

2015

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES



INFORME SOBRE EL

ESTUDIO DE DESARROLLO TURISTICO

DE LA TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR

H.39

1993

El presente resumen anticipa algunos rasgos relevantes sobre el estudio de referencia. Fue elaborado con estadísticas disponibles hasta mediados de 1989. Tiene un perfil informativo sintético, sin incorporar en el texto los desarrollos técnicos o de cálculo que le dan sustento, ya que se ha limitado su extensión para facilitar la lectura por los niveles ejecutivos. Varias de las descripciones que incluye pueden resultar conocidas para funcionarios del Territorio y por ello se han citado con el detalle mínimo necesario para fundamentar las conclusiones.

SECRETARIO GENERAL DEL C.F.I

Ing. Juan J. Ciácera

DIRECTORA DE COOPERACION TECNICA

Ing. Maria Susana B.de Blundi

JEFE DEL AREA DE ACTIVIDAD ECONOMICA

Lic. Francisco L. del Carril

JEFE DPTO.APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS

Lic. Roberto M. Sarudiansky

Este informe fué elaborado por el lng. RODOLFO J. NEMARIC. Se deja constancia del apoyo recibido por parte de las entidades que en cada caso se citan como fuentes de información y a cuyas autoridades y funcionarios el autor expresa su reconocimiento.

1. Posición turística del Territorio

El Territorio forma parte del Corredor Turístico Austral, cuya configuración será descripta en el capítulo correspondiente.

Su zona turística comprende la ciudad de Ushuaia; el Parque Nacional de la Tierra del Fuego (63.000 ha.); las costas del Canal de Beagle y el área montañosa entre éste y el Lago Fagnano. Como complemento, el norte de la Isla posee algunos rasgos turísticos de interés, como la pesca o algunas explotaciones ganaderas.

El atractivo turístico perceptible resulta de su paisaje, forma do por montañas nevadas, bosques, lagos y fiordos. A ello se agrega una componente subjetiva, derivada de su legendario renombre de confin del universo, reforzado por el recuerdo y en algunos casos las evidencias subsistentes de hechos relacionados con el descubrimiento y colonización de la Isla.

El impacto inicial es indudablemente panorámico, tanto en el segtor del Parque Nacional como en el resto de la costa, y es el única sitio de la Argentina donde las montañas confluyen con el mar. Dentro de la espectacular naturaleza circundante, el centro de atracción es la ciudad de Ushuaia. Su emplazamiento en las angostas estribaciones de las sierras y su amplia vista sobre el Canal de Beagle le dan un realce excepcional. La propia ciudad era hasta hace poco un pintoresco poblado con una característica arquitectura de chapa, pero esa imagen va desapareciendo rápidamente, sofocada por un crecimiento urbano explosivo y desorientado.

En su promocionado papel de ser la ciudad más austral del mundo. Ushuaia no tiene competencia, salvo por la base naval de Puerto Williams. Pero en tal caso no estaría en discusión la latitud sino el carácter de ciudad de ésta última.

Todos estos factores, concurren a formar un producto turístico

muy especial, exclusivo a nivel nacional y continental y también atractivo para un segmento interesante del mercado que conforman los países más desarrollados.

También atrae a los turistas argentinos la posibilidad de comprar artículos extranjeros a precios reducidos, ya que la Isla goza de franquicias para la importación de ciertos bienes, aunque esta expectativa debe anotarse como un reforzador de la motivación prin cipal y no como un factor excluyente para la decisión de viajar.

El turismo en Tierra del Fuego comenzó por vía marítima, ya que los buques de pasajeros que recorrían los canales tocaban Punta Are nas y Ushuaia; los cruceros a la Antártida en su itinerario de ida o de regreso también hacían escala en Ushuaia. Pero esta actividad era de corta temporada, abarcando dos meses y medio por año, entre fines de diciembre y principios de marzo. Estas excursiones por mar aún se ofrecen en el mercado local y en el exterior, pero sin mante ner continuidad entre las distintas temporadas.

