Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Sistema de Información Científica

Tadeo Humberto Sanabria Artunduaga

Consolidación de estructuras turístico-culturales. En la construción del desarrollo territorial a escala humana

Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 17, núm. 2, julio-diciembre, 2010, pp. 127-144,
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

Disponible en: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74816991008

Revista Bitácora Urbano Territorial,
ISSN (Versión impresa): 0124-7913
bitacora_farbog@unal.edu.co
Universidad Nacional de Colombia
Colombia

¿Cómo citar? | Fascículo completo | Más información del artículo | Página de la revista

www.redalyc.org
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Bitácora urbano\territorial 17 (2) 2010: 127 - 144
Universidad Nacional de Colombia, Bogotá

Consolidación de estructuras turístico-culturales*

EN LA CONSTRUCCIÓN DEL DESARROLLO TERRITORIAL A ESCALA HUMANA

CONSOLIDATION OF TOURISTIC-CULTURAL STRUCTURES
In the Construction of the Territorial Development to Human Scale

Tadeo Humberto Sanabria Artunduaga
Arquitecto, Msc. Docente e investigador, Universidad América, colombiano.
tadeosan@yahoo.com.mx

Recibido: 30 de Agosto de 2010
Aprobado: 15 de Septiembre de 2010

Resumen

El Puente de Boyacá, hito histórico de la independencia bolivariana, declarado monumento nacional y pretexto de varias iniciativas de regionalización en Boyacá, constituye el área de estudio de esta investigación que indaga por los efectos generados por este atractivo turístico-cultural sobre el desarrollo local, y que busca establecer algunas condiciones para que este atractivo turístico propicie el desarrollo territorial y la integración local. Para ello centra su atención en la compleja relación entre turismo cultural y desarrollo territorial, en la cual se analiza su grado de éxito como estructura turística y las capacidades y limitaciones para que se configure como un proyecto donde la riqueza generada es transferida a la población local en mejores servicios y bienestar, se incremente la capacidad local para decidir autónomamente y se garantice un aprovechamiento colectivo y regulado por la población local de los recursos naturales y escénicos.

Palabras clave: desarrollo territorial y turismo cultural, turismo en el Puente de Boyacá, estructuras turísticas regionales, proyectos para la conmemoración de la Batalla de Boyacá

Abstract

Boyacá's bridge, historical milestone of the bolivarian independence, declared national monument, and pretext of several initiatives of regionalization in Boyacá, constitutes the study area of the research into the effects of tourists on the local development. The research determines some conditions in order that this tourist attraction propitiates territorial development and the local integration. Attention is given to the complex relationship between cultural tourism and territorial development, and analysis is made of the level of success as a tourist structure, and the capacities and limitations. This is so that this becomes a project where the generated wealth is transferred to the local population in the form of better services and improved well-being. There is an increase in the local aptitude for autonomy, and utilization collective is guaranteed, and regulated by the local population.

Key Words: *territorial development and cultural tourism, tourism in the bridge of Boyacá, regional touristic structure, Boyaca's battle, projects of commemoration.*

* El documento es resultado de la tesis de maestría en Ordenamiento Urbano Regional de la Universidad Nacional de Colombia presentada por el autor, cuyos aspectos centrales han sido desarrollados en el proyecto "Vocaciones urbanas: un asunto de competitividad", perteneciente a la línea de investigación en Ciudades Competitivas de la facultad de postgrados de la Fundación Universidad América, Bogotá.

Introducción

La celebración del segundo centenario de la Independencia de Colombia ha propiciado la generación de proyectos tendientes a propiciar oportunidades de negocio con impactos importantes en el desarrollo de Boyacá, algunos de los cuales han sido archivados tempranamente debido a las limitadas posibilidades para implementarse. El eje de tales iniciativas ha sido el turismo y su epicentro los municipios de Ventaquemada y Tunja en donde se enclava el Puente de Boyacá.

En el entendido que no son los objetos por sí solos, así estén revestidos de valor simbólico, los que generan desarrollo, sino las acciones que realizan las comunidades y sus instituciones para incorporar esos objetos en sus visiones de desarrollo, la investigación pretende conocer las relaciones entre las estructuras sociales y las estructuras físicas e intenta responder a dos preguntas: ¿por qué algunos grandes símbolos culturales con potencial turístico, no propician el desarrollo del municipio donde se localizan ni de su área de influencia?, y ¿qué se requiere para que estos monumentos propicien el desarrollo local?

En consecuencia, este documento pretende ofrecer una lectura de las relaciones de territorialidad a través del vínculo productivo que opera la actividad turística. De ahí que busque "establecer condiciones para que los atractores turísticos propicien el desarrollo territorial y la integración local".

Para dar cuenta de ese propósito se plantean dos hipótesis:

1. Que una condición necesaria para que el turismo genere desarrollo en los municipios es la administración y gestión local de los atractores.
2. Que el Puente de Boyacá debe operar en red con otros atractores que desbordan el ámbito local. Si bien ellos se circunscriben a su ámbito, su sentido aplica a los monumentos con cargas histórico simbólicas de importancia nacional.

El problema supone determinar el alcance de lo que aquí se entiende por desarrollo, la manera como se expresa ese desarrollo en el territorio y la capacidad del turismo para generarlo. Igualmente, comprender el papel de los atractores culturales en la configuración de las estructuras turísticas y los criterios que podrían evidenciar el cambio generado en términos de bienestar.

El éxito de las estructuras turísticas es ilustrado posteriormente a partir de la evaluación de cuatro destinos turísticos relativamente consolidados, y seguidamente se examinan el grado de consolidación del Puente de Boyacá como estructura turística, la gestión y los efectos territoriales, para esbozar algunos criterios que podrían potenciarlo como soporte del desarrollo local para que trascienda de la evocación histórica a un ejercicio turístico y cultural.

Por último, en las conclusiones se reflexiona sobre el papel de los atractivos culturales que configuran estructuras turísticas en el contexto del libre mercado (específicamente en el Puente de Boyacá) y la necesidad de complementarla con un enfoque orientado al bienestar de la cultura anfitriona.

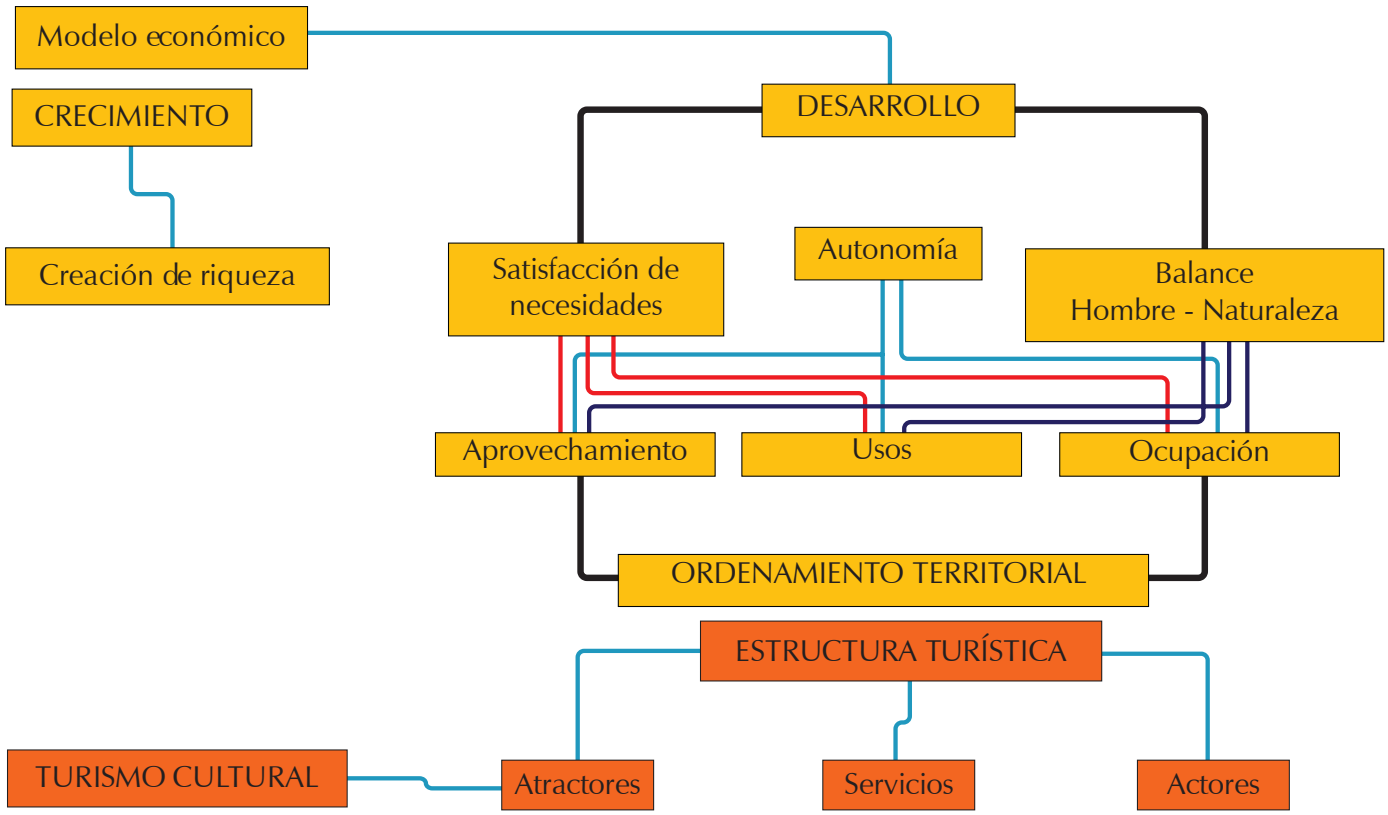
La relación compleja entre desarrollo territorial y turismo cultural

El "turismo cultural" basado en el patrimonio cultural del destino se narra a través de la configuración de estructuras productivas, pero desborda el ámbito económico al comprometer las prácticas sobre protección del patrimonio y las intrincadas relaciones que en consecuencia se tejen para la gestión turística.

La preocupación por conocer las relaciones entre turismo y cultura no es nueva, existen en este campo múltiples aportes debidos, entre otras razones, a que la actividad turística se soporta en la promoción de atractivos que constituyen símbolos importantes o hechos trascendentes de las culturas locales y, además, por el hecho de que la misma cultura local se incorpora como mercancía. A ello contribuyen los trabajos de Chías (2005) y Pardo (2006) quienes reafirman el poder de atracción de los grandes mitos culturales, pero también sus efectos destructivos sobre el patrimonio y cultura local.

Boyacá ha definido su vocación turística en la Mesa de Planificación Región Central y ha presentado un portafolio de destinos y rutas turísticas. Sin embargo las cifras reflejan un pobre aporte al crecimiento económico local ya que en 2006 la Secretaría de Planeación de la Gobernación de Boyacá reportó solo el 2,09%, como aporte del turismo al PIB departamental generado en destinos diferentes al Puente de Boyacá, atractivo con 17 empleos directos e ingresos anuales apenas superiores a 70.000 dólares.

Figura 1. El turismo cultural, efectos sobre el desarrollo territorial.



Fuente: Elaboración propia.

No obstante, al turismo se le atribuye una gran capacidad para promover el desarrollo. De acuerdo con las cifras de la Organización Mundial de Turismo, este creciente renglón económico en 2001 generó 459.000 millones de dólares, movilizó 684 millones de turistas internacionales y generó el 2,6% del empleo mundial (Martínez, 2005: 3). Si bien en Colombia la participación del turismo de acuerdo con la misma fuente es poco significativa (530.000 turistas internacionales e ingresos en divisas de 1'028.000 dólares en el año 2000), las políticas económicas le avizoran posibilidades de mayor participación en el contexto mundial, a la vez que crece la oferta de destinos por cierto desplazamiento de la demanda.

Esta capacidad se soporta en sus interacciones productivas que generan una dinámica de eslabonamiento con otros sectores, configurando una red. El área que se corresponde con esa red de vinculaciones se concibe aquí como una estructura turística, la cual, ligada a otras estructuras que le otorgan continuidad, define un corredor turístico.

Sin embargo, para que el turismo pueda generar dicha dinámica requiere de unos atractores capaces de motivar y decidir la elección del viajero por ese destino y ofrecerle algunas condiciones y servicios que le permitan el goce pleno del atractor. Es decir, que en esta actividad intervienen tres factores: las atracciones, para motivar el desplazamiento; los servicios, que constituyen el negocio al asegurar su consumo por parte del turista transfiriendo las utilidades a toda la cadena de producción y el mercadeo que garantizaría esos consumidores.

La valoración del atractor es una consideración sensible ya que los criterios con los cuales se define ese valor deben ser coincidentes tanto para quien promociona el atractivo, como para quien lo visita, razón por la cual, los accidentes geográficos y ambientales singulares y los espacios, monumentos o edificaciones con grandes cargas simbólicas son elementos centrales en la promoción de un lugar como destino, pero no suficiente para orientar la decisión de un turista. Se requiere, además, que cuente con infraestructura de acceso y de servicios. Precisamente la calidad y articulación de estos servicios con el atractor es lo que determina las potencialidades turísticas de un destino.

La investigación se apoya en el planteamiento del desarrollo a escala humana de Max-Neef (1997) en términos de la satisfacción de las necesidades humanas expresadas en satisfactores; de la autonomía, con la incorporación mecanismos democráticos y participativos, y del balance hombre-naturaleza, lo que implica una forma de aprovechar el territorio. Esta visión es complementada con las posturas neoclásicas de creación de riqueza. En esa dirección se definieron las siguientes categorías de análisis:

Tabla 1. Categorías de análisis y variables consideradas.

Riqueza Generada	Satisfacción de necesidades	Autonomía	Balance hombre - naturaleza
Empleo directo e indirecto generado por el sector turístico.	NBI	Participación de comunidades en la gestión turística del atractor.	Identificación medidas de protección para áreas estratégicas y de riesgos en estructura turística.
Aporte impositivo del sector turístico.	Inctemento de áreas consolidadas en función de servicios básicos.	Regulación del área en POT y Plan de Desarrollo local.	Implementación de prácticas limpias: reciclaje y reduccuón de consumos no esenciales.
Intensificación de usos asociados al sector más dinámico.	Mayor presencia y sofisticación de equipamientos.	Regulación local sobre los usos y la ocupación en concordancia con las potencialidades.	

Fuente: Elaboración propia.

La representación espacial de los vínculos que establecen los diferentes agentes para atraer al turista y para venderle servicios, constituye el ámbito espacial de la estructura turística. Por ello es preciso señalar los actores que intervienen en la actividad turística:

- El turista o visitante, que es quien alimenta la cadena productiva al invertir importantes recursos en su destino, pero cuyo goce implica un esfuerzo local por atraerlo, por servirle y gratificarlo.
- Los inversionistas[1] que proveen los servicios al viajero, y se apoyan en la cadena de producción y suministro de insumos.
- El gobierno local, quien orienta la inversión social y direcciona la gestión territorial al privilegiar determinados sectores productivos que a su juicio y conveniencia representan mayorías o sectores influyentes de la sociedad.
- Los administradores de los atractores que usualmente son proveedores directos de servicios al turista.
- Los vecinos del atractor no involucrados de manera directa a la cadena de producción turística pero que es impactada por su dinámica.

Dado que esos vínculos solo en parte se ajustan a las jurisdicciones de las entidades territoriales, las políticas locales resultan insuficientes para regular toda la cadena. Esta condición es sugerente de la capacidad local para la gestión, pues las definiciones sobre la manera de ocupar, utilizar y aprovechar sus suelos son del resorte local, circunstancia que le otorga a los municipios cierta posibilidad para que el turismo pueda ser armonizado con otros niveles de la política pública y orientado a sus fines desarrollo.

Valoración del éxito de las estructuras turísticas

Debido a la condición explicativa, la investigación se planteó en dos fases:

Una primera, de carácter exploratorio, apoyada con información secundaria, que comparó cinco atractivos turístico-culturales: el santuario de Monserrate en Bogotá, el Parque de la Sal en Zipaquirá, el conjunto histórico en homenaje a los mártires en Guaduas, el área arqueológica y paleontológica de Villa de Leyva y el conjunto monumental del Puente de Boyacá. Su propósito era establecer el grado de éxito a partir de los cambios atribuibles a la estructura turística del atractor y la orientación de esos cambios en función de la gestión local, en el entendido que una estructura turística es exitosa cuando la riqueza generada es transferida a la población local en mejores servicios, cuando incrementa la capacidad local para decidir autónomamente y cuando se garantiza un aprovechamiento colectivo y regulado por la población local de los recursos naturales y escénicos.

