

10/H.39

42784

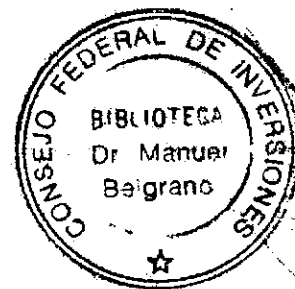
G32c

(ej.2)

**Desarrollo Turístico Regional**

**Corredores y Circuitos de  
Integración**

**Informe Final**



**Agosto 1999**

**Consejo Federal de Inversiones**

**Programa de Desarrollo  
Turístico Regional**

**INFORME FINAL**

**Corredores y Circuitos de  
Integración Turística  
(Regiones NOA, NEA, Nuevo Cuyo y Patagonia)**

**Coordinación:** *Dra. Graciela Güidi*

**Expertos:**

**Area Económica:** *Lic. Angel de Estrada*

**Area Jurídico Institucional:** *Dr. Eduardo Goldenhörn*

**Area Físico Espacial:** *Arq. Raquel Perahia*

**Area Termalismo de Salud:** *Arq. Elisa Krug*

**Agosto 1999**

**Consejo Federal de Inversiones**

## INDICE

<b>1 - INTRODUCCIÓN</b> .....	i
I. Lineamientos metodológicos y objetivos de la tarea .....	i
II. ¿Por qué circuitos y/o corredores turísticos? .....	ii
III. Criterios para la selección de los corredores turísticos .....	v
III.1. Desde el punto de vista físico funcional y económico .....	v
III.2. Desde el punto de vista institucional .....	ix
IV. Contenido del presente Informe .....	x

## **2 - CORREDORES Y CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN DEL NOROESTE**

<b>ARGENTINO</b> .....	1
* Consideraciones Generales .....	1

### **CIRCUITOS TRADICIONALES**

<b>2.1. Circuito de los Valles Calchaquies</b> .....	3
2.1.1. Circuito: San Miguel de Tucumán - Valles Calchaquies - Salta .....	3
2.1.2. Circuito: Salta - Valles Calchaquies - Tucumán .....	4
2.1.3. Aspectos jurídico institucionales .....	7
- Provincia de Salta .....	7
· Ciudad de Salta .....	9
· Cachi .....	15
· Cafayate .....	16
- Provincia de Tucumán .....	17
- Provincia de Catamarca .....	20
<b>2.2. Circuito de la Quebrada de Humahuaca</b> .....	21
· Circuito Salta - Quebrada de Humahuaca .....	22
2.2.1. Aspectos jurídico institucionales .....	25
· Ciudad de San Salvador de Jujuy .....	25
· Tumbaya .....	28
· Purmamarca .....	30
· Tilcara .....	33
· Humahuaca .....	35
<b>2.3. El Turismo de Salud</b> .....	42
· Ciudad de Termas de Río Hondo .....	45

### **CIRCUITOS CON POSIBILIDADES DE DESARROLLO**

<b>2.4. Vinculación con Chile</b> .....	54
2.4.1. Desde Jujuy .....	54
2.4.2. Los Valles Calchaquies vía Cachi .....	57
2.4.3. Desde Catamarca y La Rioja .....	58
NOA - Catamarca .....	59

2.5. Vinculación con Bolivia .....	62
------------------------------------	----

### 3 - CORREDORES Y CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN DEL NORESTE ARGENTINO ..... 63

* Consideraciones Generales .....	63
· Turismo Histórico - Cultural .....	64
· Turismo ecológico o ecoturismo .....	65
· Turismo de Salud .....	65
· Turismo urbano o de ciudad .....	66

#### CIRCUITOS TRADICIONALES

3.1. Circuito del Río Uruguay .....	67
· Entre Ríos .....	67
· Corrientes .....	68
· Encuadre institucional .....	71
· Ciudad de Colón .....	76
· Ciudad de Federación .....	81
· Circuito de Salud del Río Uruguay .....	82
3.2. Corredor del Río Paraná .....	84
· Entre Ríos .....	85
· Corrientes .....	85
· El circuito de Pesca en el Río Paraná .....	88

#### CIRCUITOS CON POSIBILIDADES DE DESARROLLO

3.3. Esteros del Iberá .....	90
3.4. Circuito de las Misiones Jesuíticas .....	93
Vinculaciones con Brasil .....	94
3.5. Circuito Naturaleza e Historia .....	98
3.6. Algunas disposiciones municipales .....	101
· Ciudad de La Paz .....	101
· Ciudad de Paraná .....	102

4 - CORREDORES Y CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN DEL NUEVO CUYO .....	106
* Consideraciones Generales .....	106

#### CIRCUITOS TRADICIONALES

4.1. El Circuito Andino .....	107
· Vinculación con Chile .....	109
4.2. El circuito por la Ruta Nacional 7 .....	109
· San Luis .....	109
· Mendoza .....	110

4.3. El Turismo de Salud en Nuevo Cuyo .....	112
--	-----

### **CORREDORES Y/O CIRCUITOS CON POSIBILIDADES DE DESARROLLO**

4.4. Parque Nacional Ichigualasto y Parque Talampaya .....	113
· La Rioja - Parque Talampaya .....	114
4.5. San Luis y el Valle de las Quijadas .....	118
4.6. Circuito Mendoza - Valle del Atuel .....	120
4.7. Vinculación con Chile .....	122
4.7.1. Desde Mendoza .....	122
4.7.2. Desde San Juan .....	123
4.7.3. Desde La Rioja .....	127
4.8. Aspectos jurídico institucionales .....	127
· Ciudad de San Juan .....	132
· Departamento de Iglesia .....	136
· Ciudad de Mendoza .....	139
<b>5 - CORREDORES Y CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN DE LA REGIÓN PATAGÓNICA</b> ....	143
* Consideraciones Generales .....	143

### **CIRCUITOS CON POSIBILIDADES DE DESARROLLO**

5.1. Corredor Gran Valle de la Patagonia .....	145
5.1.1. Circuito 1 .....	145
5.1.2. Circuito alternativo 2 .....	146
5.1.3. Aspectos jurídico institucionales .....	151
· Ciudad de Neuquén .....	153
· Ciudad de Plottier .....	156
· Ciudad de Centenario .....	157
· Ciudad de Vista Alegre .....	158
· Ciudad de Cipolletti .....	158
· Ciudad de General Roca .....	159
· Ciudad de Villa Regina .....	161
5.2. Corredor Central .....	162
5.2.1. Circuito 1 .....	163
· Vinculación con Chile .....	164
· La economía del Circuito Central Norte .....	165
5.2.2. Circuito alternativo .....	169
· Características de la oferta del Corredor Central .....	170
5.2.3. Aspectos Jurídico institucionales .....	174
· Ciudad de Comodoro Rivadavia .....	175
· Ciudad de Rada Tilly .....	176
· Ciudad de Puerto Deseado .....	176
· Ciudad de Los Antiguos .....	177
· Ciudad de Sarmiento .....	178

<b>6 - ELEMENTOS PARA UN DIAGNÓSTICO SOBRE LAS FORTALEZAS Y DEBILIDADES DE LOS POSIBLES CORREDORES Y CIRCUITOS DE INTEGRACIÓN .....</b>	<b>180</b>
* Consideraciones Generales .....	180
* Síntesis de los circuitos enunciados .....	181
* Jerarquización de los circuitos y/o corredores desde el punto de vista de su economía .....	182
· Jerarquización de circuitos y corredores tradicionales .....	183
· Jerarquización de circuitos y corredores con posibilidades de desarrollo .....	184
* Otros factores que influyen en el desarrollo de la actividad turística .....	190
* Inversiones con proyectos aprobados por el CFI .....	192
· Según destino y tipo de empresa .....	196
· Regionales en % según destino .....	197
· Turísticas por provincia .....	198
* Comentarios generales .....	201
· Región NOA .....	201
· Región NEA .....	209
· Región Nuevo Cuyo .....	213
· Región Patagónica .....	215
<b>7 - EL PROGRAMA DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL EN EL MARCO DE LAS ESTRATEGIAS DEL CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES .....</b>	<b>219</b>



# **PROGRAMA DE DESARROLLO TURÍSTICO REGIONAL**

## **Informe Final**

### **1. INTRODUCCIÓN**

#### **1. Lineamientos metodológicos y objetivos de la tarea**

Con el fin de insertar metodológicamente el Programa de Desarrollo Turístico Regional en las distintas áreas del Consejo, que tienen incumbencias específicas relacionadas con Imagen, Eventos, Proyectos, Financiamiento, Red Federal y Estudios de Base, se acordó como punto de partida dedicar el trabajo de los expertos del Programa a producir una identificación, en el país, de circuitos y/o corredores turísticos interprovinciales y con proyección subcontinental.

