

***Plan de Desarrollo de Destinos de
Cruceros
en la Provincia de Santa Cruz***

Puerto Deseado y Puerto San Julián

INFORME FINAL

TOMO I

Esteban L. Biondi

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Contrato Exp. 4298

Diciembre 2000

INDICE

TOMO I – GENERAL

RESUMEN EJECUTIVO	IV
OBJETIVOS GENERALES	IV
ENFOQUE SISTÉMICO	V
ÁREAS DE IMPLEMENTACIÓN	VI
 1.0 - INTRODUCCIÓN	 1
1.1 OBJETIVO	1
1.2 ORGANIZACIÓN DEL INFORME.....	1
1.3 ORGANIZACIÓN DEL TOMO I	2
 2.0 - RECOMENDACIONES GENERALES	 3
2.1 ESTRATEGIAS RECOMENDADAS	3
2.1.1 Estrategia de desarrollo para Puerto Deseado	3
2.1.2 Estrategia de desarrollo para Puerto San Julián	4
2.2 OFERTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS	4
2.2.1 Oferta basada en la naturaleza	4
2.2.2 Oferta basada en la historia / cultura	5
2.3 ÁREAS PROTEGIDAS Y MEDIO AMBIENTE	5
2.3.1 Sistema provincial de áreas protegidas	5
2.3.2 Infraestructura.....	6
2.3.3 Evaluación, monitoreo y control.....	7
2.3.4 Entrada a las áreas protegidas	7
2.4 CULTURA	8
2.4.1 Red provincial de museos	8
2.4.2 Patrimonio	8
2.4.3 Proyectos específicos.....	10
2.5 INFRAESTRUCTURA URBANA	11
2.6 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	11
2.7 EDUCACIÓN	12
2.8 EMPRENDIMIENTOS PRIVADOS.....	13
 3.0 - DIAGNÓSTICO GENERAL	 14
3.1 POTENCIAL PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO.....	14
3.2 ESTADO ACTUAL DE DESARROLLO TURÍSTICO.....	14
3.3 BENEFICIOS ECONÓMICOS DIRECTOS.....	15
3.4 EJES DEL DESARROLLO TURÍSTICO: NATURALEZA E HISTORIA	16
3.5 INFRAESTRUCTURA.....	17
3.6 ÁREAS PROTEGIDAS Y MEDIO AMBIENTE	19
3.7 RECURSOS HUMANOS Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	20

4.0 - ATRACTIVOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS	21
4.1 ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS.....	21
4.1.1 Estadísticas de Turismo en la Provincia de Santa Cruz	21
4.1.2 Ingreso de Turistas a Puerto Deseado	24
4.1.3 Estadísticas de Turismo en Puerto San Julián	25
4.2 OFERTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS	26
4.2.1 Oferta de Servicios Turísticos en Puerto Deseado	26
4.2.2 Oferta de Servicios Turísticos en Puerto San Julián.....	31
4.2.3 Características de los Principales Atractivos Turísticos de la Provincia	35
4.3 ESTADÍSTICAS DE TURISMO Y CRUCEROS EN USHUAIA.....	38
4.4 ESTADÍSTICAS DE TURISMO Y CRUCEROS EN PUERTO MADRYN.....	39
4.5 EXCURSIONES PARA TURISTAS DE CRUCEROS.....	41
4.5.1 Excursiones Ofrecidas en Puerto Madryn	41
4.5.2 Excursiones Ofrecidas en Ushuaia	42
4.5.3 Tipos de Excursiones Ofrecidas en Alaska a los Huéspedes de Cruceros.....	43
4.6 ELEMENTOS SOBRE ECOTURISMO	45
4.6.1 El perfil del Mercado de Ecoturismo	46
4.6.2 Elementos para el Desarrollo Basado en el Ecoturismo.....	46
5.0 - MERCADO POTENCIAL DE CRUCEROS	48
5.1 BUQUES DE CRUCERO	48
5.1.1 Contexto Internacional del Mercado de Cruceros	48
5.1.2 Contexto Regional del Mercado de Cruceros.....	49
5.1.3 Buques de Diseño para la Región.....	50
5.2 ESTIMACIONES DE GASTO E INGRESOS A LA COMUNIDAD LOCAL	52
5.2.1 La Comunidad Local y la Experiencia del Huésped	52
5.2.2 Gasto Promedio Diario	52
5.2.3 Composición del Gasto	54
5.2.4 Fugas.....	56
5.2.5 Ingresos a la Comunidad Local y Eficiencia del Sistema	58
5.3 ITINERARIOS.....	59
6.0 - ANÁLISIS ESTRATÉGICO	62
6.1 OPORTUNIDADES PARA PUERTO DESEADO Y PUERTO SAN JULIÁN.....	62
6.2 PLANTEO DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	63
7.0 - PROPUESTAS DE DESARROLLO	65
7.1 PARÁMETROS BÁSICOS DE DISEÑO.....	65
7.2 ENFOQUE FUNCIONAL.....	66
7.3 VARIANTES DE INVERSIÓN.....	68
8.0 - CONCLUSIONES.....	69
9.0 - REFERENCIAS	71
RECONOCIMIENTOS.....	75
ANEXOS	77
ANEXO O – DIAGRAMA DE CICLOS – EJEMPLO	77

TOMO II – PUERTO DESEADO

TOMO III – PUERTO SAN JULIÁN

RESUMEN EJECUTIVO

El turismo de cruceros presenta condiciones favorables para continuar creciendo en la costa atlántica patagónica, siguiendo tendencias mundiales y regionales. El desarrollo de destinos de cruceros ofrece la oportunidad de estimular la industria del turismo en la región, en particular para zonas costeras de alto potencial que aún no tienen una actividad turística significativa. Resulta imprescindible planificar este crecimiento para maximizar los beneficios potenciales de esta actividad y minimizar los riesgos de efectos negativos.

Se estudiaron los puertos de Puerto Deseado y Puerto San Julián, Provincia de Santa Cruz, aplicando una metodología general que combina experiencia internacional en el mercado de cruceros y conocimiento de la realidad regional (Biondi & Sasso 2000). Se propone el desarrollo de un sistema que permita ofrecer servicios y bienes de alta calidad al turista de cruceros, beneficiando a las comunidades locales mediante su participación en la actividad turística y protegiendo los recursos de los que se nutre.

A partir de un planteo conceptual de obras y de un esquema preliminar de inversiones necesarias, se concluye que las propuestas son factibles y se recomienda una estrategia general de desarrollo para cada puerto. El enfoque sistémico utilizado permite optimizar las inversiones, promover sinergia entre elementos del sistema, e incluir a distintos sectores de la comunidad.

Se considera que el desarrollo turístico en la región, que puede ser impulsado por la actividad de cruceros, debe ser una "cuestión de estado" dado su alto beneficio económico potencial.

OBJETIVOS GENERALES

Este informe tiene por objeto constituir un documento de planificación integral para orientar el desarrollo de destinos de cruceros para los puertos de interés. El mismo fue desarrollado mediante la consulta permanente con funcionarios provinciales y municipales, así como operadores privados locales. De esta forma, el mismo proceso de recopilación de información y discusión de diagnósticos y propuestas ha sido enriquecedor para todas las partes involucradas.

Los objetivos del sistema propuesto incluyen: lograr el interés de las compañías de cruceros para incluir los puertos bajo estudio en sus itinerarios, implementar un

sistema de servicios turísticos que obtenga un nivel muy alto de satisfacción del huésped, que la “experiencia memorable del huésped” se traduzca en niveles óptimos de gasto en tierra, y que la máxima proporción posible del gasto en el destino permanezca en la comunidad.

El enfoque propuesto en este trabajo está orientado a maximizar los beneficios directos a la comunidad debidos al turismo. El mismo se encuadra dentro de los principios generales del “turismo sustentable”, que implica alcanzar los objetivos de los visitantes, de las empresas de turismo y de la comunidad local protegiendo los recursos, tanto naturales como culturales sin menoscabar la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades (Tagliorette & Losano 1996).

Desde el punto de vista del turista, los servicios prestados directamente por los integrantes de las comunidades locales son realmente auténticos, pueden ser personalizados y reconocen a la población del lugar. Estas características contribuyen al logro de una alta calidad de la “experiencia del huésped”, que es en última instancia el corazón de la actividad económica del turismo.

Desde el punto de vista de la población local, se propone mejorar las oportunidades de la misma para encarar emprendimientos orientados a la producción y comercialización de bienes y servicios turísticos mediante capacitación, asesoramiento, financiamiento y asistencia técnica. Asimismo, se procura que la infraestructura propuesta para satisfacer las expectativas del turismo pueda ser utilizada por la comunidad local.

ENFOQUE SISTÉMICO

Como parte de la planificación estratégica, se propone el desarrollo de distintos aspectos que resulten en un sistema de actividades interrelacionadas con la participación del sector público y del privado.

El sistema propuesto no es más que la identificación de los actores fundamentales, la definición de objetivos y la propuesta de una serie de reglas generales orientadoras del desarrollo. El marco de referencia, fijado por el Estado, tiene por fin lograr que distintas áreas del sector público (tanto municipal como provincial) y el sector privado puedan actuar en forma coordinada y eficiente, orientados hacia objetivos comunes de desarrollo sostenible. En particular, el marco de referencia permitirá a los distintos operadores privados optimizar sus actividades individuales en un entorno de crecimiento a largo plazo.