El mejoramiento del transporte aéreo facilitó enormemente el desenvolvimiento de la actividad turística, no sólo por el hecho que permitió más que duplicar el número de turistas en los últimos diez años, sino porque esos pasajeros se alojan en hoteles y hacen otros consumos personales en tierra, generando un movimiento comercial mucho mayor que el producido anteriormente por los contingentes marítimos.

Las excursiones más típicas que se generan a partir de Ushuaia son: el Parque Nacional y Bahía Lapataia (recorrido de rigor para los turistas); a los valles de Tierra Mayor y Las Cotorras, especialmente en invierno; Lago Escondido y Lago Fagnano; Camino coste ro hacia Estancia Haberton; recorridos en embarcaciones por el Canal de Beagle. También se encuentra en gestación la explotación de una fuente termal cerca del extremo Este del Lago Fagnano. Hay instalaciones inconclusas y potencialmente disponibles para la explotación del Lago Yehuin y del Cabo San Pablo, pero hasta el momento no han superado la etapa embrionaria.

Los productos turísticos que se ofrecen, generalmente forman paquetes con los de Lago Argentino y/o Península Valdés. Incluyen grupos o viajeros individuales o familiares con una permanencia de 3 o 4 días en cada zona. Por razones climáticas resultan poco aconsejables los meses de mayo, junio y gran parte de julio, no existiendo inconvenientes insalvables en el resto del año.

Todas las excursiones enunciadas implican circuitos con retor no a Ushuaia, donde hacen base los grupos turísticos y los presta dores de servicios.

2. Infraestructura básica y servicios

2.1. Red vial v transportes terrestres

La estructura vial de Tierra del Fuego se articula en base a la ruta nacional N° 3, que está definida entre el Cabo Espíritu Santo y la Bahía de Lapataia. El tramo más utilizado es entre San Sebastián y Ushuaia, que cuenta con aproximadamente 50 km. de pavimento en la zona próxima a Río Grande, siendo el resto de calzada consolidada en ripio.

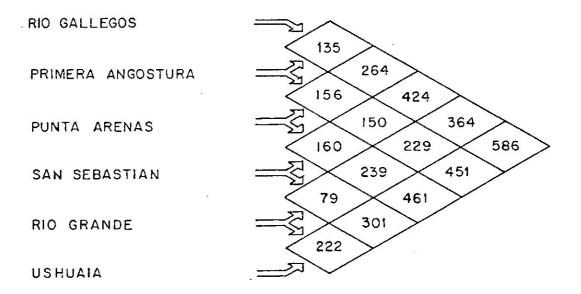
Se trata de un camino que recorre zonas de llanura ondulada en el norte y estribaciones montañosas suaves en el sur, es decir una topografía sin mayores complicaciones.

Su sector más vulnerable se localiza en el cruce de la Cordillera por el Paso Garibaldi, cuyas pendientes de trepada y descenso tienen una geometría muy exigente para vehículos grandes, además de frecuentes escarchamientos y/o acumulación de nieve en la época invernal. Por tal motivo puede llegar a interrumpirse la circulación en casos de adversidades climáticas persistentes, circunstancia que a su vez torna crítica la accesibilidad a Ushuaia. En efecto, dado que el aeropuerto de esta ciudad tiene seriamente limitada su operabilidad, en caso de presentarse varios días con dificultades meteorológicas que a su vez obstruyan la ruta, resulta imposible llegar en avión a Ushuaia y también trasladarse hacia (o desde) Río Grande para embarcar allí.

El argumento señalado en el comentario anterior y otros factores igualmente importantes que dependen del vínculo físico, señalan la relevancia actual de la ruta nacional 3 para el funcionamiento social y productivo de la Isla. Por tal motivo, las tareas de mantenimiento de la calzada, la señalización y las obras de arte se realizan con la mayor asiduidad posible, pese a lo cual no se puede garantizar la comunicación permanen te por esa vía.

Las distancias terrestres entre los puntos del corredor austral más directamente vinculados con Tierra del Fuego se exponen en el cuadro siguiente:

DISTANCIA EN KILOMETROS ENTRE PUNTOS DEL CORREDOR AUSTRAL



Aparte del corredor troncal que configura la ruta nacional 3, existen varios caminos rurales que convergen a la misma, denominados "rutas complementarias". Estos son de calzada natural o consolidados con ripio, con señalamiento vertical incompleto. El mantenimiento que reciben es menos intenso y en los meses de nevadas más rigurosos son transitables únicamente con vehículos de doble tracción.

El transporte público terrestre entre Río Grande y Ushuaia tiene una diagramación de frecuencias que responde a las necesidad del mercado local, al igual que los servicios hacia Río Gallegos o El Porvenir - Punta Arenas. Su uso por el turismo de extrazona es una excepción. Sin perjuicio de ello se cuenta con suficientes unidades para cubrir eventualidades en las que fuera necesario reforzar la cobertura del recorrido entre las dos ciudades del Territorio.

2.2. Transporte aéreo y marítimo

El aeropuerto de Ushuaia se encuentra enclavado al borde del ejido urbano, con una orientación que resulta comprometida para la ciudad y riesgosa para las máquinas de mayor envergadur: Si bien hace dos años se prolongó la pista hasta su máxima posibilidad, la aproximación y aterrizaje exigen maniobras de gran precisión a los aviones jet de línea y sólo son posibles en cordiciones de vuelo visual diurno.

La condición crítica del aeropuerto se ha puesto reiteradamente en evidencia, situación que ha llevado a proyectar una nueva pista de dirección perpendicular a la cabecera sur de la existente. Las obras se han iniciado recientemente y a su témino podrán operar equipos mayores, en condiciones de seguridad menos restringidas que las actualmente vigentes.

La aeroestación de Río Grande no presenta en cambio el tipo de limitaciones señaladas, por lo cual era el punto terminal de los aviones jet hasta hace poco tiempo y actualmente es la alternativa natural al aeropuerto de Ushuaia.

Las frecuencias semanales de vuelos desde el "continente" fueron las siguientes en la temporada alta :

Vuelos hasta Río Grande exclusivamente: 14 frec. semanales Vuelos a Río Grande y Ushuaia simultáneamente: 10 frec. semanale Vuelos hasta Ushuaia exclusivamente: 17 frecuencias semanales

Estas frecuencias corresponden a la temporada veraniega, cuando se refuerza la capacidad de transporte en el corredor Lago Argentino - Río Gallegos - Río Grande - Ushuaia, pero aún así, suelen faltar plazas en los vuelos. En invierno disminuyen las frecuencias troncales y regionales, pero se agregan en la semana uno o dos vuelos locales, entre Río Grande - Ushuaia y viceversa.

Como síntesis de este apartado corresponde insistir en la gran dependencia que el turismo tiene respecto del transporte aéreo y que cualquier inversión importante en el sector deberá compaginarse con la marcha de las obras del nuevo aeropuerto.

En cuanto al transporte de pasajeros por mar, tanto los buques de cruceros como los de excursiones operan en el mismo puerto que los de carga, creándose interferencias y problemas de confort a los pasajeros. Está previsto ampliar las instalaciones portuarias para separar debidamente ambas áreas y provee: de las correspondientes comodidades a la estación de embarque.

2.3. Esquema urbano

La Ciudad de Ushuaia está emplazada en las estribaciones de la sierra, con una fuerte pendiente hacia el mar. Habiendo nacido y permanecido durante mucho tiempo como una localidad pequeña y aislada, sin mayores presiones por el espacio, adoptó una estructura urbana de cuadrícula, articulada prácticamen te en dos hileras de manzanas a lo largo de la Avenida San Martín. Este esquema simple es apto para terrenos llanos pero poco aconsejable para una topografía como la de Ushuaia. Sus conflictos más graves se pusieron en evidencia con el crecimiento explosivo de la población, el aumento de vehículos en circulación y la necesidad de servicios urbanos más complejos.

