municipios contar con apoyo nacional de fondos y capacitaciones.

Por su parte el Estado provincial también busca con sus proyectos de infraestructura traccionar la actividad turística al sur del Corredor. El proyecto más importante, por su escala e impacto, fue la construcción en el año 2010 del Dique Piscu Yaco entre las localidades de Cortaderas y Papagayos. El espejo de agua está gestionado por San Luis Aguas y el Ministerio de Turismo provincial con el objetivo de crear un reservorio de agua, erigir un nuevo hito en la región para actividad turística que sea contrapunto de la Villa De Merlo, y que a su vez promueva el desarrollo inmobiliario en el sector. Además, se deben citar las acciones de mejoramiento de la infraestructura vial en lo referido a la Ruta Provincial nº 1 y los accesos a las localidades del Corredor.

A nivel local cada municipio continúa ejecutando acciones e iniciativas que promuevan la actividad turística y el ordenamiento territorial. Por ejemplo, se pueden citar el desarrollo de un plan estratégico territorial para la Villa de Merlo y el desarrollo de senderos, señalética y festivales folclóricos en cada municipio, entre otros, todos estos consensuados entre las localidades que integran el corredor.

Actualmente la identidad del Corredor BioComechingones se consolida a través del paisaje cultural serrano, construido inicialmente solo para la Villa de Merlo. Asimismo, en toda la región el peso de la actividad turística se ha balanceado, habiendo ganado protagonismo al sur del corredor. El Estado, en todos sus niveles, al apelar a los valores estéticos y ambientales del patrimonio natural de la región alcanza en parte lo planteado como meta por el convenio. En particular en este caso de estudio, y como señala Michel Baridon (2005) en *Diversas maneras de mirar el paisaje*, la importancia del paisaje se explica por la importancia del turismo.

De esta manera, el devenir del paisaje cultural serrano en imagen turística ha sido una operación en la cual se puede verificar una mercantilización del paisaje. Como reconocen Iwaniszewski, Vigliani, y Chávez y Peniche (2011) la red de símbolos y signos que sirve de base para la construcción de identidades individuales y colectivas que constituyen el paisaje cultural al convertirse en patrimonio se transforma, en algunos casos, en objeto de consumo turístico.

En este sentido, desde el punto de vista histórico-económico, se puede decir que estas localidades no son ajenas a la tercera fase de proceso de mercantilización del sistema capitalista, el cual se ha dado históricamente por estratos según expuso Lilia Zizumbo V. (2015) en la conferencia “La mercantilización de los espacios turísticos tradicionales y su degradación socioambiental” en ocasión del CONDET 2015.

El legado del convenio BioComechingones demuestra cómo aplicar una estrategia de articulación en red de un corredor en una región consolidada desde lo histórico-ambiental, más dividida en unidades políticas autónomas secundarias (municipio, departamento, provincia), aparece como la cuña entre lo local y lo regional para hacer frente a problemáticas compartidas.

En la que al mismo tiempo se favorece el trabajo intergubernamental e interinstitucional de organismos internacionales, nacionales, provinciales, municipales en conjunto con actores privados y que se estructura en base a un proyecto local con la aplicación de procesos ascendentes que dan como resultado un híbrido entre la planificación estratégica y marketing urbano.

De esta manera, se pone en evidencia como es posible la aplicación del principio de cooperación en sistema cohesionado por su identidad, construida sobre la base del patrimonio paisajístico cultural de la región, más allá de los obstáculos y divisiones, y además de promover el desarrollo territorial equilibrado.

3. Conclusiones

Como se ha podido comprobar a lo largo de los ejemplos internacionales expuestos a través del desarrollo sostenible se pretende mejorar la situación socioeconómica de las comunidades locales y fomentar la conservación y el respeto hacia la naturaleza y el medio ambiente.

En este sentido se reconoce que el modelo de planificación adoptado por los tres casos se aproxima al de tercera generación, definido por sus autores, Andrés Precedo, Javier J. Orosa, y Alberto Míguez, como la suma de valores e identidades locales con sus marcas de referencia que permiten el diseño del producto turístico y constituye el punto de partida para un modelo de planificación participativa; en contraposición al modelo de planificación estratégica de los últimos años del siglo XX y principios del XXI, asociado a una fase de acumulación capitalista orientada al consumo de masas (Precedo Ledo, Orosa, y Míguez, 2010).

Las experiencias planteadas se constituyen como procesos nacidos de iniciativas de las comunidades locales, considerándose estos procesos como ascendentes. Esto es, proyectos derivados de la necesidad de generar iniciativas de desarrollo en sus territorios, alcanzando una difusión internacional y superando los límites de cada región, obteniendo apoyo y reconocimiento de estamentos superiores, como lo son el provincial, el nacional o incluso internacional.

Otro elemento no secundario que une las distintas experiencias es sin duda la dimensión lineal de los tres casos examinados: en cada uno de ellos el vector turístico, paisajístico y cultural lo configura bien una senda, una vía férrea o una ruta capaz de convertirse en elemento promotor del desarrollo del entorno. En este sentido, estas rutas culturales permiten recorrer los territorios y disfrutar de los paisajes, garantizando la salvaguardia y protección de los recursos ambientales, así como de los patrimonios históricos y culturales, que forman parte integral de los paisajes culturales construidos. Este desarrollo planteado a partir de la puesta en valor de un determinado elemento lineal es también capaz de permitir la creación de un desarrollo fronterizo que amplíe el área de influencia suscitando un interés, incluso normativo, de más actores a una escala mayor que la del proyecto individual. De esta manera, se aprovecha el potencial local para mejorar la competitividad de la región y optimizar el uso de los recursos existentes.

Así se verifica en los casos de estudios como se suceden los procesos de la mirada artealizada (Roger, 2007) y de la mirada mediatizada (Urry, 2004) respectivamente. Ambas miradas en su época, el siglo pasado la primera y el presente siglo la segunda, describen como los territorios de los destinos turísticos son intervenidos para reproducir el paisaje según el imaginario social contemporáneo lo haya construido. Se inscriben, así, en la idea dominante del paisaje como un 'modo de visión' (Cosgrove, 1998; Silvestri y Aliata, 2001) o de 'construcción de la mirada' (Zusman, 2008; Nogué, 2009; Berjman, 2005). De esta manera, la experiencia visual se articula con la invención de los paisajes del turismo (Silvestri, 2011).

Cuando se hace referencia a la actividad económica turística, como base común para promover el desarrollo socioeconómico, es relevante mencionar que el propósito es la activación de dinámicas en áreas de menor presión turística. En paralelo, el turismo al que se aspira en los casos expuestos no llega a ser el tradicional definido como turismo de masas, sino que se buscan determinados tipos de turismo más sostenibles, como lo son el ecoturismo, turismo lento o turismo de aventura, esto es aquellos tipos de turismo que garantizan la sostenibilidad del sistema.

Para asegurar la continuidad, y porque no también el éxito, de este tipo de experiencias, se reconoce también la necesidad de asumir la definición de un marco jurídico institucional o normativo para este turismo en clave de sostenibilidad, además de la posibilidad de contar con fuentes de financiación propias. Por tal motivo, es primordial alcanzar acuerdos de cooperación con diferentes niveles estatales, tanto en sentido transversal como vertical, resultando en procesos de planificación intergubernamental y multinivel del desarrollo territorial. Como así también es fundamental buscar alianzas con organizaciones de la sociedad civil y actores del sector privado. Sin embargo, la legislación nacional o internacional que enmarca y protege estos proyectos y afines es aún hoy inmadura en referencia a su financiación y promoción, a menudo encomendada a empresas y organizaciones, incluso parcialmente privadas o a iniciativas voluntarias.

Por último, una de las características más importantes que componen estos proyectos es que sus ideas constitutivas representan ejemplos pioneros que bien pueden ser replicados o adoptados en diferentes escalas incluso en diferentes contextos o en otras regiones del mismo país. Pues si bien son experiencias internacionales muy recientes como para tener resultados definitivos, ya son visibles los cambios en los territorios y por eso pueden ser entendidas estas instancias como buenas prácticas.

A la luz de lo afirmado, se espera por tanto que en un futuro próximo puedan multiplicarse las colaboraciones entre entidades públicas y privadas encaminadas a la realización de proyectos como estos que, partiendo de los recursos naturales y el patrimonio histórico de los territorios implicados y centrándose en su atractivo turístico, favorecen el desarrollo territorial en clave de paisaje.

Agradecimientos

El presente trabajo ha sido desarrollado en el marco de los siguientes proyectos, que contribuyen a la financiación de los costes de edición y revisión de estilo: El proyecto “Sistema de Innovación para el Patrimonio de la Andalucía Rural (SIN_PAR)”, concedido mediante la convocatoria 2020 para proyectos de I+D+i del PAIDI 2020, con código PY20-00298, y el proyecto “Sistema de Innovación Turística para el Patrimonio de la Andalucía Rural (SIT_PAR)”, concedido mediante la convocatoria 2020 de ayudas para la realización de proyectos de interés colaborativo en el ámbito de los CEIS, con código PYC20 RE 029 IAPH. Ambas subvenciones proceden de la Secretaría General de Universidades, Investigación y Tecnología de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades de la Junta de Andalucía y han sido cofinanciadas por el programa operativo FEDER en Andalucía para el periodo 2014-2020.

Autoría

La persona Autora 1 ha estructurado, conceptualizado y redactado el escrito y ha diseñado y ejecutado la investigación del caso de estudio argentino; la persona Autora 2 ha colaborado estrechamente en la conceptualización, estructuración y redacción del escrito y ha diseñado y ejecutado la investigación del caso de estudio italiano. La persona Autora 3 ha colaborado en la redacción del escrito y diseñado y ejecutado la investigación del caso de estudio español.

Conflicto de intereses: Las autoras declaran que no hay conflicto de intereses.

Bibliografía

Alleanza Mobilità Dolce. (04 de marzo de 2022). www.mobilitadolce.net

Alleanza Mobilità Dolce. (2022). *Salvi i binari della ferrovia Palau Marina del trenino verde*. <https://www.mobilitadolce.net/salvi-i-binari-della-ferrovia-palau-marina-del-trenino-verde/>

Argan, G. C. (1965). *Progetto e destino*. Milano: Il Saggiatore.

Astrella, C. I. (2017). Il turismo ferroviario nella Val d'Orcia: alla (ri)scoperta di borghi e paesaggi. En G. Belli, F. Capano, y M. I. Pascariello, *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione* (págs. 2961-2966). Napoli: Centro Interdipartimentale di Ricerca sulla Città Europea.

Astrella, C. I. (2020). Le patrimoine ferroviaire en Italie, perspectives comparées. État de l'art et questions ouvertes. *La revue d'histoire des chemins de fer - Le patrimoine ferroviaire dans le monde. Regards croisés. Brésil, Espagne, France, Italie, Angleterre*, 54, 65-89. <https://journals.openedition.org/rhcf/pdf/2755>

Augé, M. (2006). *Non-luoghi: introduzione ad una antropologia della surmodernità*. Milano: Eleuthera.

Baridon, M. (2005). Paisaje con un filósofo, un geógrafo y un historiador. En S. Berjman (Ed.), *Diversas maneras de mirar el paisaje* (págs. 11-26). Buenos Aires: Nobuko.

Berjman, S. (2005). A los lectores. En S. Berjman (Ed.), *Diversas maneras de mirar el paisaje* (págs. 9-10). Buenos Aires, Argentina: Nobuko.

Bernardini, E. (2003). *In viaggio con i treni d'epoca. 18 itinerari turistici attraverso l'Italia*. Roma: Trenitalia.