La identificación preliminar de áreas de interés permite diseñar estrategias para que los distintos elementos del sistema provean una retroalimentación positiva en pos de los objetivos deseados. En particular, se identificaron elementos valiosos en las áreas de infraestructura portuaria, planeamiento urbano, áreas protegidas, cultura, micro y pequeñas empresas, educación y ciencias. Estos elementos, una vez alcanzado cierto nivel de desarrollo, pueden contribuir en forma sinérgica al sistema. Adicionalmente, el enfoque sistémico utilizado permitió identificar y justificar proyectos que no eran viables según un análisis aislado, pero son muy valiosos como parte de un sistema.

ÁREAS DE IMPLEMENTACIÓN

El enfoque propuesto requiere avanzar en forma simultánea en varios frentes para alcanzar los objetivos propuestos:

Se debe implementar un sistema eficaz para el manejo de las áreas protegidas de uso turístico. No se puede avanzar en el programa cruceros sin la certeza de un manejo eficaz de los aspectos ambientales, de lo contrario se corre el riesgo de inducir daños irreparables a los recursos naturales.

El desarrollo de infraestructura urbana en forma compatible con un plan de desarrollo turístico es muy importante para alcanzar los niveles deseados de satisfacción del huésped. En este sentido es fundamental que las autoridades municipales y provinciales puedan aunar recursos de planificación, financiación y construcción para proveer la infraestructura básica necesaria a partir de las recomendaciones propuestas.

Con el fin de alcanzar los objetivos de desarrollo de una industria turística local de alta calidad y con máximos impactos positivos en la comunidad, es imprescindible implementar un plan que contemple el financiamiento de emprendimientos turísticos que incluya capacitación, asesoramiento y asistencia técnica. Los destinatarios deben ser integrantes de la comunidad local. En particular, los programas existentes de financiamiento para micro y pequeñas empresas deberían ser revisados para contemplar el caso de los proyectos turísticos en áreas que –como ésta– no tienen antecedentes significativos, y por lo tanto requieren condiciones especiales.

En el área de infraestructura portuaria se deberán compatibilizar las propuestas presentadas con las proyecciones de uso comercial de los puertos (especialmente Puerto Deseado) de modo de alcanzar la capacidad necesaria en los plazos determinados sin perturbar su operatoria.

El área de cultura debe recibir apoyo sustancial, tanto a nivel provincial como municipal, a partir de reconocer que una parte importante de los atractivos turísticos está basado en la historia y la cultura, que los museos son un recurso muy importante en el negocio turístico, y que la preservación del patrimonio cultural, histórico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etc., es imprescindible para esta actividad, más allá de su valor intrínseco.

Se propone establecer una unidad de coordinación que pueda gestionar la implementación de estas recomendaciones, promover los proyectos necesarios y otras iniciativas compatibles, considerando que muchos de estos proyectos y programas son imprescindibles para un desarrollo armónico del turismo de cruceros.

1.0 - INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETIVO

El presente es el Informe Final del “Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros”. El objetivo de este trabajo es promover la inclusión de los puertos de Puerto Deseado y Puerto San Julián en los itinerarios de cruceros del Atlántico Sur y maximizar el impacto económico positivo que esta actividad potencialmente puede generar en las comunidades locales, mediante el desarrollo de servicios turísticos de alta calidad.

Se aplicó una metodología general que combina experiencia internacional en el mercado de cruceros y conocimiento de la realidad regional (Biondi & Sasso 2000). Se propone el desarrollo de un sistema que permita ofrecer servicios y bienes de alta calidad al turista de cruceros, beneficiando a las comunidades locales mediante su participación en la actividad turística y protegiendo los recursos (naturales, culturales, etc.) de los que se nutre.

Este informe tiene por objeto constituir un documento de planificación integral para orientar el desarrollo de destinos de cruceros para los puertos de interés. El mismo fue desarrollado mediante la consulta permanente con funcionarios provinciales y municipales, así como operadores privados locales. De esta forma, el mismo proceso de recopilación de información y discusión de diagnósticos y propuestas ha sido enriquecedor para todas las partes involucradas.

Las recomendaciones fueron presentadas y discutidas con los interesados y están basadas en las características del mercado regional de cruceros, las condiciones de operación portuaria previsibles, consideraciones ambientales y los recursos turísticos.

1.2 ORGANIZACIÓN DEL INFORME

El informe está dividido en 3 tomos: un primer tomo general y un tomo para cada destino en particular. De esta forma, los tomos I y II son suficientes para el uso local en Puerto Deseado, así como los tomos I y III lo son para Puerto San Julián.

El Tomo I presenta las bases metodológicas del estudio y los análisis, diagnósticos y recomendaciones aplicables a ambos destinos. También incluye un resumen de las alternativas de desarrollo propuestas para cada destino y la estrategia de desarrollo propuesta.

Tomo II corresponde a Puerto Deseado y el Tomo III a Puerto San Julián. Se presentan los antecedentes referentes al acceso náutico, instalaciones portuarias, infraestructura

urbana, reservas naturales, y servicios turísticos. Se establece la capacidad de carga de los principales atractivos basados en la naturaleza y se plantean y analizan alternativas de desarrollo. En cada tomo se incluyen los diseños conceptuales de obras de infraestructura, costos preliminares de inversiones y estimaciones preliminares de beneficios, así como la estrategia de desarrollo para cada destino.

1.3 ORGANIZACIÓN DEL TOMO I

El punto 2 incluye una lista de recomendaciones aplicables en forma general, que abarcan distintos elementos del sistema que se procura construir y su coordinación. Los Tomos II (Puerto Deseado) y III (Puerto San Julián) contienen las recomendaciones específicas para cada destino referidas al desarrollo de infraestructura urbana y portuaria, así como a las áreas protegidas en su zona de influencia.

El punto 3 presenta observaciones referidas a las distintas áreas que contribuyen al sistema, que en muchos casos las mismas fueron estimuladas por el contacto con los actores directos y la visita a las localidades objeto de estudio.

El punto 4 detalla datos estadísticos y de servicios de las localidades bajo estudio, de la provincia en general y de otras ciudades de la región que tienen actividad de cruceros. Se incluyen antecedentes sobre excursiones en tierra en distintos puertos.

En el punto 5 se sintetizan aspectos del mercado de cruceros que permiten definir parámetros de diseño asociados con los buques. Se plantean además índices genéricos que permiten estimar ingresos por turismo en distintas condiciones de operación.

El punto 6 incluye un resumen del enfoque estratégico general.

El punto 7 presenta el enfoque general para el diseño, mientras que los principales elementos de la solución propuesta para cada destino se encuentran en los Tomos II y III.

2.0 - RECOMENDACIONES GENERALES

2.1 ESTRATEGIAS RECOMENDADAS

Se recomienda el avance simultáneo y coordinado en distintas áreas para alcanzar los objetivos deseados. El enfoque sistémico utilizado en este estudio debe mantenerse durante las etapas de proyecto y formulación de programas, así como durante la ejecución e implementación de los mismos.

La coordinación de esfuerzos públicos al nivel provincial y municipal en las distintas áreas y de iniciativas privadas, es un factor clave para la implementación de este plan. Se recomienda la creación de una unidad de gestión con la participación de distintas áreas de gobierno y representantes del sector privado de la región, que dependa del más alto nivel de gobierno provincial y que cuente con una asistencia técnica comprometida con el plan y externa a la estructura administrativa provincial. Esta asesoría podrá interactuar libremente con funcionarios públicos de todos los niveles, reportando al máximo nivel de la unidad de gestión del Programa Cruceros.

Con el respaldo de esta tarea de planificación, deben iniciarse tareas de promoción de estos destinos, con las particularidades que se mencionan para cada puerto. Las herramientas típicas para esta promoción incluyen la presentación directa ante compañías de cruceros, la promoción en eventos internacionales de la actividad de cruceros (Seatrade), la inclusión de información en internet (tanto para consulta pública como para consulta por las compañías de cruceros) y la participación en asociaciones como SurCruise (Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur).

2.1.1 Estrategia de desarrollo para Puerto Deseado

Se considera conveniente alcanzar primero un nivel intermedio de capacidad con el fin de disminuir las inversiones iniciales pero –fundamentalmente– para permitir el desarrollo de una industria turística local.

Por otra parte, el desarrollo de la infraestructura propuesta (ver Tomo II) producirá también una capacidad para captar al turismo que acceda por otras vías. Es importante planificar el desarrollo general del turismo, en términos compatibles con los presentados en este trabajo.

Dentro del esquema de inversiones propuesto (ver Tomo II) existen posibilidades de identificar unidades concesionables, manteniendo el énfasis en el desarrollo local y la creación de oportunidades para el desarrollo de una oferta personalizada y prestada

por la población de la ciudad. Se recomienda estudiar en detalle estas opciones y estructurar términos contractuales que respeten los principios del turismo sustentable.

A pesar del desarrollo escalonado propuesto (ver Tomo II), se propone realizar esfuerzos de promoción entre las compañías que abarquen a todos los niveles, ya que el objetivo final es atraer a los cruceros de mayor capacidad que recorren la región.

2.1.2 Estrategia de desarrollo para Puerto San Julián

El desarrollo de la infraestructura propuesta para cruceros producirá también una capacidad para captar a otros turistas. En el caso de Puerto San Julián, el desarrollo paralelo del turismo que ingrese por otras vías es fundamental para potenciar los ingresos por cruceros.

Dentro del esquema de inversiones propuesto (ver Tomo III) existen posibilidades de identificar unidades concesionables, manteniendo el énfasis en el desarrollo local y la creación de oportunidades para una oferta personalizada y prestada por la población de la ciudad. Se recomienda estudiar en detalle estas opciones y estructurar términos contractuales que respeten los principios del turismo sustentable.

Debido a las limitaciones del mercado potencial, la elaboración de productos turísticos específicos y su difusión entre las compañías de cruceros es crucial. Puerto San Julián tiene que ser creativo en su enfoque y acercamiento a las operadoras de cruceros, buscando asociaciones con otros puertos, creando nuevos itinerarios y desarrollando variadas y novedosas ofertas de excursiones.

2.2 OFERTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS

El Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros puede ser un factor desencadenante del desarrollo del turismo en la región. Sin embargo, éste es un segmento específico y parcial del sistema. Si bien el enfoque propuesto es amplio y flexible, este trabajo debe insertarse dentro de una planificación más general, tanto local como regional, que siga lineamientos paralelos a los aquí propuestos.

2.2.1 Oferta basada en la naturaleza

Es imprescindible contar cuanto antes con una estructura técnica y administrativa eficaz para la gestión de las áreas protegidas en el ámbito de la Provincia de Santa Cruz. La segunda etapa del Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica

(Fundación Patagonia Natural) abarca específicamente la problemática de la gestión de las áreas protegidas, por lo que se recomienda compartir información y aunar esfuerzos.

Se recomienda estimular el desarrollo de productos turísticos clásicos (como excursiones con guías locales), la creación de senderos y/o caminos de interpretación (tanto naturales, como históricos, paleontológicos, geológicos, arqueológicos, etc.) y la generación de opciones de turismo activo de diversos niveles de dificultad (circuitos para cabalgatas, bicicleta, kayak, hiking, etc.), evitando producir impactos negativos.

Se proponen en este trabajo distintas obras de infraestructura en áreas protegidas, incluyendo centros de interpretación de la naturaleza, circuitos interpretativos y obras complementarias necesarias para la realización de excursiones. Los planteos conceptuales y listados de requerimientos (detallados en los tomos correspondientes a cada destino) deben ser plasmados en proyectos específicos.

2.2.2 Oferta basada en la historia / cultura

El área de cultura debe recibir apoyo sustancial, tanto a nivel provincial como municipal. Una parte importante de los atractivos turísticos de la región está basado en la historia y la cultura, pero la oferta actual es muy limitada.

Se recomienda la creación de una red provincial de museos, centros culturales y centros de interpretación de la naturaleza. Los museos son un recurso turístico de gran importancia, ya que pueden constituir atractivos turísticos valiosos. Una organización profesional, con recursos suficientes y manejo adecuado, estimulará además la incorporación de piezas que actualmente se encuentran en manos privadas y están en riesgo de deterioro o pérdida.

Se recomienda la implementación de medidas que promuevan la preservación del patrimonio cultural, histórico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etc. Este patrimonio es un recurso turístico destacado, más allá de su valor intrínseco. En este sentido se requiere una Ley de Patrimonio de adecuada cobertura y fácil aplicación.

2.3 ÁREAS PROTEGIDAS Y MEDIO AMBIENTE

2.3.1 Sistema provincial de áreas protegidas

Es imprescindible establecer un sistema de administración de áreas protegidas y reservas naturales que permita conservar el valor ambiental y crear un recurso

turístico sustentable. Con este fin, se necesita una autoridad de aplicación que debe estar facultada y tener los fondos para:

- Planificar el uso del espacio dentro de las reservas.
- Facilitar y promover los estudios científicos de base y realizar el monitoreo del impacto turístico (y otros usos).
- Administrar el uso turístico en coordinación con autoridades de turismo y operadores.
- Construir y administrar la infraestructura necesaria.
- Administrar los fondos generados, reinvirtiéndolos en la reserva.

Se debe establecer un sistema de control eficaz a corto plazo en todas las áreas protegidas, sin perjuicio de la organización final que se adopte. Como parte de este esfuerzo se deben completar y oficializar los planes de manejo de todas las áreas protegidas.

La ausencia de un manejo apropiado de las áreas protegidas pone en peligro el conjunto del plan de desarrollo de destinos de cruceros en la provincia, ya que el recurso natural (biológico y paisajístico) es una parte fundamental de la oferta turística y su uso descontrolado seguramente provocará impactos negativos, probablemente irreparables.

La Fundación Patagonia Natural está actualmente desarrollando la segunda fase del Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica, que tiene por finalidad asistir a las autoridades de las áreas correspondientes a establecer estos sistemas de gestión. Se recomienda compartir información y aunar esfuerzos con la Fundación Patagonia Natural en este sentido.

En principio se recomienda que el sistema de gestión otorgue importancia a representantes y autoridades locales para el control de las actividades en el área protegida y que permita la generación y administración de recursos propios.

Se recomienda que el sistema de gestión contemple el aporte económico directo por parte de la Provincia (y el apoyo para la obtención de otras fuentes de ingreso) para la realización de inversiones de infraestructura, tareas de investigación básica y estudios de impacto.

2.3.2 Infraestructura

Se recomienda incorporar nueva infraestructura y/o mejorar la existente con el fin de:

- Ordenar el desplazamiento del turismo minimizando el impacto sobre las

colonias y apostaderos de fauna (i.e. delimitación de senderos, instalación de miradores, bancos).

- Informar al visitante sobre la importancia de cada lugar (i.e. instalación de senderos autoguiados y cartelería interpretativa).
- Preservar las condiciones naturales (sistema de control y recolección de residuos generados por los visitantes).
- Mejorar y realizar mantenimiento de los caminos de acceso a los lugares de interés turístico a ser incluidos en las excursiones terrestres.

La infraestructura propuesta en cada caso se detalla en los tomos correspondientes.

2.3.3 Evaluación, monitoreo y control

Resulta imprescindible ejercer un control ambiental sobre el uso turístico de las áreas naturales. Esto incluye tanto tareas de vigilancia y aplicación de la reglamentación en vigencia como el estudio continuo del impacto generado por el turismo. En particular, se recomienda:

- 1) Concretar el nombramiento de guardafauna/s que ejerzan el control efectivo de las distintas islas y sectores de la Ría de Deseado donde existen asentamientos de fauna.
- 2) Formar un grupo de guías especializados y debidamente capacitados que cuenten con la acreditación de la Dirección Municipal de Turismo y de la autoridad de manejo de las áreas protegidas, para acompañar los contingentes turísticos, y en particular en aquellos sectores de alta sensibilidad ecológica.
- 3) Consolidar los mecanismos de control y seguimiento necesarios para el cumplimiento de los lineamientos y recomendaciones de manejo de las áreas protegidas y la fauna de cada lugar, para evitar que se produzcan desbordes en detrimento del recurso vida silvestre.
- 4) Realizar tareas de monitoreo para evaluar el posible impacto resultante del aumento de:
 - el tránsito de embarcaciones por la Ría Deseado y Bahía de San Julián y
 - la frecuencia de visitas de turistas a colonias de aves marinas (i.e. pingüinos de Magallanes, gaviotas, cormoranes).
- 5) Realizar estudios detallados para determinar cupos en caso de ser necesario.

2.3.4 Entrada a las áreas protegidas

Se recomienda el cobro de entrada a todas las áreas protegidas para que los turistas contribuyan a su mantenimiento. Esta entrada podría cobrarse en todos los accesos terrestres y estar incluida en las tarifas de excursiones que ingresen por vía náutica en áreas protegidas. En particular, el acceso a áreas de alta sensibilidad ecológica (que tienen cupos limitados) podría tener un precio más alto.

Los visitantes locales también deberían pagar un ingreso, ya que ayuda a crear una actitud responsable, pero de un precio mucho menor. Una forma práctica de implementar este sistema es mediante la venta de abonos por temporada o anuales, válidos para todas las reservas de la zona (o en las que la municipalidad respectiva colabora). Por ejemplo, los jóvenes que participan en tareas voluntarias (como campañas de limpieza en la reserva) podrían recibir como premio estos pases en forma gratuita.

2.4 CULTURA

Se proponen iniciativas que representan una inversión en turismo, además del valor intrínseco de la protección del patrimonio cultural de la Provincia.

2.4.1 Red provincial de museos

Se recomienda fijar como objetivo el establecimiento de una red provincial de museos (con enfoque y recursos modernos), centros culturales y centros de interpretación del medio natural. Este sistema puede constituir un recurso turístico destacado y brindar otros beneficios a las comunidades locales (revalorización histórica, preservación de la identidad cultural, reconocimiento a etnias, etc.).

En el corto plazo, los museos deben concentrar sus esfuerzos en mejorar las exhibiciones, cobrar entrada a los turistas y establecer un área (a la salida) donde se puedan comercializar libros, reproducciones, fotografías y material relacionado con su actividad específica. Los recursos generados deben reinvertirse en el museo, ya sea a través de una administración propia de fondos o de una Comisión de Amigos.

La creación de un sistema de museos confiable es la mejor forma de estimular la exhibición pública de piezas del patrimonio cultural provincial que se encuentran bajo el dominio o en custodia de privados.

En Puerto Deseado y Puerto San Julián se han identificado dos edificios que pueden ser útiles con este fin. La Provincia debe invertir y promover la inversión y asistencia técnica orientada a la creación de esta red, si bien la gestión y operación pueden realizarse con participación municipal. Se debe procurar una cobertura uniforme de estos centros en toda la provincia.

2.4.2 Patrimonio

Se recomienda apoyar las tareas que actualmente se llevan a cabo tendientes al

establecimiento de una Ley de Patrimonio que proporcione un sistema eficaz de protección y preservación, que incluya todos los tipos de patrimonio, que facilite la incorporación adecuada del patrimonio a la actividad turística y que contemple en particular a las colecciones de piezas arqueológicas en manos privadas. En particular, se recomienda la creación de incentivos para la protección y puesta en valor del patrimonio arqueológico, paleontológico, etc., en tierras particulares que deseen desarrollar una explotación turística.

La Provincia debe invertir y promover la inversión orientada a la protección de ruinas y lugares históricos y a los trabajos de investigación básica y de puesta en valor. En este sentido se señalan los sitios arqueológicos de la Corbeta Swift y las ruinas de Floridablanca, entre otros, que se encuentran en condiciones de potencial fragilidad. Adicionalmente se debe contemplar la protección y puesta en valor del patrimonio arqueológico, paleontológico, etc., en áreas protegidas y reservas naturales.

Se recomienda apoyar y aprovechar al máximo la estructura del PREPAP con el objeto de estimular la producción de artesanías, reproducciones y obras artísticas de fabricación local, las que deben ser auténticas, de alta calidad de manufactura y presentación adecuada a los fines comerciales. En este sentido se destacan las reproducciones de artefactos arqueológicos (i.e. puntas de flechas) ya que disminuyen el riesgo de comercialización de los originales.

La Provincia debe implementar en forma sistemática las iniciativas para establecer normas de certificación (de origen, de técnicas y del artesano), incluyendo la asistencia técnica específica. La labor de asistencia directa a grupos de artesanos y comunidades aborígenes del PREPAP puede producir beneficios muy significativos tanto para la calidad de la oferta turística como para esos grupos, aunque no se encuentren geográficamente cerca de los destinos de cruceros.

Se recomienda la inmediata creación de una lista de correo electrónico ("mailing list") con el fin de comunicar a todos los funcionarios, investigadores y particulares interesados en la preservación del patrimonio cultural en la región. Esta iniciativa surgió durante las reuniones previas al primer informe parcial con el fin de intercomunicar a personas que realizan actividades muy valiosas (y en general con recursos muy limitados) para optimizar esfuerzos, aprovechar herramientas disponibles o compartir información útil. Las gestiones iniciadas oportunamente con la UNPA (a partir de un ofrecimiento al PREPAP) todavía no han producido resultados concretos.

2.4.3 Proyectos específicos

Se recomienda apoyar el proyecto de réplica y museo de la Nao Victoria en Puerto San Julián.

Se recomienda redoblar los esfuerzos para mejorar en el corto plazo la exhibición del Museo Provincial Brozoski de Puerto Deseado, en especial aumentando el número de piezas en exhibición y ampliando el horario de atención al público durante la temporada de verano. El museo debería concentrar su temática exclusivamente en la Corbeta Swift y promover su propio crecimiento (y el de la actividad arqueológica básica) a través de la difusión amplia de las piezas ya rescatadas.

Se recomienda dedicar el edificio de la antigua estación de ferrocarril de Puerto Deseado a un uso exclusivo como museo, centro cultural y centro de interpretación. alguna sala de la planta baja podría habilitarse provisoriamente como sala de exhibición temporaria con una inversión mínima.

Se recomienda la creación de un parque temático ferroviario en la antigua playa de maniobras de la estación de Puerto Deseado (existe una iniciativa al respecto), recuperando construcciones e instalaciones (galpones, tanque de agua, cambios, plataforma giratoria, etc.).

Según la iniciativa existente al nivel municipal, se recomienda la preservación de los restos del antiguo frigorífico de San Julián para su futuro desarrollo turístico.

Se recomienda la selección de uno o más edificios antiguos o emblemáticos de Puerto San Julián para la ampliación del museo y/o creación de nuevos museos temáticos específicos. En particular, el ex-edificio de Argensud ha sido identificado con ese fin.

Según la iniciativa existente, se recomienda el estudio de la recreación de una reproducción parcial (construcción típica) de Floridablanca en las cercanías del sitio arqueológico.

Con el fin de disponer de una oferta de atractivos históricos y culturales a corto plazo en Puerto Deseado se pueden realizar una serie de acciones que no requieren necesariamente la construcción de nueva infraestructura. Las mismas incluyen, entre otras, expansión de muestras y organización de "gift shop" en el Museo Brozoski, habilitación de muestras temporarias del Edificio de la Estación de Ferrocarril, folletería sobre edificios históricos, habilitación preliminar de un sector del futuro parque de la playa de maniobras, organización de una feria de artesanos, etc.

2.5 INFRAESTRUCTURA URBANA

Es necesario establecer como objetivo la protección del patrimonio arquitectónico: edificios, vistas, espacios, estilos, etc.

Los documentos de planificación urbana deberán ser revisados en el mediano plazo para adecuarse a las necesidades de un plan de desarrollo turístico, y en particular de este Plan de desarrollo de Destinos de Cruceros.

Se recomienda restringir el uso de los espacios costeros sólo a las actividades que requieran de la costa para desarrollarse, y evitar las construcciones costeras que obstruyan las vistas desde las zonas turísticas urbanas (i.e. estación del ferrocarril en Puerto Deseado).

Se recomienda revisar el Plan de Desarrollo Urbano de Puerto Deseado para identificar un nuevo sector, alejado de la costa y de los atractivos turísticos, para el emplazamiento de actividades industriales.

Los proyectos de obras urbanas en curso o en estudio deberían ser revisados a la luz de los requerimientos que resulten del presente estudio.

2.6 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Se recomienda revisar el proyecto final de la ampliación en la zona de playas y conexión vial con la ciudad por el este, con el objeto de compatibilizar el uso comercial y turístico del puerto. También deberán evaluarse con este fin las condiciones operativas previstas a corto y mediano plazo en ese sector portuario.

Se recomienda efectuar el dragado del banco existente frente al puerto ya que es importante para los cruceros turísticos poder realizar operaciones de atraque y zarpada con distintas condiciones de marea.

El proyecto definitivo de la obra de dragado deberá considerar cuidadosamente la presencia de los restos del naufragio de la Corbeta Swift, con el objeto de evitar daños al patrimonio. Con este fin se recomienda consultar al equipo de arqueólogos que estudia el sitio, que tiene previsto obtener datos precisos de dispersión de artefactos hacia Febrero de 2001.

La obra de la escollera del Club Náutico Capitán Oneto de Puerto Deseado se está ejecutando para hacer uso del material de voladura disponible. Se deberá asegurar que el diseño final tenga suficiente estabilidad, en especial en la zona del morro y en el pie.

Se recomienda realizar una planificación específica del futuro desarrollo de infraestructura náutica recreativa en Puerto Deseado y Puerto San Julián. El desarrollo futuro requiere un estudio integrado que considere tanto los usos urbanos como la actividad turística de cruceros, veleros, excursiones náuticas y deportes acuáticos. El mercado de veleros, no estudiado en el presente trabajo, puede ser un complemento importante para las actividades turísticas en ambas localidades.

Se recomienda estudiar el acceso náutico a Puerto Deseado y Puerto San Julián para identificar con los valores máximos de eslora y calado que pueden operar en cada puerto, en función de las distintas condiciones ambientales posibles.

2.7 EDUCACIÓN

Se recomienda incorporar el idioma inglés como herramienta fundamental para la prestación de servicios turísticos orientado a turistas extranjeros. En este sentido resulta prioritario el desarrollo de herramientas para la conversación. Este criterio debería utilizarse tanto en el nivel secundario como en los cursos para adultos.

La escuela es un ámbito muy conveniente para el inicio de actividades que serán necesarias a mediano y largo plazo. Se recomienda apoyar desde este ámbito iniciativas relacionadas con el uso de internet (uso habitual para tareas de investigación escolar, proyectos especiales relacionados con historia y ecología, concursos sobre la producción de material de promoción turística, etc), capacitación en turismo (charlas, trabajos prácticos, pasantías, etc.), enseñanza y práctica de idiomas (pasantías, becas, etc.), educación ambiental (participación en proyectos comunitarios, pasantías en reservas, etc.), contacto intercultural (educación, becas de intercambio, etc), entre otras..

La escuela es un ámbito adecuado para la realización de actividades especiales, concursos, etc. en todas las áreas mencionadas. En particular, se debe considerar que en las actividades bien implementadas según todas estas áreas se obtiene una interesante experiencia y capacitación laboral. Se puede mencionar como antecedente del uso de internet al trabajo desarrollado en el Colegio Secundario Provincial No. 21 "José Font" de Gobernador Gregores, premiado en las olimpiadas nacionales de internet.

Sería conveniente revisar la oferta educativa universitaria para asegurar la disponibilidad de programas de turismo que permitan la formación de guías con salida laboral local y provean una base que permita la posterior capacitación en

operación de servicios turísticos y gestión de micro y pequeñas empresas.

2.8 EMPRENDIMIENTOS PRIVADOS

Se recomienda revisar los programas de financiamiento de micro y pequeñas empresas para que contemplen el caso de los emprendimientos turísticos en zonas donde el turismo no está desarrollado. Estos programas debe plantearse como una herramienta de promoción, para lo cual deberían revisarse los plazos de repago y las garantías, especialmente para préstamos de montos reducidos. Adicionalmente, debería estudiarse la posibilidad de implementación de programas de micropréstamos sin garantías.

El programa de promoción de micro y pequeñas empresas de turismo debe incluir componentes de capacitación, asesoramiento en la formulación de proyectos, asistencia técnica para la implementación, además del financiamiento.

Los tipos de emprendimientos incluyen, entre otros, servicios de excursiones, gastronómicos, de entretenimientos, servicios en tierra a las tripulaciones de cruceros, etc.; así como la producción y comercialización de artesanías, alimentos regionales, obras artísticas, reproducciones de piezas arqueológicas, publicaciones, grabaciones de música folklórica, productos con certificación de origen, etc.

3.0 - DIAGNÓSTICO GENERAL

3.1 POTENCIAL PARA EL DESARROLLO TURÍSTICO

Se ha observado que tanto Puerto Deseado como Puerto San Julián poseen un importante potencial para el turismo a partir de sus bellezas naturales, fauna, historia y cultura. Sin embargo, este potencial se encuentra en gran medida sin desarrollar y el turismo no representa actualmente una actividad económica significativa.

El turismo de cruceros en el Cono Sur demanda una oferta turística en tierra de alta calidad, orientada a proporcionar al huésped “experiencias memorables”, compatibles con la atención a bordo. La planificación y el desarrollo del turismo de cruceros representa una oportunidad para iniciar un proceso de crecimiento sustentable del turismo en la región, en especial orientado hacia el turismo internacional y alternativo (ecoturismo, de naturaleza, cultural, de aventura, etc.). Tanto el turismo responsable de cruceros como el ecoturismo proporcionan un mayor nivel de ingresos en la comunidad por turista/día que el turismo masivo convencional y preservan los recursos evitando su degradación (Wearing & Neil 1999).

3.2 ESTADO ACTUAL DE DESARROLLO TURÍSTICO

A pesar de algunos esfuerzos relativamente aislados en el ámbito local y provincial, existen diversas condiciones que desalientan el desarrollo turístico en estas localidades. Las siguientes razones han sido mencionadas en distintas entrevistas:

- Los atractivos turísticos locales tienden a ser opacados por “los Glaciares” y por lo tanto tienen poca promoción en la esfera provincial.
- La población local tiene poca conciencia del valor de sus recursos turísticos y desprecia el turismo como negocio en el que pueda participar.
- El turista en general no conoce estos destinos (ni el argentino, ni menos aún el extranjero).
- Actualmente estos destinos son visitados por muy pocos turistas.
- La oferta de servicios turísticos (excursiones, museos, etc.) es sumamente limitada (pocos prestadores, poca variedad, pobre desarrollo, etc.).
- Los programas de microemprendimientos existentes no han logrado favorecer a las iniciativas relacionadas con el turismo.

La actitud de la población en general con respecto al turismo es de indiferencia, según surge de las conversaciones mantenidas en las localidades bajo estudio. Con excepción de unos pocos prestadores de servicios turísticos (fundamentalmente servicios de excursiones y en menor medida hoteles y gastronomía), no se vislumbra

al turismo como un negocio potencial en el que se pueda participar. El hecho que se hayan asignado sólo dos programas de microemprendimientos relacionados con el turismo en sólo una de las localidades estudiadas también contribuye a reforzar esta imagen.

Esta actitud también se refleja como una cierta presión sobre los gobiernos municipales para no realizar inversiones orientadas a fomentar el turismo. La población en general, especialmente en Puerto Deseado, no tiene noción del potencial turístico de su región, lo que fue percibido por el consultor –entre otras circunstancias-- durante una entrevista periodística.

Por otra parte, si bien el turismo no es una actividad económica significativa, tampoco produce alteraciones negativas en la vida cotidiana de estas localidades ni es rechazado *per se*.

En el Anexo se presenta un diagnóstico preliminar simplificado, esbozado rápidamente durante la visita de campo mediante una técnica gráfica para describir los comportamientos de individuos dentro de una organización (Bella 1987, 1994, Biondi 1998). Este diagrama fue validado durante reuniones mantenidas en un viaje posterior.

3.3 BENEFICIOS ECONÓMICOS DIRECTOS

El enfoque propuesto en este trabajo tiene por objetivo maximizar los beneficios directos a la comunidad debidos al turismo. Con este fin se busca mejorar las oportunidades de la población para encarar emprendimientos orientados a la producción y comercialización de bienes y servicios turísticos.

Este enfoque se encuadra dentro de los principios del “turismo sustentable” (Middleton & Hawkins 1998). El “turismo sustentable” implica alcanzar los objetivos de los visitantes, de las empresas de turismo y de la comunidad local protegiendo los recursos, tanto naturales como culturales sin menoscabar la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades (Tagliorette & Losano 1996). Estas características se denominan también “turismo responsable”.

Desde el punto de vista del turista, los servicios prestados directamente por los integrantes de las comunidades locales son realmente auténticos, pueden ser personalizados y poseen el valor agregado –reconocido especialmente por un creciente número de extranjeros de gran poder adquisitivo– de respetar y reconocer a la población del lugar. Estas características contribuyen hacia el logro de una alta

calidad de la “experiencia del huésped”, que es en última instancia el corazón de la actividad económica del turismo. En el caso particular de la industria de cruceros, una de las razones de su explosivo crecimiento se atribuye al éxito en desarrollar el negocio que gira alrededor de las “experiencias” de “sus huéspedes”.

3.4 EJES DEL DESARROLLO TURÍSTICO: NATURALEZA E HISTORIA

Se observa la posibilidad de desarrollar atractivos turísticos según dos ejes temáticos fundamentales: la naturaleza y la historia / cultura.

La oferta basada en la naturaleza es evidente, se puede observar a simple vista. Este eje temático tiene cierto grado de desarrollo en la Patagonia en general y existe rudimentariamente en las localidades motivo de este estudio. Los paisajes y la abundante fauna presente durante el verano, ya atraen a los escasos turistas que visitan la zona. Para el desarrollo de esta oferta resulta indispensable el establecimiento y aplicación de estrictas normas de manejo que permitan garantizar la preservación del recurso natural.

La oferta basada en la historia actualmente no está “visible”. El eje temático de la historia, cultura, tradiciones, arqueología, paleontología, geología, etc., no está desarrollado, si bien su potencial es tan importante como el de la anterior. La historia de Puerto Deseado y Puerto San Julián es rica en aspectos relacionados con el período pre-hispánico, la mítica época de las exploraciones, la esforzada colonización. De igual manera, la geología y paleontología tienen exponentes destacados.

Por otra parte, la población patagónica en general conserva rasgos relacionados con la “vida en la frontera” a través de costumbres y recuerdos familiares, que constituyen una potencial fuente generadora de atractivos turísticos de muy alta calidad. En particular, existen numerosas colecciones privadas de piezas históricas y arqueológicas que no están disponibles como oferta turística.

En contraste con el potencial mencionado, la oferta actual de museos es muy pobre. San Julián cuenta sólo con un museo municipal, que abarca una temática bien presentada pero muy amplia y en un espacio físico muy reducido. Puerto Deseado posee un museo provincial dedicado exclusivamente al naufragio de la goleta Swift, donde sólo se exhiben aproximadamente un 15% de las piezas disponibles. Adicionalmente, las tareas de recuperación de piezas del naufragio se ven demoradas –además de por los escasos recursos económicos para la operación– por la falta de espacio para su tratamiento y almacenamiento.

Los atractivos emblemáticos basados en la historia son:

Puerto Deseado	Puerto San Julián
<p>Corbeta Swift – embarcación británica hundida en 1770 en la ría de Deseado y conservada (sumergida) en muy buenas condiciones. Sus restos están siendo recuperados y estudiados por un grupo de arqueólogos subacuáticos. Las piezas recuperadas se exhiben en el Museo Provincial Brozski.</p> <p>Estación de Ferrocarril – edificio de piedra, único en la región por sus características. Se encuentra rodeado de varias construcciones antiguas y de instalaciones originales correspondientes a la playa de maniobras y talleres ferroviarios.</p>	<p>Floridablanca – ruinas de una fortificación española de adobe construida en 1780 que fue abandonada al poco tiempo de ser instalada. Sus restos son estudiados por arqueólogos desde hace sólo 2 años. Algunas piezas recuperadas se exhiben en el museo municipal.</p> <p>Proyecto Nao Victoria – iniciativa local para la construcción de una réplica de la primera embarcación en navegar alrededor del mundo, como parte de la expedición de Magallanes. Esta expedición (al igual que la de Drake unos años más tarde) pasó el invierno en esta reparada bahía, donde acontecieron varios hechos históricos.</p>

Como complemento importante de estos atractivos, existe en la zona –especialmente en San Julián– una incipiente producción de artesanías y obras de arte que podría orientarse al negocio turístico. La producción y comercialización de artesanías brinda también la oportunidad para extender algunos beneficios económicos del turismo a regiones más alejadas de la provincia y/o a sectores socialmente desfavorecidos, como las comunidades de aborígenes y sus descendientes. En este sentido el PREPAP está realizando una tarea destacada, pero con alcances limitados debido a los escasos recursos disponibles.

En los casos bajo estudio se requerirá una tarea de educación y promoción orientada a la población local para modificar la actual actitud de indiferencia. Este esfuerzo permitirá la inserción de la población en el negocio del turismo, evitando en el largo plazo el rechazo que se produce cuando “la población local termina pagando los costos del desarrollo turístico sin obtener sus beneficios” (McLaren 1998).

Por ejemplo, el desarrollo de infraestructura estará orientado a facilitar el acceso de los turistas (en particular los de cruceros) a un polo urbano donde una cantidad importante de proveedores y prestadores puedan ofrecer sus productos y servicios. Esto también es muy importante desde el punto de vista de la operación de los cruceros ya que estimula el ingreso de turistas a la ciudad aunque no hayan contratado excursiones a bordo. Este concepto se desarrolla en detalle en la descripción del enfoque funcional del desarrollo de destinos de cruceros.

3.5 INFRAESTRUCTURA

La infraestructura urbana de Puerto Deseado y Puerto San Julián no está actualmente en condiciones de recibir un ingreso significativo de turistas sin sufrir serios impactos negativos.

Desde el punto de vista urbano, se requiere generar espacios públicos amplios y áreas de concentración de actividades relacionadas con el turismo (preferentemente cercanas al muelle de pasajeros). Esta consideración es particularmente importante para la actividad de cruceros, ya que ésta produce una “inyección” de gran cantidad de turistas en el sector urbano durante un período corto (6 a 10 horas aproximadamente). A pesar de las dificultades logísticas que presenta este tipo de operación, el ingreso de turistas a la zona urbana es conveniente ya que aumenta la oportunidad para generar ingresos directos en la comunidad por la actividad comercial asociada, favoreciendo su distribución eficiente.

La infraestructura portuaria de Puerto Deseado está orientada fundamentalmente a la industria pesquera, que sumó más del 75% de la carga de exportación en 1999 (UNEPOSC 2000a). Sin embargo, otras cargas han experimentado un continuo crecimiento y una importante obra de ampliación portuaria incorpora específicamente un diseño para la operación con contenedores. Este puerto es el más importante de la provincia, tanto en movimiento de mercaderías como en valor de exportaciones (UNEPOSC 2000a). Se recomienda que la actividad de cruceros turísticos se concentre en el muelle en construcción, también llamado “sitio 0”, debido a su mejor conexión con el centro turístico de la ciudad: la zona del antiguo edificio de la estación de ferrocarril. La principal restricción a la operación de cruceros estará dada por las corrientes de mareas.

El puerto de San Julián, por el contrario, tiene instalaciones limitadas y una operación actual sumamente reducida. La actividad de cruceros turísticos podría realizarse en el muelle existente o –mediante transbordo– en la zona del “muelle viejo”. Este puerto presenta restricciones importantes a la operación debido que la escasa profundidad en el canal de acceso limita el ingreso y egreso a buques de menor calado durante una reducida “ventana” de tiempo alrededor de la pleamar. De todas formas se prevé que será apropiado para las embarcaciones de menor calado.

Ambas ciudades poseen edificios singulares y espacios públicos que deben ser protegidos y revalorizados. Este patrimonio arquitectónico ofrece la posibilidad de incorporarse a la oferta turística, transformándose así en un recurso económico para toda la comunidad. Por el contrario, la falta de planificación y gestión de este

patrimonio puede llevar a su pérdida definitiva. El antiguo edificio de la estación ferroviaria de Puerto Deseado es un claro ejemplo de posible revalorización.

En cuanto a la infraestructura básica, ambas ciudades presentan limitaciones para la provisión de agua potable, lo que constituye una limitación que debe evaluarse cuidadosamente al planear un desarrollo de turismo a largo plazo. El sistema de tratamiento de residuos domésticos sólidos también debe ser mejorado.

3.6 ÁREAS PROTEGIDAS Y MEDIO AMBIENTE

En un radio de aproximadamente una hora de viaje de cada destino se encuentran varias áreas naturales que representan un recurso turístico destacado. En general las mismas se encuentran poco alteradas por el uso turístico recreativo, debido a los escasos turistas que las visitan. Los impactos humanos más significativos, sin ser de magnitud importante, son producidos por los propios pobladores (generación de residuos, daños ocasionales a la vegetación, caza furtiva, actividades extractivas, etc.).

A pesar del estado relativamente favorable de las áreas naturales con potencial turístico, existen muy pocas herramientas de gestión en funcionamiento. En gran parte, las acciones de control existentes (fundamentalmente en la Ría de Deseado) dependen de esfuerzos no estructurados y hasta individuales. La falta de guardafaunas o cualquier estrategia orgánica de control pone a muchas de estas reservas en una condición de peligro en el mediano plazo, especialmente si aumenta el número de visitantes.

Según la Ley Provincial N° 2387, promulgada en 1994, la autoridad de aplicación de las áreas protegidas corresponde al "Ministerio de Economía y Obras Públicas a través de la Secretaría de Estado de la Producción y organismos técnicos afines". Esta ley modificó mediante su artículo tercero la autoridad de aplicación designada por la Ley Provincial N° 786/72 (artículo 12), que era el Consejo Agrario Provincial. Actualmente existen inconvenientes de hecho en el ejercicio de la jurisdicción por parte de distintos organismos provinciales. En particular, existen reservas en la costa donde el único personal en el sitio depende del Consejo Agrario Provincial y en otras no existe personal alguno.

Resulta imprescindible para el desarrollo de destinos de cruceros (y el desarrollo del turismo en general) que se establezca un plan de manejo para cada área y que se implemente un sistema de gestión eficaz. Es evidente que la definición indiscutible de una autoridad de aplicación con medios adecuados es un requisito indispensable. La

ausencia de estas medidas, no sólo pone en peligro a los ecosistemas que por ley deben ser protegidos, sino que degrada la experiencia del visitante y evita la generación de recursos genuinos para la preservación y la recreación.

3.7 RECURSOS HUMANOS Y FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

En las entrevistas mantenidas con personas directamente relacionadas con los temas de este trabajo (en Puerto Deseado, Puerto San Julián, Río Gallegos y Buenos Aires), se ha observado una excelente predisposición. En algunos casos se ha percibido un esfuerzo personal significativo (tanto del ámbito público como del privado) para llevar adelante actividades sumamente necesarias para el desarrollo de este plan. Si bien también es general la falta de recursos económicos, en muchos casos se alcanzan resultados muy importantes sin ellos.

Otra observación muy común es que personas que realizan actividades muy valiosas (con recursos muy limitados) no están comunicadas adecuadamente entre sí, no se conocen, y en muchos casos duplican esfuerzos, desaprovechan herramientas disponibles o no comparten información útil. Con algunas excepciones, pero siempre en forma limitada, no existe suficiente comunicación entre las áreas de turismo, cultura y medio ambiente; entre los niveles local y provincial; ni entre algunos investigadores y los que podrían implementar la “puesta en valor” de sus resultados. Resulta fundamental que la búsqueda de una solución para este inconveniente se centre en una herramienta flexible e informal (desburocratizada), como las listas de correo electrónico (“mailing list”). También sería importante contar en el futuro con un coordinador, que actúe por fuera de las estructuras tradicionales, que tenga fácil acceso a los niveles de decisión y que mantenga contacto muy cercano con la problemática de cada destino.

Los recursos humanos locales representan un patrimonio muy valioso para el desarrollo del turismo en la región. La educación, capacitación, asesoramiento técnico y eventualmente asistencia financiera es claramente la opción más conveniente, tanto para la promoción de actividades privadas como para la formación de cuadros en organismos públicos. Se considera que cualquier estructura de gestión relacionada con este estudio debe apoyar a las iniciativas locales y privadas, así como permitir la administración local de los recursos por quienes los generan (para el caso de los organismos provinciales o unidades de gestión en el nivel municipal).

4.0 - ATRATIVOS Y SERVICIOS TURÍSTICOS

4.1 ESTADÍSTICAS DE ACTIVIDADES TURÍSTICAS

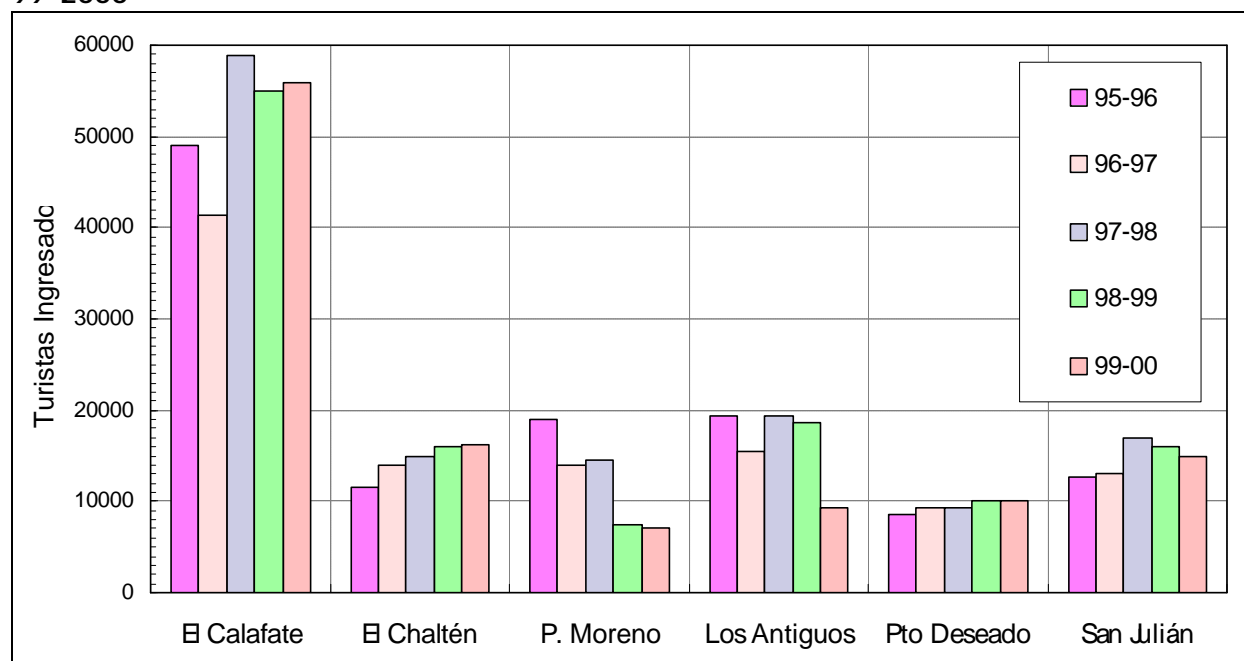
4.1.1 Estadísticas de Turismo en la Provincia de Santa Cruz

Se han consultado informes elaborados en el ámbito provincial y municipal, así como referencias personales para completar información faltante. Algunos datos estadísticos deben ser interpretados con precaución y aparentemente el sistema de recopilación de datos basado en el formulario FUOR tiene todavía algunas fugas (por lo menos esa fue la experiencia personal del autor). No se encontraron evaluaciones detalladas de gastos de turistas, las que deberían realizarse en el futuro.

4.1.1.1 *Estadísticas de ingreso de turistas en la Provincia de Santa Cruz*

La provincia de Santa Cruz presenta actualmente como principal atractivo turístico al Glaciar Perito Moreno en el Parque Nacional "Los Glaciares", cercano a la localidad de El Calafate. Del total de turistas que ingresó a los distintos lugares turísticos de la provincia durante las últimas tres temporadas, El Calafate se destaca muy claramente por encima del resto.

Figura 4.1: Ingreso de turistas a las localidades turísticas de Santa Cruz Temporadas 97-98 al 99-2000



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (1999-2000)

Tabla 4.1 : Ingreso de Turistas – Temporadas 1997 - 2000

Destino	97-98	%	98-99	%	99-00	%	% Promedio
El Calafate	58.799	44	55.000	44	55.988	49	46
El Chaltén	15.000	11	16.000	13	16.250	14	13
Perito Moreno (Lago Buenos Aires)	14.447	11	7.473	6	7.000	6	8
Los Antiguos	19.324	14	18.663	15	9.294	8	13
Puerto Deseado	9.345	7	10.934	9	10.070	9	8
San Julián	17.000	13	16.000	13	15.000	13	13
Total Provincia	133.915	100	124.070	100	113.602	100	100

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (SST Santa Cruz, 2000)

En cuanto a las plazas de alojamiento, también existe una marcada concentración de disponibilidad en la zona cordillerana.

Tabla 4.2 : Plazas de alojamiento disponible en la provincia

Localidad	Plazas por Temporada		% Totales
	98-99	99-2000	
El Calafate	1744	2295	38,4
El Chaltén	389	533	8,9
Estancias Turísticas	433	455	7,6
Perito Moreno / Los Antiguos	208	266	4,5
Puerto San Julián	202	194	3,2
Puerto Deseado	192	272	4,6
Resto Provincia	1573	1958	32,8
Plazas totales Provincia	4741	5973	100

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (SST Santa Cruz, 1999)

4.1.1.2 Procedencia de turistas en la Provincia de Santa Cruz

La Provincia de Santa Cruz tiene un ingreso de turistas extranjeros de cierta magnitud, que actualmente se concentra fuertemente en la zona de Los Glaciares.

El Plan de Marketing y estudio de mercado turístico de El Calafate (Aurelio 1995) calcula que el turismo argentino alcanza un 63.4% y el extranjero un 36.6% del total en esa localidad. Entre los extranjeros predominan los europeos. Se calcula que sobre el total de turistas, 20.6% son europeos, 3.6% de países latinoamericanos y 2.6% provienen de USA y Canadá. Los orígenes europeos más comunes son: alemán (4.8%), italiano (4%), francés (3.2%), español (3.1%) y suizo (2.6%). Estos datos no varían demasiado con respecto a los del último informe estadístico disponible de la Secretaría de Turismo de El Calafate (ST El Calafate, 1998).

Tabla 4.3 : Origen de Turistas en El Calafate y El Chaltén – Temporada 1998

Origen	El Calafate	El Chaltén
Argentinos	51.0%	67.8%
Europeos	32.0%	19.0%

Otros	13.0%	9.1%
S/D	4.0%	4.1%

Fuente: Secretaría de Turismo de El Calafate, 1998 – Subsecretaría de Turismo de Santa Cruz, 1998

Sin embargo, para las localidades consideradas en este estudio, la caracterización del turista por procedencia tiene una estructura muy diferente.

Tabla 4.4 : Origen de Turistas en Puerto Deseado

Origen	Pto. Deseado
Extranjeros	7.6%
Argentinos	92.4%

Bonaerense	40.0%
Patagonia	35.1%
Centro del País	9.9%
Resto País	7.4%

Fuente: Dirección de Turismo de Puerto Deseado, 1999

4.1.1.3 Medios de transporte utilizados para acceder a la Provincia de Santa Cruz

Una vía de acceso preferencial es (históricamente) el acceso aéreo a través del aeropuerto de Río Gallegos, así como el acceso terrestre por la Ruta Nacional 3. La construcción del nuevo aeropuerto de El Calafate sin duda modificará este patrón.

La mayor parte de los turistas dirigidos a El Calafate y/o El Chaltén arriban (hasta la fecha) por vía aérea a Río Gallegos y de allí se trasladan por vía terrestre. En general tienen un día en total de viaje a El Calafate, dos días de visita y un cuarto de viaje de regreso al punto de partida (Gemelli 1991). Por lo tanto, es común que los turistas pernocten entre dos y tres noches en El Calafate. El promedio de pernocte en esta localidad es de 2,3 días (ST El Calafate 1998), mientras que en El Chaltén es de 2.05 días (SST de Turismo Santa Cruz 1998).

Tabla 4.5 : Medio de transporte utilizado para el acceso a El Calafate (temporada 1988-1989.)

Medio de Transporte	%
Avión + ómnibus	48.6
Avión únicamente	21.6
Vehículo propio	21.8
Ómnibus únicamente	5.8
Automóvil alquilado	0.7
Otras formas	1.5

Fuente: A. Gemelli (1991)

Los que acceden con vehículo propio (alrededor de 12.000 personas) se puede

suponer que transitan por la Ruta Nacional No. 3 una o dos veces.

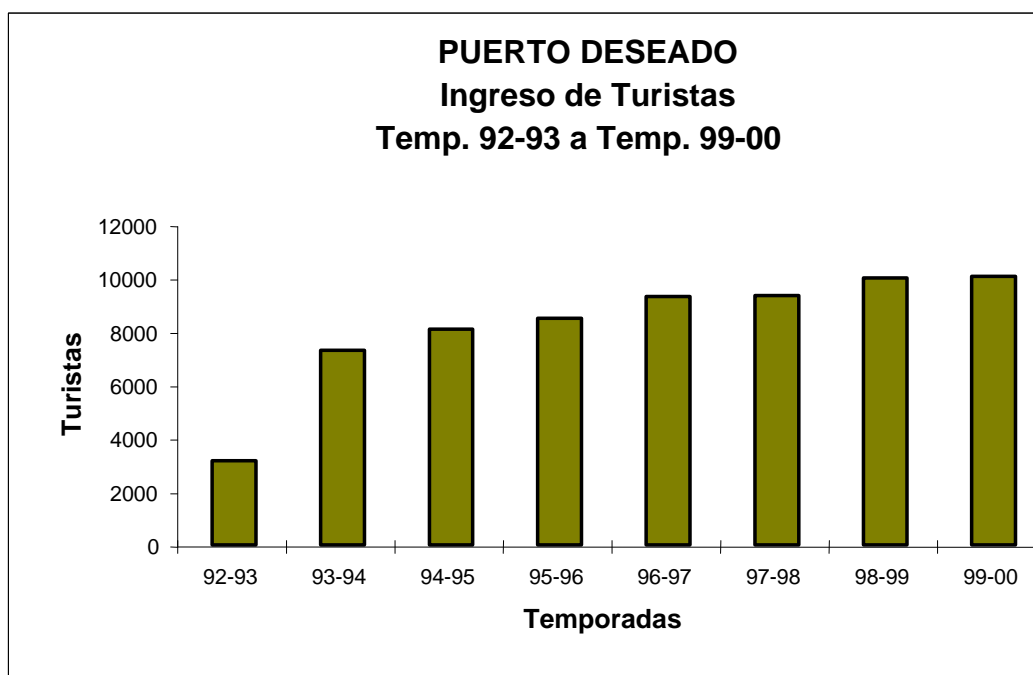
4.1.2 Ingreso de Turistas a Puerto Deseado

Puerto Deseado está ubicada a 126 km de la Ruta Nacional No. 3 (por la Ruta Nacional 281), por lo que la ciudad recibe muy pocos visitantes de fuera de la región que no tengan la intención específica de visitarla. Adicionalmente, las estadísticas de ingreso de visitantes a Puerto Deseado (Figura 4.2) incluyen también un alto porcentaje de visitantes que no desarrollan actividades netamente turísticas, según se desprende de un informe estadístico municipal (DT Puerto Deseado 1999).

Según esta referencia, sólo el 40% de los visitantes refieren como motivo para su viaje el turismo mientras que un 45% lo hace por trabajo y la visita a familiares y amigos ocupa otro renglón significativo. Una cantidad importante de los visitantes ingresa para la visita a la gruta de Lourdes en una peregrinación que en general no se puede considerar dentro de la clasificación de "turismo religioso". Sólo un 30% de los visitantes se aloja en hoteles en la localidad, 35% lo hace en camping y 25% declara que sólo pasa el día. La mayor parte de los entrevistados aparentemente permanece en la ciudad un día o menos.

Se estima, por lo tanto, que aproximadamente sólo un 50% de los visitantes declarados en las estadísticas pueden considerarse como turistas o visitantes que potencialmente podrían tener impacto en actividades económicas relacionadas con el turismo.

Figura 4.2 : Estadística de ingreso anual de visitantes a Puerto Deseado



Fuente: Subsecretaría de Turismo Pcia. de Santa Cruz (a partir de datos de la Dirección Municipal de Turismo de Puerto Deseado)

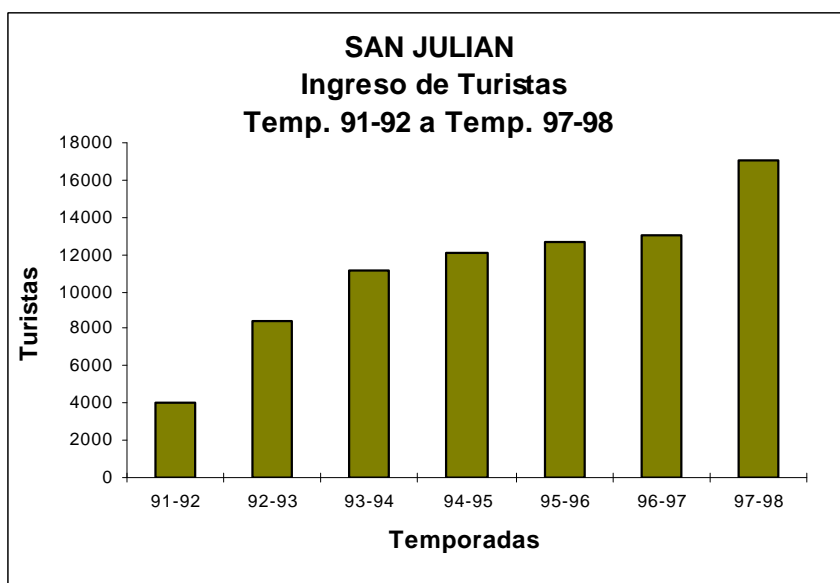
Del total de turistas por temporada (DT Puerto Deseado 1999), 40% provienen de la región bonaerense y 7,6% son extranjeros y 35% provienen de la Patagonia (probablemente, éstos sean los que indican a la Gruta de Lourdes como principal motivo para su visita).

De cualquier manera, se ha mencionado en diversas entrevistas que el número de turistas (visitantes con la intención específica de conocer la ciudad y sus alrededores) se ha incrementado sensiblemente en los últimos años debido a campañas de promoción.

4.1.3 Estadísticas de Turismo en Puerto San Julián

El ingreso de turistas a Puerto San Julián registra un aumento sostenido desde principios de la década del '90. Existe una clara diferencia con Puerto Deseado debido a la posición relativa de ambas ciudades respecto de la Ruta Nacional No. 3. En general los turistas que ingresan a Puerto San Julián transitan por la Ruta Nacional No. 3 con otro destino final, pernoctan en la localidad, pero rara vez realizan alguna excursión o visitan la ciudad. Este comportamiento se puede explicar debido al desconocimiento de las opciones que ofrece la localidad, la limitada oferta de servicios turísticos y el poco tiempo que en general tienen a su disposición quienes tienen previsto continuar viaje.

Figura 4.3 : Estadística de ingreso anual de visitantes a Puerto San Julián



Fuente: Subsecretaría de Turismo de Santa Cruz (a partir de datos de la Dirección Municipal de Turismo)

Según referencias de las autoridades de turismo de la localidad (Walker, in litt), si bien el ingreso anual de personas se encuentra entre los 15.000 (estimación de pernóctes de los últimos años) y 20.000 (estimación incluyendo a quienes continúan su viaje sin pernóctar), el número de los que realizan actividades turísticas reales (excursión náutica) no llega a 1.000.

Tabla 4.6 : Cálculo estimado de ingreso de visitantes a Puerto San Julián por temporada (Nov. – Mar.)

Temporada	Visitantes	Excursiones	Observaciones
95-96	12.714	300	
96-97	13.170	450	
97-98	17.200	850*	Influencia de actividad minera
98-99	14.800	600*	Impacto recesión económica
99-00	15.100	600	

Nota: * estadística producto de encuesta, los demás valores son estimados

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Dirección de Turismo de la Municipalidad de Puerto San Julián (Walker 2000)

Con respecto a la actividad de las excursiones, se ha aumentado recientemente la capacidad al incorporar una mejor embarcación con capacidad para 20 personas. Sin embargo, en la última temporada la lancha nueva comenzó a operar en febrero, no pudiendo prestarse el servicio el resto de la temporada por razones administrativas.

4.2 OFERTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS

4.2.1 Oferta de Servicios Turísticos en Puerto Deseado

4.2.1.1 Información general

Según información disponible en el ámbito municipal (DT Puerto Deseado 2000), Puerto Deseado cuenta con 194 plazas para el rubro de alojamiento hotelero, de las cuales 116 corresponden a hoteles de dos estrellas. Un establecimiento posee la categoría de una estrella y sus tarifas se equiparan con las de los residenciales.

Tabla 4.7 : Alojamiento hotelero en Puerto Deseado

Hoteles	Categoría	Plazas	Tarifa Hab. Doble \$
Los Acantilados	2**	76	70
Isla Chaffers	2**	40	72
Los Olmos	1*	34	40
Albergue Municipal	Al	76	8 p/pax
Oneto	Cat. B	14	45
Sur I	Res. A	10	40
Sur II	Res. A	20	40

Fuente: Dirección de Turismo de la Municipalidad de Puerto Deseado (DT Puerto Deseado 2000)

El total de la capacidad extrahotelera (camping) en la localidad es de 28 camas, 65 lugares para carpas y 37 espacios para casas rodantes. En albergues hay disponibles 76 plazas. La cantidad de cubiertos totales de la localidad es de 338 en 5 restaurantes.

4.2.1.2 Museos

Puerto Deseado cuenta con un museo provincial, el museo Padre Beauvoir y el “vagón histórico”. En todos los casos el origen de los materiales en exhibición tiene una particular importancia debido a la participación de la comunidad, pero presentan serios inconvenientes en cuanto a su estado actual como atractivo turístico.

El museo provincial “Mario Brozoski” tiene por objeto principal albergar y exponer objetos extraídos de la corbeta Swift, cuyos restos yacen en el fondo de la ría, muy cerca del puerto. El nombre del museo corresponde a uno de los jóvenes de la ciudad que descubrió los restos, pero esta historia no se cuenta en el museo. A pesar del extraordinario valor de las piezas actualmente disponibles (sin perjuicio de las muchas más que todavía se encuentran sumergidas y son objeto de trabajo arqueológico), la exhibición es escueta y la sala de exposición abarca un porcentaje reducido del edificio. El horario de atención no parece corresponder con el valor turístico del material en exhibición, ya que permanece cerrado los fines de semana y cierra a las 17:00 hs. en verano.

El museo Padre José María Beauvoir es en la práctica un museo privado, que funciona

en una galería de la escuela salesiana. La muestra no está abierta al público en forma estable, ya que debe coordinarse la visita con el encargado. En este caso, muchas de las piezas arqueológicas y fósiles en exhibición fueron recolectadas por estudiantes y la población local, según una práctica tradicional (que desde el punto de vista científico y legal es desalentada).

El “vagón histórico” es la única pieza de material rodante del ramal desactivado que “se salvó” del desguace. También en este caso, un grupo de vecinos jugó un papel fundamental en la recuperación. Esta pieza es de singular valor, ya que se puede complementar con el majestuoso edificio de piedra de la antigua estación de ferrocarril y su playa de maniobras (que sorprendentemente se mantiene sin grave deterioro). En particular, el edificio ha sido objeto de obras de restauración parcial. La historia del ferrocarril y los elementos físicos existentes representan un recurso de altísimo valor potencial. La adecuada recuperación de los mismos y su integración a la oferta turística de la ciudad deberían ser un objetivo prioritario. Entre los muchos aspectos importantes, cabe mencionar que el edificio de piedra es un foco de atención espontáneo para un visitante a bordo de un buque que ingresa a la ría^H.

Como en otras localidades de la región, existen numerosas colecciones privadas, las que no se encuentran abiertas al público. Por ejemplo, en la ciudad existe una valiosa colección privada de automóviles antiguos y recientemente se efectuó una muestra temporaria de artículos de los primeros colonos, de indudable valor turístico.

Uno de los principales desafíos identificados consiste en la “puesta en valor” de los recursos históricos y culturales. Este esfuerzo puede verse como una incorporación de atractivos turísticos (que a su vez son generadores de recursos económicos para la comunidad), pero al mismo tiempo es un factor de revalorización cultural para la población local.

4.2.1.3 *Excursiones*

En Puerto Deseado opera una sola agencia de turismo (DT Puerto Deseado 2000) que posee una van y una embarcación para transporte de turistas (Los Vikingos Turismo Aventura), mientras que otra empresa sólo presta el servicio de la excursión náutica (Darwin Excursiones). La oferta de excursiones formales es pequeña y muchas de las excursiones que se proponen se pueden realizar con vehículo particular.

^H En una reunión pública, un profesional de la actividad portuaria mencionó que los capitanes que ingresan al puerto preguntan habitualmente por el edificio de piedra de la estación y piden información para visitarlo.

El total de excursiones mencionadas en la documentación evaluada incluye:

Tabla 4.8 : Excursiones disponibles en Puerto Deseado

Nombre de la Excursión	Tipo	Descripción	Duración [horas]	Precio \$
Circuito Histórico Arquitectónico	Paseo Peatonal	Vagón histórico - Muelle de Ramón - Frigorífico Carsa - Iglesia y Colegio Salesiano - Cine Teatro Español - Casa de la Cultura - