

**plan de desarrollo de
la provincia de salta**

F

provincia de salta
consejo federal de inversiones

**informe técnico
del plan de
desarrollo turístico**

oficina de planeamiento
dirección provincial de turismo

equipo

5

INFORME TECNICO DEL PLAN DE
DESARROLLO TURISTICO DE LA
PROVINCIA DE SALTA

PODER EJECUTIVO DE LA PROVINCIA DE SALTA

Gobernador:

Dr. RICARDO J. DURAND

Vicegobernador:

Dr. EDUARDO PAZ CHAIN

Ministro de E. F. y O. Públicas:

Ing. FLORENCIO ELIAS

Ministro de G. J. e I. Pública:

Dr. GUILLERMO VILLEGAS

Ministro de A. S. y S. Pública:

Dr. DANTON CERMESONI

Director Provincial de Turismo y Cultura:

Sr. ERNESTO N. MANDAZA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Secretario General:

Ctdor. LUIS ROTUNDO



02062

CONVENIO

PROVINCIA DE SALTA - CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

INFORME TECNICO DEL PLAN DE DESARROLLO
TURISTICO DE LA PROVINCIA DE SALTA

- 1965 -

CONVENIO PROV. DE SALTA - C. F. I.

Comité Directivo

Representante del C. F. I. :

Dr. JOSE MARIA GOMEZ

Representantes de la Prov. de Salta:

Dr. DUILIO LUCARDI
(Subsecretario de E. y Finanzas)

Ing. JUAN R. MARTINEZ
(Subsecretario de O. Públicas)

Ing. Agr. ENNIO P. PONTUSSI
(Subsec. de A.Agr. y Rec. Naturales)

Dirección Ejecutiva

Director Ejecutivo:

Prof. ALEJANDRO GAUFFIN
(Dir. de Estadística e Inv. Económicas)

Equipo N° 5 (Planeamiento del Desarrollo Urbano de Salta y Plan de Política Turística)

Jefe:

Arq. WILLIAM R. ZERDAN

El presente trabajo ha sido preparado por el Equipo N° 5 del Grupo de Investigación del Consejo Federal de Inversiones para el Plan de Desarrollo de la Provincia de Salta, integrado por las siguientes personas: Jefe de Equipo: Arq. William R. Zerdán; Técnicos: Arq. Oscar Saravia Toledo, Arq. Enrique Lima Meiners, Srta. Sara E. Avellaneda, Sr. Hernán Fonzo, Sra. Selva A. de Bravo.

Colaboraron en forma directa los siguientes expertos pertenecientes a la Dirección Provincial de Turismo y Cultura: Srta. Gloria Bozovich, Sr. Carlos Di Leandro, Sr. Normando Wayar; de la Dirección de Viviendas y Arquitectura el Sr. Alfredo Soria.

Prestaron su colaboración las siguientes Dependencias especializadas de la Provincia: Subsecretaría de Obras Públicas, Dirección de Estadística e Investigaciones Económicas, Dirección de Viviendas y Arquitectura, Dirección de Vialidad de la Provincia, Administración de Vialidad de la Nación, Policía de la Provincia y Empresas Privadas de Transporte, Hotelería y Turismo.

Bibliografía consultada:

- Sistema de Política Turística (Dr. Arrillaga)
- Conceptos sobre el Turismo (Ing. Alfredo Domenella)
- Informe Turístico para la Secretaría de Obras Públicas de Tucumán Año 1960/61 (W. Zerdán)
- Informe Técnico sobre el Proyecto de Desarrollo Turístico de la Prov. de Neuquén (C.F.I.)
- Datos proporcionados por la Dirección de Turismo y Transporte de Córdoba
- Informaciones suministradas por las Embajadas de España e Italia
- Revistas de Hotelería
- Revistas Informe de la Construcción (España)

SUMARIO

1. Objetivo del Trabajo
 - 1.1. Generalidades
 - 1.2. Enfoque global
2. Informe Preliminar
3. Consideraciones generales sobre el Turismo
4. Análisis de la Corriente Turística
5. Planteo del Hecho Físico
 - 5.1. Caminos
 - 5.2. Circuitos Turísticos
 - 5.2.1. Circuitos Abiertos
 - 5.2.2. Circuitos Cerrados
6. Inventario de Bienes y Servicios
 - 6.1. Introducción
 - 6.2. Consideraciones Generales
 - 6.3. Bienes Turísticos
 - 6.4. Servicios Turísticos
 - 6.4.1. Hotelería
 - 6.4.2. Vialidad
 - 6.4.3. Transporte
7. Movimiento Turístico
8. Conclusión
 - 8.1. Cálculo de Déficit
 - 8.2. Inversiones calculadas en Hotelería
 - 8.3. Vialidad
 - 8.3.1. Pavimento
 - 8.3.2. Enripiado y mejoramiento
 - 8.3.3. Proyecto de Caminos
9. Inversiones y Previsiones
 - 9.1. Inversiones Públicas y Privadas en Hostelería
 - 9.2. Obras Públicas y Privadas
 - 9.3. Postas
10. Planes de Obras
 - 10.1. Vialidad Nacional
 - 10.2. Vialidad Provincial
 - 10.3. Arquitectura de la Provincia

1. OBJETIVO DEL TRABAJO

1.1. Generalidades

El presente informe técnico, contemplado en el programa de trabajo realizado mediante un convenio entre el Gobierno de la Provincia de Salta y el Consejo Federal de Inversiones, consiste en el establecimiento de las bases sobre Política Turística, necesarios para permitir un desarrollo coordinado de planes de acción en el orden local, zonal o regional.

En concordancia con el enfoque global del trabajo, existen necesidades inmediatas en materia turística para la programación de Planes de Obras Públicas; las inversiones privadas; la orientación de las Fuerzas Vivas y la correspondiente canalización de los créditos en el orden nacional, los que obligan a un planteo integral. Buscando una unidad de objetivos, se han reunido los esfuerzos de las instituciones que en alguna forma están vinculadas al problema, permitiendo, como en el caso de la Dirección Provincial de Turismo y cultura, la colaboración directa con el Equipo N° 5, del Grupo de Investigación para el Plan de Desarrollo de la Provincia de Salta.

1.2. Enfoque global

El informe técnico consta de una metodología que permite visualizar totalmente el tema. En ella se fijan los lineamientos de una Política Turística, los fines que se persiguen y los medios para alcanzarlos; las instituciones que tendrían intervención directa en la aplicación de la misma, indicándose esquemáticamente las etapas de programación en el tiempo. (ver plano G-1-1)

Para que sea efectiva la aplicación de la Política Turística propuesta, se hace necesario la programación de una estructura organizativa de las instituciones intervinientes en el quehacer turístico. A su vez se realiza una evaluación de bienes y servicios turísticos mediante los cuales es posible determinar el déficit actual de los rubros citados y determinar a priori las necesidades futuras, a corto y largo plazo.

También se analizan los Planes de Obras Públicas y las inversiones realizadas hasta el momento. Las mismas, sin la evaluación anteriormente citada, no podrían cubrir eficientemente las necesidades de equipamiento que soporta la provincia, ya que las previsiones se realizan sin tener una visión global del conjunto.

El esfuerzo realizado hasta este punto es sólo una etapa de un trabajo integral que permitiría, en un plazo estimado de 5 años, montar un sistema ágil y coherente, tendiente a canalizar todas las iniciativas en materia turística, hoy desperdigadas, bajo un objetivo común: hacer del turismo de Salta una industria racional para beneficio del turista y de su propio pueblo.

2. INFORME PRELIMINAR

La región del noroeste del país, se ha puesto en manifiesto desde el punto de vista turístico a través del tiempo, sin estar prácticamente preparada a tal efecto.

Desde un comienzo se ha mantenido una corriente intermitente, de caudal reducido, la que con el correr del tiempo y con el mejoramiento de los servicios turísticos, ha ido en crecimiento hasta el presente.

La mejora del equipamiento turístico, se ha realizado generalmente por medio de la iniciativa privada, y en otra escala por la obra estatal, sin tener verdadera conciencia del horizonte que se había abierto espontáneamente, ni mucho menos, de acuerdo a un plan pre establecido capaz de captar esta nueva fuente de recursos.

Cuando tal conciencia comienza a vislumbrarse, surge la necesidad de organizar una Repartición capaz de coordinar y encauzar la corriente turística.

Nace la Ley 1700 de Turismo y Cultura en el año 1954, creando la Dirección Provincial de Turismo y Cultura, dependiendo del Ministerio de Gobierno, Justicia é Instrucción Pública, cuyos fines entre otros, era la coordinación de esfuerzos entre el Estado Provincial, sus Municipios e iniciativa privada en cuanto al turismo; el fomento, desarrollo y conservación de lugares turísticos; asesoramiento; programación de excursiones colectivas, etc.

Se preveían los recursos con que funcionaría, proviniendo en parte del Presupuesto Provincial y el resto como producto de recaudaciones de impuestos que gravasen todo tipo de actividad dedicada a este quehacer.

De esta forma, la Dirección, estaba en condiciones de controlar por sí misma, todos los recursos ya citados y con amplia anuencia para desarrollar y cumplir los objetivos previstos en la Ley. Pero, desde la promulgación de la misma, los recursos eran transferidos a Rentas Generales, como ocurre en la actualidad, diluyéndose las posibilidades de poder programar con amplitud necesaria un plan de acción.

Posteriormente, -en 1957-, se suprimieron algunos artículos del Capítulo "Recursos" de la Ley 1700.

La Dirección Provincial de Turismo y Cultura, a causa de los escasos recursos presupuestarios con que cuenta, cumple hoy con funciones meramente formales y precarias como ser: programación de excursiones, incluyendo las de turismo económico que promueve la Dirección Nacional de Turismo; información y orientación general al turista; registro de hotelería, Agencias de Viajes y servicio de guías.

En forma paralela a la acción desarrollada por esta Repartición, se ha venido realizando esfuerzos aislados, debido a la iniciativa privada, tendientes a promover la conciencia turística en todos los niveles provinciales. En tal sentido la Cámara de Comercio en conjunción con las fuerzas vivas, han realizado gestiones tendientes a dar un mayor impulso al turismo en general, incluyendo a la Dirección Provincial de Turismo y Cultura. Debido también al empuje de particulares, se han editado guías turísticas; y con asesoramiento de la Dirección, se ha instituido en forma permanente festivales folklóricos, de proyección continental.

Como es obvio, los esfuerzos desarrollados hasta el momento tienden a la atracción del turista casi en forma masiva, lo cual constituye un aspecto parcial de un complejo mayor, descuidando todos aquellos otros que hacen el total del problema.

Tales esfuerzos indican la presencia de una conciencia de lo que realmente significa el turismo como industria, pero, encaminados a través de intentos esporádicos y sin estudios sistemáticos, sobre bases técnico-científicas que tiendan a una ac-

ción coherente con el tiempo.

Tanto la iniciativa privada como la de obra pública del gobierno, deberán coordinar sus esfuerzos, formulando planes en conjunto y realizando una acción sistemática, racional, de acuerdo a los lineamientos de una política turística, si se quiere conseguir una eficiente explotación en escala industrial en este rubro.

En este sentido es imprescindible estructurar un organismo con suficiente autonomía y con un adecuado esquema funcional que le permita desarrollar un plan turístico contemplando los aspectos socio-económicos y culturales.

También es necesario afirmar todos los estudios y proyectos que se encaren, en un profundo y adecuado conocimiento, tanto del material turístico disponible como en las estadísticas resultantes del mismo.

En general, es notable la falta de esfuerzos en ese sentido fundamental, por cuanto permite conocer la realidad y basar los lineamientos y proposiciones de un plan turístico.

3. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL TURISMO

Para que el turismo se manifieste como actividad estable en sus aspectos económicos y sociales, es necesario fijar las bases de su desarrollo.

En otras zonas de nuestro país, han hecho de esta actividad una industria sumamente productiva, encarando su organización y explotación, experiencia que, de ignorársela, conduciría a esfuerzos estériles.

El origen de la actividad turística se lo encuentra a lo largo de los años, en la iniciativa privada exclusivamente y en un principio desarrollada en forma empírica e inconexa.

Posteriormente el Estado toma a su cargo parte de esta actividad, siguiendo el ejemplo de la actividad privada, pero manteniendo los defectos de su acción inconexa. Suge entonces la necesidad de analizar el problema sobre bases, con carácter técnico-científico.

Si se considera al turismo como una industria, ya se cuenta con un punto de partida para el análisis desde la faz económica, definiéndolo "como un caso especial de exportación de mercancías, actividades y cosas físicamente ligadas al territorio, como son los servicios de alojamiento, y transporte por una lado y otras cosas cuyo desplazamiento es imposible como los alimentos y el producto de ciertas industrias típicas". (1)

Se aprecia así, cómo la cantidad de bienes y servicios dentro de un mercado se ensancha en la medida que la iniciativa toma cuerpo, y de esta manera la importancia del turismo se manifiesta desde el punto de vista económico.

Este planteo lleva a poner en juego la ley de la oferta y la demanda y, como consecuencia de ello a una acción permanente y progresiva del mejoramiento de bienes y servicios turísticos en lo que respecta a la oferta; y una constante ampliación de la demanda, incentivando la capacidad hotelera, mejorando y ampliando la red viaria, los medios de transporte y el estudio psicológico de las corrientes turísticas.

El turismo además de ser una fuente de ingresos constituye una fuente de salud física y mental del hombre, y por lo tanto es innegable la importancia que reviste desde el punto de vista social.

Tomando como ejemplo la evolución turística de Córdoba, el incremento del mismo

(1) Hunziquer

en los últimos 30 años, ha ido en constante aumento, dejando grandes réditos a la Provincia. Pero el resultado más interesante es el que ha permitido crear una base sólida social brindando mejores posibilidades a un número mayor de personas.

Es así que los beneficios indirectos derivados de una corriente turística ha alcanzado al grueso de la población posibilitando una inversión sana y la creación de industrias subsidiarias como fuentes de trabajo.

Este tipo de inversión se lo localiza en familias de clase media al nivel del pequeño ahorrista y no del gran capital exclusivamente, que por lo general producen grandes dividendos que pueden escapar de la provincia, por ser extraños a ella.

De lo mencionado se deduce que la inversión de los grandes y pequeños capitales, orientados bajo una política social o económica, pueden consolidar la acción gubernamental permitiendo mayores ingresos como industria y desarrollando una acción social educadora en beneficio del pueblo.

Nuestro turismo carece de los elementos esenciales para hacer la estadía agradable y sobre todo prolongada. No es suficiente atraer al turista mediante una propaganda adecuada, trasladarlo y brindarle alojamiento apropiado, si se descuida el complemento de todo esto.

El turista es un elemento que aparte de tener sus preferencias, es fácilmente moldeable frente a lo que puede ofrecer como atracción y ocupación de sus horas de ocio durante su estadía.

Habría que eliminar el concepto estático que prima hasta el momento, procurando no sólo sean el paisaje y el clima los elementos dominantes, sino también aquellos de carácter deportivo, al aire libre o cubierto.

En ese sentido la pesca, la caza, cabalgatas, excursiones, escalamientos, deportes náuticos, camping, etc., son facetas que necesitan un estudio y desarrollo de acción rápida e inmediata.

El aspecto cultural es un rubro aún inexplorado o explotado deficientemente. No sólo se debe limitar a manifestaciones colectivas, como conciertos, exposiciones, festivales, etc., sino provocar la reacción psicológica individual.

Hay quienes aprovechan un descanso para desarrollar temas de estudio, a los que se les pueden ofrecer en los centros turísticos, elementos como bibliotecas, salones de conferencias o debates, fomentando el contacto personal con la gente del lugar.

Con estas breves consideraciones se demuestra cómo una actividad hoy sujeta a fluctuaciones, puede ser controlada, estimulada y dirigida, persiguiendo fines económicos y socio-culturales.

4. ANALISIS DE LA CORRIENTE TURISTICA

El turismo, como actividad amplia, admite tres grandes clasificaciones cuyos caracteres se pueden definir como: individual, social y escolar, respectivamente y es precisamente en estas tres formas en que generalmente se lo practica.

Si se analiza la corriente turística que llega a nuestro medio, se notará que está estructurada en base a la célula familiar, o sea que el desplazamiento de la masa de la población turística se realiza con un criterio de unidad de familia.

De modo que para todos los futuros planteos, el elemento fundamental, necesario para llevar a cabo el análisis, la ubicación de la población turística, con sus distintas posibilidades de alojamiento, y los entretenimientos, han de surgir de

la aplicación de este criterio.

Dicho de otra forma, la familia como unidad turística, dá las directivas generales para un planteo físico-social, por lo tanto, su modalidad y la tradición educacional deben regir la organización turística.

No hay que olvidar que los períodos utilizados para efectuar turismo son precisamente aquellos en que los miembros de la familia disponen de tiempo suficiente para poder llevar a cabo un viaje, que en última instancia es de descanso.

De idéntica manera, los programas arquitectónicos reflejarán un estado de cosas de tal forma que el alojamiento, el esparcimiento tanto en su faz recreativa, educacional o deportiva, tendrán siempre en cuenta el factor enunciado, fijándose entonces como primera premisa: La familia constituye la base y célula de la corriente turística.

Queda así definido el problema desde el punto de vista económico y considerado el factor social como un elemento directriz de todo este complejo, en una fase paralela.

Es necesario puntualizar los fines perseguidos, que son en última instancia:

- a) Permitir la atracción de mayor cantidad y mejor calidad de turistas.
- b) Su adecuada distribución tanto en el tiempo como en el territorio.
- c) Intensificar la duración de permanencia brindando motivos para ello.
- d) Adoptar medidas para la conservación, mejoras y aumentos del patrimonio turístico por una parte, y el estímulo y protección a las industrias turísticas por otra.
- e) Provocar la acción de intercambio cultural entre la corriente turística y el medio.

Los objetivos enunciados solo pueden ser tenidos en cuenta una vez practicado el análisis de la situación actual y una somera crítica determinando las causas que dieron origen a los defectos de la forma como se ha encarado el problema.

Observando el fenómeno turístico en el país y haciendo un análisis de las condiciones que lo determinan o diferencian de otros países, no es precisamente nuestra tradición histórica, nuestros monumentos o ruinas arqueológicas lo que constituyen la base del mismo, sino simplemente la necesidad periódica de un cambio de clima, en busca de condiciones ideales donde poder desarrollar ciertas actividades en período de vacaciones, sean éstas de verano o invierno y que posibiliten un descanso reparador, un intercambio cultural, o simplemente el conocimiento de todos aquellos lugares que pueden reunir la segunda premisa: Nuestras corrientes turísticas buscan clima, agua y paisaje.

El índice de permanencia del turista en la Provincia es actualmente bajo, estimándose alrededor de 3 días promedio, debido a que las condiciones que se le brinda son sumamente precarias, lo cual hace que ésta se reduzca al tiempo necesario, como para tener una idea sumamente vaga de lo que Salta puede ofrecer.

La cantidad de establecimientos hoteleros, su dispersión, la diferencia neta de su distribución en las distintas áreas, incide para que el trabajo de la hotelería sea discontinuo, resintiéndose esta actividad, pues su inversión no se ve retribuida por ingresos permanentes a lo largo del año.

Esto lleva a pensar en la necesidad de buscar los medios adecuados para resolver estos puntos, fijando la tercera premisa: Prolongar la temporada turística y elevar el índice de permanencia, de modo que la actividad turística constituya realmente una fuente estable de trabajo.

Si a todo esto agregamos las condiciones, en algunos casos precarias, que se le brinda al turista en lo que se refiere a confort, atención y estado de los edificios, se habrá completado el cuadro.

5. PLANTEO DEL HECHO FISICO

5.1. Caminos

Si se analizan las conexiones viales con que cuenta la Provincia, en función del problema turístico, se notará que estas a lo largo del tiempo se han ido formando con centro en la ciudad de Salta. Todos los puntos de interés en explotación, actualmente en forma deficiente, han tomado a la ciudad de Salta como base, a partir de la cual se realizan excursiones, desarrollando viajes que superan lo admisible en lo que se refiere a tiempo y a distancia, siendo por lo tanto el aprovechamiento de los mismos prácticamente nulos como consecuencia de una expansión fuera de lo normal, por falta de equipamiento en lo que respecta a infraestructura turística en sí. El actual sistema está estructurado con este criterio erróneo que se repite en la gran mayoría de las provincias argentinas. Este hecho incide notablemente en la corriente turística, que es encauzada naturalmente a puntos de concentración.

Ante el problema de centralización de circuitos a partir en la ciudad capital, y ante el déficit de equipamiento, surge como necesidad establecer la cuarta premisa: Provocar la descentralización de la actividad turística.

5.2. Circuitos Turísticos

Admitida la posibilidad de resolver los problemas que plantean la atracción del turista, su transporte, su alojamiento y complemento necesario para el aprovechamiento integral de su estadía, y teniendo en cuenta las premisas enunciadas, se esquematiza a continuación un planteo físico.

La premisa anteriormente citada conduce a fijar la existencia de circuitos que por su trazado se los puede clasificar en abiertos y cerrados, clasificación realizada en función de la distancia y el tiempo necesarios para recorrerlos. (ver I-1-2-6-)

Circuitos cerrados son aquellos que se desarrollan dentro de un ámbito limitado de 30 kms. teniendo como centro a la ciudad de Salta.

Este límite se adopta considerando que el tiempo necesario para recorrerlo es aproximadamente de 3 horas por los medios comunes de transporte.

Circuitos abiertos son aquellos que en su desarrollo tocan puntos de interés turístico y que se encuentran por fuera del límite adoptado.

5.2.1. Circuitos abiertos:

A lo largo de las rutas turísticas existen puntos con características propias, algunos existentes en la actualidad, a los cuales habrá que revitalizarlos, y que se denominarán centros de cabecera. Estos tomarán importancia en función de los distintos factores que los determinan, sean climáticos, topográficos, etc.

Simultáneamente aparecen otros lugares con características similares de menor importancia, que pueden ser absorbidos por los centros de cabecera, dentro de su propio radio, y a los cuales se los designa como secundarios, y por último aquellos que por lo específico de su actividad no permiten el establecimiento sino de construcciones elementales y solamente para cumplir propósitos como sería lo nece

sario para desarrollar actividades de andinismo, pesca, etc. o de esparcimiento y descanso.

Mediante este sistema puntual de incrementación de importancia de lugares claves, situados a distancias suficientes como para evitar la superposición e interferencia, permitiría agilizar el establecimiento de otros puntos menores entre ellos y a lo largo de rutas que los unen, dando lugar así a un proceso de aumento de densidad turística en la Provincia, a la par del incremento de la actividad privada que se verá favorecida con la seguridad de una demanda, también descentralizada con respecto de la ciudad capital.

En ese sentido se pueden enunciar a continuación los circuitos turísticos estructurados de acuerdo al planteo mencionado y graficado en plano N° I-1-2-6-.

- A. Salta - Cafayate - Tucumán (por Valle de Lerma) (Inter regional)
- B. Salta - Cafayate (por Valles Calchaquíes)
- C. Salta - Rosario de la Frontera - Tucumán (Inter regional)
- D. Salta - S.A. de los Cobres - Chile (Internacional) X
- E. Salta - Tartagal - Bolivia (Internacional)
- F. Salta - Jujuy - Q. de Humahuaca - Bolivia (Inter regional é Internacional)
- G. Salta - Embarcación - Formosa - Paraguay (Inter regional é Internacional)

Se han clasificado 5 centros de cabecera (ver plano B-3-4) con posibilidades inmediatas de desarrollo, de los cuales sólo uno está promovido ampliamente: la ciudad de Salta, al que se le llamará "centro de cabecera matriz". Su radio de influencia abarca prácticamente toda la parte norte del Valle de Lerma, incluyendo localidades de mayor densidad poblacional y afincamiento turístico de la Provincia.

Dentro de la zona de influencia están comprendidas la totalidad de las villas veraniegas las que funcionan como centros secundarios, y algunos centros terciarios de interés turístico.

Al sur del Valle de Lerma se localiza otro centro de cabecera en la localidad de La Viña, estación ferroviaria de la línea Salta-Alemania y punto de confluencia de las rutas 68 a Cafayate y 9 Panamericana. Su posición geográfica lo define como centro de importancia. Turísticamente hablando no está desarrollada, al igual que el centro secundario Alemania y los terciarios Cnel. Moldes, Ampascachi y Pampa Grande, todos ellos ubicados en proximidad al emplazamiento del futuro espejo de agua de Cabra Corral, que constituirá un centro de atracción turística en franca competencia con la ciudad de Salta y su zona de influencia.

En los Valles Calchaquíes se localizan 2 centros de cabecera: uno al norte en la localidad de Cachi, y otro al sur en la de Cafayate.

El primero extiende su zona de influencia abarcando puntos de similar conformación topográfica y climática, conteniendo un punto secundario y varios terciarios.

El segundo, más importante, en vías de desarrollo, tiene un área de influencia que se prolonga en el interior de la provincia de Tucumán, conformando una unidad geográfica continua.

En el este se encuentran los centros de cabecera de Rosario de la Frontera y Mé tán respectivamente.

El primero extiende su radio de influencia hacia el límite con Tucumán, incluyendo como punto particularmente desarrollado las Termas del mismo nombre.

El segundo presenta centros de interés turísticos, algunos semi desarrollados y otros en potencia.

En el extremo norte de la Provincia aparecen 2 centros: Tartagal y Orán, ambos de características distintas a los anteriores, potencialmente aptos para el turismo de invierno.

Casos especiales son San Antonio de los Cobres, Santa Victoria e Iruya que por estar "desconectados" constituyen centros de cabecera potenciales para un posterior desarrollo de áreas turísticas.

5.2.2. Circuitos cerrados

Salta como centro de cabecera contiene y a su vez está rodeada de lugares hacia los cuales se realizan excursiones de tiempo limitado, y que viven a expensas de la actividad realizada en la capital.

Estos puntos presentan como característica más importante aquella que permite una actividad al turista que llega a la Provincia, y por otro lado la expansión natural de la población durante el verano, en busca de condiciones más favorables que las que brinda la ciudad.

De acuerdo a la cuarta premisa, o sea tratar de prolongar en lo posible las temporadas, lleva a realizar un análisis de los puntos que rodean al casco urbano.

El límite fijado de 30 kms. como radio de circuitos, capta lugares que por su ubicación geográfica, su altura, la posibilidad de existencia de agua en cantidad suficiente como para satisfacer la demanda y condiciones de paisaje, hacen posible que la actividad turística pueda desarrollarse tanto en invierno como en verano, cumpliendo con la premisa citada, mediante el establecimiento de centros turísticos que puedan trabajar en conjunto o rotativamente, pero siempre con interdependencia.

Si bien el clima de la ciudad de Salta es aceptable y benigno durante todo el año, la tendencia en el verano de su población estable, es buscar los puntos cercanos a la misma como desahogo.

Este hecho hace pensar en la conveniencia de incrementar la actividad turística de los puntos aledaños durante esa estación ampliando el centro de utilización que es Salta, durante el resto del año, hacia los puntos cercanos en los que sea aceptable el establecimiento humano y siempre vinculados a la misma.

Fijadas estas bases se puede enunciar los siguientes circuitos turísticos que corresponden a esta clasificación:

A. Salta - San Lorenzo - Lesser - Los Yacones - Vaqueros

B. Salta - Cerrillos - R. de Lerma - Campo Quijano - Quebrada del Toro

6. INVENTARIO DE BIENES Y SERVICIOS

6.1. Introducción

La puesta en marcha del planteo anteriormente indicado obliga a efectuar un inventario total de Bienes y Servicios turísticos en sus aspectos físico, cultural y económico.

Este inventario tiende a determinar en forma real y concreta cuál es la situación actual y cómo se está trabajando; cuál es el patrimonio histórico y cultural; cuáles son las zonas o lugares de interés turístico; los medios que se disponen para el traslado del turista; los caminos con que se cuenta y su estado; los hoteles y demás edificios destinados a albergue y su distribución en el territorio; y por último el conjunto de todo lo que constituyen las actividades que permiten ha

cer placentera y prolongada la estadía.

Este trabajo que se realiza en forma sintética y orientado a determinar un panorama general de la situación, ha encontrado algunos obstáculos en la obtención de datos estadísticos, los que se encontraban fraccionados y registrados con otros fines, traduciéndose por consiguiente en un trabajo sumamente laborioso, puesto que mucha de aquella información no tiene confirmación correspondiente.

Resulta, por consiguiente, imprescindible organizar a través de una institución especializada la forma de poder registrar datos y cifras que puedan servir para un ajuste en una acción posterior.

6.2. Consideraciones generales

Por las características físicas, etnográficas y climáticas, encontramos en la provincia de Salta, seis áreas de distinta conformación y aspecto que brindan posibilidades de explotación turística, variadas dado que cada una de ellas tiene rasgos particulares que las definen: Clima, paisaje y agua.

A los fines de permitir un ordenamiento del análisis de dichas áreas, se establece la siguiente división: Bienes y Servicios turísticos.

6.3. Bienes turísticos

Considerando todos estos aspectos objetivamente, trataremos de definir y de dar una noción cabal de los bienes turísticos que posee cada una de ellas, expresando con el término bien turístico, el o los elementos de atracción destacables como para despertar interés.

Se ha graficado en los planos B-1-2- y B-2-3- de la provincia mediante una simbología, los distintos bienes turísticos naturales o creados por el hombre, de que goza cada área.

AREA I:

Paisaje Natural

La cuenca tectónica denominada Valle de Lerma se alarga de sur a norte, conservándose casi llano con leves ondulaciones.

Sumamente fértil permite el desarrollo agropecuario y agro-industrial.

Casi toda la base de su economía se asienta en el cultivo del tabaco y otros adicionales como: Maíz, pimentón, etc.

Hacia el norte del valle (Vaqueros, La Caldera, San Lorenzo) se desarrolla la floricultura, que en general se da en condiciones óptimas.

La ganadería ha permitido la implantación de la industria tampera y frigorífica. Existen varios establecimientos de elaboración de productos agropecuarios.

Además de su riqueza en producción, goza de un paisaje privilegiado hasta ahora no explotado eficientemente con fines turísticos.

Paisaje Cultural

La ciudad de Salta, ubicada en la parte norte del Valle de Lerma al pie de los cerros San Bernardo y 20 de Febrero, es una ciudad que conserva ciertos aspectos históricos en su conformación, permitiendo un acercamiento directo y visual al pasado, por cuanto a pesar del ritmo acelerado con que progresa, conserva la atmósfera legada por los primeros pobladores asentados en ella. Numerosos monumentos

prestan ornamentación a la ciudad.

Cuenta la ciudad con ejemplos típicos de arquitectura colonial, con sus características fundamentales: El muro de adobe ancho y encalado, las aberturas no muy grandes en relación al cerramiento, los patios, recovas, etc.

Son ejemplos: El Cabildo Histórico, la Casa de Uruburu y numerosos otros que están en manos privadas.

Salta es rica en arquitectura colonial civil, y en la religiosa tenemos ejemplos como la Catedral, La Viña y San Francisco.

Cultural y turísticamente son de gran valor los museos existentes, siendo el del Cabildo Histórico el más completo en sus aspectos arqueológico é histórico. El museo Uruburu con reliquias de nuestra historia argentina y el museo de Ciencias Naturales, con ejemplares de las especies animales y vegetales del noroeste.

Clima

El clima del Valle de Lerma es benigno, seco en el invierno y con lluvias en el verano.

La temperatura media para el verano es de 21,2 grados y en invierno 10,9 grados. La media pluviométrica es de 686 milímetros anuales.

Agua

Por falta de obras de embalse sus posibilidades de balneario son apenas aprovechadas.

La previsión de diques está dada en primer lugar por los embalses de Las Lomitas y La Silleta, dentro de un radio de 30 kilómetros de la capital, coincidiendo con el área de acción de los llamados circuitos cerrados. Por la ubicación de los mismos, es posible el aprovechamiento como lugar de expansión de la ciudad de Salta durante el verano. El dique de Cabra Corral constituirá el punto más importante como atracción turística, ya que su espejo de agua llegará a las 13.500 hectáreas de superficie. Su emplazamiento es cercano a la Capital, distando su extremo norte a 40 kilómetros de la misma. Este embalse puede convertirse en un establecimiento permanente de población turística.

La acción tendiente a difundir la práctica de la pesca y deportes náuticos, permitirá dotar a estos lagos de nuevos elementos de interés.

Aguas Termales: No se conoce existencia en el área.

AREA II:

Paisaje natural

La Provincia de Salta abarca el sector norte de los Valles Calchaquíes que se extienden desde Catamarca y Tucumán. La intensa policromía de sus cerros, dadas por las distintas composiciones de minerales, constituye uno de sus bienes turísticos de mayor valor.

Hacia la zona de Cafayate se encuentra una formación de médanos que crea un paisaje desértico distinto y contrastante con el verde de los viñedos próximos a ellos.

La ganadería es pobre en cantidad y calidad, salvo la cría de ganado menor adecuado al clima de alta montaña (caprinos y ovinos).

En todo el Valle se desarrolla la industria vitivinícola ya sea en gran escala o pequeña industria familiar.

Lo accidentado del terreno y las pocas posibilidades de riego sólo admite cultivos en pequeña escala, pero, sobre todo las especies, se dan en condiciones óptimas. Se ha advertido en la zona un proceso migratorio hacia áreas de mayores posibilidades económicas. Por tanto una enérgica política turística puede dar salida al desarrollo de los Valles Calchaquíes.

Paisaje Cultural

Las concentraciones urbanas del Valle son las que mejor han conservado la herencia colonial, con sus iglesias y casas blancas destacándose en el paisaje, su arquitectura baja, de pequeñas aberturas y sus calles estrechas hechas para el peatón y la cabalgadura.

La arquitectura religiosa conserva en casi todos los casos las mismas características: La sencillez en el diseño exterior, pintado de blanco y contrastante con el intenso colorido de la decoración interior.

Como valor arqueológico esta área tiene grandes posibilidades, por cuanto existen numerosos antigales testigos de la civilización calchaquí, la más adelantada civilización indígena del país.

Existe en Cafayate un museo privado, que surgió mediante el entusiasmo y la afición de una sola persona.

Se debiera brindar apoyo y realizar estudios pertinentes, para poner al alcance del turista y del estudioso todas las posibilidades que daría un museo organizado y sistematizado de acuerdo al saber científico.

Clima

El clima es seco y sano. En invierno y verano es apto para el turismo. Las precipitaciones, en general, no superan los 150 milímetros anuales y su temperatura media oscila entre 15 grados en verano y 6 grados en invierno.

Agua

El Departamento de Molinos cuenta con dos lagunas rodeadas de paisajes de alta montaña y con abundante pesca.

Más al sur, en el Departamento de San Carlos, se prevé el emplazamiento del dique Pucará que por su topografía y espejo de agua permitirá el desarrollo de núcleos turísticos. En idénticas condiciones se encuentra el embalse de Las Conchas en la quebrada del mismo nombre.

Estas obras afirmarán la corriente turística que proviniendo desde Tucumán y Catamarca ingresa a la provincia de Salta.

