

LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN PARTIDOS DE CAMPOS, RÍOS Y LAGUNAS DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES Y SU APROVECHAMIENTO POR RESIDENTES Y VISITANTES.

Mg. Marlene R. Pedetti, Universidad Nacional de Quilmes, Departamento de Economía y Administración, marlene.pedetti@unq.edu.ar

Resumen

La presente ponencia pretende presentar el estado actual del sistema de transportes existente en los partidos de Lobos, Roque Pérez, Saladillo, Veinticinco de Mayo, General Alvear, y Tapalqué, en el contexto de un proyecto de extensión universitaria ligado al Turismo en la región y analizar si es viable para la mencionada actividad y para el uso genérico de los propios residentes. Para ello se utilizó un método con enfoque cuali-cuantitativo de alcance descriptivo, se emplearon fuentes primarias y secundarias de la Secretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires, datos brindados por los propios municipios, y otros provistos por diferentes organismos públicos con el objetivo de complementar y enriquecer la investigación. Se hicieron visitas de campo para observación directa del estado de la infraestructura y también se efectuaron entrevistas personales semiestructuradas a informantes clave.

Palabras clave: Transportes; turismo, ruralidad; Provincia de Buenos Aires.

Introducción

Desde el Departamento de Economía y Administración de la Universidad Nacional de Quilmes y a partir de los intereses y motivaciones de un grupo de docentes, personal administrativo y de servicios y estudiantes de varias carreras, en el año 2019 surge el proyecto de Extensión Universitaria denominado "Programa de relevamiento y fomento al desarrollo económico local en la Región de "Campos, ríos y lagunas" de la Provincia de Buenos Aires. Bajo esta denominación se incluyen algunos municipios territorialmente contiguos entre sí, a saber: Lobos, Roque Pérez, Saladillo, Veinticinco de Mayo, General Alvear, y Tapalqué, en orden de menor a mayor distancia con respecto a CABA. El propósito del proyecto consiste en trabajar articuladamente entre los mencionados partidos el desarrollo a través del turismo y el de la universidad en particular, generar acciones centradas en tres ejes: capacitación, comunicación y sostenibilidad.

El potencial turístico de un territorio se mide, entre otras cosas por aquellos atributos con los que cuenta, que le permitirán definirse como viables para ser desarrollados turísticamente y, asimismo, definir qué tipo de actividades turísticas pueden ofrecerse en dicho destino. De acuerdo a Covarrubias Ramírez (2014) esto incluye atractivos actuales y potenciales relacionados con el patrimonio natural y cultural, las actividades económicas, sitios urbanos, entorno rural, infraestructura de salud, lugares religiosos, instalaciones y servicios turísticos, infraestructura de transporte y general, y disponibilidad de mano de obra cualificada. Los servicios de transporte, como parte de la infraestructura de un territorio, constituyen su capital social fijo (Boullón, 2015).

El presente trabajo detalla y analiza los servicios de transporte que operan en cada uno de los partidos en estudio y sus implicancias para el usuario en general y el turista en particular.

Marco teórico de referencia

En el sistema turístico de Leiper (1990, en OMT, 1998) el transporte constituye para el visitante, el medio de acceder al destino desde la región de origen y a veces es parte del destino en sí (ejemplo: tren turístico o crucero).

Los servicios de transporte forman parte del producto turístico (aquel que satisface el consumo de actividades turísticas) pero también son parte de la infraestructura de un territorio, entendida por Boullón (2015:47) como "la dotación de bienes y servicios con que cuenta un país para sostener sus estructuras sociales y productivas" junto con la educación, los servicios sanitarios, la vivienda, las comunicaciones y la energía, apoyando a la población en su conjunto. Una de sus funciones es vincular los asentamientos humanos entre sí, permitiendo la circulación de personas, mercancías, energía, noticias. Al entrecruzarse las líneas y los canales que facilitan esos

deslazamientos se va formando una compleja red o sistema a medida que los territorios progresan en su desarrollo (Boullón, 2015).

Según Sancho en OMT (1998:54) "los transportes suponen una categoría mixta (entre operadores del mercado y oferta) ya que, en su función de acercamiento de la demanda al lugar de destino –donde se encuentra la oferta turística– realizan también una función de mediación. Sin embargo, el viajero considera este producto como parte de su gasto turístico, máxime cuando se le presenta formando parte de un paquete turístico".

Efectivamente, Burkart y Medlik (1981 en OMT, 1998) definen el transporte como "el medio de alcanzar el destino turístico y también el medio de moverse dentro del propio destino". Y Antón Clavé (2005: 26-30) trata la relación entre los sistemas del plan territorial del turismo y refiere a dos sistemas: uno productivo y otro relacional. "El sistema productivo estudia las posibilidades de desarrollo turístico de la región, las áreas turísticas de la región y sus densidades de ocupación, las tipologías turísticas reales y potenciales y la interacción entre el sector turístico y otros sectores de apoyo (comercial, agrícola, pesquero, inmobiliario, etc.)". En tanto que el sistema relacional trata "sobre todos los elementos de conexión de la región, es decir, la ordenación y planificación del sistema de comunicaciones, la accesibilidad y las telecomunicaciones". Este último sistema es de vital importancia en la planificación de actividades turísticas ya que conecta a las regiones emisoras con las receptoras y además permite la movilidad interna de las personas, una vez arribadas a destino, lo cual favorece los flujos turísticos. Por eso, además de los atractivos, las instalaciones y el equipamiento es necesario analizar la accesibilidad al destino como elemento clave para valorizar el recurso, tanto desde los centros emisores hacia el destino como en la conectividad intrarregional, en particular entre destinos cercanos. Desde esta perspectiva, el sistema de transporte es un componente imprescindible para el desarrollo del turismo.

En la misma línea se expresa Roccatagliata (1988: 347) cuando expresa que "los sistemas de transporte y las comunicaciones constituyen un dispositivo esencial en la estructura geoeconómica de las naciones, lo que sin duda los convierte en uno de los elementos más significativos de la organización del territorio". Más tarde (1994) sostendrá que el transporte es fundamental para lograr el ordenamiento territorial (articulación y coordinación del territorio) debiendo generar un desarrollo territorial más equilibrado, porque la actividad económica y social (que incluye al turismo) está condicionada por la accesibilidad. Por tal razón propone un desarrollo conjunto entre transporte y territorio.

Por último, es importante reconocer los elementos que componen al transporte, a saber:

- I. Infraestructura: vía de desplazamiento o ruta. Constituye la parte física.
- II. Infraestructura de apoyo: instalaciones y facilidades para el uso de la ruta y el desplazamiento del vehículo
- III. Operadores: empresas prestadoras de servicios, propietarias del parque móvil.

Se podría establecer que según la modalidad de transporte, la infraestructura puede constituirse de: las redes viales, las redes férreas, las rutas aéreas, las vías navegables, mayoritariamente.

La infraestructura de apoyo, también denominada superestructura es el conjunto de facilidades o instalaciones necesarias para optimizar la utilización de la ruta y facilitar el desplazamiento del vehículo, por lo tanto cumple un rol de soporte a la infraestructura. Dentro de este grupo encontramos los puertos, los dragados, las canalizaciones, los aeropuertos, las pistas de aterrizaje, torres de control, terminales aéreas, señalización, equipamiento en rutas viales, entre otros.

En cartelería es necesario diferenciar entre la infraestructura de apoyo del transporte carretero como pueden ser las señales viales de información turística y de servicios (informativas) y la señalética turística. Esta última se refiere a los letreros, carteles, señales o marcas necesarias para orientar al visitante durante su recorrido, pudiendo además informar acerca de elementos atractivos o destacables, sobre la duración del recorrido, distancias a puntos de interés, descripción de flora y fauna, entre otros. Este elemento se constituye como parte de las instalaciones generales dentro del sistema turístico.

Por último, el parque móvil se constituye de los vehículos que trasladan a las personas o a las cosas. Son los: buques, trenes, aviones, ómnibus, automóviles y otros que forman parte de las empresas prestadoras de servicios.

Las principales funciones de los medios de transporte según Wallingre (2014) son: garantizar derecho al desplazamiento, conectar los centros de producción con los de consumo, activar regiones, integrar grupos sociales y difundir la cultura, conectar centros emisores con receptores de turismo, integración con el mundo.

Objetivos

- I. Realizar un relevamiento de los servicios de transporte existentes en los partidos de: Lobos, Roque Pérez, Saladillo, Veinticinco de Mayo, General Alvear, y Tapalqué.
- II. Identificar homogeneidades y heterogeneidades resultantes del objetivo anterior.
- III. Estudiar el aprovechamiento genérico de los servicios de transporte, como su potencialidad para la realización de actividades turísticas en el territorio comprendido.

Metodología utilizada

El método corresponde con un enfoque cuali-cuantitativo de alcance descriptivo. Asimismo, se emplearon fuentes primarias y secundarias de la Subsecretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires, datos brindados por los propios municipios, con el objetivo de complementar y enriquecer la investigación. Se hicieron visitas de campo para observación directa del estado de la infraestructura y también se efectuaron entrevistas personales semiestructuradas a los Directores de Turismo de los municipios para constatar la vigencia y complementar los datos escritos. Las bases teóricas que se pretenden establecer son:

- I. ¿Cuál es el principal servicio de transporte que se utiliza actualmente en cada uno de los partidos y a qué se debe?
- II. ¿Cuál es la postura de los autores que ofrecen información sobre el tema, y cuál es la teoría más apropiada para el desarrollo de la investigación?
- III. ¿Cuáles son las falencias en relación a los servicios de transporte en la actualidad en los territorios estudiados

Resultados

Tabla 1: Cuadro comparativo de los servicios de transporte existentes en cada partido

Partido	Transportes	FFCC	Ómnibus larga distancia	Combis/frecuencia	Taxis municipales	Remises	Uber	Movilidad interna	Aeródromo
Lobos		Actualmente la empresa estatal Trenes Argentinos posee operativas la línea Sarmiento que arriba desde Merlo con 3 frecuencias diarias y Roca, que realiza el tramo Cañuelas/Lobos 2	Existen cuatro compañías que regularmente arriban a la Terminal: Pullman General Belgrano (desde Retiro), El Rápido Argentino (desde La Plata y/o Bolívar) y Plata Bus y Plusmar desde La Plata En temporada alta se suman	Existen 4 empresas (3 de un mismo dueño) que cada hora, alternadamente, realizan el trayecto Lobos/CABA y viceversa. Otra empresa independiente hace viajes desde y hacia La Plata y luego de pasar por Lobos sigue a Roque Pérez o a Navarro. Del Sur desde Palermo	Se cuenta con taxis municipales que sólo tienen parada en la estación del ferrocarril para recoger pasajeros y llevarlos a cualquier sitio del municipio.	Hay varias empresas	No posee	Salen desde la Estación del tren y pasan por la Terminal los servicios interurbanos 296 a Monte y Roque Pérez Línea 432 Lobos-Navarro MasterBus desde San Antonio de Areco.	Cuenta con dos pistas de césped de 900 y 700 m x30 m, una de ellas balizada, permitiendo el vuelo nocturno. Los fines de semana recibe 100% turistas para vuelos de bautismo,

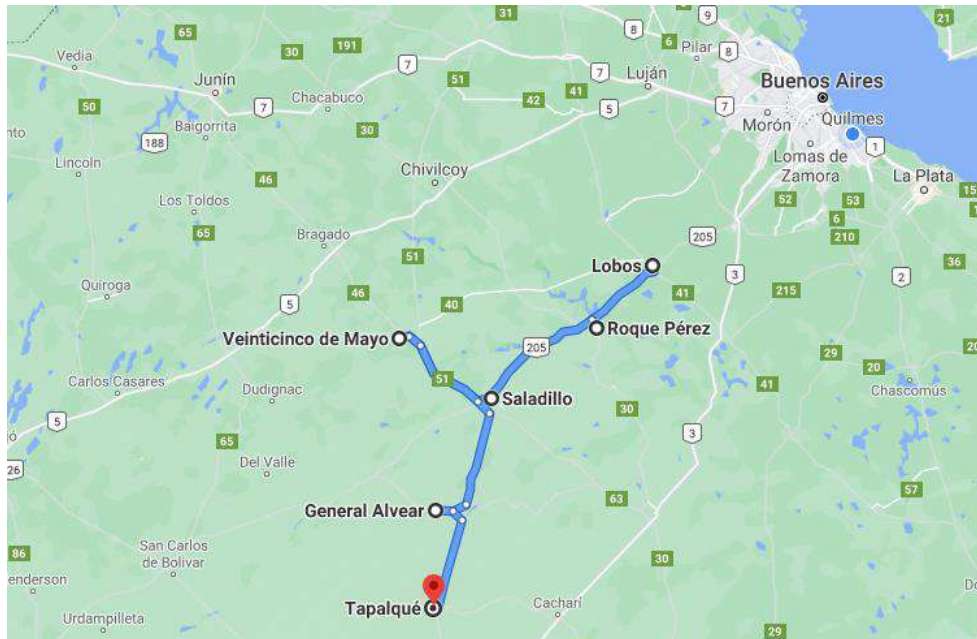
	<p>veces por día.</p> <p>En 2018 se suspendieron los servicios de pasajeros entre Empalme Lobos y General Alvear</p>	<p>ómnibus a la costa atlántica.</p>	<p>Lobos Bus desde Congreso</p> <p>Tu Bus desde Obelisco</p> <p>Zeros Tour desde Congreso</p>				<p>La línea interurbana 88 llega desde CABA, Plaza Miserere.</p> <p>Luego desde Empalme Lobos salen las líneas 501 y 502 cubriendo recorridos internos.</p>	<p>o paracaidismo. Es un complejo turístico recreativo.</p>
Roque Pérez	<p>No operativo desde 2009</p>	<p>Existen dos compañías: Plata Bus (desde La Plata) y Plusmar (desde Retiro)</p>	<p>La empresa Del Sur Bus realiza con combis 6 viajes diarios de lunes a sábados desde RP. A CABA y 5 viajes los días domingos y con un minibus 1 viaje al día.</p>	<p>No posee</p>	<p>Existen varios prestadores</p>	<p>No posee</p>	<p>No posee, excepto para la noche de los almacenes, que se suman dos ómnibus grandes: uno con destino a Beguerie y otro a La Paz</p>	<p>No posee</p>
Saladillo	<p>No operativo. Existía un servicio que inicialmente salía desde Constitución y luego los días sábados desde Temperley, que cubría el trayecto Saladillo hasta la cárcel de General Alvear, pero se discontinuó en 2018.</p>	<p>Tres compañías de larga distancia para en la Terminal, a saber: Plusmar, Pulman General Belgrano (Retiro) y El Rápido (MDQ, ROS) y la empresa El Ñandú del Sur proveniente de San Juan, para en ruta.</p>	<p>Existen 3 empresas de servicios de combis: BB Viajes, Borzani y Brera. Una viaja desde y hacia CABA y dos desde La Plata. Las frecuencias en todos los casos son 4 diarias.</p>	<p>No posee</p>	<p>Varias empresas</p>	<p>No</p>	<p>Solo una combi a Del Carril.</p> <p>Existen unidades de uso interno de: Salud, Delegación Cazón, Deporte y Cultura. Estas dos últimas, en determinadas ocasiones, pueden ser prestadas para usos turísticos.</p>	<p>Posee aeroclub con pista de asfalto y balizada.</p>
Veinticinco de Mayo	<p>No operativo desde 2016 debido a la</p>	<p>Existen 4 empresas: El Rápido, Costera Criolla (MDQ),</p>	<p>La empresa Borzani ofrece 2 servicios de combis a CABA y uno a La Plata con</p>	<p>No posee</p>	<p>Varias empresas</p>	<p>No.</p>	<p>Existen servicios de combis al Norte y al Sur del</p>	<p>Cuenta un aeroclub donde se realizan</p>

	suspensión de todos los servicios de la empresa Ferrobaires	Plusmar (Retiro y La Plata), y Lafit (Junín)	dos frecuencias diarias, excepto viernes y domingo que suma 1 frecuencia adicional.				partido que no operan los días de lluvia. Son F100 con 8 asientos. Además hay dos servicios privados de combis que comunican los pueblos. También se cuenta con el servicio interurbano de ómnibus a Junín.	vuelos de bautismo y/o visitas a campos. Cuenta con pista balizada, lo que permite vuelos nocturnos.
General Alvear	No operativo para servicios de pasajeros desde 2018.	Cuenta con dos empresas: Pullman General Belgrano (de Retiro a Olavarría) y La Plata Bus (de La Plata a Tapalqué)	La empresa BB realiza viajes CABA (desde Palermo)/Saladillo /Gral. Alvear	No posee	Para viajes locales y regionales	No	No posee. Es un proyecto un ómnibus que circule por la RP N°51 y entre a la planta urbana.	No.
Tapalqué	No operativo	Operan: Costera Criolla (MDQ, ROS), Pullman General Belgrano (Retiro, Olavarría) y Platabus que presta servicios entre La Plata y Tapalqué.	Servicio de combis diario de Tapalqué a Azul como así también a La Plata. La empresa de viajes y Turismo Marina viajes posee un ómnibus para sus propios traslados de pasajeros, especialmente a la costa.	No	Si	No	No se poseen líneas de ómnibus Los fines de semana se refuerzan los servicios turísticos con guías en el minibús eléctrico dependiente de Turismo.	No

Fuente: elaboración propia

La Ruta Nacional N° 205 aparece como elemento estructurador del territorio desde Lobos hasta Saladillo, a 180 km al SO de CABA donde se debe tomar la Ruta Provincial N°51 hasta Veinticinco de Mayo hacia el NO o la misma RN N° 205 hacia el S para llegar a General Alvear y Tapalqué a 277 km de CABA.

Figura 1: mapa de las cabeceras de los Partidos estudiados



Fuente: Google Maps

Dentro de las heterogeneidades se observa que el único partido al que arriba el ferrocarril es Lobos. Los otros vieron desafectada la oferta de esta modalidad de transporte de pasajeros en la segunda década del siglo XXI, situación que dificulta la conectividad intra e inter regional (considerando a la totalidad de los partidos como región con cierto grado de homogeneidad), delegando toda la responsabilidad de conectividad al transporte automotor. El factor larga distancia está bien cubierto con ómnibus, frecuencias, orígenes y destinos en todos los partidos. Se observa la repetición de las mismas compañías que ingresan prácticamente a todas las terminales municipales. Por otro lado, existen muchos servicios de combis que complementan la oferta de ómnibus, siendo más utilizadas por la mayor cantidad de frecuencias y el servicio casi puerta a puerta. Todos los partidos cuentan con servicios de remis. En cuanto a los taxis, a excepción de Lobos, donde tienen parada fija, en los otros partidos no existen. Lo mismo sucede con el servicio de Uber. Roque Pérez, Saladillo y Tapalqué refuerzan con vehículos provistos por el municipio las temporadas altas o eventos especiales. Por último, sólo Lobos, Saladillo y Veinticinco de Mayo poseen aeródromos, balizados que se pueden usar durante la noche. Estos últimos son utilizados con fines turísticos, ya sea para vuelos de bautismo, paracaidismo o visitas a campos.

Genéricamente los transportes constituyen la dotación de redes o sistemas de traslado de personas, mercancías y otros para los residentes. Se considera que por ser municipios rurales, se necesitaría un mayor desarrollo del transporte público para cubrir las necesidades de carácter general de la población. El Estado debe garantizar dicha prestación.

Siendo el transporte automotor el usado con mayor frecuencia, se debe considerar el tema de la infraestructura, ya que muchos caminos son de tierra y ante la lluvia quedan poblaciones incomunicadas. Lo mismo sucede con las visitas turísticas: muchas veces los transportes existentes (combis o remises) tienen un costo elevado y son la única oferta con que se cuenta para llegar a los atractivos turísticos, limitando el desarrollo de las actividades.

Si tenemos en cuenta que según el informe de la Subsecretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires (2021) en Lobos hay ocho establecimientos que se dedican exclusivamente al turismo rural, en Roque Pérez hay cinco, en Saladillo hay siete, en Veinticinco de Mayo hay cinco, en General Alvear y en Tapalqué hay uno en cada partido, todos de gestión privada y desarrollada como actividad económica principal, hay que tener en cuenta la señalética turística y el estado de las vías de acceso a cada partido y sus localidades.

Según el informe de la Subsecretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires (2021) falta señalética turística en las localidades lobenses de: Salvador María, Antonio Carboni, Elvira, en estos dos últimos no hay acceso por ruta asfaltada y los servicios de traslado son muy costosos. Para el caso de Roque Pérez, las localidades de Carlos Begérie, La Paz/La Paz Chica y Parajes Forastieri y La Gloria no poseen acceso por ruta asfaltada, y en las dos últimas localidades no existe oferta de transporte regular. Aquí cabe aclarar que mediante el denominado Plan Estratégico de Mejoras de Caminos Rurales en Roque Pérez se prevé que Provincia de Buenos Aires (2021) realice una inversión que gestione 1.500 kilómetros "para mejorar la vida a productores y al resto de la gente".

Figura 2: Arreglo mejorado de caminos en Carlos Beguerie



Fuente: <http://www.rperez.mun.gba.gov.ar/index.php/home>

En Saladillo, las localidades: Del Carril, Cazón, Polvaredas y Álvarez de Toledo no cuentan con señalética turística ni con oferta de transporte regular. En el partido de Veinticinco de Mayo falta señalética turística en: Pedernales, Norberto de la Riestra, Gobernador Ugarte, Valdéz y Ernestina y esta bellísima localidad sólo es accesible por

caminos no pavimentados. En General Alvear no hay señalética turística y el Estado Provincial considera que no hay localidades turísticas, por lo que proyecta el desarrollo de: el Paraje Santa Isabel, la Estación José María Micheo, Los Cuatro Caminos y la Estación Emma, todos accesos no pavimentados. Por último, en Tapalqué las localidades de Crotto y Velloso no poseen señalética turística ni accesos por rutas asfaltadas.

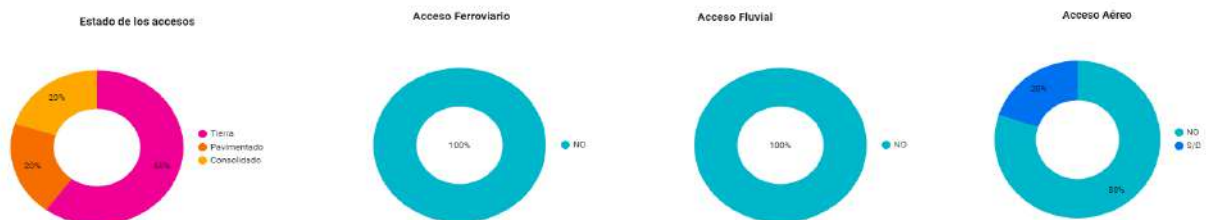
A continuación se muestran las diferentes formas de acceso a cada uno de los partidos.

Gráfico 1: Accesos al partido de Lobos



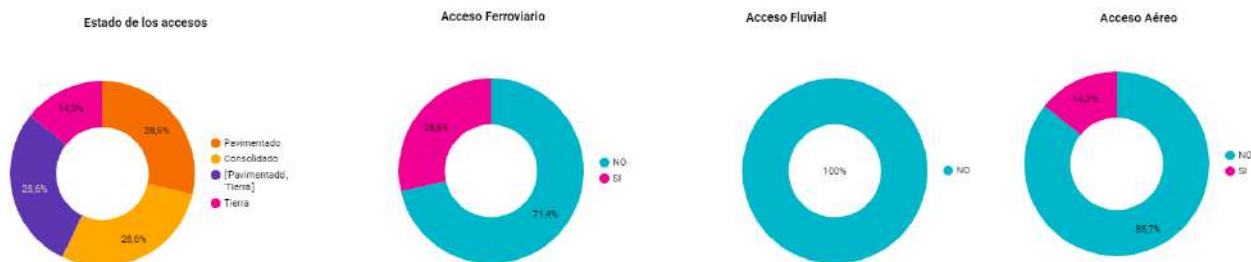
Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Gráfico 2: Accesos al Partido de Roque Pérez



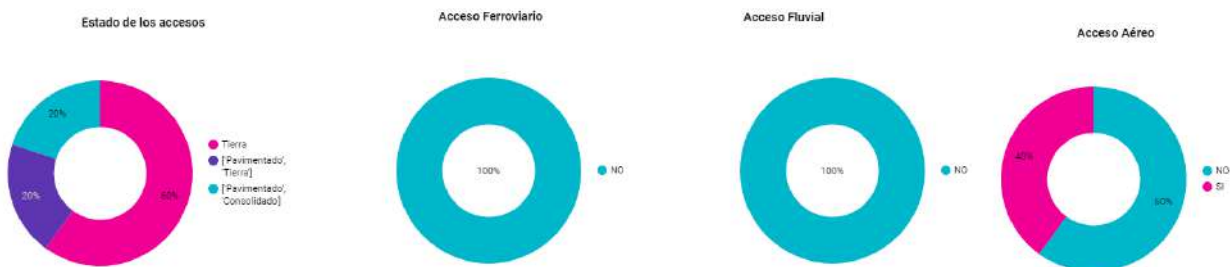
Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Gráfico 3: Accesos al Partido de Saladillo



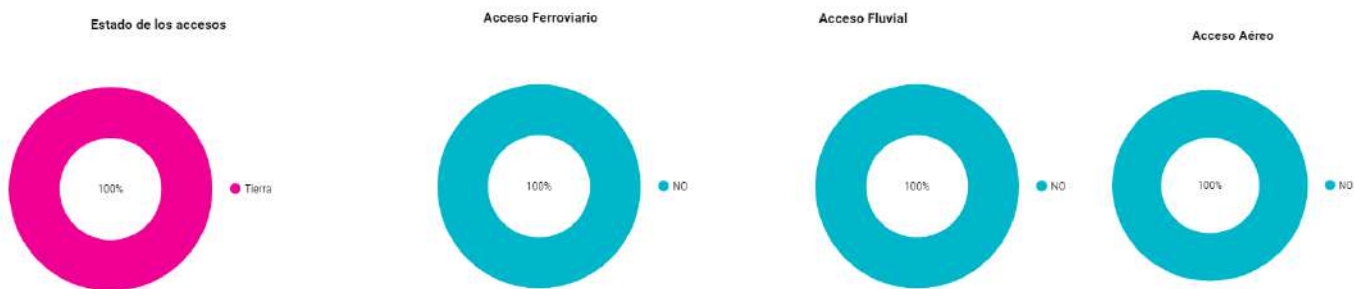
Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Gráfico 4: Accesos al Partido de Veinticinco de Mayo



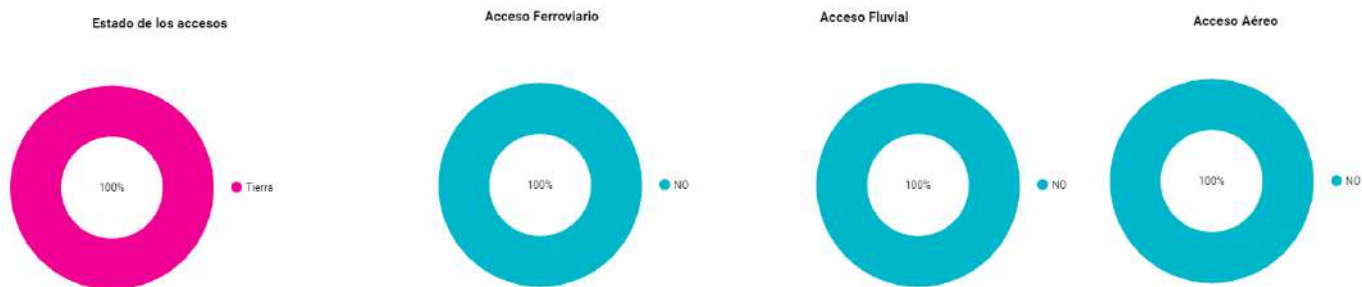
Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Gráfico 5: Accesos al Partido de General Alvear



Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Gráfico 6: Accesos al Partido de Tapalqué



Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021)

Una de las observaciones es que no hay complementariedad entre las diferentes modalidades de transporte. Son muy pocas personas las que utilizan para arribar a la región el transporte aéreo y ninguno el acuático porque el ancho, el calado y los alambrados en los ríos no lo permiten. Eso reduce prácticamente todos los arribos a la modalidad vial, donde muchos accesos a los pueblos más pintorescos no están asfaltados, con los consecuentes problemas que ello acarrea, especialmente en días de lluvia. Independientemente de la cuestión climática, también el acceso a las localidades cabeceras es solo por la RN N°205, lo que en determinados sectores genera embotellamientos, especialmente los fines de semana y cuando se celebran fiestas populares. Se deberían buscar alternativas.

En el marco de fortalecer el desarrollo productivo en toda la región se necesita un verdadero plan de transporte, logística, urbanización, turismo y desarrollo de las economías regionales. Por tal motivo sería conveniente reactivar el transporte ferroviario con arreglo de vías, material rodante y puesta en valor de los históricos edificios de las

estaciones, destinando espacios para los pasajeros, para el turismo y también para Museos Ferroviarios.

Se propone facilitar el desarrollo del sector transporte como actividad productiva en sí.

Incorporar la dimensión territorial a la planificación del transporte, mejorando o dotando de accesibilidad a las áreas marginales, mejorando las disfuncionalidades territoriales, potenciando nuevas vías de circulación, integrando a las diferentes regiones. Esto permitirá un mejor acceso a la educación y a la salud, al comercio y las comunicaciones de los residentes: una mejora en el nivel y la calidad de vida.

Conclusiones

Actualmente el principal servicio de transporte que se utiliza en cada uno de los partidos es el transporte vial. Dentro de los servicios públicos se destacan los ómnibus de larga distancia y las combis, siendo estos y el vehículo particular la única posibilidad de acceso a los 6 partidos en estudio tanto para el turismo como para los residentes.

En el caso de Lobos, todavía hay conectividad ferroviaria, pero muy limitada y la utilizan mayoritariamente los residentes locales.

Los autores que ofrecen información sobre el tema plantean que transporte y turismo deben estar ligados intrínsecamente al territorio y contar con un desarrollo conjunto. Turismo y transporte se complementan. En la medida que se desarrolla el transporte, mejora la calidad de vida del residente y la experiencia del turista.

Las principales falencias en relación a los servicios de transporte observados en la actualidad se deben a la falta de acceso del transporte público en varias localidades, encareciendo mucho los costos del pasaje tanto para residentes como para visitantes. También la falta de complementariedad de modalidades turísticas, lo que limita el disfrute de actividades una vez arribado a destino.

Bibliografía:

Alaniz, J. A. (29 enero 2020) El Ferrocarril en General Alvear, algo más que la vuelta del Tren. *Alvear Ya*. Disponible en línea en <https://www.alvearya.com.ar/el-ferrocarril-en-general-alvear-algo-mas-que-la-vuelta-del-tren/> Accedido el 04/02/2021

Boullón, R. (2015) Planificación del Espacio Turístico. 5ª. Edición. Ed. Trillas, México.

Covarrubias Ramírez, R. (2014) Evaluación del potencial en municipios turísticos a través de metodologías participativas. El caso de los municipios de la zona norte de Colima (México), Eumed.net, Vigo. Disponible en línea en: <https://www.eumed.net/libros-gratis/2015/1433/index.htm> Accedido el 04/02/2021.

Dubrovsky, J.; Iutrzenko, M y Salvatierra, J.M. (2017) "Municipalidad de Tapalqué. Informe privado" Agencia de Calificación de Riesgo Universidad Pública, Universidad Nacional Tres de Febrero. Disponible en línea en: [https://acrup.untref.edu.ar/uploads/documents/Tapalque Informe Privado.pdf](https://acrup.untref.edu.ar/uploads/documents/Tapalque_Informe_Privado.pdf) Accedido el 05/02/2021.

Pereira, M. (2010) "Síntesis histórica del Ferrocarril en Saladillo", Grupo de Investigación Histórica del Museo de Saladillo. Disponible en línea en [https://www.saladillo.gob.ar/sites/default/files/historia del ferrocarril.pdf](https://www.saladillo.gob.ar/sites/default/files/historia_del_ferrocarril.pdf) Accedido el 04/02/2021.

Provincia de Buenos Aires, Desarrollo Agrario (19 de febrero de 2021) Proyecto histórico: Kicillof presentó el Plan Estratégico de caminos Rurales. Disponible en línea en: [https://www.gba.gob.ar/desarrollo_agrario/Noticias/kicillof_presento_el_plan_estrategico de mejora de caminos rurales](https://www.gba.gob.ar/desarrollo_agrario/Noticias/kicillof_presento_el_plan_estrategico_de_mejora_de_caminos_rurales)

Provincia de Buenos Aires, Subsecretaría de Turismo (2021) Catálogo de Turismo Rural. Disponible en línea en <https://datastudio.google.com/reporting/288ebe38-f209-4ec8-b532-9868acc168fe/page/aiGyB?s=hJ-xWrwydZ4> Accedido 26/04/21.

Provincia de Buenos Aires, Subsecretaría de Turismo (2021) Pueblos rurales y problemáticas. Material de trabajo.

Sancho, A (dir.) (1998) Introducción al Turismo. Ed. Organización Mundial de Turismo, Madrid.

Wallingre, N. (2014) Servicios de Transporte. Ed. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.