Berque, A. (1999). At the Origin of the Landscape. *Lotus International*, 101, 42-49.

BioComechingones, C. (2003). *Convenio Corredor BioComechingones*. Merlo.

Bourdeau, P. (2008). Amenity migration and post-tourism: A Geo-cultural Approach to the Alpine Case. En G. y. Moss (Ed.), *Understanding and Managing Amenity-Led Migration in Mountain Regions*. Banff, Alberta. https://www.researchgate.net/profile/Laurence-Moss/publication/339541287_Understanding_Managing_Amenity-Led_Migration_in_Mountain_Regions/links/5e5858be4585152ce8f4aa9c/Understanding-Managing-Amenity-Led-Migration-in-Mountain-Regions.pdf

Carpenter, T. G. (1994). *The environmental Impact of Railways*. Chichester: John Wiley&Sons.

Ceballos-Lascuráin, H. (1998). *Ecoturismo. Naturaleza y Desarrollo Sostenible*. México: Editorial Diana.

CEPAL. (2022). *Desarrollo territorial*. Obtenido de Comisión Económica para América Latina Naciones Unidas. <https://www.cepal.org/es/temas/desarrollo-territorial>

Consejo de Europa. (2000). Capítulo I - Disposiciones generales. En *Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia. https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/planes-y-estrategias/desarrollo-territorial/090471228005d489_tcm30-421583.pdf

Cooperazione Mobilità Dolce. (04 de marzo de 2022). <http://www.mobilitadolce.org>

Corredor BioComechingones. (6 de agosto de 2007). *Blog del BioComechingones*. Seminario BioComechingones 23 y 24 de Agosto. <http://biocomechingones.blogspot.com/2007/08/seminario-biocomechingones-23-y-24-de.html>

Cosgrove, D. (1998). *Social Formation and Symbolic Landscape* (2 ed.). Wisconsin: Univ. Press.

Costamagna, N. L., y Costamagna, J. M. (2012). En J. M. Nora L. Costamagna, *Tres Estudios Históricos* (págs. 11-100). San Luis: Payne S.A.

Cracco, M., y Guerrero Forero, E. (2004). *Aplicación del Enfoque Ecosistémico a la Gestión de Corredores en América del Sur*. Quito: UICN Unión Mundial para la Naturaleza. <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/2004-058.pdf>

Dall'Asta Gutiérrez, J. C. (2016). Segni deboli, tracce permanenti. En E. Corradi, y R. Massacesi, *Infrastrutture minori nei territori dell'abbandono. Le reti ferroviarie* (págs. 145-156). Roma: Aracne. <https://core.ac.uk/download/pdf/55260637.pdf>

Delgado Campuzano, D., Herrera Anangón, R., Villacís Calderón, A., Moreno Vera, A., Oviedo Bayas, B., Cedeño Barzola, J., Baque Mite, R., Belezaca Pinargote, C., y López Tobar, R. (2015). Los senderos turísticos una estrategia de desarrollo sustentable: Caso "Bosque protector Cerro Blanco", Guayaquil, Ecuador. *Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, 11, 174-182. <https://riat.utralca.cl/index.php/test/article/view/320/403>

Ferrovie dello Stato, Rete Ferroviaria Italiana. (2016). *Atlante delle ferrovie dismesse*. Roma: Pierrestampa.

Fondazione FS. (2022). Il grande patrimonio storico delle Ferrovie dello Stato Italiane: La Fondazione FS Italiane. <https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/la-fondazione/chi-siamo.html>

Giorgio, G., y Tenore, A. (1998). *Viaggio nel futuro...e questione meridionale*. Calitri: Tip. Pannisco.