Aguas termales:

Dpto. San Carlos:	Fuente termal "El Carmen" - Angastaco
Dpto. Cachi	: "Quebrada El Chorro" a 35 kms. de Cachi
	"Ojo del Cura" Localidad La Paya
Dpto. Molinos	: "Cuchillaco"
	"Luracatao" (finca Patrón Costas)
Dpto. La Poma	: "Hondura Grande", "El Peñón" y "Saladillo"

AREA III:

Paisaje Natural

En general esta área está comprendida en la región denominada de la selva sub-tropical Tucumano-Boliviana, siendo un área netamente de producción agrícola ganadera por excelencia y su topografía llana con leves ondulaciones que se hacen más fuertes hacia el norte y el oeste.

En la zona del Parque Nacional El Rey, hay grandes selvas en medio de los cerros. Su fauna es atractiva para la caza y las márgenes del río Juramento son óptimas para la pesca.

Paisaje Cultural

Sin llegar a ser pobre en este aspecto no cuenta con grandes valores.

Sus ciudades son nuevas y progresistas, y no existen rastros del pasado que le den tónica de atracción y, debido a la falta de planes de urbanización, no tienen la jerarquía que les corresponde.

Clima

El clima es húmedo y caluroso siendo apto sobre todo para el turismo de invierno. Su precipitación anual alcanza una media de 700 milímetros, su temperatura media oscila entre 24,5 grados en verano y 12,3 grados en invierno.

Agua

Esta es la mayor riqueza, pues casi todas las fuentes termales se encuentran en esta área.

Rosario de la Frontera posee las más conocidas en el país, habiendo otras localidades menores sin la explotación adecuada en El Galpón y Los Sauces (Güemes), Saladillo, El Hervidero, Ojo del Algarrobo y El Alzadero.

El clima y el agua termal ya definen esta área como de turismo de invierno. El embalse Peña de los Cuervos, ubicado en Yatasto (lugar histórico) dará posibilidades de aprovechamiento integral del área.

AREA IV

Paisaje Natural

En esta área, uno de sus mayores valores en el aspecto turístico, es la grandiosidad de sus paisajes.

Zona de puna, y prácticamente en todo su territorio no existe vegetación, salvo algunos tipos de pastos duros de alta montaña. Su capacidad económica se funda en su gran potencial minero, porque con el clima y las características de suelo, permiten solamente una ínfima y casi desconocida producción agropecuaria.

Paisaje Cultural

Muy pobre en cuanto a aspectos culturales que mostrar. El FF. CC. que une Salta con Antofagasta, tiene viaductos de gran altura, siendo realmente un atractivo esta obra de ingeniería, catalogada mundialmente como una de las mejores de la ingeniería ferroviaria.

Clima

Clima seco de alta montaña. Tomando datos entre los años 1941 a 1950, se tiene una media de 0 grado hacia los meses de invierno y en verano 11°6. Su milimetrage anual de lluvias, apenas sobrepasa en algunos años los 100 mm.

Agua

Esta área es rica en aguas minerales, siendo uno de los valores potenciales para el desarrollo turístico y para el aumento de las posibilidades económicas a la región.

Se conoce existencia de aguas termales en:

Dpto. Los Andes: Pompeya
Cortadera
Yacachuli

AREA V

Paisaje Natural

Area comprendida en su mayor extensión por arriba del trópico de Capricornio. En general es llana elevándose hacia el oeste en las primeras estribaciones precordilleranas. Area de producción agrícola - ganadera. Su selva subtropical, es una de sus fuentes de riqueza más positivas. Tiene casi todo tipo de maderas.

Se explota la caña de azúcar con un alto % de rendimiento y el petróleo, recursos estos que constituyen la base del progreso de esa zona.

Paisaje Cultural

En el aspecto económico lo que no está explotado aún y que potencialmente ofrece grandes posibilidades es el turismo.

Los grandes Ingenios Azucareros de la zona, los pozos petrolíferos, configuran un área industrial, que es realmente un elemento de atracción.

Clima

Tropical, muy caluroso y húmedo en verano; por lo tanto ideal para el turismo de invierno. Se registra una precipitación pluvial media anual superior a los 700 mm. y la temperatura media en verano es de 27,7 y en invierno 14,8 grados.

Agua

En esta área se encuentran los ríos más caudalosos de la provincia de Salta, sobre todo el río Bermejo. Esto mismo hace posible la existencia de peces permitiendo su explotación comercial y deportiva.

El Pilcomayo, el San Francisco, son todos ríos con una fauna ictícola abundante y de calidad.

Esta área se verá complementada en los aspectos turísticos con el embalse Itiyuro, obra de gran envergadura que permitirá su utilización desde el punto de vista turístico.

AREA VI

Paisaje Natural

Comprende el área de alta montaña de los departamentos de Iruya y Santa Victoria. Las concentraciones humanas se localizan en valles fértiles que contrastan con la aridez polícroma de los cerros colindantes. El acceso es difícil y en determinadas épocas del año las poblaciones quedan completamente aisladas.

Su economía es primitiva y la producción es en pequeña escala, sobre todo de tipo subsistencial, migrando la población en épocas de zafra hacia las zonas bajas de producción.

Esta es un área que necesita urgentemente la aplicación de planes de desarrollo integral.

Paisaje Cultural

Las poblaciones de Iruya y Santa Victoria viven 100 años atrás del resto del país y es justamente ésto lo que contribuye a darles un valor turístico.

Ubicadas en el marco imponente del paisaje andino, destacan su cualidad de asentamientos urbanos naturales, acomodándose al terreno, en crecimiento orgánico y espontáneo.

Clima

Es muy frío y seco en invierno y en verano alcanza temperaturas que podríamos denominar óptimas.

Para invierno una media de 7°6 C y en verano 17°9 y la precipitación anual media tiene un valor de 350 mm.

Agua

En Santa Victoria e Iruya hay yacimientos de aguas termales que pueden ser aprovechadas con un inteligente fomento del turismo, siendo un atractivo más, agregado al paisaje.

La aguas termales se localizan en:

- "Tipayoc" (dpto. de Iruya)
- "Lipeo" (dpto. Sta. Victoria)
- "El Porongal" (dpto. S. Victoria)

6.4. Servicios Turísticos

Los servicios de infraestructura y equipamiento turístico integrados por la hotelería, vialidad, transporte y esparcimiento constituyen elementos básicos a considerar en el análisis general.

Ello llevaría a determinar el déficit correspondiente y calcular las inversiones tendientes a satisfacer las necesidades creadas por el mismo.

6.4.1. Hotelería

Para calcular la capacidad hotelera en la ciudad de Salta, se ha considerado los hoteles y hosterías de 1a. y 2a. categorías pues ofrecen las condiciones de higiene y comodidad indispensables para el confort del turista, no así los de 3a. y 4a. categorías, que, solamente se tomarán como dato de necesidad de renovación o mejoramiento. Se ha tomado además como promedio de estadía de pasajeros 3 días en base a informaciones suministradas por el servicio hotelero y Dirección Provincial de Turismo y Cultura. (ver gráf. S-1-1-11, S-1-2-12, S-1-3-13)



En la provincia de Salta, actualmente, el servicio hotelero cuenta con un equipamiento de 2.267 camas de 1a. y 2a. categorías distribuidas en 1.355 habitaciones y 684 baños, dando en general como número índice de 1,67 cama por habitación y de 0,50 baño por habitación.

A continuación se insertan las cifras correspondientes por área a fin de localizar los puntos donde existen deficiencias:

AREA I

Se ha tomado la ciudad en un cuadro y las poblaciones dentro del área cercanas en otro:

CIUDAD CAPITAL

Categoría	1a.	2a.	3a.	4a.	Totales
Habitaciones	322	347	251	167	1087
Camas	605	615	471	260	1951 -
Baños	297	88	65	46	496
Nº de Establec.	8	15	24	13	60
Cama/habitación	1,87	1,77	1,87	1,55	1,76
Baño/habitación	0,92	0,25	0,25	0,27	0,42

Cuadro A

Existe una cantidad de 731 camas de 3a. y 4a. categorías, que deben ser reacondicionadas para permitir una mayor capacidad hotelera.?

Se ha calculado para la ciudad de Salta en base al promedio 3 días de estadía, una capacidad anual de $\frac{365 \times 1951}{3} = 147.620$ plazas. Relación baño/habitación: 1 baño c/1,72 habitac.

(Para calcular la capacidad de alojamiento anual se multiplica el número de plazas existentes por 365 y se divide por la estadía promedio calculada en 3 días).

Cuadro B

Radio de 30 kilómetros

Localidad	Habit.	Camas	Baños	Nº Establec.	Cama/Hab.	Baño/Hab.
Cerrillos	3	6	1	1	2	0,33
La Merced	3	6	1	1	2	0,33

La Viña	6	12	2	1	2	0,33
S. Lorenzo	9	18	7	1	2	0,77
R° de Lerma	25	50	10	3	2	0,40
Chicoana	4	8	2	1	2	0,50
Cnel. Moldes	4	6	2	1	1,50	0,50
Total	54	106	25	9	1,92	0,45
Salta	669	1220	385	23	1,82	0,58
TOTAL GRAL.	723	1326	410	32	1,87	0,58

Para el entorno de la ciudad de Salta se ha calculado $\frac{106 \times 365}{3} = 12.826$ plazas por año.

El total para el área dá $\frac{1336 \times 365}{3} = 161.656$ plazas por año.

La relación baño por habitación dá 0,58 lo que hace un baño por cada 1,72 hab.

AREA II

Localidad	Habit.	Camas	Baños	N° Establ.	Cama/hab.	Baño/Hab.
Cachi	12	24	7	3	2	0,58
San Carlos	4	8	3	1	2	0,75
Cafayate	52	109	27	4	2,1	0,52
TOTAL GRAL.	68	141	37	8	2	0,54

Se calcula para el área II una capacidad de alojamiento en $\frac{141 \times 365}{3} = 17.061$ plazas.

La relación baño por habitación es igual a 0,54 lo que dá un baño por cada 1,85 habitación.

AREA III

Localidad	Habit.	Camas	Baños	N° Establ.	Cama/Hab.	Baño/Hab.
Est. El Rey	21	42	15	1	2	0,58

Güemes	40	80	15	3	2	0,37
Juramento	5	12	4	1	2,4	0,80
Lumbrera	3	6	1	1	2	0,33
El Galpón	11	22	7	2	2	0,64
Metán	55	110	16	3	2	0,29
Termas	89	178	51	1	2	0,57
R° de la Front.	39	78	7	2	2	0,18
El Tala	3	8	3	3	2,7	1
TOTAL GRAL.	266	458	119	17	2,12	0,45

Para el área se calcula $\frac{458 \times 365}{3} = 55.418$ plazas.

La relación baño/habitación 0,45 o sea un baño cada 2,22 habitación.

AREA IV

Localidad	Habit.	Camas	Baños	N° Establ.	Cama/Hab.	Baño/Hab.
S.A. Cobres	15	30	2	1	2	0,13
TOTAL GRAL.	15	30	2	1	2	0,13

Se calcula $\frac{30 \times 180}{3} = 1.800$ plazas por seis meses.

La relación baño/habitación es 0,13 o sea de 1 baño cada 7 habitaciones y media.

AREA V

Localidad	Habit.	Camas	Baños	N° Establ.	Cama/Hab.	Baño/Hab.
Orán	132	219	54	5	165	0,41
Embarcación	52	95	17	3	182	0,32
Tartagal	99	198	45	5	2	0,45
TOTAL GRAL.	283	512	116	13	180	0,40

Se calcula $\frac{516 \times 365}{3} = 62.436$ plazas por año.

3

La relación baño por habitación es de 0,40 lo que dá un baño por cada 2,5 hab.

AREA VI

No existe alojamiento de ninguna clase.

6.4.2. Vialidad (ver planos I-1-1-5 y I-1-3-7)

En la provincia contamos con 1605 kms. de vías ferroviarias de trocha angosta, proporción muy baja en comparación a la extensión a servir.

De caminos tenemos 2.996 kms. de rutas nacionales. De éstos 514 kms. son pavimentados y los otros 805 kms. son enripiados y 1676 kms. de caminos de tierra.

Las rutas provinciales alcanzan un total de 6.341 kms.; 101 kms. pavimentados; 1.406 enripiados; 213 de enripiado parcial; 3.762 kms. de caminos de tierra y 857 de herradura.

En toda la provincia entre rutas nacionales y provinciales tenemos 615 kms. pavimentados, 2.424 kms. de enripiado, 6.296 de tierra lo que hace un total de 9.335 kms.

En el plano I-1-3-7 vemos las localizaciones de aeropuertos. El único aeropuerto internacional es El Aybal a 7 kms. de la ciudad de Salta. Al decir internacional, se deja sobreentendido que es un aeropuerto con equipamiento completo, apto para recibir cualquier tipo de avión.

Las localidades importantes como Orán, Tartagal, tienen servicio de cabotaje, quedando sin servicio: otras ciudades de igual categoría y que por la distancia a la capital pueden tener servicios de este tipo: Metán, Rosario de la Frontera.

De igual forma se han indicado las pistas de imprescindible construcción y todas las particulares existentes.

A los efectos del análisis de cada área, tomaremos los kilometrajes de caminos en forma global sin discriminar si es ruta Nacional o Provincial, y considerando únicamente aquellos que pueden servir a los fines específicos del turismo.

AREA I:

El área I está servida en casi todo su sector por la ruta 9, troncal que corre de sur a norte entre Tucumán y Jujuy.

A ella convergen la ruta 51 que conecta con el área IV y Chile y la ruta 59 y 68 que conectan con el área II.

Hay aproximadamente dentro del área (se deja de lado los secundarios) un total de caminos igual a 360 kms. De éstos sólo están pavimentados 140 kms. y enripiados 220 kms.

En general los caminos están en buen estado, habiendo necesidad de ejecutar algunas obras en las rutas 9, 59 y 51 que sufren interrupciones en los períodos de lluvia.

De la ruta 9, importante conexión con Tucumán y el resto del país, tiene un tramo comprendido entre La Viña y Ruiz de los Llanos en mal estado.

Esta área cuenta con 4 pistas, siendo una de ellas el aeropuerto internacional El Aybal.

El área I cuenta con 140 kms. de vías de ferrocarril.

Dentro del área se dirige de sur a norte entre Alemania y Salta un tramo de aproximadamente 95 kms.

De Salta parte un ramal que conecta con el área IV y Chile y el otro ramal conecta con el resto del país.

AREA II:

El área II cuenta con 250 kms. de ruta sin pavimento en todo su desarrollo.

La ruta 40 actúa como troncal, conectando hacia el sur con Tucumán y Catamarca y al norte con el área IV y Chile. A ella empalman las rutas 59 y 68 que la conectan con el área I. Tiene un tramo de aproximadamente 50 kms. en estado deficiente y en períodos de lluvias los caminos se ven cortados por falta de puentes y alcantarillas.

Cuenta esta área con dos pistas de aterrizaje (en Cachi y Cafayate), habiéndose previsto la construcción de una en Molinos.

El ferrocarril no llega al área II.

AREA III:

Esta área es la que se encuentra en mejores condiciones en cuanto a vialidad se refiere. La atraviesa de sur a norte la ruta 34, pavimentada en todo el tramo. El total de caminos alcanza una longitud de 410 kms. de los cuales 240 kms. están pavimentados y 170 kms. enripiados en buen estado, salvo el camino que conecta la ruta 34 con Estancia El Rey, que se interrumpe con las lluvias.

En los puntos más importantes cuenta con pistas de aterrizaje, localizándose 6, ubicadas en Güemes, Lumbreras, Metán, Rosario de la Frontera, Estancia El Rey y El Tunal.

Tiene 280 kms. de línea ferroviaria que la conectan con Jujuy, Tucumán, Santiago del Estero y Chaco.

AREA IV:

El área IV tiene 220 kms. de carretera y 150 kms. de vía ferroviaria. En invierno por las fuertes nevadas, el acceso se hace prácticamente imposible, permaneciendo aislada en este período. En verano las lluvias interrumpen la carretera, haciéndose necesario ejecutar algunas obras para obviar estos inconvenientes.

No existen caminos pavimentados.

Las rutas principales son: La 40 que une por el norte con Jujuy y por el sur a través del área II (Valles Calchaquíes) con Tucumán y Catamarca. La ruta 51 que une Salta y el área I por el este, y por el oeste con Chile.

Se prevé una pista de aterrizaje en San Antonio de los Cobres.

AREA V:

El área V cuenta con 220 kms. de caminos de los cuales 80 kms. están pavimentados y el resto es de tierra, existiendo un tramo de aproximadamente 90 kms. entre Pichanal y Vespucio que está en mal estado.

De vía férrea existen 222 kms.

Como centros importantes de esta área, se destacan Tartagal y Orán, contando con

pistas de aterrizaje usadas por los vuelos regulares de cabotaje de compañías aéreas. Existen 5 pistas más: Aguaray, Acambuco, Vespucio, Coronel Cornejo y Embarcación.

La importancia de la ruta 34 está dada por su conexión a Bolivia. La ruta 81 conecta con Formosa y Paraguay.

AREA VI:

Esta es un área que está completamente aislada del resto de la provincia por cuanto únicamente tiene acceso de caminos a través de Jujuy o de Bolivia. Las dos poblaciones importantes del área no están conectadas entre sí. Los caminos son de cornisa y numerosos sectores no presentan el ancho necesario para el paso de dos vehículos con los inconvenientes que ello acarrea. Dentro del área hay aproximadamente 40 kms. de camino.

Están previstas dos pistas de aterrizaje; una en Iruya y la otra en Santa Victoria. Esto permitirá una conexión directa con el resto de la provincia.

SERVICIO DE TRANSPORTES

El transporte se puede clasificar: Local, Provincial, Nacional é Internacional.

En la Provincia de Salta, el servicio de transporte regular puede considerarse en general eficiente, salvo en algunos sectores de difícil acceso.

En cuanto al servicio de transporte aéreo no siempre es coincidente con la presencia de pistas de aterrizaje.