En efecto, el Territorio Nacional de Tierra del Fuego es la jurisdicción del país que ha experimentado el mayor crecimiento poblacional relativo desde la década del 70 hasta la actualidad. La población total de la Isla Grande pasó de 11.600 habitantes en 1970 a 27.400 en 1980, estimándose que en 1985 alcanzaba a 48.500. Más del 90% de esa población es urbana y este crecimiento acelerado ha determinado que las primitivas estructuras de Río Grande y Ushuaia se hayan modificado sustancia mente en los últimos años.

La planta urbana de Ushuaia ocupaba en 1982 una superficie bruta de 257 ha., pasando a abarcar 402 ha. en 1985; la densidac pasó de 32 hab/ha a 45 hab/ha. Esta expansión, decidida por la propia autoridad territorial, se ha materializado a través de distintas modalidades de ocupación y uso del suelo en ambos centros urbanos, sin responder a directrices de ordenamiento físico-espacial integralmente definidas.

Belgrano

Es así como los requerimientos de suelo para nuevas edificaciones son satisfechos mediante nuevos parcelamientos urba nos, dando origen a una extensión y dispersión anárquica de las ciudades, que provocan serias dificultades para la provisión y prestación de servicios. Esta situación no puede considerarse en modo alguno superada o estabilizada, ya que las industrias han demostrado una gran sensibilidad a las medidas promocionales y cualquier modificación en estas políticas altera las predicciones sobre la evolución de la Isla, pues su crecimiento no responde a tendencias naturales sino a los impulsos o depresiones sobrevinientes de la actividad industrial.

Estos avatares inciden sobre la actividad turística en dos aspectos. Por un lado, el deterioro del ambiente urbano de Ushuai disminuye la calidad del producto turístico, del cual forma parte indisoluble. Por otra parte, la carencia de terrenos estratégicamente ubicados perjudica la localización y el desarrollo de instalaciones de mayor jerarquía y complejidad.

Los establecimientos de servicios y comercios más tradicionales se ubican en el centro, tomando como eje la Avenida San Martín, en un tramo que ocupa la parte sombreada*. Esta posición central deviene de la conformación primitiva de Ushuaia y se ve reforzada por la posición de los dos hoteles más importantes.

En función de esta realidad, cualquier hotel que aspire a un promedio de ocupación rentable originado en una clientela mixta, turistas y negocios, tratará de ubicarse en el centro. Al respecto coincide la intención de las autoridades gubernamentales, ya que han destinado a tal efecto el terreno de su pertenencia situado en 25 de Mayo y Avda. San Martín.

^{*} ver plano adjunto.

Existió asimismo la intención de extender el área de actividad intensa hacia el oeste, a cuyo efecto se favoreció la implantación de dos establecimientos en el extremo de la Avda. San Martín. Sin embargo, esa posición los deja actualmente en una condición de aislamiento respecto al centro vigente, del que los separa un tramo intermedio de la Avenida que carece de interés comercial y resulta muy inhóspito en épo cas frías.

Esto no descarta la posibilidad de insistir en un polo hotelero alternativo, pero en tal caso debería pivotarse sobre un establecimiento de envergadura y con una gama importante de servicios periféricos, para imponer un carácter propio que satisfaga las necesidades de los turistas en caso que razones climáticas los disuadan de realizar desplazamientos peatonales importantes.

Los servicios de infraestructura disponibles comprenden agua potable, electricidad, cloacas y gas natural. La ciudad cuenta asimismo con servicios asistenciales, sociales e institucionales indispensalbes para la población local y también para cubrir emergencias que puedan presentarse a los turistas. Al respecto puede decirse que la cobertura general es amplia, ya que la ciudad ha requerido desde su origen un alto grado de autonomía en razón de su aislamiento.