Dicha identificación, con componentes físico funcionales, jurídico institucionales y económicos ha de servir a distintos objetivos:

- Señalar las fortalezas y debilidades de cada corredor o circuito -tradicional o potencial- con relación a cada uno de los componentes analizados.
- Destacar las acciones del sector privado requeridas.
- Destacar las acciones del sector público.
- Analizar los roles que el Consejo puede acentuar para promover dichas acciones, desde las distintas áreas.
- Enmarcar los pedidos provinciales de estudios y proyectos en torno al desarrollo y completamiento de circuitos.
- Cumplir con el objetivo prioritario y estratégico de información e interacción que está propuesto por la Red Federal del Consejo Federal de Inversiones, centralizando en la página de Internet todas las informaciones sobre oferta y sus prestadores de servicios, en torno a la figura del circuito nacional o subcontinental.





## II. ¿Por qué circuitos y/o corredores turísticos?

El estudio de la demanda turística requiere de una cada vez más sutil sectorización, necesaria para identificar las franjas del mercado según:

- **tipo de turismo** (tradicional, de aventura, ecológico, agroturismo, arqueológico, de salud, religioso, histórico, de negocios, etc.);
- **nivel socioeconómico de los potenciales turistas;**
- **lugar de procedencia;**
- **tiempo de permanencia:** este último aspecto constituye una de las variables de mayor importancia en la consideración de las condiciones de la oferta y demanda.

En efecto, uno de los dilemas de nuestro tiempo es el de la administración del tiempo, valga la redundancia.

En lo que respecta al **mercado interno**, las vacaciones se fraccionan, son más cortas, pero pueden darse dos o tres veces dentro del año. La aparición de los fines de semana largos son una de las novedades de este fin de siglo no por decisión de los empresarios turísticos sino por la misma dinámica del proceso económico-social. La industria turística debe organizarse para adecuarse a este nuevo tipo de demanda circunstancial o pasajera. Las comunicaciones deben ser más claras, sintéticas y efectivas para capturar el interés de los futuros clientes. Los precios deben incluir programas alternativos y flexibles que tengan en cuenta los condicionantes climáticos y de organización y sin embargo las organizaciones que ofrezcan sus servicios turísticos tienen que ser cada vez más serias y responsables respecto de la calidad de los servicios que ofrecen, el cumplimiento a rajatabla de los horarios, de los contenidos del servicio que se publicitan y de la higiene y seguridad de todos los procesos y ámbitos que serán utilizados por los clientes.

Los **clientes del exterior**, que deben convertirse en uno de los objetivos de marketing principales de la industria turística, también cuando vienen de visita a nuestro país lo hacen o por razones de trabajo o de placer pero cuentan para ello con períodos más fraccionados para su descanso. Los paquetes turísticos que prevén 7 días en general tampoco consumen todo el tiempo visitando un solo país sino que, cuando incluyen a la Argentina, lo tienen como un destino parcial dentro del total de los días del paquete. Por eso es tan importante el manejo del tiempo que incluye implícitamente el uso de la aeronavegación.

Por tal motivo, la identificación de circuitos, con ofertas alternativas, complementarias o específicas, de carácter nacional o subcontinental, resultan hoy en día más atractivos para la promoción de la oferta.

Existen signos evidentes de los países miembros del Mercosur y de las regiones del país de promover la integración turística sobre todo si se consideran las oportunidades vinculadas a:

- la actual tendencia del turismo de viajar y conocer diversos países, diferentes culturas en poco recorrido; con vehículo propio o rentado evitando la permanencia prolongada en un lugar por agradable que éste sea;
- los beneficios derivados de poseer una lengua común en la región con culturas locales con rasgos comunes;
- la existencia de atractivos de carácter internacional reconocidos en el mercado;
- las posibilidades de complementación de la oferta turística ampliada por una diversidad de productos que se extiende hasta las costas del Pacífico y con posibilidades de uso de todo el año;
- la manifiesta voluntad política de crear un mercado regional;
- las políticas nacionales y regionales que impulsan el crecimiento y mejora de la infraestructura vial a través de sus corredores bioceánicos de integración y de la generación de sistemas intermodales que podrían ampliar la oferta de transporte;
- la concentración en las ciudades de inversiones que brindan una oferta variada en servicios turísticos y las nuevas posibilidades de financiamiento de esos emprendimientos.

A esto se suman los atractivos de una buena accesibilidad provocada por la desregulación del transporte aéreo, la reducción de costos de los pasajes de avión y la aparición de líneas de conexión interregional con cabecera en ciudades mediterráneas como el caso de Córdoba, sede de Southern Winds.

Sin embargo, a nadie escapan los condicionantes de la realidad que muestran razones geográficas, de distribución de población concentrada en las ciudades más importantes, la ausencia de un sistema urbano de soporte articulado, las grandes distancias, las condiciones geográficas y las restricciones de la infraestructura existente que atentan contra los proyectos de integración.