AREA I:

Tiene servicio de transporte ferroviario, carretero y aéreo a escala provincial, nacional é internacional.

Además se complementan con los servicios prestados por las agencias de viajes que disponen de vehículos colectivos e individuales para el turista.

AREA II:

Únicamente servicio de transporte carretero a escala local y provincial.

AREA III:

Servicio de transporte ferroviario y de colectivos a escala local, provincial y nacional. A pesar de tener localidades importantes, no cuenta con servicio aéreo de transporte.

AREA IV:

Servicio de transporte de FF.CC. en días determinados de la semana con destino a Chile, sirviendo a la vez al área IV.

AREA V:

Servicio de cabotaje aéreo a escala provincial. Servicio ferroviario a escala provincial, nacional e internacional.

En las mismas escalas el servicio de transporte colectivo.

AREA VI:

No existe ninguna clase de transporte.

6.4. Esparcimiento

La provincia se encuentra prácticamente desprovista de equipamiento para el esparcimiento del turista.

AREA I:

A pesar de existir numerosos clubes con el equipamiento necesario para practicar deportes, (golf, natación, tennis, equitación, etc.) tanto en la ciudad como en las localidades involucradas en el área, estas instituciones no prestan servicio al turista, y, en general los hoteles y hosterías carecen de los elementos necesarios al efecto.

Ejemplos como el Balneario Municipal de la ciudad de Salta y la Villa Veraniega de San Lorenzo presentan algunas características que destacan este complemento del turismo.

Esta área cuenta con casino que es fuente de renta provincial y únicamente la ciudad de Salta tiene las comodidades necesarias para ver cine, espectáculos folklóricos, etc., aunque en escala reducida.

En la concreción de los diques previstos para el área: Las Lomitas, Cabra Corral etc. se estima necesario la formación de centros turísticos integrales.

AREA II:

Esta área presenta reducidas posibilidades de esparcimiento en la actualidad, habiéndose iniciado en la actualidad la construcción de un balneario en la localidad de Cafayate.

AREA III:

Esta área brinda posibilidades para la caza y la pesca, aunque se manifiesta en forma espontánea y sin un carácter deportivo, ni el equipamiento necesario para la práctica de dichos deportes.

Es muy frecuentada por el turismo de fin de semana, desde los distintos puntos de la provincia y aún de provincias vecinas.

En Rosario de la Frontera existe un Casino y puede decirse que su turismo es de carácter nacional é internacional.

No hay balnearios.

AREA IV:

Absolutamente desprovista de equipamiento.

AREA V:

No tiene equipamiento a pesar de ser muy concurrida por los aficionados a la ca

za y la pesca. El clima tórrido de la zona, hace imprescindible la construcción de balnearios y lugares para baños.

AREA VI:

Absolutamente desprovista de equipamiento.

7. MOVIMIENTO TURISTICO

Habiendo evaluado la capacidad hotelera en las distintas áreas y tambien los servicios y equipamientos de las mismas, sólo resta determinar los "deficits" mediante el conocimiento de cantidades de turistas que arriban a cada área.

Para ello se efectuará la discriminación por área de pasajeros arribados a cada localidad y que se supone harán uso de servicio hotelero.

Debido a la falta de datos precisos en algunos casos, o porque directamente no los hay en otros, por carencia de iniciativas tendientes a registrarlos las cifras serán aproximadas.

De los servicios de ómnibus y avión, se tienen datos para casi todas las áreas. Del movimiento del FF.CC. sólo se dispone de datos de pasajeros arribados a una localidad.

Analizando los datos suministrados por empresas de ómnibus, se observa que, salvo en contadas excepciones y con leves diferencias, es igual la cantidad de pasajeros arribados a una localidad que los salidos.

Tomando este criterio se usa los datos de pasajeros salidos por FF.CC. como arribados.

AREA 1 :

AÑO	1960	1961	1962	1963	1964	1965
AVION	23.198	24.864	19.328	13.848	9.656	9.818
OMNIBUS	92.319	155.107	116.956	276.864	379.073	396.394
FF. CC.	568.600	520.213	382.688	392.810	300.545	355.289
AUTOMOVIL	169.029	175.046	129.693	170.880	172.318	189.550
TOTALES	853.146	875.230	648.665	854.402	861.592	951.051

DATOS DE:

FF. CC. AA.

EMPRESA ATAHUALPA

LA VELOZ DEL NORTE

SALTA - CORDOBA No hay datos.

AUTOMOVILES Estimado

DIRECCION DE VIALIDAD DE LA PROVINCIA

DIRECCION DE ESTADISTICAS

Considerando el valor promedio entre los años 1960 - 1961 - 1963 y despreciando la gran baja del año 1962 se obtiene la cantidad para el año 1964.

Estimando un incremento del 10 por ciento anual se calculan cifras para el año 1965.

AREA 2 :

AÑO	1960	1961	1962	1963	1964	1965
AVION	-	-	-	-	-	-
OMNIBUS	41.031	29.942	23.463	28.020	23.505	18.269
FF. CC.	-	-	-	-	-	-
AUTOMOVIL	9.468	6.909	5.414	6.466	5.424	4.218
TOTAL	50.499	36.851	28.877	34.486	28.929	22.497

Datos suministrados por la Dirección de Vialidad de la Provincia.
Faltan datos de Turismo arribado por Tucumán y Catamarca.

AREA 3:

AÑO	1960	1961	1962	1963	1964	1965
AVION	-	-	-	-	-	-
OMNIBUS	18.478	18.973	23.599	27.869	52.068	33.091
FF. CC.	113.493	103.838	76.382	78.407	60.203	90.407
AUTOMOVIL	32.992	29.702	24.995	20.508	28.067	30.874
TOTAL	164.963	152.513	124.976	126.784	140.338	154.372

DATOS DE : OMNIBUS Dirección de Vialidad
FF. CC. AA. Dirección de Estadísticas

AREA 4:

De esta área no se tienen datos precisos. Pero se puede estimar que a ella viajan 3.000 turistas al año, que se concentran en un período de 6 meses comprendido entre setiembre y abril.

AREA 5:

AÑO	1960	1961	1962	1963	1964	1965
AVION	4.283	5.241	3.608	1.327	1.207	716
OMNIBUS	60.470	66.189	61.954	131.688	181.768	189.682
FF. CC.	300.757	275.163	202.414	207.773	167.985	196.016
AUTOMOVIL	78.877	86.648	66.994	85.187	87.740	96.514
TOTAL	394.387	433.240	334.970	425.975	438.700	482.928

DATOS DE : AVION y FF.CC. Dirección de Estadísticas
OMNIBUS Dirección de Vialidad y Empresas

AREA 6:

NO SE CONOCEN DATOS
TOTAL DE PASAJEROS: 1.610.848

8. CONCLUSION

8.1. Cálculo de los Deficits

Con el cálculo de los déficits en servicios y equipamiento, tanto de hotelería como de vialidad, transporte y esparcimiento, se alcanza una de las metas propuestas.

Lamentablemente a pesar de haber agotado las fuentes de información, no todos los datos se han podido conseguir, dando como consecuencia una necesidad de estimar valores en forma aproximada a los efectos de calcular el déficit hotelero en la relación pasajero arribado/ capacidad hotelera.

Despreciando para la ciudad de Salta, las cifras correspondientes 3a. y 4ta. categorías, en hotelería se han estimado en la provincia, 2.467 camas distribuidas en 1.355 habitaciones con una capacidad de alojamiento de 298.507 plazas anuales.

El movimiento interno y externo de pasajeros en la provincia, para el año 1965, alcanza a la cifra aproximada de 1.610.948 personas. De este valor se considera que un 25% es turista. Es decir, que hace uso de los servicios turísticos. Este 25% es apreciado de datos de movimientos hoteleros para el año 65 en la capital.

Se analiza área por área la relación números de turistas llegados menos capacidad de alojamiento.

Para ello se calcula de la siguiente manera:

1°) Determinación del número de turistas arribados anualmente que se estima en un 25% del total.

2°) A esta cifra se le deduce la capacidad de alojamiento anual.

3°) El número obtenido se multiplica por la estadía promedio (3 días) y se divide por 365 días.

La cifra obtenida es el número de plazas de déficit.

AREA 1:

$$\text{Turistas: } \frac{951.051}{100} \times 25 = 236.957$$

Capacidad de alojamiento: 161.656 plazas.

$$236.957 - 161.656 = 75.301$$

$$\text{Déficit} = \frac{75.301 \times 3}{365} = 618 \text{ plazas}$$

AREA 2:

Capacidad de alojamiento anual: 17.061 plazas.

$$\text{Turistas: } \frac{22.497}{100} \times 25 = 5.624 \text{ no hay déficit}$$

AREA 3:

Capacidad alojamiento anual : 55.418 plazas

$$\frac{154.372}{100} \times 25 = 38.593 \text{ no hay déficit}$$

AREA 4:

Capacidad alojamiento semestral: (Se toma así por ser época de afluencia) 1.800 plazas.

$$3.000 - 1.800 = 1.200$$

$$\text{Déficit} = \frac{1.200 \times 3}{180} = 20 \text{ plazas}$$

AREA 5:

Capacidad de alojamiento anual : 61.952

$$\frac{487.597}{100} \times 25 = 120.642 \text{ turistas}$$

$$120.642 - 61.952 = 58.690$$

$$\text{Déficit} = \frac{58.690 \times 3}{365} = 482 \text{ plazas}$$

AREA 6:

Dada la imposibilidad de calcular el Déficit para esta área por falta de datos, se proveen 20 plazas a distribuir entre las localidades de Iruya y Santa Victoria.

Cálculo del déficit total :

AREA 1:	618
" 4:	20
" 5:	482
" 6:	20
TOTAL	1.140

8.2 INVERSIONES CALCULADAS EN HOTELERIA.-

Dejando de lado las áreas de las cuales no se tienen datos o antecedentes, se ha encontrado que el área 3 llega a cubrir las necesidades; en cambio las áreas 1, 4, 5 y 6 dan un déficit de 1.140 plazas entre las cuatro; si se considera 2 plazas por habitación, se tiene 570 habitaciones de déficit y calculando en 1.000.000 de pesos por habitación, (se entiende incluyendo Edificación, Amoblamiento y Administración etc.) se necesitarán 570.000.000 pesos m/n para cubrir el déficit total.

Habiendo un hecho conocido como es la falta absoluta de alojamiento en el área 6, deben dejarse de lado el cálculo de sus necesidades por falta de datos y antecedentes.

8.3 VIALIDAD

El déficit de caminos (carretero y ferroviario) alcanza en la Provincia un grado que no está a la altura del desarrollo de la misma en algunos aspectos, siendo imprescindible efectuar mejoras en general en las carreteras, por cuanto el incremento sufrido en los últimos años por el transporte vial así lo exige.

En el rubro FF.CC. cabe decir que a la Provincia no llegan vías de trocha ancha y los kms. existentes de vía de trocha angosta, no alcanzan a cubrir en forma eficiente el área a servir.

Por orden numérico, destacando las de imprescindible urgencia, se dan las necesidades de Pavimento, mejoramiento o creación de nuevos caminos, de acuerdo a lo que se considera de primera prioridad.

8.3.1 PAVIMENTO

1º) Ruta 9 - Tramo El Carril - Ruiz de los Llanos con aproximadamente 160 kms.

La pavimentación de esta ruta la convertiría en acceso al valle, quedando la 34 como paso a Jujuy y al norte exclusivamente.

Es indudable que contribuirá a fomentar el desarrollo de un área que, con la construcción del dique Cabra Corral, debe ser una de las de mayor atractivo turístico en el futuro.

2º) Ruta 34 - Tramo Pichanal - límite con Bolivia - Aproximadamente 160 kms.

Ruta principal de comercialización y de intercambio turístico con la vecina República de Bolivia.

3º) Ruta 16 - Tramo El Galpón - Límite con Sgo. del Estero - Aproximadamente 160 kms.

Importante salida al Litoral, Puerto de Barranqueras, etc., sería beneficioso turística y comercialmente esta conexión con Litoral y Sud a través de Chaco y Santa Fé.

4°) Ruta 68 - Tramo Cafayate encuentro R 68-9. Pavimento aproximadamente 100 Kms.

8.3.2. ENRIPIADO Y MEJORAMIENTO

1°) Conexión Ruta 34-16 - Tramo Pichanal - Luis Burela. Aproximadamente 130 Kms. Salida del Norte al Litoral.

2°) Ruta 81 - Tramo Embarcación - Límite con Formosa - Aproximadamente 220 kms Conexión con el Litoral a través de Formosa y futuro acceso al Paraguay.

3°) Acceso a Parque Nacional El Rey. Ruta 34-9 y 34-9f - Aproximadamente 170 kms. Permite el acceso directo tanto desde la zona Norte (Bolivia), Tartagal, O-rán, etc.) como desde el Sud (Tucumán y resto del País).

4°) Ruta 59 y 40 entre Chicoana y Cafayate. Aproximadamente 250 kms. Este es un importante circuito turístico con la 68 y 9 que se ve interrumpido por falta de obras de arte, en períodos de lluvias.

5°) Ruta 40 - Entre Cachi y San Antonio de los Cobres - Aproximadamente 130 kms. Circuito turístico no aprovechado por mal estado de la ruta.

8.3.3. PROYECTO

1°) Ruta 51 - Proyectar nuevo trazado de camino, en forma que pueda prestar utilidad durante todo el año.

2°) Conexión directa entre Iruya y Santa Victoria y éstas con el resto de la Provincia, sin necesidad de pasar por territorio de otra Provincia o territorio extranjero.

3°) Conexión Ruiz de Los Llanos - Cafayate. Permitirá el acceso directo desde Tucumán a los Valles Calchaquíes.

9. INVERSIONES Y PREVISIONES

9.1. INVERSIONES PUBLICAS Y PRIVADAS EN HOSTELERIA.-

En el gráfico B.2-1-10, se observan los montos previstos y realizados en hostelería dentro de los planes de Obras Públicas de la Provincia, a través de sucesivos ejercicios. Las inversiones, si bien en un principio fueron de montos reducidos, cumplían ampliamente con las previsiones, lo cual no se da en la actualidad.

El ejercicio 1965-66, se concreta como en los anteriores a las tres principales áreas turísticas: A 1, A 2, A 3, respectivamente, siguiendo ese mismo orden en cuanto a la importancia de las previsiones, tal como se puede observar en el cuadro N°B.1- 1.-9 .

Los mayores esfuerzos están concentrados en el área 1, en la construcción de la Hostería Las Lomitas con recursos provinciales; situada en las márgenes del Dique del mismo nombre cuya ejecución se comenzará inmediatamente.

Con aportes provenientes de la Dirección Nacional de Turismo que equivalen en

su total a lo invertido por la Pcia., se preveé realizar ampliaciones y construcciones hosteleras en las tres áreas, siendo las de mayor importancia con respecto al monto total las que efectuarán en el área 2, con \$ 25.800.000,- le sigue el área 1, con \$ 20.000.000,- y el área 3, con \$ 10.000.000,-

Comparando los aportes financieros al fomento turístico, el 100% corresponde a la iniciativa privada, siguiéndole el Banco de Préstamos, con el 59,5% en concepto de créditos hipotecarios encauzados al sector privado exclusivamente. Es justa - mente en el esfuerzo de este sector donde se ha manifestado una intención en el reequipamiento hotelero, gracias a los créditos de fomento, instituidos por el Gobierno, a través del Banco.

Lo invertido por la Pcia., en sus planes de Obras Públicas, totaliza el 7,3%; Estas inversiones incluyen obras financiadas con recursos de la Dirección Nacional de Turismo, que hasta el momento no se han materializado.

Las inversiones del sector privado se ha concentrado en su totalidad en el área 1, y más concretamente, en la ciudad de Salta, totalizando hasta fines del año 1965, los \$ 81.903.635,-, utilizando a su vez los beneficios de préstamos hipotecarios amortizables en 7 años otorgados por el Banco de Préstamos y Asistencia Social, amparados por la Ley de Fomento Hotelero, con un monto acordado de \$ 78.500.000,- de los que ya se han entregado \$ 59.445.393,-

9.2. OBRAS PUBLICAS Y PRIVADAS FUTURAS

La Pcia., está empeñada en activar el movimiento turístico contemplando en sus planes de obras la mejora en caminos, creación de centros de interés turísticos, dentro de las áreas predeterminadas, en cuanto a bienes de consumo; y con respecto a los de capital, la inmediata concreción de una serie de embalses y diques que a más de fomentar áreas agro-industriales, permitirán el afincamiento de centros turísticos.

Estas ambiciosas previsiones dan cabida con seguridad a la inversión de capitales propios y radicación de ajenos a la Pcia., con respecto a la materia turística, a la par de la obtención de mayores aportes por parte del Gobierno Central y de la Dirección Nacional de Turismo.

Con respecto a la iniciativa privada se entrevén intentos de continuar con el mismo ritmo que hasta el momento, invirtiéndose mayormente en reformas y ampliaciones de las instalaciones existentes.

Sólo podrá tomar un mayor impulso el sector privado cuando se incrementen los créditos de Fomento Hotelero, con mayores plazos de amortización, y se reduzcan las tasas e impuestos que los grava, como paliativo para la inversión.

9.3. POSTAS: (Ver Plano B - 2 - 3)

Como obra complementaria de la hotelería, es preciso realizar dentro de los circuitos turísticos, obras de arquitectura que complementen aquel servicio.

Se ha pensado que en las localidades donde existen filiales de la Agrupación Tradicionalista Gauchos de Güemes, crear paradores o, empleando el término histórico, postas donde se dé al turista la posibilidad de hacer un alto en el camino y tener las comodidades necesarias para un breve descanso.

Las prioridades de construcción de estas postas estarán dadas por la consideración de dos factores.