La segunda fase se concentró en detallar y profundizar las condiciones analizadas en el Puente de Boyacá, para lo cual se recurrió a entrevistas, complementadas con una minuciosa revisión de planes y proyectos locales en los términos de las categorías de análisis; éste permitió observar algunas condiciones que limitan y potencian la capacidad del Puente de Boyacá y de las instituciones comprometidas en su gestión para generar sinergias alrededor del turismo cultural. A partir de los resultados arrojados y del análisis de algunas propuestas de regionalización, fue posible derivar algunos criterios de intervención en términos políticos, sociales y ambientales que le permitirían al Puente de Boyacá constituirse en soporte del desarrollo local.

Para efectos de la comparación se agruparon los datos de cada atractivo en una matriz de doble vía, lo que permitió establecer patrones y singularidades de cada atractor, así como los criterios de valoración de acuerdo con la contribución al eslabonamiento de cadenas productivas, al papel que juega el atractor y la capacidad local para gestionarlo.

El grado de éxito fue valorado a través de tres condiciones: la atractividad, el grado de consolidación como estructura turística y los impactos al incorporarlo a la gestión del municipio. Los resultados de esta evaluación derivan de la injerencia del municipio en el éxito del atractor y la difusión territorial de las cadenas productivas articuladas al mismo, para verificar su trascendencia jurisdiccional que, a la postre, permitió reafirmar las hipótesis de trabajo.

1 En concordancia con un modelo de desarrollo orientado a la competitividad y productividad en un entorno globalizado, la reglamentación de la actividad turística y cultural en Colombia otorga privilegios a los inversionistas del sector para la localización, a través de incentivos tributarios, de zonas francas turísticas y zonas prioritarias, y define las condiciones de ejercicio de los operadores y de los productos turísticos, incluido el sistema de gestión institucional. Políticas reglamentadas en la Ley 300 de 1996.

Para efectos del análisis se establecieron tres puntuaciones posibles:

- Cero (0), significa una muy limitada capacidad del atractor para motivar la elección como destino y por tanto para generar o articular servicios que permitan la creación de cadenas productivas.
- Uno (1), representa una moderada capacidad.
- Dos (2), una valoración alta y eficaz de esa capacidad.
- El guión (-) indica que el atributo no es relevante o no permite establecer distinciones que modifiquen esa capacidad.

Tabla 2. Valoración de atractividad[2].

Atractividad	Santuario de Monserrate	Catedral de Sal de Zipaquirá	Puente de Boyacá	Conjunto histórico de Guaduas	Área arqueológica de Villa de Leyva
Carácter turístico	-	-	-	-	-
Carácter de eventos	0	0	0	2	2
Ámbito de promoción	2	2	0	1	2
Relación área-municipio	0	1	1	2	1
Clasificación POT	-	-	-	-	-
Entorno	0	2	0	2	0
Hecho trascendente	-	-	-	-	-
Función territorial	-	-	-	-	-
Creación-Fundación	1	1	0	1	1
Consolidación como estructura turística	2	1	0	1	2
Gestión	0	2	0	0	2
Administrador	2	1	1	0	2
Atractores	0	2	1	1	2
Servicios	2	1	0	0	2
Temporalidad	0	0	0	1	2
Total atractividad	9	13	3	11	18

Fuente: Elaboración propia.

La valoración de la *consolidación como estructura turística* persigue identificar el grado de encadenamiento productivo logrado por cada atractor en el municipio que lo aloja. Como en el caso anterior los puntajes van desde (0) que significa una menor contribución al eslabonamiento de cadenas productivas hasta (2) correspondiente a una contribución alta.

Tabla 3. Grado de consolidación como estructura turística[3].

Municipio	Bogotá	Zipaquirá	Tunja-Venta-quemada	Guaduas	Villa de Leyva
Población	2	1	1	0	0
Sector productivo urbano	0	2	0	0	2
Sector productivo rural	0	0	0	0	1
Articulación con otros atractivos	2	2	0	1	2

2 La valoración se realiza sobre 15 variables, lo cual define que los resultados estarán entre 0,0 y 30,0 puntos posibles y en donde 30,0 corresponde a la máxima atractividad posible. Cada variable se valora con 0, 1 o 2, donde 0 es un efecto mínimo o nulo, 1 moderado y 2 alto.

3 Aquí se operan solamente seis variables, por tanto una estructura firmemente consolidada alcanzará 12 puntos.

Municipio	Bogotá	Zipaquirá	Tunja-Venta-quemada	Guaduas	Villa de Leyva
Articulación con otros servicios	2	1	0	1	2
Estructura turística	2	1	0	0	2
Total consolidación estructura turística	8	7	1	2	9

Fuente: Elaboración propia.

La valoración de los *efectos sobre el desarrollo del atractor* muestra el grado de éxito alcanzado por el atractor, es decir, estima los efectos positivos sobre el desarrollo municipal como resultado de la gestión turística local.

Tabla 4. Efectos sobre el desarrollo del atractor[4].

Efectos sobre el desarrollo del atractor	Bogotá	Zipaquirá	Tunja-Ventaque-mada	Guaduas	Villa de Leyva
Empleo generado	1	1	0	0	1
Usos asociados al sector	2	1	0	2	2
NBI (Dane 2005)	2	2	1	0	0
Intervenciones propiciadas	2	1	0	1	2
Participación municipal en gestión	2	2	0	1	2
Regulación otras instancias	0	1	0	0	1
Regulación municipal. Uso y ocupación	1	1	0	0	1
Total efectos sobre desarrollo	10	9	1	4	9

Fuente: Elaboración propia.

En términos de la atractividad se destaca el área arqueológica y paleontológica de Villa de Leyva muy por encima de otros atractores turísticos. Esto se debe, probablemente, a que se hace muy difícil independizarlo del conjunto de atractivos del municipio por el estrecho encadenamiento a ellos. En cuanto a la consolidación como estructura turística, Villa de Leyva, Zipaquirá y Bogotá encabezan los resultados. En los dos primeros casos es explicable por el peso del turismo en las dinámicas locales, pero no en el caso de Bogotá donde el turismo, aunque creciente, es marginal. Probablemente se deba al papel de intermediador que juega en el turismo nacional. Otro aspecto que cabe destacar son las calificaciones para el indicador de necesidades básicas insatisfechas –NBI–, que contrasta con el puntaje logrado en el caso de Villa de Leyva, y sugiriere una alta concentración de los beneficios del desarrollo.

Al hacer un balance del análisis realizado, se puede ver una clara relación entre la atractividad, la generación de estructuras turísticas y los efectos sobre el desarrollo local cuando éstas funcionan y confirma la apreciación inicial del importante papel que juegan las iniciativas locales al realizar una gestión que valora ese patrimonio.

Cabe destacar que hay múltiples instituciones haciendo presencia activa en la gestión de los atractivos culturales y, por lo tanto, se hace necesario concertar acciones integrales de planificación local que efectivamente aborden el turismo como orientador del desarrollo; solo así se podrá contar con argumentos y herramientas eficaces a la hora negociar las acciones que se van a desarrollar con instituciones sectoriales de

4 Este caso analiza siete variables, la escala de estimación de los impactos estará en una escala de cero a catorce correspondiendo este último al mayor impacto posible.

mayor jerarquía tales como las corporaciones autónomas regionales –CAR– o los ministerios, cuando existan desacuerdos en el manejo del atractor.

Se señala también que la difusión territorial de las cadenas productivas articuladas al atractor puede implicar otros municipios. La relación que establece Villa de Leyva al configurar un corredor turístico, propaga condiciones de especialización o complementación a los municipios vecinos. Zipaquirá esboza también un corredor al crear alianzas con otros atractivos que potencian la frecuencia y permanencia del turista. Esa condición deriva de la concepción de que es insuficiente un único atractivo para fijar un destino y que se hace necesario poner a disposición del turista más opciones.

Pero para dinamizar la economía se precisa garantizar accesibilidad y servicios de calidad, como muestra Guaduas que no ha podido trascender sus propias estructuras más allá de los límites urbanos y donde los centros de servicios se sitúan en localidades más accesibles o más dinámicas, como Honda, que cuenta con su propio patrimonio turístico.