Guaralda, M. (2006). *Le infrastrutture viarie dismesse o declassate ed il progetto di paesaggio*. Milano: Libreria CLUP.

https://www.academia.edu/44619041/C_I_ASTRELLA_IL_turismo_ferroviano_nella_Val_d_Orcia_alla_riscoperta_di_borghi_e_paesaggi_in_G_BELLI_F_CAPANO_M_I_PASCARIELLO_a_cura_di_La_citt%C3%A0_il_viaggio_il_turismo_Percezione_produzione_e_trasformazione_Cirice_Napoli_2017_pp_2961_2966

INDEC. (2011). *Censo Nacional de Población, Viviendas y Hogares 2010*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

INTA. (2007). *Documento nº1- Enfoque de desarrollo territorial*. Buenos Aires: Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. <https://inta.gob.ar/sites/default/files/script-tmp-enfoque.pdf>

Italia Nostra sugli itinerari ferroviari storici siciliani. (04 de marzo de 2022). Obtenido de <https://www.italianostra.org/sezioni-e-consigli-regionali/sicilia/italia-nostra-sugli-itinerari-ferroviari-storici-siciliani/>

Iwaniszewski, S., Vigliani, S., y Chávez y Peniche, M. L. (2011). Presentación. En S. Iwaniszewski, y S. Vigliani (Edits.), *Identidad, Paisaje y Patrimonio* (1 ed., págs. 7-19). México D.F.: Instituto Nacional de Antropología e Historia. https://www.academia.edu/33265391/Identidad_Paisaje_y_Patrimonio.pdf

Jellicoe, G. A. (1969). *L'architettura del paesaggio*. Milano: Edizioni di comunità.

Junta de Andalucía. (12 de mayo de 2017). Disposiciones generales. Ley 3/2017. *BOJA*(89), 10-12. https://www.juntadeandalucia.es/boja/2017/89/BOJA17-089-00003-8245-01_00113525.pdf

Linee ferroviarie storiche 'Taurensi' (RC). (04 de marzo de 2022). <https://www.italianostra.org/beni-culturali/linee-ferroviarie-storiche-taurensi-rc/>

López Sastre, F. (11 de enero de 2008). *Cooperación entre APN y los PNR de Francia*. <http://biocomechingones.blogspot.com/2008/01/cooperacion-entre-apn-y-los-pnr-de.html>

- Maggi, S. (1997). *In treno per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*. Siena: Copinfax.
- Marcarini, A. (2018). Ferrovie e paesaggio. En A. Marcarini, y R. Rovelli, *Atlante italiano delle ferrovie in disuso* (págs. 47-59). Firenze: IGM.
- Marcarini, A., y Bottini, M. (2012). *Ferrovie delle meraviglie*. Urbana: Arti Grafiche STIBU.
- McIntyre, N. (2009). Rethinking Amenity Migration: Integrating Mobility, Lifestyle and Social-Ecological Systems. *DIE ERDE. Journal of Geographical Society of Berlin*, 140, 229-250. <http://pascal-francis.inist.fr/vibad/index.php?action=getRecordDetail&idt=24700898>
- Mercau, J. A. (1990). *Merlo, 3º Microclima del Mundo pero...¿Por qué?* Merlo, San Luis: Somma.
- MINTUR. (2014). *Plan Federal Estrategico de Turismo Sustentable*. Buenos Aires: Ministerio de Turismo de la Nación.
- Moss, L. (2005). Migración de amenidad: una fuerza social para el cambio, y su relación con el turismo. Neuquen: Ecological Design & Management (ED&M) International Amenity Migration Centre (IAMC).
- Nogué i Font, J. (1992). Turismo, percepción del paisaje y planificación del territorio. *Estudios Turísticos* (115), 45-54. https://dugi-doc.udg.edu/bitstream/handle/10256/4102/turismo_percepcion_paisaje.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Nogué, J. (2009). Introducción. El paisaje como constructo social. En J. Nogué (Ed.), *La construcción social del paisaje* (págs. 9-24). Madrid: Biblioteca Nueva S.L.
- Norberg-Schulz, C. (1979). *Genius loci. Paesaggio Ambiente Architetture*. Milano: Electa.
- Ogliari, F. (1975). *Terra di primati, vol III, fa parte di Id., Storia dei trasporti italiani, vol. XXIII*. Milano: Cavallotti.
- OMT. (2022). *Desarrollo sostenible*. Obtenido de UNWTO Naciones Unidas Organización Mundial del Turismo : <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>
- Oppido, S., y Ragozino, S. (2015). Linee ferroviarie dismesse. Nuove prospettive di valorizzazione e sviluppo locale. *Urbanistica informazioni*, 263, VII, 32-35. https://www.academia.edu/26339153/Linee_ferrovie_dismesse_Nuove_prospettive_di_valorizzazione_e_sviluppo_locale
- Orgaz Agüera, F. (2014). Los impactos económicos, sociales y medioambientales negativos en el ecoturismo: una revisión de la literatura. *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*. http://dx.doi.org/10.5209/rev_NOMA.2014.v42.n2.48781
- Pane, A. (2020). La prima ferrovia di interesse culturale in Italia: storia, tutela e valorizzazione della linea Avellino Rocchetta. *Materiali e Strutture. Problemi di conservazione – Le infrastrutture nella prospettiva del restauro, nuova serie IX*, 18, 63-86.
- Pérez de las Heras, M. (1998). *La guía del ecoturismo o cómo conservar la naturaleza a través del turismo*. Madrid: Ed. Mundo-Prensa.
- Precedo Ledo, A. (2004). La ciudad en el territorio: nuevas redes, nuevas realidades.
- Precedo Ledo, A., Orosa, J. J., y Míguez, A. (2010). Marketing de ciudades y producto ciudad: una propuesta metodológica. (U. d. Compostela, Ed.) *Urban Public Economics Review*, (12), 13-39. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=50414006001>
- Raffo, R. (13 de Enero de 2016). Estado del Corredor BioComechingones. (M. J. Ramé, Entrevistador).