- 1) Necesidad
- 2) Factor Económico

El factor uno se refiere a la necesidad que surge de la no existencia, en largos tramos de camino, de equipamiento que cumple con eficiencia al servicio a que estaría destinada la posta.

El factor dos, se refiere a las posibilidades económicas que brinde el emplazamiento en cuanto a la explotación del servicio.

Las prioridades se establecen a continuación.

AREA 1 .-

La Caldera
Campo Quijano
La Silleta
Rosario de Lerma
Cerrillos
Chicoana
Guachipas
Talapampa
La Viña
El Carril .

AREA 5 .-

Orán
Tartagal

AREA 3.-

Metán
Rosario de la Frontera

y como aprovechamiento de futuros circuitos turísticos

J.V. González
El Quebrachal
Apolinario Saravia
Los Blancos

10. PLANES DE OBRA

10. 1. VIALIDAD NACIONAL

En el período que vá desde 1960 a 1965 se han construído puentes y caminos en diversas zonas de la Provincia, correspondiendo a caminos pavimentados la inversión de \$ 480.610.265,-

En lo que respecta a la conservación de caminos, la inversión alcanza a un total aproximado de \$ 861.806.063,-

NA	DESIGNACION DE LA OBRA	OBRA A EJECUTAR	ESTADO DE LA OBRA
1	Ruta 16 Tramo: Río Juramento Arroyo Sara	Puente de H° A° Puente de H° A°	En ejecución En ejecución
2	Ruta 34 Tramo: Piquitrenda - Pocitos	Construcción de obras básicas y tratamiento bituminoso tipo tri ple 32 kms.	En ejecución
3	Ruta 40 Tramo: Entre Payogastilla y Angastaco	Puente de H° A°	Terminado
4	Ruta 50 Tramo: Arroyo Solozutz	Puente de H° A°	En Ejecución
5	Ruta 9 Tramo: Río Caldera - Alto la Sierra y acce so Sur a la ciudad de Salta	Mejora Progresiva 38 Kms.	A ejecutar
6	Ruta 34 Tramo: Termas - Rosario de la Frontera	Reconstrucción de obras básicas y pavimento 15 kms.	A ejecutar
	Tramo: Río de las Piedras- Río Seco	Pavimentación 18 kms.	A ejecutar
	Tramo: Pichanal - Embarcación	Construcción de obras básicas y pavimentación 25 kms.	A ejecutar
	Tramo: Embarcación - Ballivián	Construcción de obras básicas y pavimentación 43 kms.	A ejecutar
	Tramo: Ballivián - Vespucio	Construcción de obras básicas y tratamiento bituminoso triple sobre nuevo trazado 40 kms.	A ejecutar
7	Ruta 50 Tramo: Pichanal - Orán	Reconstrucción de obras básicas	A ejecutar
8	Ruta 55 Tramo: El Tala - Rosario de la Frontera	Reconstrucción 55 kms.	A ejecutar
9	Ruta 59 Tramo: Chorro Blanco	Puente de H° A°	A ejecutar

N°	Designación de la obra	Inversiones en millones de pesos					
		1965	1966	1967	1968	1969	Observao.
1	Camino de Lumbreras a Pichanal Tramo: Apolinario Saravia a L. M. Burela Departamento de Anta						
2	Camino de Lumbreras a Pichanal Tramo: Yuchán Pichanal Departamento de Orán	3	-	-	-	-	Termin.
3	Camino de Lumbreras a Pichanal Tramo: La Estrella a Km. 35 Departamento de Orán	50	55	60	60	-	En ejec.
4	Camino Miraflores a Ruta Nacional N° 16 en San Antonio Tramo: 3°-S. Ignacio - San Antonio Departamento de Metán	30	25	7	-	-	En ejec.
5	Camino C. Quijano-Chicoana por Rosario de Lerma Tramo: Chicoana a Rosario de Lerma Departamento Chicoana	46	-	-	-	-	Termin.
6	Camino San José de Orquera al Límite con la Prov. de Santiago del Estero Tramo: S. José de Orquera Los Rosales Departamento de Metán	15	20	7	-	-	En ejec.
7	Camino El Tunal a San José de Orquera Tramo: San José de Orquera a Talamayo Departamento Metán	30	25	20	-	-	En Ejec.
8	Camino C. Quijano-Chicoana por R. de Lerma Tramo: Rosario de Lerma a C. Quijano triple 9,5 kms.	28	20	25	-	-	En Ejec.
		5	20	43	-	-	En Ejec.

9	Camino de Lumbereras a Pichanaí Tramo: Apolinarario Saravia a Luis M. Burela - Departamento de Anta	Accesos y Defensas en Puente s/Río Dorado 3,8 kms.	23	-	-	-	-	-	En Ejec.
10	Camino de Abra del Cóndor al Pueblo de Iruya - Departamento de Iruya	Camino de Montaña 19,5 kms	4	-	-	-	-	-	En Ejec.
11	Camino Santa Bárbara a Las Bolsitas Departamento Cafayate y La Candelaria	Camino de Montaña 63 kms.	4	-	-	-	-	-	En Ejec.
12	Camino desde la Ciudad de Salta a la Cumbre del Cerro San Bernardo Departamento Capital	Camino de Montaña 4 kms.	10	-	-	-	-	-	En Ejec.
13	Pavimentación de Calles en la Ciudad de Tartagal	Pavimento de H° Simple 20 cuadras	20	8	-	-	-	-	En Ejec.
14	Pavimentación de Calles en el Pueblo El Galpón - Departamento Metán	Pavimento de H° Simple 18 cuadras	12	-	-	-	-	-	En Ejec.
15	Pavimentación de Calle en Pueblo El Garril, Departamento Chicomana	Tratamiento Bituminoso doble 18 cuadras	4	4	-	-	-	-	Terminada
16	Cordon Cuneta en la Ciudad de General Güemes	Cordón Cuneta de H° 15 cuadras	15	8	-	-	-	-	Terminada
17	Pavimento Avda. Tres Cerritos Dpto. Capital	Tratamiento Bituminoso doble 21 cuadras	20	-	-	-	-	-	En Ejec.
18	Cordón Cuneta en el Pueblo La Merced Departamento Cerrillos	Cordón Cuneta de H° 10 cuadras	3	-	-	-	-	-	Terminada
19	Pavimento en el Pueblo de Coronel Moldes - Departamento La Viña	Cordón Cuneta de H° y Tratamiento Bitumi- noso doble 10 cuadras	6	-	-	-	-	-	En Ejec.
20	Pista de Aterrizaje en el Dpto. Orán Departamento de Orán	Base Estabilizada y Tra- tamiento bituminoso tri- ple en Pista 1.500 m. lon.	5	25	-	-	-	-	En Ejec.
21	Pavimentación de Calles de diversos pueblos y ciudades	Base Estabilizada Trata- miento bituminoso doble y Cordón cuneta de H° simple	-	100	100	150	100	A Ejecutar	

22	Camino de Miraflores a San Antonio Tramo: Miraflores a Santo Domingo	Básica de Arte y Enripiado en km	-	15	20	15	A Ejecutar
23	Camino de El Tunal a San José de Orquera Tramo: El Tunal a Talamayo	Obras Básicas, de Arte, Enripiado 8 kms.	-	-	-	30	A Ejecutar
24	Camino de Lumberasa Pichanal Tramo: Yuchán a Km. 18	Obras Básicas, Arte y Enripiado 18 kms.	-	10	15	15	A Ejecutar
25	Camino de Lumberasa a Pichanal Tramo: La Estrella a Gral. Pizarro	Obras Básicas de Arte y Enripiado 2n 50 kms.	-	-	60	50	A Ejecutar
26	Nuevo acceso a Ciudad de Salta desde Ruta Nacional n.º 34	Obras Básicas de Arte y Pavimento Carpeta Asfáltica.	-	50	100	150	A Ejecutar
27	Camino de Orán a Los Toldos	Obras Básicas de Arte y Enripiado	-	50	50	50	Proyectada
28	Conservación de la Red Vial Provincial	Bacheos, enripiados y nivelación	60	60	70	80	En Ejecución
TOTALES \$			393	420	457	475	510



EJERCICIO 1965 - 1966

AREA	TIPO DE CONSTRUCCION	LUGAR DE EMPLAZA	OBRA	MONTO PREVISTO	RECURSOS
I	HOSTERIA	CIUDAD CAPITAL	CONSTRUCC.	15.000.000	D. N. T.
	HOSTERIA	LAS LOMITAS	CONSTRUCC.	56.000.000	PROVINCIALES
	HOSTERIA	LOS YACONES	CONSTRUCC.	5.000.000	D. N. T.
	TOTAL			76.000.000	
II	HOSTERIA	CACHI	CONSTRUCC.	15.000.000	D. N. T.
	HOSTERIA	ANGASTACO	CONSTRUCC.	6.800.000	D. N. T.
	HOSTERIA	SAN CARLOS	CONSTRUCC.	4.800.000	D. N. T.
	TOTAL			25.800.000	
III	HOSTERIA	EL GALPON	CONSTRUCC.	10.000.000	D. N. T.
	TOTAL			10.000.000	

REPARTICIONES E INSTITUCIONES INTERVINIENTES

Dirección de Turismo
Oficina de Planeamiento
Reparticiones Técnicas
Entre que nucleó las
Aerovías Vivas
Municipios

Gobierno
Reparticiones técnicas y especializadas
Aerovías Vivas
Población en general

Dirección de Vivienda y Arquitectura
Administración Civil de Aguas de Salta
Policía de la Provincia
Aduanas
Prensa oral, escrita, filmada y televisada
Hotelería
Comercio y Transportes

Unidad de criterio con
Objetivos comunes

INFORME TECNICO DEL PLAN DE DESARROLLO TURISTICO DE LA PROVINCIA DE SALTA

OFICINA DE PLANEAMIENTO

SALTA C.F.I.

G.1-1

G.1

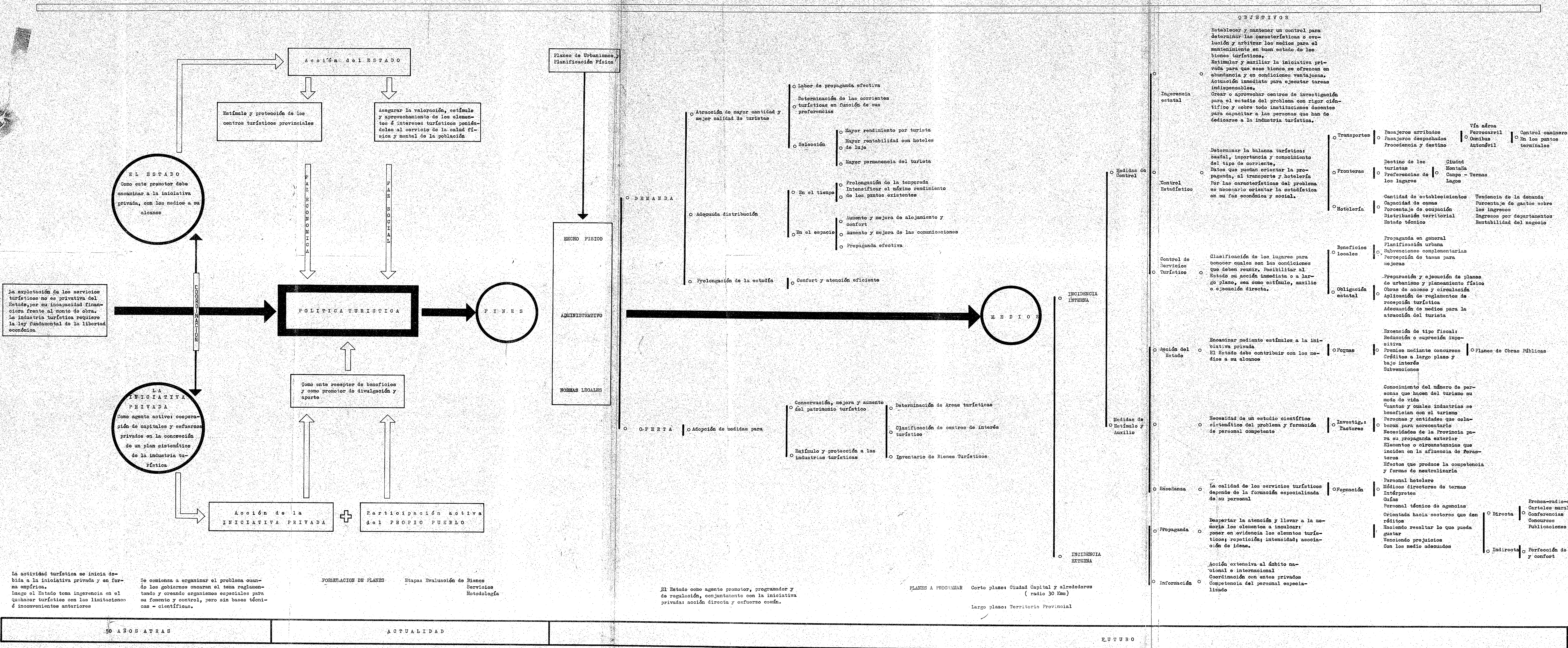
1

METODOLOGIA

DIEMBRE 1965

OBS.:

EQUIPO N° 5
RESPONSABLE:
ARQ. W. ZERDAN
TECNICOS:
ARQ. O. SARAVIA
ARQ. E. LIMA
SRTA. S. AVELLANEDA
DIB.: H. FUNZO



RECURSOS TURÍSTICOS

DICIEMBRE 1965

ESCALA: 1:1.000.000

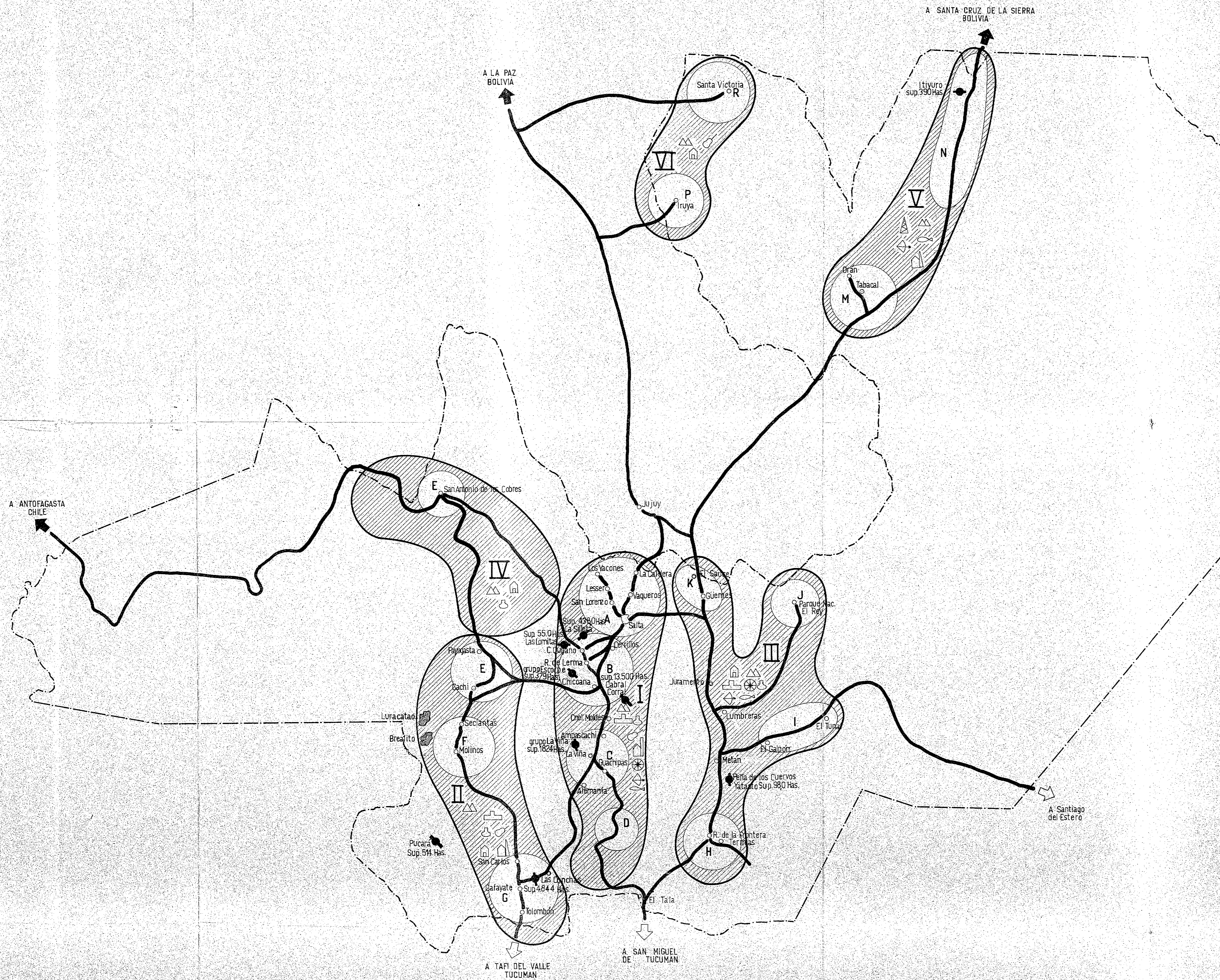
EQUIPO Nº 5
RESPONSABLE:
W. ZERDAN
TÉCNICOS:
ARQ. O. SARAVIA
ARQ. E. LIMA
SRTA. S. AVELLANEDA
DIB. H. FONZO
A. SORIA

REFERENCIAS

- RECURSOS TURÍSTICOS
- PAISAJES
- CAZA
- PESCA
- AGUAS TERMALES
- MONUMENTOS HISTÓRICOS
- YACIMIENTOS ARQUEOLÓGICOS
- INTERES FOLKLÓRICO
- INGENIOS, TABACO, VIÑAS
- PETROLERA
- CASINOS
- DIQUES EXISTENTES Y EN PROYECTOS
- LAGUNA NATURAL