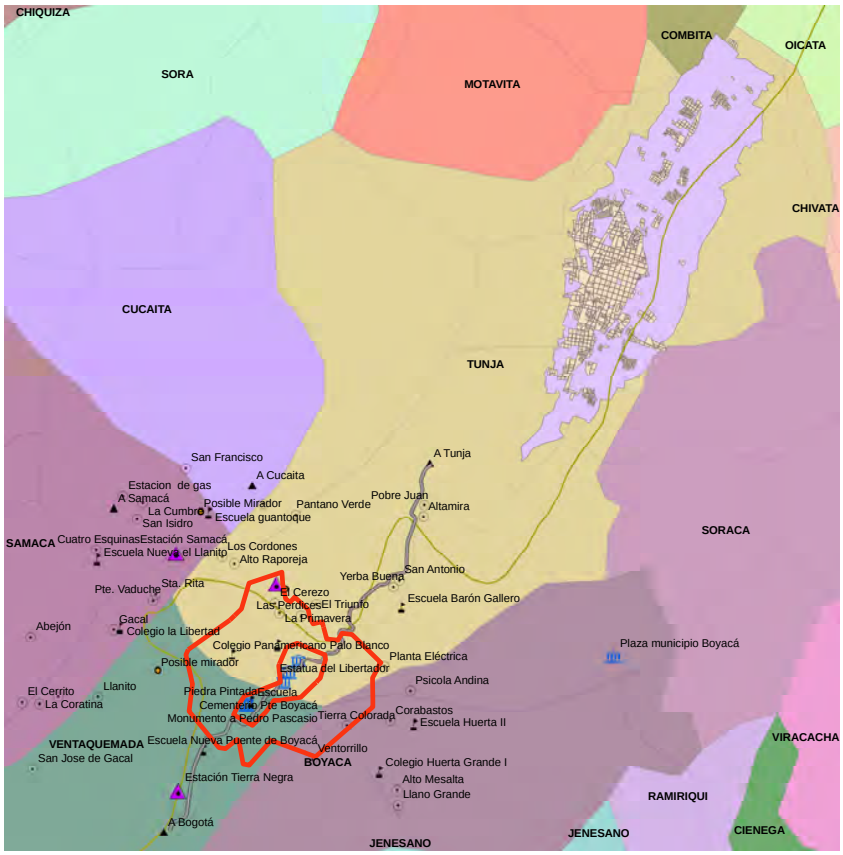
El crecimiento económico y el encadenamiento productivo alrededor del turismo no es garantía de un desarrollo distribuido homogéneamente, pero ofrece condiciones que permiten mejorar la calidad de los servicios que se ofrece a los locales, el florecimiento de canales democráticos que redistribuyan los resultados y no solo las oportunidades al incorporarlos a la cadena productiva; de igual manera obliga al control a sus propios recursos.

Las lecciones que resultan de este análisis pueden ser objeto de reflexión para los municipios que cuentan con atractivos de gran valor y aún no han apostado por el turismo como opción para su desarrollo o solo lo han hecho en el discurso. Entre ellos Tunja y Ventaquemada, que comparten el Puente de Boyacá, y a los que se dedica la siguiente parte.

El Puente de Boyacá, caracterización y valoración detallada del atractor

La batalla del Puente de Boyacá que se llevó a cabo el 7 de agosto de 1819 es un hito de la historia nacional, con ella se consolidó la independencia nacional y el nacimiento de la República. Su trascendencia ha implicado la declaratoria de la zona de combate como monumento nacional que ha sido convertida en parque, aloja varios elementos escultóricos en homenaje tanto a sus protagonistas como a su carácter emancipador. El área del parque donde se instala el Puente de Boyacá cuenta en la actualidad con un área aproximada de 51,8 hectáreas, de las cuales 22,1 corresponden a la jurisdicción del municipio de Tunja y 29,7 al municipio de Ventaquemada. La estructura del puente se localiza sobre el río Teatinos que articula los municipios en torno a lo ambiental pero lo divide en términos de jurisdicciones.

Figura 2. Localización del Puente de Boyacá.



Fuente: Elaboración propia con base en polígonos del IGAC.

Se observan diferencias significativas entre estos dos municipios. Tunja posee 10 veces la población de Ventaquemada, y está concentrada en la cabecera, razón por la cual el 15,0% del suelo es urbano, mientras que en Ventaquemada, con el doble de veredas, solo el 0,25% corresponde a esa categoría. La oferta educativa, la atención de salud y otros servicios se concentran en el área urbana de Tunja.

Desde su creación, la gestión del Parque Histórico ha pasado del Ministerio de Guerra a la Dirección de Inmuebles Nacionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y de ésta al Ministerio de la Cultura. La Gobernación de Boyacá tiene hoy el encargo de la administración del parque, bajo las tutelas del Ministerio de la Cultura para el manejo patrimonial y de las corporaciones autónomas regionales Corpochivor y Corpoboyacá en lo ambiental.

Ninguno de los planes de ordenamiento territorial locales ha proyectado acciones orientadas a vincular al parque a su visión. Ventaquemada, solo las refiere en términos ambientales y de producción agraria, tal como se reitera en el Plan de Desarrollo 2004-2008; y Tunja, que se proyecta como ciudad estudiantil y turística, no hace corresponder sus decisiones territoriales con esta visión pues privilegia las actividades de intermediación. Sus propuestas se limitan a definir un tratamiento de conservación para esta zona y a proyectar la articulación de un tren turístico y del espacio público urbano, proyectos que han sido reiteradamente ignorados por las administraciones.

El Puente de Boyacá participa con el 5,34% del total del empleo generado en la zona, centrado en el sector agropecuario, en esas condiciones el aporte del turismo tiene una representación marginal con cifras inferiores a mil visitantes mensuales, que constatan su bajo grado de atractividad, razón por la cual no se observan impactos en las dinámicas municipales. Sin embargo las autoridades de planeación locales[5] señalan que "la percepción del atractor está presente en el imaginario nacional, pero no así como destino turístico".

5 En entrevistas al jefe de planeación del municipio de Tunja, a un funcionario de la Secretaría Departamental de Turismo y al director del Departamento Administrativo de Planeación de Boyacá.

Esto se debe, en primer lugar, a la gestión equivocada que se le ha dado históricamente al puente y a la escasa participación de las autoridades locales; en segundo lugar, a las limitaciones respecto a su manejo ya que las visiones desarrollistas chocan con las visiones académicas: las unas proponen intervención, las otras conservación[6]; y en tercer lugar a la falta de promoción del sitio. Un destino turístico requiere captar efectivamente la atención del turista y eso solo se logra con una inversión orientada que le incorpore como destino turístico en el imaginario nacional y bolivariano. De otra parte, las condiciones escénicas así como la cultura local y otras potencialidades son ignoradas en su promoción ya que se insiste en presentarlo de manera independiente y desarticulada de otros atractivos, bajo un carácter patriótico que, por sí solo, no representa mucho para el ciudadano de hoy, lo que induce a un turismo selectivo y exclusivamente académico.

La batalla de Boyacá es considerada el segundo hito nacional más importante, sin embargo, las infraestructuras dispuestas y los servicios ofrecidos, no parecen corresponder a dicha condición que se promociona como una singularidad más de un recorrido por los paisajes de Boyacá. Parece claro además, que las obras realizadas hasta la fecha en la zona del parque y en los municipios aledaños, obedecen a su condición histórica, y no como resultado de una vocación turística, la cual solo recientemente se ha visionado.

En esa visión, habrá que prever, que el turismo se extiende a todo el sistema económico y social y en consecuencia, las tradiciones productivas locales tienden a desaparecer ya que estas entran a depender de la industria turística y de la construcción asociada, habrá que evitar la confusión entre el turismo y la actividad inmobiliaria, pues la segunda, además de voraz consumidora del suelo, degrada el urbanismo y la arquitectura local imponiendo modelos de edificación o comodidades exigidas por los turistas, ajenas a sus tradiciones. Igualmente, de no regularse la capacidad de carga puede generar dramáticas alteraciones al paisaje y a la biodiversidad, se recomienda en consecuencia mantener en algún grado las actividades económicas tradicionales diversificando la economía para fortalecer su resilencia y mantener el sistema lejos de los umbrales que pueden conducir a estos estados no deseados.

El Puente de Boyacá como soporte del desarrollo local

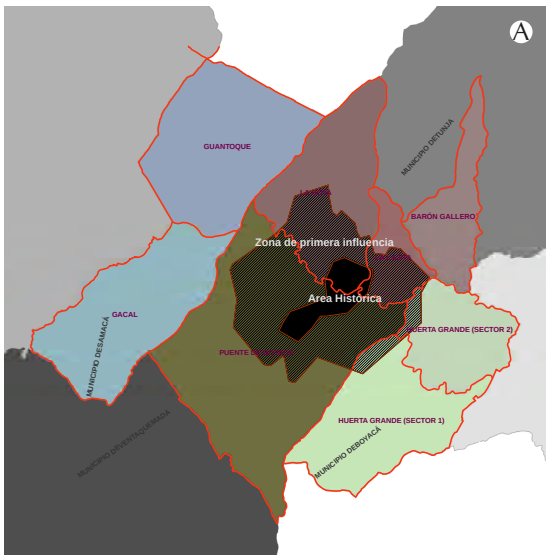
Las expectativas que pudiera generar la construcción de un parque temático, un centro internacional de negocios, una zona franca, un conjunto de oficinas de representación diplomática, entre otras ideas contenidas en las propuestas para la zona, implican un cambio en la modalidad de gestión actual del atractor cuyas alternativas se esbozan así: en primer lugar, la figura de una nueva entidad territorial que sustrae áreas de otras entidades territoriales como lo planteaba el proyecto de Distrito Turístico Cultural del Puente de Boyacá; en segundo lugar, con un proyecto asociativo de regionalización que implica que surjan nuevos canales de interlocución y decisión, y, finalmente, con mecanismos de administración conjunta como parece evidenciarse con la declaratoria de Tunja como Distrito Histórico y Cultural.

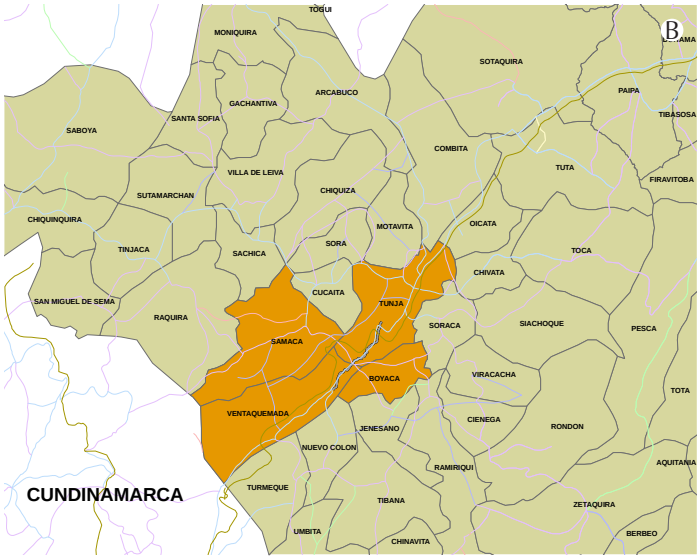
6 El conjunto monumental fue declarado Monumento Nacional y ese carácter fue reiterado por el Ministerio de Cultura. Esa condición se enfrenta a las pretensiones e iniciativas de la Gobernación para desarrollar un proyecto turístico en la zona; enfrentamiento del que parecen marginarse las administraciones locales que declaran el parque como suelo de conservación y a la vez reclaman jurisdicción sobre el mismo para intervenirlo.

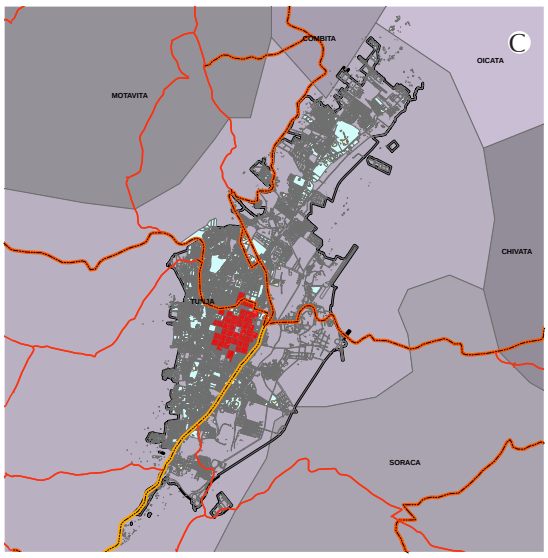
Tabla 5. Los proyectos de regionalización del Puente de Boyacá.

A El Distrito Turístico Cultural del Puente de Boyacá	B La región internacional del Puente de Boyacá	C Distrito Cultural de Tunja
Corresponde a la conformación de una unidad territorial autónoma, que impulse el desarrollo social, económico, cultural de la región geográfica determinada por el área monumental del Puente de Boyacá, su zona de influencia, más una zona de expansión. El proyecto, de características internacionales, para su administración, promoción y manejo sustrae áreas de los municipios de Boyacá, Samacá, Tunja y Ventaquemada para generar una entidad territorial con categoría de Distrito, con inversiones para proveer una infraestructura de carácter histórico, cultural y turístico y donde concurrirían el Distrito, el Departamento, la Nación, los países bolivarianos y otros organismos públicos y privados nacionales e internacionales.	La creación de una región turística se apoya en la Mesa Región Central y se deriva de la apreciación de que el acceso de los turistas es facilitado por la concesión del eje vial Briceño-Tunja-Sogamoso y su cercanía a los grandes núcleos urbanos, constituyéndose en eje de conectividad e integración para plantear recorridos que redescubran el origen de la cultura y el patrimonio. El proyecto encaja en las Políticas Nacionales y en el Plan de Desarrollo del departamento para el sector turístico, como generador de ingresos a través de una infraestructura adecuada que permita una sostenibilidad del área monumental, genere empleo, atraiga a visitantes nacionales y extranjeros, se autofinancie conformando una cadena productiva y dinamice las actividades agrícolas.	Tunja se incluyó mediante acto legislativo numero 002 de 2007 en una reforma constitucional que le otorgaba este rango: "La Ciudad de Tunja, capital del departamento de Boyacá, se organizará como Distrito Histórico y Cultural, con un régimen Fiscal y Administrativo propio determinado por la Constitución y por las leyes especiales que para el efecto se expidan". Dicha reforma fue declarada inexequible por la Corte Constitucional, pero el gobierno local insistirá al presentar nuevamente el proyecto. El proyecto de ley propone un régimen especial para los bienes del desarrollo histórico y cultural y otro para el fomento y desarrollo del turismo, la participación en la elaboración del Plan Nacional de Turismo, entre otros.
Fuente: Vega (2007).	Fuente: Vargas *et al.* (2008).	Fuente: Página web de la Alcaldía Mayor de Tunja.

Fuente: Elaboración propia con base en documentos de la gobernación de Boyacá.







Fuente: Elaboración propia con base en documentos de la gobernación de Boyacá.

El Distrito Turístico Cultural del Puente de Boyacá

Este proyecto soporta su propuesta en el desarrollo de un único atractor y establece unas limitadas relaciones con el área de influencia vecinal, donde se especializan algunas funciones. No alude a los impactos de la actividad turística sobre una zona tradicionalmente agraria y elimina la participación de las alcaldías en la gestión de este escenario; otro vacío que deja esta propuesta es la devertebración de las actividades locales, ya que así como segrega porciones territoriales para conformar otra, desplaza las comunidades residentes para vincular nuevos inversionistas. Por último, el plan proyecta grandes inversiones en las áreas del enclave del Puente de Boyacá y no en los municipios de donde segrega su territorio, que deberían operar al unísono en la formulación de sus planes. Estas limitaciones, por no mencionar la escasa información divulgada, los pocos y conflictivos acercamientos con las entidades territoriales que incluye la propuesta[7] y la limitada interlocución con el sector privado, han obligado al gobierno, sin perder la perspectiva de su alcance, a migrar de la idea de la creación del Distrito como nueva entidad territorial a la de un instrumento asociativo de los municipios, lo cual está por ahora en planteamientos.

La región internacional del Puente de Boyacá

Esta propuesta reconoce el carácter rural que posee la zona de influencia del parque, pero ignora la necesaria articulación con otros destinos consolidados. Solamente vincula a su estrategia nodal, poblados con precarios servicios y atractivos poco conocidos. El proyecto insiste en un turismo selectivo de carácter académico y ecológico que aspira a consolidar, no cuenta con una definición específica de intervenciones y se apoya en sitios de interés de reconocimiento local. No ha definido claramente los mecanismos institucionales con los cuales operará para constituirse en una región, ya que a estas alturas no se conoce si se trata exclusivamente de una propuesta asociativa de los municipios que integrarían la región, con las limitaciones propias de orden administrativo y fiscal, ni en qué medida vincula la inversión privada a la explotación de los recursos turísticos.