- Ramé, M. J. (2018). La planificación regional como estrategia de balance al desequilibrio urbano. El caso del Corredor Bio-Comechingones, provincia de San Luis. *De Res Architettura*, 37-47. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/drarchitettura/article/download/22834/22431>
- Ramé, M. J. (2019). Las palabras que revelaron el paisaje del Corredor BioComechingones, San Luis. En L. Peries, *La enseñanza e investigación del paisaje en Argentina* (págs. 151-156). Córdoba: Universidad Católica de Córdoba.
- Ramé, M. J. (2021). Corredor Bio-Comechingones, an innovative regional scale agreement among small towns. En L. Klusáková, y B. Del Espino Hidalgo, *Small town resilience and heritage commodification* (págs. 201-216). Bruselas: Peter Lang.
- Roger, A. (2007). *Breve tratado del paisaje. Edición de Javier Maderuelo*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Silvestri, G. (2011). *El lugar común. Una historia de las figuras del paisaje del Rio de la Plata*. Buenos Aires: Edhasa.
- Silvestri, G., y Aliata, F. (2001). *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Nueva Visión.
- Tacón, A., y Firmani, C. (2004). *Manual de Senderos y Uso público, Valdivia*.
- Tosco, C. (2007). *Il paesaggio come storia*. Bologna: Il Mulino.
- UNESCO. (2008). *Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. Parigi. <https://whc.unesco.org/archive/opguide08-en.pdf>
- Urry, J. (2004). *La mirada del turista*. Lima: Universidad de San Martín de Porres. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6885214>
- Viezens, M. (2005). *Crecimiento y Desarrollo de Villa de Merlo*. Merlo: Colegio de Arquitectos regional San Luis.
- Zizumbo V., L., (2015). *La mercantilización de los espacios turísticos tradicionales y su degradación socioambiental* [Conferencia principal]. VII Simposio internacional y XIII Jornadas nacionales de investigación acción en turismo, CONDET 2015, Universidad Nacional del Comahue, Neuquén, Argentina.
- Zusman, P. (2008). Perspectivas críticas del paisaje en la cultura contemporánea. En J. Noqué (Ed.), *El paisaje en la cultura contemporánea*. Madrid: Biblioteca Nueva.