ÁREAS DE TURISMO

ÁREAS	ZONAS
I VALLE DE LERMA	A CAPITAL Y ALREDORES
	B CAMPO QUIJANO-ROSARIO DE LERMA
	C CABRA CORRAL
	D PAMPA GRANDE
II VALLES CALCHAQUÉS	E CACHI
	F MOLINOS-SECLANTAS
	G CAFAYATE-TOLOMBÓN
III LLANURA	H ROSARIO DE LA FRONTERA
	I GALPON-EL TUNAL
	J PARQUE NACIONAL EL REY
IV ANDES	K GÜEMES-EL SAUCE
	L SAN ANTONIO DE LOS COBRES
V TROPICAL	M DRAN-SAN MARTÍN DEL TABACAL
	N TARTAGAL-POCITOS
VI EXTREMO NOROESTE	P IRIUYA
	Q SANTA VICTORIA



HOSTELERIA Y POSTAS


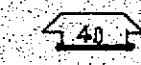

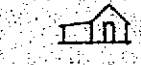
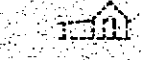
DICIEMBRE 1965

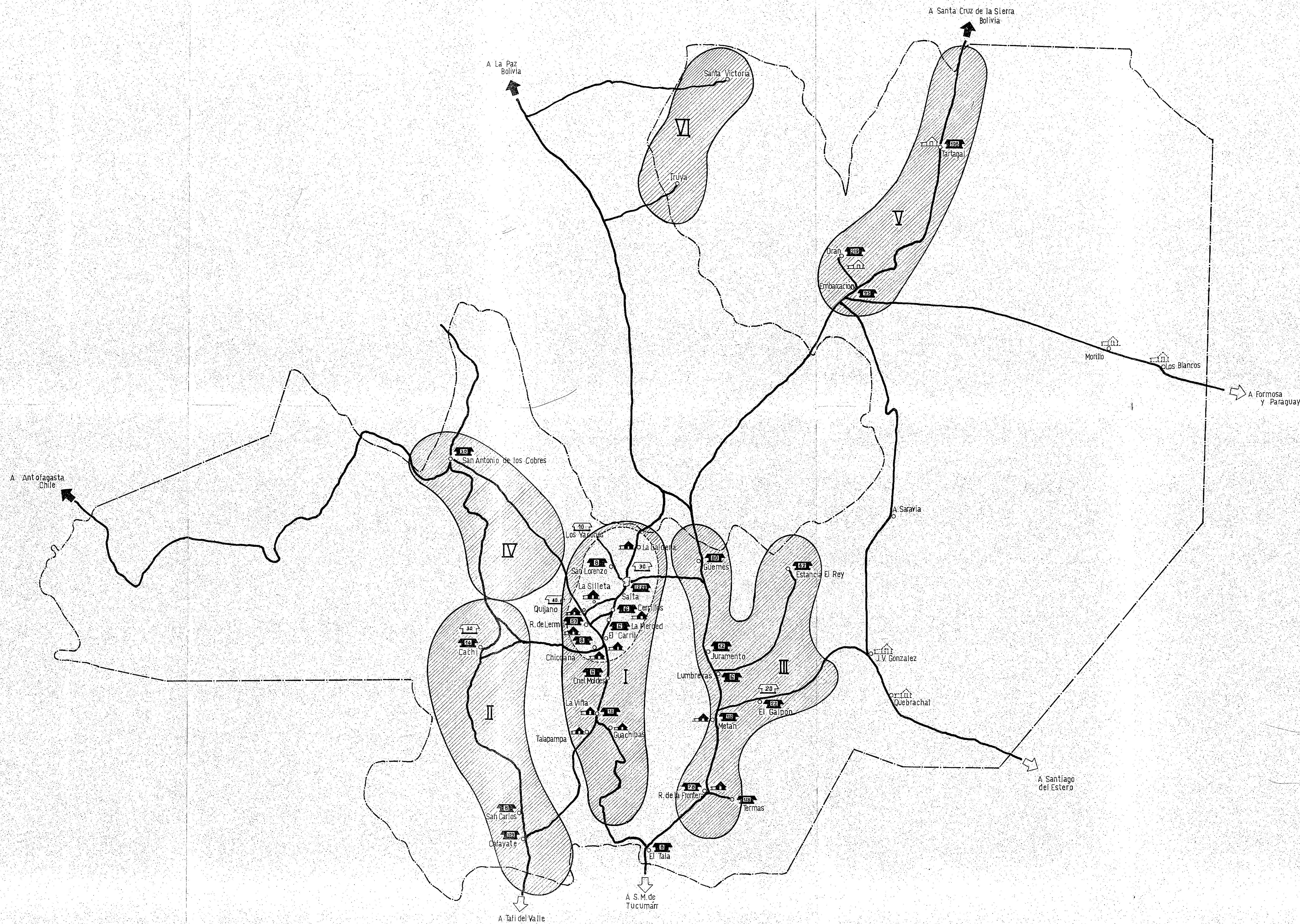
ESCALA 1:1.000.000

OBS.

EQUIPO Nº 6
RESPONSABLE:
W. ZERDAN
TÉCNICOS
ARO. O. SARAVIA
ARO. E. LIMA
SRTA. S. AVELLANEDA
DIB. H. FONZO
A. SORIA

REFERENCIAS

-  ALOJAMIENTO EXISTENTE Y NUMERO DE CAMAS
-  ALOJAMIENTO PREVISTO
-  POSTAS PRIORIDAD 1ra.
-  POSTAS PRIORIDAD 2da.
-  POSTAS PRIORIDAD 3ra.



13.3-4

13.3 4

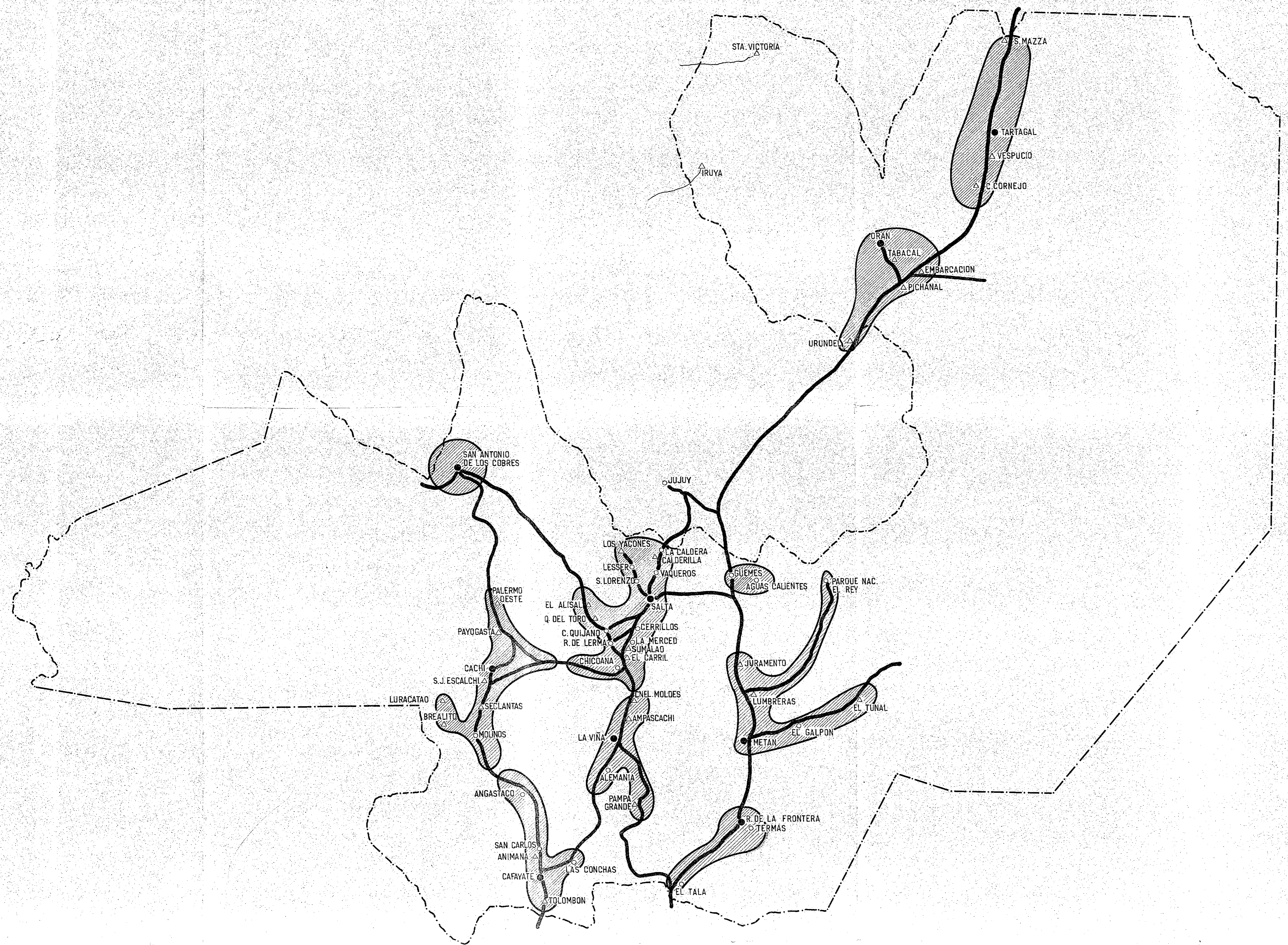
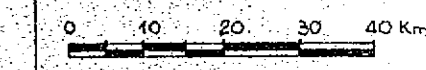
PLANTEO FISICO

DICIEMBRE 1965

ESCALA 1:1000000

EQUIPO Nº 5
RESPONSABLE:
ARQ. W. ZERDAN
TECNICOS:
ARQ. O. SARAVIA
ARQ. E. LIMA
SRTA. S. AVELLANEDA
DIB. H. FONZO
A. SORIA

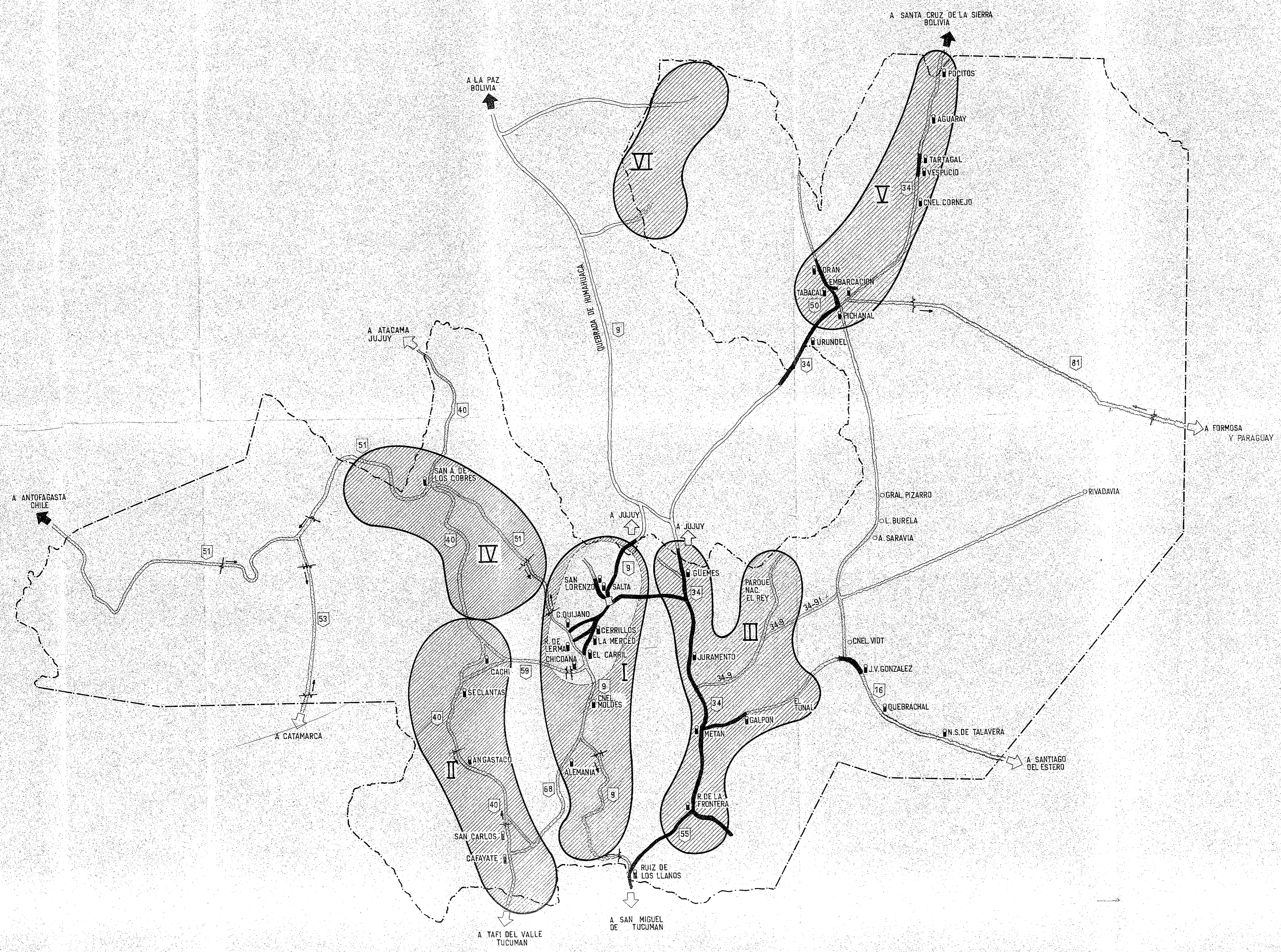
OBS.:



- CENTROS DE CABECERA
- CENTROS SECUNDARIOS
- △ CENTROS TERCARIOS
- ▨ AREA DE INFLUENCIA DE LOS CENTROS DE CABECERA

VIALIDAD: RUTAS DE ACCESO TURISTICO

DICIEMBRE 1965 ESCALA: 1:1000.000
 OBS. EQUIPO N°S RESPONSABLE: W. ZERDAN
 ARQ. TECNICOS: O. SARAVIA
 ARQ. E. LIMA
 SRTA. S. AVELLANEDA
 DIB. H. FONZÓ
 A. SORIA



- REFERENCIAS
- RUTAS DE ACCESO TURISTICO
 - ▬ PAVIMENTO
 - ▬ ENRIPIADO
 - ▬ ENRIPIADO PARCIAL
 - ▬ TIERRA
 - ▬ HERRADURA
 - ▬ RUTAS INTERRUPTIDAS TRANSITORIAMENTE POR DIFERENTES CAUSAS
 - ▬ RUTAS NACIONALES
 - ▬ ESTACIONES DE SERVICIO Y SURTIADORES
 - ▬ RUTAS INTERNACIONALES

	PORCENTAJE DE PAVIMENTO	
	NAC. %	PROV. %
PAVIMENTO	16.70	1.60
ENRIPIADO	30.00	22.10
ENRIPIADO PARCIAL	8.50	3.50
TIERRA	44.80	59.30
HERRADURA	—	13.50

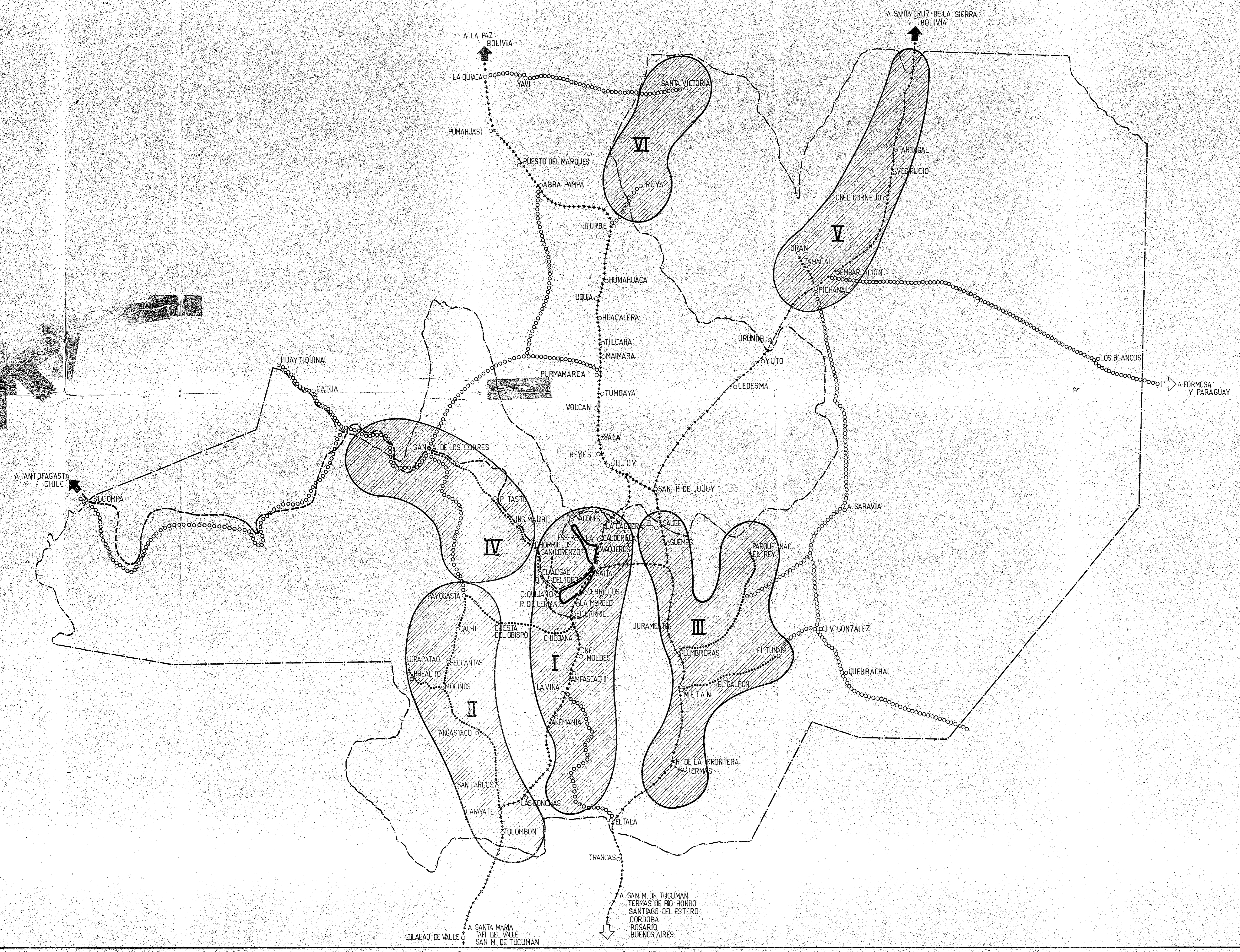
CIRCUITOS TURÍSTICOS

DICIEMBRE 1965 ESCALA: 1:1.000.000

EQUIPO: N°5
RESPONSABLE: W. ZERDAN
TÉCNICOS: O. SARAVIA, E. LIMA, S. AVELLANEDA, H. FONZO, A. SORIA

OBS:

- REFERENCIAS
- CIRCUITOS CERRADOS
 - CIRCUITOS ABIERTOS O CERRADOS INTERIOR DE LA PCIA.
 - +++++ CIRCUITOS INTERPROV. E/O INTERNAC.
 - +--- CIRCUITOS INTERPROV. E/O INTERNAC. (INVIERNO)
 - o-o-o-o-o CIRCUITOS POTENCIALES
 - FF-CC
 - ← RUTAS INTERNACIONALES



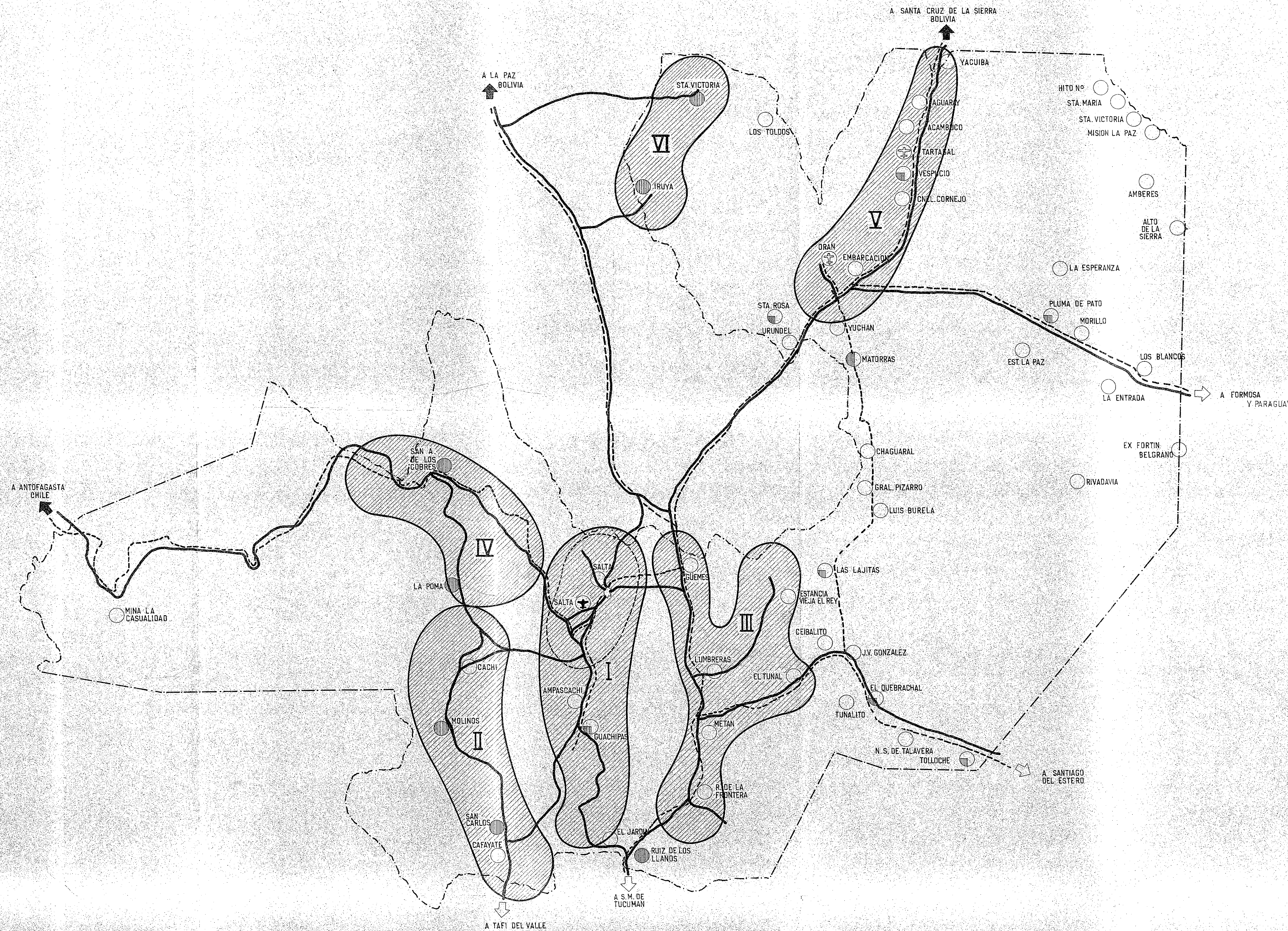
VIALIDAD:
AERODROMOS Y
FERROCARRILES

DICIEMBRE 1965

ESCALA 1:1000.000

OBS.

EQUIPO Nº 6
RESPONSABLE:
IV. ZERDAN
TECNICOS:
ARQ. O. SARAVIA
ARQ. E. LIMA
SRJA. S. AVELLANEDA
DIB. H. FONZO
A. SORIA

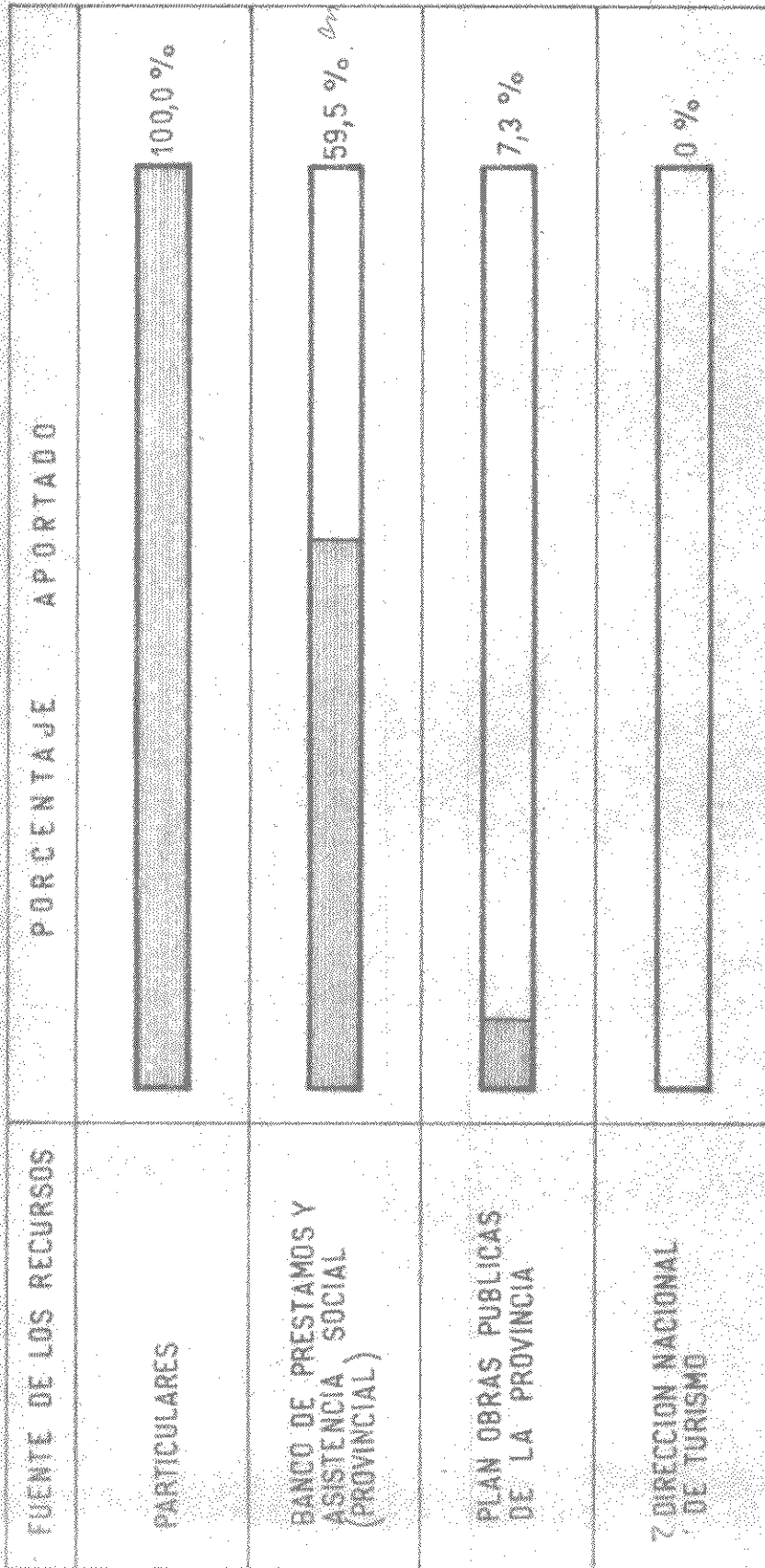


REFERENCIAS

- AEROPUERTO INTERNACIONAL
- PISTAS DE CABOTAJE
- PISTAS EN USO
- PISTAS EN CONSTRUCCION
- PISTAS EN TRAMITE
- PISTAS DE IMPRESCINDIBLE CONSTRUCCION
- FERROCARRIL GRAL. BELGRANO

APORTES FINANCIEROS AL FOMENTO TURISTICO EN LA PROVINCIA

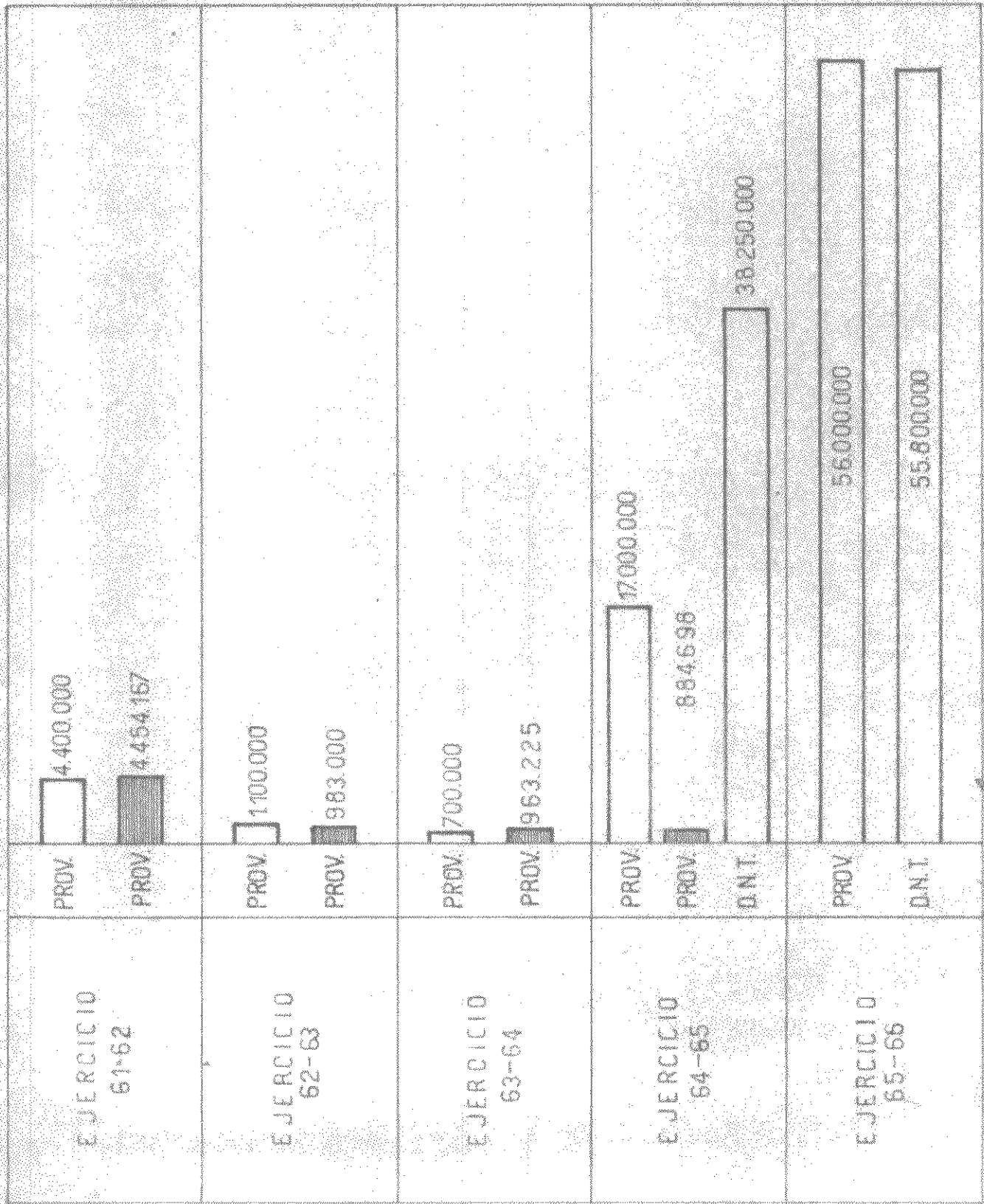
Año:



FUENTES: DIRECCION DE VIVENDAS Y ARQUITECTURA DE LA PROVINCIA
 BANCO DE PRESTAMOS Y ASISTENCIA SOCIAL
 DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO
 OFICINA DE PLANEAMIENTO-ELABORACION PROPIA - C.F.I.

MONTO DE PREVISIONES E INVERSIONES EN HOSTELERIA EN EL PLAN DE OBRAS PUBLICAS PROVINCIAL

MONTO PREVISTO
 MONTO INVERTIDO

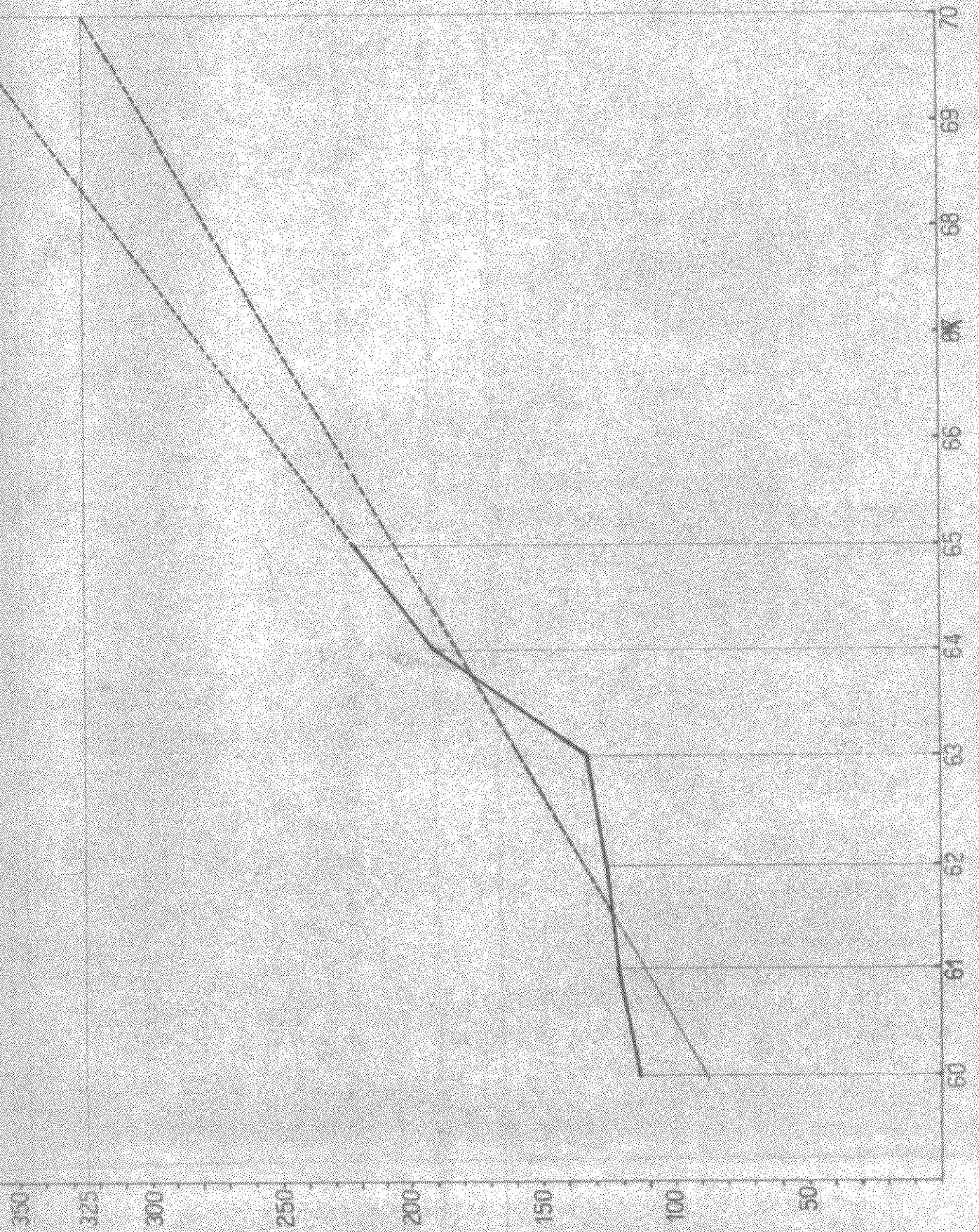


Para más detalles ver los presupuestos del ejercicio 1966 en función de monto invertido en el ejercicio 1964-65.

FUENTES: DIRECCION DE VIVIENDAS Y ARQUITECTURA DE LA PROVINCIA OFICINA DE PLANEAMIENTO - ELABORACION PROPIA - C.F.I.

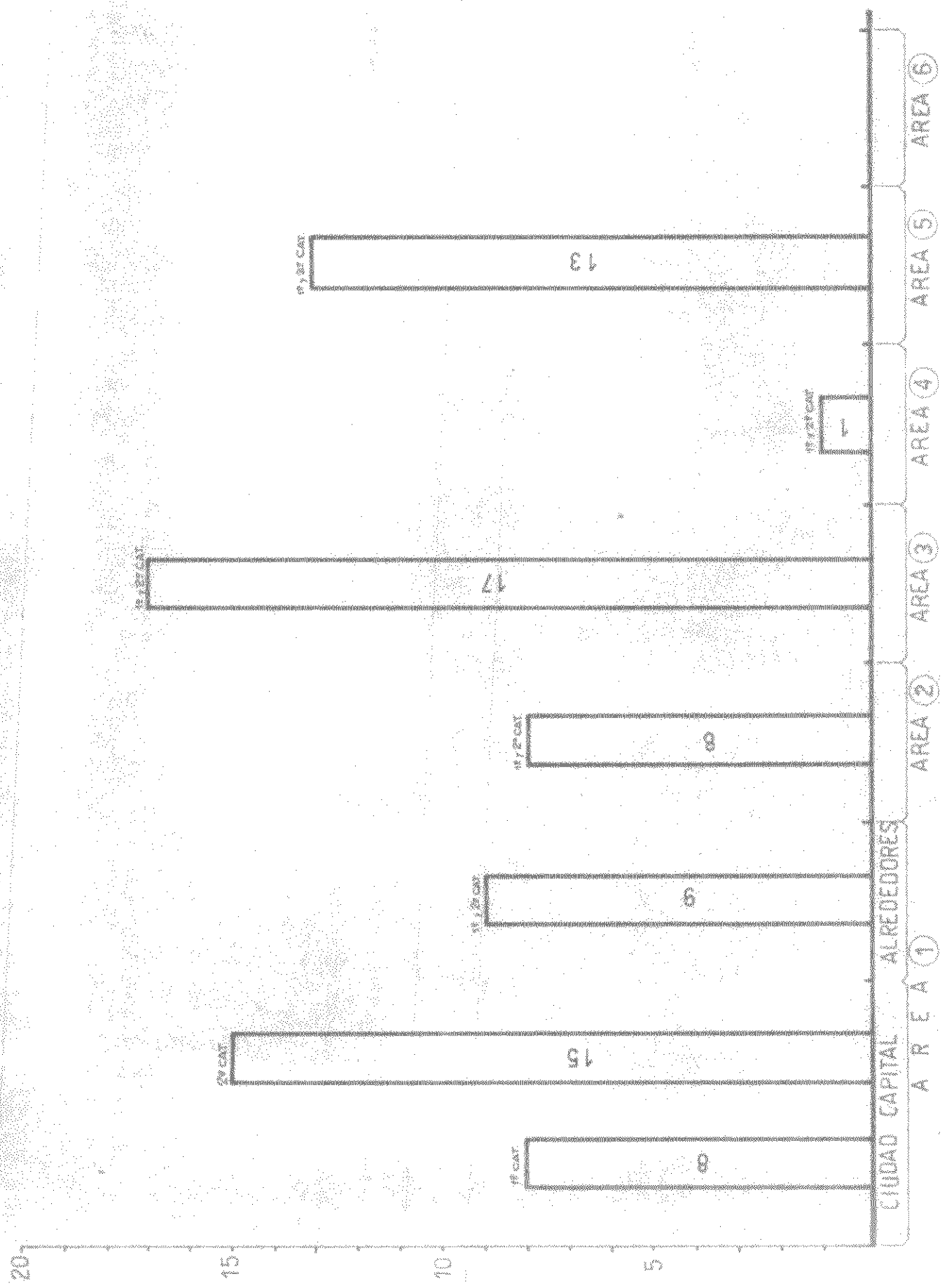
MOVIMIENTO ANUAL DE PASAJEROS EN LOS HOTELES DE LA CAPITAL

MOVIMIENTO ESTIMADO PARA EL AÑO 1970



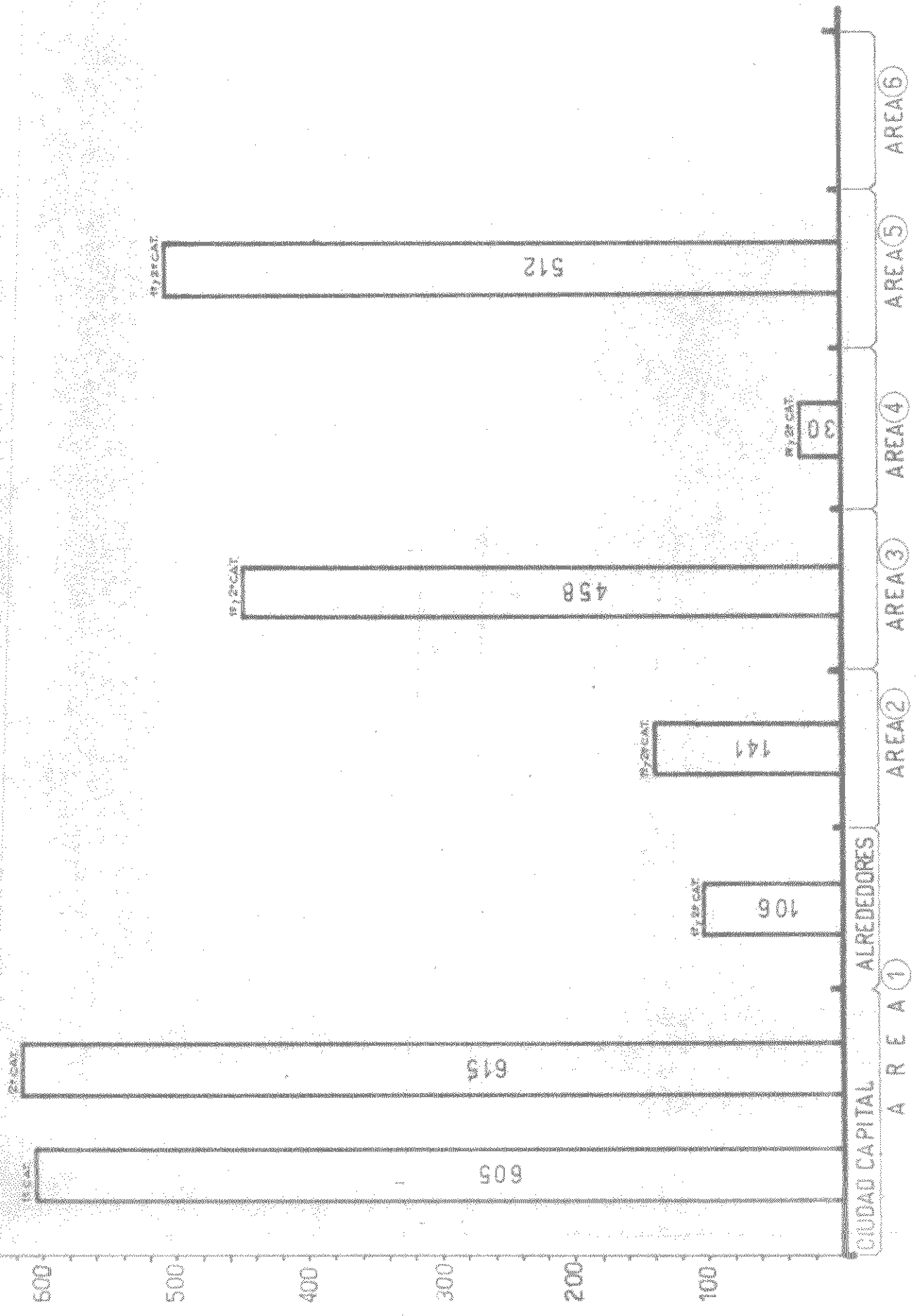
FUENTES: POLICIA DE LA PROVINCIA
HOTELERIA
DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO
OFICINA DE PLANEAMIENTO - ELABORACION PROPIA - C.F.I.

HOSPEDAJE : NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS POR AREA DE TURISMO



FUENTES: DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO
OFICINA DE PLANEAMIENTO - ELABORACION PROPIA - C. F. I.

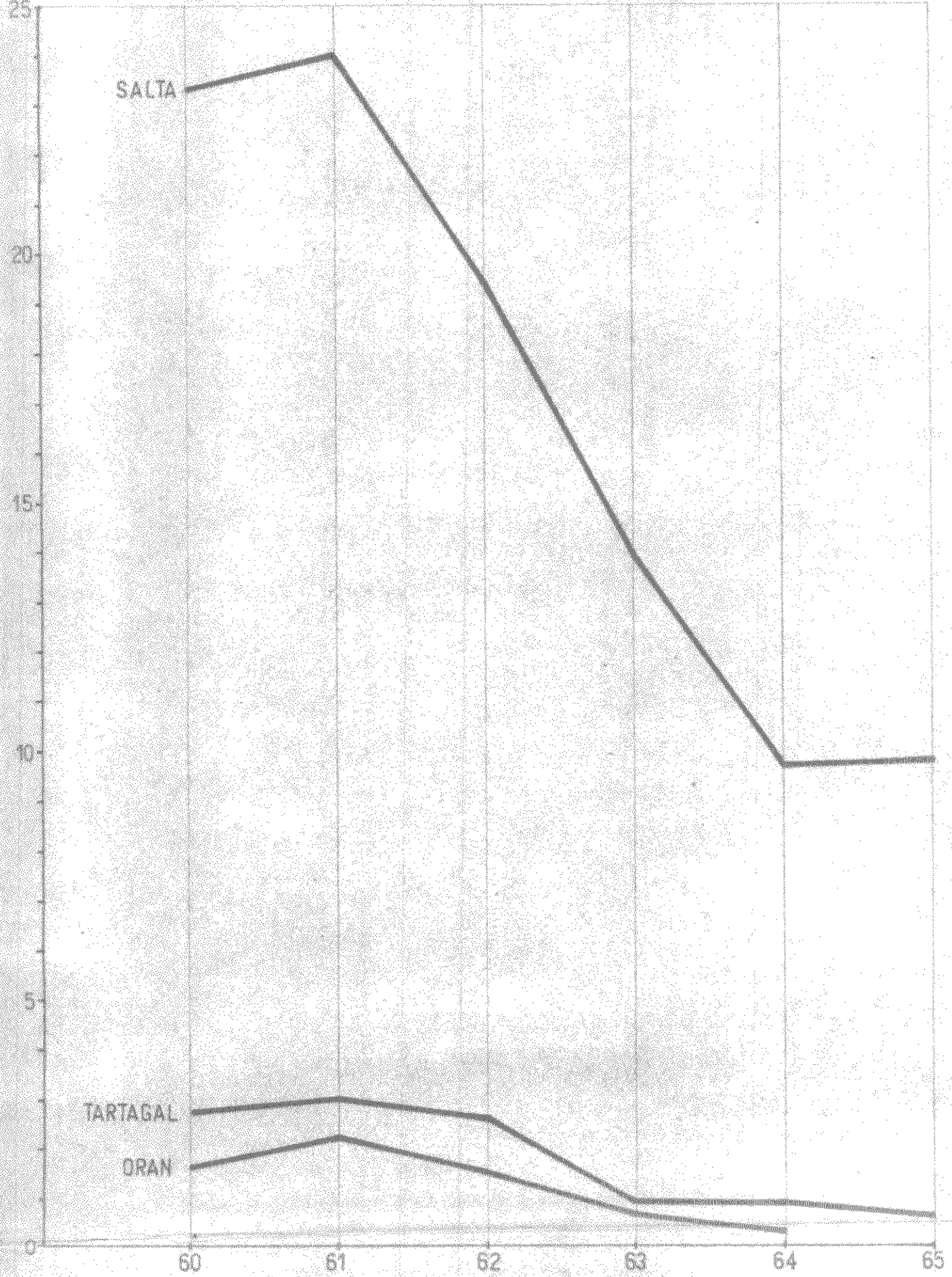
NUMERO DE CAMAS POR AREAS DE TURISMO



FUENTES : OFICINA DE PLANEAMIENTO-ELABORACION PROPIA - C.F.I.

MOVIMIENTO AÉREO DE LA PROVINCIA

MILES DE PASAJEROS



FUENTES: DIRECCION DE ESTADISTICAS E INVESTIGACIONES ECONOMICAS DE LA PROVINCIA
OFICINA DE PLANEAMIENTO-ELABORACION PROPIA - C.E.I.

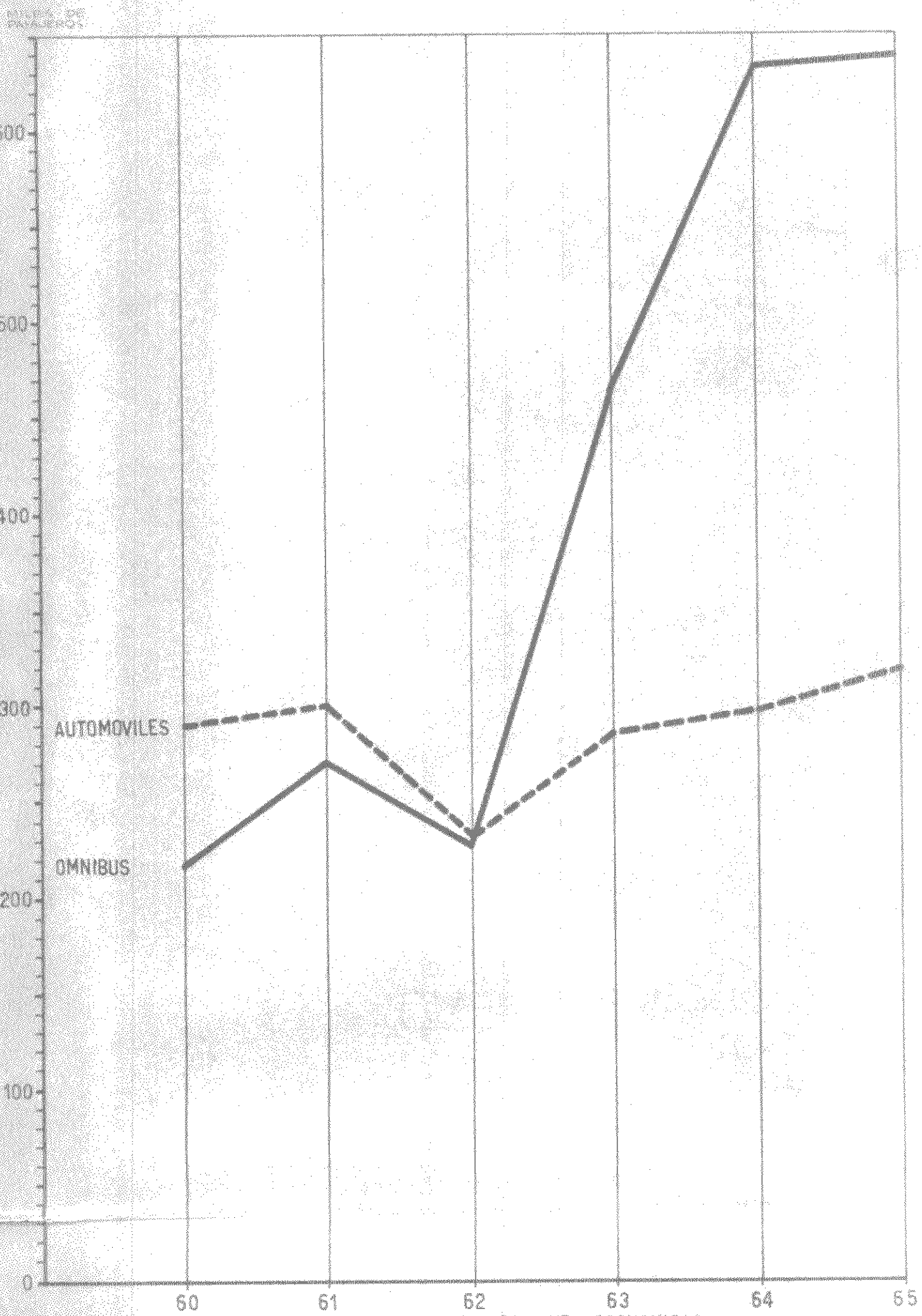
MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR FF.CC.

MILES DE PASAJEROS



FUENTES: DIRECCION DE ESTADISTICAS E INVESTIGACIONES ECONOMICAS
OFICINA DE PLANEAMIENTO-ELABORACION PROPIA - C.F.I.

MOVIMIENTO POR CARRETERAS DE LA PROV.



FUENTES: DIRECCION DE ESTADISTICAS E INVESTIGACIONES ECONOMICAS
OFICINA DE PLANEAMIENTO - ELABORACION PROPIA - C.F.I.