Distrito Cultural de Tunja

Anteriormente los distritos tenían mayor participación del situado fiscal, pero hoy los recursos de las transferencias se distribuyen de acuerdo con la población que requiera ser atendida. En consecuencia, los nuevos distritos, como Tunja, fueron condicionados a que con el mismo dinero tendrán que atender un mayor número de funciones. Hay tres instrumentos que incorpora el Distrito Histórico Cultural para su gestión turística: en primer lugar, las zonas prioritarias, que establecen que el uso histórico, cultural o turístico prima sobre cualquier otra actividad y orienta la infraestructura básica hacia el desarrollo de la actividad turística; hace extensivos los beneficios del régimen de Zonas Francas de Servicios Turísticos a las nuevas inversiones, declaradas como zonas de desarrollo prioritario y le da atribuciones para conformar, junto con los municipios y entidades territoriales contiguos, un área metropolitana con el fin de planificar armónica e integradamente los desarrollos turísticos de la jurisdicción, pero fija que la alcaldía metropolitana será ejercida por el alcalde de Tunja y que el gerente del área metropolitana será designado por el alcalde mayor del Distrito de Tunja, condicionando la asociación.

De ignorar el atractor a un plan integrador

La importancia de la inversión privada para el crecimiento económico es una idea ampliamente aceptada en los círculos económicos. Pero esa inversión debe ser atraída[8], lo cual deriva en decisiones de ordenamiento territorial orientadas a alcanzar mayor atractividad. La Ley de Turismo, la Ley General de Cultura y la de Desarrollo Territorial y sus reglamentaciones, posibilitan esa atractividad a través de incentivos tributarios, exoneraciones impositivas, modificaciones a los usos del suelo e instrumentos como las zonas francas turísticas, las zonas turísticas prioritarias, los planes especiales de patrimonio y los planes maestros y de ordenamiento en las diferentes escalas. Estos planes, además de favorecer la rentabilidad del inversionista, pretenden garantizar la sostenibilidad de la ventaja competitiva y reducir las fricciones de las inversiones con la comunidad local y con el medio ambiente. Por otra parte, esta visión de mercado puede complementarse con los criterios que han sido planteados aquí para el éxito de una estructura turística, lo que obliga a señalar criterios políticos, sociales y ambientales para su gestión que desbordan su ámbito local para vincular otros servicios y atractores, lo que obliga a pensarla en términos regionales y con una gestión del atractor vigorosa y comprometida, muy al contrario de lo que sucede actualmente.

7 Hay que notar que se ignora a las administraciones locales que ceden parte de sus territorios, aunque se señale que son parte integral de la administración del Distrito, lo cual sería excepcional de acuerdo con la legislación vigente.

8 Tradicionalmente se ha considerado que para medir el atractivo del mercado es suficiente conocer el tamaño del mercado y su tendencia de crecimiento. Pero, además, exige la ponderación del grado de atractividad y el potencial rentable que posee determinado mercado.

La gestión del atractor: un proyecto político

La gestión del Puente de Boyacá responde, como monumento nacional, a las políticas del Ministerio de la Cultura, cuyo instrumento más relevante reglamenta el patrimonio inmueble nacional; como atractivo turístico se orienta por la Ley 300 General de Turismo y la política de turismo cultural; y como territorio a las políticas de ordenamiento, de donde derivan los planes de ordenamiento territorial. Este marco normativo provee numerosos instrumentos para orientar la gestión de un Puente de Boyacá que promueva el desarrollo local, algunos de los cuales han sido incorporados en las propuestas presentadas.

Las políticas culturales de manejo del patrimonio inmueble ordenan la elaboración de los planes especiales de protección, –PEP–. El Puente de Boyacá ya inició la elaboración de los lineamientos que van a permitir darle sostenibilidad y el actual Plan de Gobierno de Boyacá expresa una estrecha ligazón de éste con el Pantano de Vargas en Paipa, escenario de otra batalla, que deben corresponderse con un proyecto unificado o cuando menos articulado.

De otra parte, el Distrito del Puente de Boyacá ha sido incluido en la agenda interna para la productividad y competitividad, pero se hace necesario compatibilizar los planes locales para la gestión del parque con las entidades de jerarquía nacional y regional. Para ello es necesario armonizar la conservación del bien con su potencial turístico, así como superar las diferencias que subyacen en su control.

La declaración como recurso turístico de utilidad pública, posibilidad contenida en la Ley General de Turismo, permite priorizar su utilización turística frente a otros fines distintos y contrarios; adicionalmente, para potenciar la oferta turística y mejorar su atractividad, debe ser declarado como zona prioritaria de desarrollo turístico por un organismo supramunicipal, ya que una declaración por parte de los concejos municipales solo tendrá efectos sobre la jurisdicción de cada uno de los municipios que comparten el área del puente. Esta declaración permite afectar el uso del suelo hoy exclusivamente de protección para garantizar el desarrollo de actividades turísticas, la dotación en servicio público e infraestructura básica y establecer exenciones para los inversionistas en dichas zonas, y el organismo regional podría operar con el modelo de provincias con el fin de fortalecer instancias intermedias para la conformación de destinos turísticos, *clúster* o cadenas productivas de servicio turístico. Sin embargo, esta entidad territorial consagrada en la Constitución Política aún no se ha viabilizado, por lo tanto podría pensarse en la figura del área metropolitana, como ha sido propuesta por el Distrito Cultural de Tunja.

Sería deseable que Ventaquemada y los otros municipios del área de influencia del Puente de Boyacá, se articularan a una estructura turística ya consolidada. Un mecanismo para ello es el círculo metropolitano turístico, forma de integración municipal que puede mejorar la prestación de servicios turísticos por asociación. Actualmente en Boyacá este círculo está conformado por los municipios de Paipa, Duitama, Tibasosa, Nobsa, Monguí, Sogamoso, Iza, Tota, Aquitania, Tunja, Villa de Leyva, Ráquira, Sáchica, Chiquinquirá, Tópaga, Mongua y Gámeza.

En cuanto a las posibilidades para su desarrollo turístico con intervención privada y pública existen, de una parte, disponibilidades de recursos para los inmuebles declarados por la Unesco como Patrimonio Histórico/Cultural o Natural de la Humanidad, lo cual podría suceder con alguno de los recursos que posee Boyacá, como pretende Paipa. Las zonas francas turísticas propuestas por la Gobernación de Boyacá y por el Distrito de Tunja son otro recurso para incentivar la inversión, pero esta iniciativa debe acompañarse de un impulso al fomento empresarial y creación de pymes turísticas.

Sin embargo, el reto más importante gira en torno a la efectiva vinculación y participación de los municipios en la gestión y en las decisiones de intervención del Puente de Boyacá, para ello se requiere de un marco legal y normativo que permita una gestión conjunta del patrimonio. Una gestión municipal incluyente permitiría aplicar los instrumentos citados para regular la dinámica del mercado cultural y turístico, la elaboración de una visión territorial compartida en torno al parque, el desarrollo de incentivos a las inversiones que a su vez rescaten los elementos simbólicos y las prácticas identitarias, la generación de sellos de origen de marca para productos culturales que defiendan la tradición, la articulación interinstitucional, académica y gremial para facilitar estos procesos apoyada en la formación básica y al más alto nivel para la gestión turística y la inclusión de las comunidades para construir proyectos viables de desarrollo turístico con acompañamiento público.

La gestión del atractor: un proyecto ambiental

El turismo, como cualquier actividad humana, produce impactos sobre las comunidades donde se desarrolla; su crecimiento espontáneo e incontrolado puede ocasionar notorias modificaciones de los recursos naturales y culturales y alterar seriamente el ritmo de vida de los habitantes de un lugar, por lo tanto se requiere un enfoque que impulse la actividad económica y el desarrollo social con un

balance entre inversión y protección que puede basarse en las estrategias de manejo local de uso múltiple propuestas por Cordón y Toledo (2008), acopladas a los ritmos ecológicos y combinadas con otras prácticas sostenibles.

Concretamente se requiere que las corporaciones Corpoboyacá y Corpochivor, pongan en marcha los planes de ordenamiento de cuencas del sistema hidrográfico ubicado en el área de influencia del Puente de Boyacá, con el fin de disponer de políticas de regulación y protección de recursos ambientales y que dichos planes consulten las iniciativas locales de manejo y las intervenciones que ellas obligan.

Los planes de ordenamiento territorial locales, articulados a un plan mayor de carácter regional en ajuste con los planes especiales de protección –PEP– y sobre la base de la reconstrucción de los hechos de batalla, implican para el parque tanto las obras de restauración como las que fortalezcan el sentimiento bolivariano, algunas de ellas consideradas en los proyectos antes citados. Para el área de influencia inmediata del parque se proyectaría el complejo diplomático, de negocios y de servicios, accesibles por la doble calzada que enhorabuena se ha planteado por el perímetro del parque, eliminando la actual fragmentación que genera la vía Bogotá Tunja.