3. Equipamiento Turístico Específico

3.1. Alojamiento Hotelero y Asimilables

Como primer indicador sobre el rubro se expone más abajo un cuadro que muestra la evolución seguida por el sector en los últimos 20 años. Dicha información también se ha recapitulado en base a distintas fuentes y registra la capacidad de alojamiento ofrecida a los turistas en cada uno de los años indicados. Es obvio que la incorporación de mejores instalaciones ha llevado a marginar de la clasificación a varios de los establecimientos que en algún momento pretérito se mencionaban como aptos para recibir turistas.

EVOLUCION DE LAS COMODIDADES HOTELERAS DISPONIBLES EN LA ZONA DE INFLUENCIA DE USHUAIA

AÑO	N° DE ESTABLECIMIENTOS	N° DE HABITACIONES	N° DE PLAZAS
10.60	7	118	252
1968 1971	 9	137	365
1973	11	159	414
1975	11	174	370
1977	. 11	174	370
1978	12	237	504
1979	13	281	596
1980	15	327	714
1982	14	299	652
1986	16	388	853
1988	16	390	855

FUENTE: Elaborado en el C.F.I.en base a datos publicados o suministrados por el T.N.T.F.

Los datos de este cuadro muestran un crecimiento continuo, c una tendencia del 6,0% anual en los últimos 20 años, que llega ría al 7% de no haberse incendiado tres establecimientos, de los cuales sólo uno se repuso. En los últimos años se incorporaron hoteles de mayor confort pero que, por razones edilicias, de fur cionalidad o de carencias en los servicios periféricos, no reúner el nivel requerido por las categorías nominales que registran.

La situación actual sería la que se expone en el cuadro que sigue, a los que también se agregan pequeños hospedajes bastan tes antiguos y algunas casas de familia registradas en la Dirección de Turismo, que absorben en forma precaria algunos picos de afluencia en la temporada alta.

Desde el punto de vista comercial registran mejor grado de ocupación los hoteles centrales frente a los periféricos, que son los primeros en acusar el aflojamiento de la demanda.

^{*} Expresado en término de plazas (6,1 %) o habitaciones (5,9 %).

CAPACIDAD DE ALOJAMIENTO DISPONIBLE PARA EL TURISMO

NOMBRE Y TIPO DE ESTABLECIMIENTO	CATEGORIA	N° DE HAB.	N° DE PLAZAS	N° BAÑOS PRIVADOS	AÑO CONS- TRUCC. O REMODELAC.
HOST.M. CERVANTES	*	16	32	16	1986
HOTEL ANTARTIDA	*	24	56	24	1973/75
HOTEL MAITEN	*	18	39	18	1980
HOTEL CABO DE HORNOS	**	30	59	30	1980/84
HOTEL CANAL DE BEAGLE	* * *	58	124	58	1978
HOTEL LAS LENGAS	* * *	44	92	44	1979
HOTEL ALBATROS	****	75	157	75	1985
HOSTERIA MUSTAPIC	*	14	28	8	1970
APART-HOTEL GENE- SIS	*	7	28	7	1984
CABAÑAS RIO PIPO	*	16	48	16	1980
HOSPEDAJE MALVI- NAS	А	15	33	15	1978
HOSPEDAJE CESAR	A	27	57	27	1982
HOSPEDAJE CAPRI	В	7	16	3	1970
HOSPEDAJE FERNA <u>N</u> DEZ	С	11	25	3	1970
HOSTERIA PETREL	**	14	30	14	1966
HOSTERIA KALKEN	**	14	31	14	1966
TOTAL GENERAL	16	390	855	-	-

FUENTE: Elaborado en el C.F.I. en base a datos suministrados por el T.N.T.F. .

5.2. Otros servicios turísticos

En Ushuaia funcionan 6 agencias de viajes, tres de las cuales operan simultáneamente ómnibus de excursiones y en un caso también realiza recorridos marítimos.

Las empresas de transporte turístico son 5, incluídos los tres mencionados antes. Entre todas reúnen 26 ómnibus con una capacidad total de 797 asientos.

Las embarcaciones dedicadas a excursiones por el Canal Beagle eran 4 en 1986, con un total de 212 plazas para pasaje ros, previéndose por entonces incorporar un "trimarán" con habilitación para 200 pasajeros. Asimismo, en publicaciones periodísticas estivales, se anunciaba la operación de una nave para navegar los canales entre Ushuaia y Punta Arenas.

Las excursiones marítimas ofrecidas usualmente desde Ushuaia son: marítima corta; Isla Redonda; y Puerto Williams.

Ushuaia cuenta con una decena de confiterías de distintos niveles y precios, que cubren distintas alternativas para la población local y para los turistas. Ofrece también una cantidad similar de restaurantes con una aceptable escala de niveles en su atención, a los que se agregan los correspondientes a 4 hoteles y otras 2 casas de comidas típicas para excursiones fuera de la ciudad. La capacidad total de atención simultánea llegaría a unos 600 cubiertos aproximadamente entre todos los considerados aptos.

Como elemento de esparcimiento para el turista se cuenta con los medios de elevación del Glaciar Martial, que no resulta de gran interés para el turismo de esquí pero permite una buena visión panorámica de la ciudad y la Bahía de Ushuaia.

En los Valles de Tierra Mayor y Las Cotorras se puede practicar esquí de fondo o realizar paseos en trineo, "snow-cat" y "snow-track", entre los meses de mayo y septiembre aproximadamente.

4. Demanda Turística

4.1. Cantidad de turistas en Ushuaia

Las estadísticas sobre llegada de viajeros que se compilan para Tierra del Fuego son bastante abundantes, aunque en general no discriminan entre quienes son turistas, pasajeros por otros motivos o residentes fueguinos que regresan a sus domicilios. También existen registraciones sobre movimiento de pasajeros en hoteles para un período prolongado, pero se han detectado
errores sistemáticos que llevan a descartarlas, salvo las series
elaboradas desde el año 1984 en adelante, que muestran una aceptable consistencia, aunque deberían complementarse con métodos de
verificación y criterios para expansión de la muestra.

Asimismo se cuenta con estadísticas antiguas del Parque Nacional sobre visitantes llegados al mismo, aunque la forma de compilación obliga a realizar modelos de aproximación para discriminar entre turistas y visitantes locales.

De acuerdo a tales hipótesis, los turistas registrados en Ushuaia en diversas temporadas, entre los meses de diciembre y marzo, habían sido:

TEMPORADA	VIA MARITIMA	OTROS MEDIOS	TOTAL
73/74 74/75 75/76 76/77 77/78	7.800	6.000	8.600 13.500 13.250 10.300 11.000
83/84	1.950	15.150	17.100
84/85	2.100	12.100	14.200
85/86	2,400	14.600	17.000
86/87	700	12.150	12.850
87/88	s/d	16.850	XXX
88/89	s/d	13.250	XXX

Fuente: Ver cuadro siguiente.

Si se refieren las mismas estimaciones a períodos anuales completos, la cifras serían:

AÑO	TUR VIA MARITIMA	TURISTAS A HOTELES	OTROS PAX A HOTELES	TOTALES
1984	1.973	20.150	34.649	56.772
1985	5.007	16.350	31.129	52.786
1986	3.035	29.000	35.731	67.766
1987	s/d	24.200	34.783	xxx
1988	s/d	19.750	29.373	xxx

FUENTE: Ambos cuadros elaborados en el C.F.I. en base a datos suministrados por DIRECCION DE TURISMO del T.N.T.F., PARQUES NACIONALES, PREFECTURA NAVAL ARGENTINA Y ANUARIOS ESTADISTICOS del T.N.T.F.

Sin embargo, estimaciones de la temporada 88/89 generadas a partir de una encuesta en El Calafate, realizada para otro estudio del CFI, permiten suponer que el número de turistas propiamente dichos es mayor, especialmente en la temporada alta. Un cálculo provisorio arroja los siguientes valores:

Mes	Total *	Visitaron T.del Fuego**	No visi- taron**
Oct.88	1.136	902	234
Nov.88	4.434	3.521	913
Dic.88	5.500	4.367	1.133
Ene.89	8.632	6.733	1.899
Feb.89	9.240	7.207	2.033
Mar.89	4.440	3.524	916
Abr.89	1,703	1.352	351

^{*} Valores de mínima en función de registros de Parques Nacionales.

Este cálculo arrojaría para los meses de diciembre a marzo un total de 21.831 turistas que estuvieron en El Calafate y
Ushuaia. A ellos se agregarían los que no fueron a El Calafate
pero sí al Territorio, que aumentarían como mínimo a 24.300 el
total de turistas, en lugar de los 13.250 calculados por el
otro método; simultáneamente serían más de 30.000 turistas en
el período anual en vez de los 19.750 que resultaban del otro
cálculo.

Estos valores aparecen en primera instancia como más compatibles con el movimiento aéreo de Ushuaia en ese período.

	PAX llegados Por avión *	Turistas estimados Total Hotelería Otros ** **		
Oct.88	5.000	1.000	790	210
Nov.88	6.000	3.912	3.082	830
Dic.88	6.626	4.852	3.824	1.028

^{**} Estimación proporcional en función de la encuesta mencionada.

	PAX llegados	Turistas estimados		
	PAX llegados Por avión *	Total	Hotelería .**	Otros **
Ene.89	9.758	7.481	5.618	1.863
Feb.89	9.066	8.007	6.013	1.994
Mar.89	8.238	3.915	3.092	823
Abr.89	5,756	1.502	1.187	315

^{*} INDEC - Movimiento Aerocomercial

Aún no se han podido depurar las diferencias, pese a una multiplicidad de intentos, pero se espera hacerlo aunando criterios con técnicos del Territorio.

Las estadísticas anteriores muestran que el total de turistas se habrían duplicado en una década, mejorando, además, su composición, ya que es evidente el incremento de los llegados por "otros medios", que en su inmensa mayoría lo hacen por avión. Como además se alojan y comen en tierra, aumentan en gran proporción el negocio turístico. Ello no quita que debería tratar de recuperarse la concurrencia de cruceros, pero sin perder de vista que no significan una perspectiva económica demasiado importante.

Otro elemento de juicio interesante es que se ha extendido la temporada, ya que la presencia de turistas es ahora perceptible entre noviembre y abril, con la respectiva temporada de invierno en julio, aunque por el momento en pequeña escala.

La evolución general del transporte por avión ha seguido la forma de un típico escalón, que es propia de los fenómenos socio-económicos de cambio, pasando de un promedio de 15.500 pasajeros en el quinquenio 1974/78 al orden de 65.000 en 1986/88, es decir cuadruplicándose en 10 años. De contarse con el aeropuerto nuevo es posible esperar otro "escalón", no necesariamente de igual proporción, pero también con un sentido de gran cambio en materia de turismo.

^{**} Estimado según las mismas proporciones observadas en El Calafate.

Cuando se llegue a un criterio satisfactorio sobre el caudal actual de turistas se podrán seleccionar las diversas hipótesis de proyección y calcularlas, para lo cual se cuenta con referencias y algunas estimaciones previas ya elaboradas.

4.2. Estacionalidad del turismo

Los factores naturales que inciden sobre el desenvolvimiento turístico de Tierra del Fuego repercuten de igual manera en El Calafate, situación que refuerza la condición asociativa entre ambos puntos del corredor austral. Sin embargo, la presencia regular de pasajeros por negocios hace más estable la explotación de servicios hoteleros y gastronómicos en la Isla.

En este sentido los hoteles centrales de Ushuaia, tanto los de mejor categoría como los otros, presentan en el último quinquenio un historial de ocupación promedio entre el 65 y 80% medido en habitaciones y del 60 al 75% con referencia a plazas. Estos rangos concuerdan con los umbrales de rentabilidad, lo que permite abrigar expectativas favorables para atraer inversiones en la medida que la construcción de la nueva pista se concrete.

5. Conclusiones

Tierra del Fuego está naturalmente insertada en el corredor turístico austral. Este corredor comprende una extensa área de los territorios argentino y chileno, cuyos principales atractivos son las formaciones montañosas, los glaciares y los canales fueguinos. Los factores mencionados configuran un conjunto coherente y deben explotarse bajo la noción conceptual de que constituyen una unidad turística.

En el sector argentino los centros principales son El Calafate y Ushuaia, mientras Río Grande, Río Gallegos y Río Turbio actúan como núcleos urbanos de apoyo. Igual función cumplen Punta Arenas y Puerto Natales en el sector Chileno.

Por el momento no se ha avanzado mayormente en la instrumentación económica, física, ni jurídico-institucional de este criterio
de integración, especialmente en sus aspectos binacionales. Sin
embargo, se considera que la potencialidad de los recursos es capaz de impulsar fuertes intereses en pro de su concreción, circuns
tancia que también se vería facilitada por la evolución de las con
diciones políticas en ambas naciones. En función de estos factores, se considera que la figura del "corredor turístico" debe tenerse presente para cualquier prospectiva turística referida al área.

Esta tesitura confirma el predominio de Ushuaia en la estrategia de desarrollo turístico. Al señalar a Ushuaia se involucra a toda su zona de influencia, que abarca desde Lapataia hasta Península Mitre y por el Norte hasta el Lago Fagnano.

El resto de la Isla cuenta con ciertos atractivos que pueden in teresar a sectores muy especializados del mercado. Su explotación requiere una escala artesanal, que debe ser alentada, aunque sin a

signarle una parte sustancial del esfuerzo de gestión o de inversión.

Para lograr una estructura de producción turística significativa, que tenga peso propio y pueda subsistir con cierta autonomía respecto de las eventuales oscilaciones del sector industrial, es necesario consolidar el rol de Ushuaia. Inclusive, debería analizarse la alternativa de especializar la Ciudad hacia una economía turística, cuyas condiciones son mutuamente compatibles con las de carácter administrativo y no generan competencias conflictivas por el espacio ni perturban el medio ambiente, como ocurre con la actividad industrial.

Este polo turístico irradiará su influencia a otros recursos complementarios de la Isla, en un entorno y proporción razonable, ya que no se prevé la posibilidad de aumentar en forma significativa la permanencia media del grueso de los turistas para que recorran gran cantidad de sitios dentro de la misma.

Esta situación indica que la estrategia de crecimiento pasa por aumentar el número de arribos, lo cual enfatiza la necesidad de la nueva pista para el aeropuerto. Obviamente para que todo el sistema funcione también se necesita una pista para aviones jet de media distancia (100-150 pax) en El Calafate, razón que obliga a ambas jurisdicciones a trabajar en conjunto por ambas iniciativas. Para las inversiones del sector privado existen grupos económicos importantes que han manifestado su interés a las autoridades del Territorio, pero que supeditarán sus decisiones a la concreción de esa infraestructura en especial.

Según lo expuesto, las circunstancias se presentan favorables para un crecimiento muy importante del turismo en el Territorio.

Esta actividad tiene significativas ventajas por: su capacidad para generar empleos, su manejo por la autoridad local, su efecto multiplicador, su escasa dependencia de factores pro-

mocionales específicos y la permanencia de sus atractivos, que no pueden sustituirse por otros ni alterarse subrepticiamente por cambios de políticas o normas. Se trata por lo tanto, de una fuente de recursos genuina, con factores de base muy propicios, que atraen a importantes inversores potenciales interesados en aumentar sustancialmente su equipamiento.

La posibilidad de transformarla en un sector de producción estable y continuo, con envergadura mucho mayor que la actual, es una oportunidad tangible que merece ser impulsada por el sector público y ejecutada por los empresarios.