Para que esta zona de influencia posibilite esas infraestructuras en armonía con el manejo requerido para las reservas y con las actuales actividades agrarias, requiere del desarrollo de instrumentos de gestión del suelo que desestimule las actividades inmobiliarias de segunda residencia e incentive las infraestructuras orientadas al turismo, para lo cual no es suficiente una presunta declaración como área suburbana, que anticipa la fragmentación predial, el desplazamiento de las actividades agrarias y consecuentemente el cambio de pobladores. Será necesaria una gestión que contemple medidas para soportar la actividad turística y ello implica necesariamente encajarla en un modelo endógeno de una gestión orientada a aumentar su resilencia. "Innovación, persistencia y adaptación serían los ladrillos básicos para construir sustentabilidad […] Los modelos clásicos de gestión se han enfocado mantener el sistema en la fase de explotación. El modelo de gestión de la resilencia, en cambio, se centra en medidas que preparen al sistema para que sea capaz de soportar las crisis y reorganizarse después de una fase de colapso" (González, 2008).

La gestión del atractor: un proyecto social

Ya nos advierte Beck (2002)[9] sobre el reparto social, ya no del bienestar o de la riqueza sino de los riesgos asumidos complacientemente al servicio de la política globalizadora. Esta orientación pone límites al desarrollo basado exclusivamente en la riqueza y reafirma la incorporación de los análisis propuestos, derivados del desarrollo a escala humana; incluso, en adición a ellos, sería pertinente estimar la contribución del turismo a la generación de riesgos y de las tolerancias locales por mantenerlos a costa de unas mejoras parciales, de corto plazo y focalizadas a ciertos sectores de la sociedad.

Las grandes diferencias observadas en los indicadores de los municipios de la zona de influencia del Puente de Boyacá se expresan en visiones locales que, en el caso de Tunja, proyectan una visión compartida de ciudad estudiantil y ciudad turística, en tanto que en Ventaquemada y en Samacá, son agrícola y minera respectivamente, las cuales no se corresponden adecuadamente con sus decisiones de ordenamiento. No obstante, estas visiones pueden ser complementarias en un proyecto turístico unificador de carácter regional.

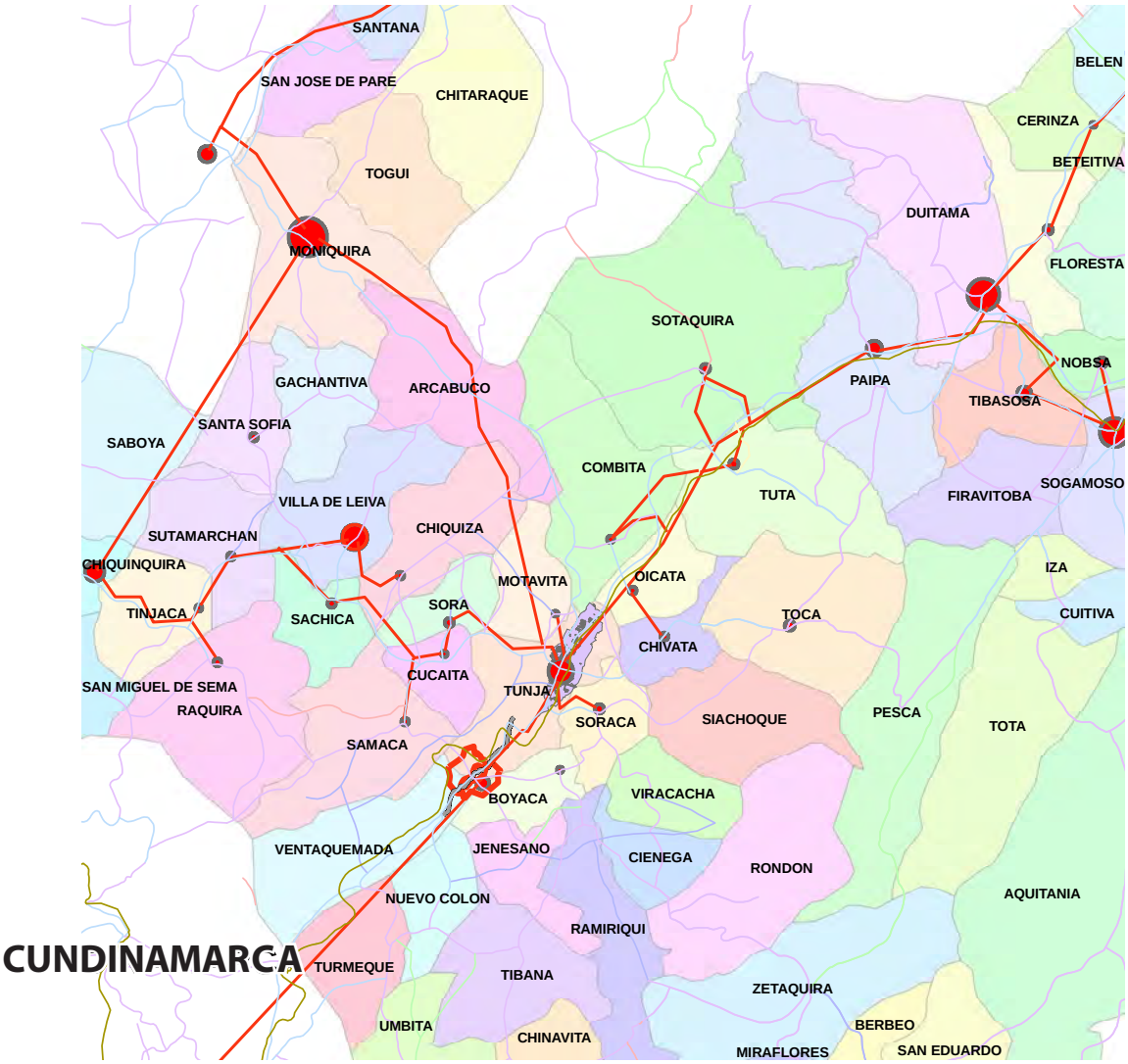
El turismo modifica las tradiciones económicas y produce una caricaturización de las expresiones culturales para ser presentadas como producto. Para evitar dependencias extremas del turismo, se ha sugerido aprovechar la vocación agropecuaria y minera para desarrollar otros sectores productivos y modernizar los actuales.

Las posibilidades de una región turística requerirían de una articulación con estructuras turísticas consolidadas; esto será posible con la vinculación a destinos mejor posicionados en el eje Tunja-Sogamoso, de carácter industrial y, al eje Tunja-Chiquinquirá que ofrece acceso a zonas de explotación agraria y minera y constituye un corredor turístico con epicentro en Villa de Leyva[10].

9 Los planteamientos centrales de la obra de Beck, *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*, según Fariña (2008) no se reducen a los riesgos producidos por las nuevas tecnologías (de la mano de la ciencia) y han dado lugar a un nuevo enfoque denominado la "sociología del riesgo".

10 Este eje cuenta con atractivos de carácter urbanístico, arquitectónico, religioso, histórico, arqueológico y científico y una gran producción artesanal.

Figura 3. Articulación a ejes turísticos.



Fuente: Elaboración propia sobre base Igac.

La celebración del segundo centenario de la Independencia proyecta el cumplimiento de unas metas, para 2019, de afianzamiento de la democracia y de reducción de la pobreza. La actual coyuntura permite iniciar un proceso que privilegie estratégicamente las obras que apuntalan la vocación turística de Boyacá, venida a menos, y la definición de las reglas de juego para la inversión privada nacional e internacional en el área del Puente de Boyacá. Para ello se hace necesario retomar los proyectos que rescaten la ruta libertadora, restauren los elementos y monumentos vinculados a ella, le proporcionen un entorno orientado turísticamente y dotado de servicios asociados tanto a la recordación de la campaña libertadora como al disfrute escénico local.

Lograr esos objetivos supone considerar la participación en los beneficios para la población autóctona, mediante la creación de facilidades necesarias para el acceso a la formación profesional en distintos niveles y la formación empresarial en alimentación, artesanía, hospedaje, medio ambiente, etc. De esta manera la visión de Tunja como ciudad educadora, turística e histórica podrá ser un vehículo para fortalecer la atractividad del puente.

Conclusiones

Las lógicas del libre mercado, decididamente orientadoras de las dinámicas globales y locales, prevalecen sobre cualquier otra tentativa de modelar el territorio bajo la actividad turística. Bajo esa lógica, el ordenamiento territorial se constituye en un instrumento para mejorar la atractividad no solamente local sino regional y en donde las visiones y apuestas locales son el fundamento de sus planes.

Hoy los municipios del área de influencia del Puente de Boyacá muestran al turismo cultural como una opción marginal que pueda inducirlos al desarrollo. Esta consideración no es fortuita y responde a la imposibilidad para gestionar sus atractores localmente, ya que existen múltiples administraciones fragmentarias; la actual legislación cultural deposita la administración de los bienes patrimoniales en unos departamentos que ya no son los representantes de las políticas nacionales y tienen un papel menguado como intermediadores entre los niveles nacional y local; los conflictos jurisdiccionales y la ambigua delimitación de competencias impiden un tratamiento uniforme de la zona; y las visiones encontradas entre conservación e intervención generan un marco legal difuso para las actuaciones locales.

Ahora bien, los ingentes recursos requeridos por una intervención que proyecte los niveles de desarrollo, requieren de la solidaridad y el apoyo de la Nación. No es concebible que el símbolo de la libertad nacional únicamente sea objeto de atención cada 50 años en las celebraciones de la República; como tampoco lo es que las inversiones entonces realizadas y por ejecutar no sean incorporadas a un plan que se integre a la memoria nacional y a su vez posibilite el desarrollo de las colectividades locales donde se realizan.

El éxito de un atractivo está ligado a la articulación con otros destinos y estructuras productivas por fuera de su territorio y en la capacidad para proyectar el desarrollo de la localidad, pero el Puente de Boyacá, a pesar de contarse entre los atractivos que oferta el departamento, no está vinculado a cadena productiva alguna y es ese el primer reto al que hay que responder, lo cual señala una configuración regional más allá de asociar los dos municipios donde se localiza el parque, o los cinco de su área de influencia local. El componente que otorga el carácter histórico y libertario a esta región tendrá que alimentar la atractividad con base en la vinculación de otros hechos de la campaña independentista, pero también lo hará la diversificación y la calidad de los servicios que ofrece a nativos y turistas, lo que los transformará en atractores turísticos.

En este nuevo corredor, cuyo epicentro será el conjunto del parque del Puente de Boyacá, se podrá optar por una condición fáctica de la figura de la región, consistente con la extensión territorial de los acuerdos que se logren con las jurisdicciones vinculadas y especialmente con las inversiones actuales y proyectadas para proveer los servicios turísticos.

La gestión de los atractivos debe superar la informalidad actual que considera éxitos del plan la construcción de nuevas infraestructuras, así no se incremente el número o la gratificación de visitantes; o la creación de nuevas empresas, así estén totalmente desvinculadas de la red turística y no tengan su origen en dichas medidas; o mayores rentabilidades del atractor debido a una administración eficiente, aunque no reporte transacción alguna con la comunidad donde se localiza; o una afluencia masiva de turistas así se destruya el medio que motiva su desplazamiento.

Bibliografía

ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA (2008). "Para Seguir Creciendo. Plan de Desarrollo 2008-2011." , Sector cultura. Tunja: Secretaría de Cultura y Turismo.

ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA (2004). "Acuerdo Municipal 016" por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del municipio de Tunja "Restauración Social, Económica y Moral" 2004-2007". Tunja: CM.

ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA (2001). "Acuerdo Municipal 014" por el cual se adopta el Plan de ordenamiento Territorial. Tunja: CM.

BECK, Ulrich (2002). *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA (1996). "Ley 300, General de Turismo", Bogotá, D.C. En: *Gaceta Oficial*. Bogotá, D.C.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA (1997). "Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura". Por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias. En: *Diario Oficial*. Bogotá, D.C.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA (2007). "Acto legislativo No 002 del 2007. Creación del Distrito cultural y turístico de Tunja". En: *Diario Oficial*. Bogotá, D.C.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA (2008). "Proyecto de Ley, por la cual se adopta el Régimen Político, Administrativo y Fiscal del Distrito Histórico y Cultural de Tunja". En: *Diario Oficial*. Bogotá, D.C.

CORDÓN, María Rosa y TOLEDO, Víctor M. (2008). "La importancia conservacionista de las comunidades indígenas de la Reserva de Bosawás, Nicaragua: un modelo de flujos". En: *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica*, vol. 7, pp. 43-60. Barcelona: Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona - Red Iberoamericana de Economía Ecológica, Ecuador.

CHÍAS, Joseph (2005). "El turismo de ciudad. Desarrollo y marketing turístico de ciudades". En: *El negocio de la felicidad*. Barcelona: Prentice Hall.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN DE BOYACÁ (2007). "Proyecto: estudio orientado a la creación de la región internacional del Puente de Boyacá". Tunja: Gobernación de Boyacá. Documento sin publicar.

FARIÑA, José (2008). *Ulrich Beck: La sociedad del riesgo*. Reseña de la obra *La sociedad del riesgo: hacia una nueva modernidad* (1998). Barcelona: Paidós. Consultado el 8 de septiembre de 2010 de la World Wide Web: http://elblogdefarina.blogspot.com/2008/01/ulrich-beck-la-sociedad-del-riesgo.html

GÓMEZ, Fabio Alberto (2007). *Descripción temática saneamiento básico rural para el Distrito Especial Puente Boyacá*. Tunja: Gobernación de Boyacá.

GONZÁLEZ, José (2008). "Sistemas socio-ecológicos y resiliencia: un nuevo enfoque para la gestión de los ecosistemas y su relación con el bienestar humano". En: *Documento digital de las memorias del seminario taller Análisis y retos de la gestión en el sistema socio-ecológico Ciénaga Grande de Santa Marta*. Santa Marta: Laboratorio de Socio-Sistemas, Universidad del Magdalena. Consultado en septiembrede 2010 en la World Wide Web: http//www.repensandolacienaga.com/cms/images/

MARTÍNEZ G., Ismael (2005). *El turismo en San Agustín (Huila-Colombia): algunas reflexiones sobre su impacto y contribución al desarrollo en el municipio*. Tesis para Maestría en Dirección y Gestión Turística. Alicante: Universidad de Alicante.

MAX-NEEF, Manfred et al. (1997). *Desarrollo a escala humana, una opción para el futuro*. Medellín: Centro de Estudio y Promoción de Asuntos Urbanos –Cepaur–, Fundación Dag Hammarskjold, Proyecto 20 Editores.

MAZÓN, Tomás (2000). *Sociología del turismo*. Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces.

MINISTERIO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO (2005). *Política de turismo cultural. Identidad y desarrollo competitivo del patrimonio colombiano para el mundo*. Documento de divulgación. Bogotá: Mincultura.

MINISTERIO DE LA CULTURA (2006). "Resolución 1066 de 2006, por la cual se declara el conjunto del Parque Histórico, la Piedra de Barreiro, las Ruinas del Antiguo Molino Hidráulico y el área de mayor enfrentamiento entre los ejércitos como Bien de Interés Cultural de Carácter Nacional". En: *Diario Oficial*, No. 46.356 de 10 de agosto. Bogotá D.C.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO, OMT (2006). *Turismo sostenible. Código ético mundial para el turismo*. Asamblea General de la OMT (junio

19), Anotaciones del Foro de Pisa IPK Internacional 2002. Santiago: OMT.

PARDO, Jordi (2006). *Los activos culturales y su transformación en productos turísticos*. Seminario Iberoamericano de Turismo, Cultura y Desarrollo. Cartagena de Indias: Organización de Estados Iberoamericanos –OEI–.

SECRETARÍA DE GOBIERNO, MUNICIPIO DE VENTAQUEMADA (2008). *Talleres participativos del Plan de Desarrollo Municipal - Diagnóstico - Trabajemos unidos por Ventaquemada*. Ventaquemada: Sector Cultura.

VARGAS, Yebrail Cruz; GONZÁLEZ, Charly Heferson y PINTO, Jenny Paola (2008). *Argumentación geográfica para la creación del Distrito Especial Histórico y Cultural del Puente de Boyacá*. Proyecto de grado presentado como requisito para optar el título de licenciado en Ciencias Sociales. UPTC. Tunja: Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia UPTC, Grupo de Investigación Ordenamiento Ambiental del Territorio –OAT–.

VEGA, Wilson (2007). "Distrito Especial Histórico Cultural del Puente de Boyacá". Departamento Administrativo de Planeación Departamental. Tunja: Gobernación de Boyacá. Documento sin publicar.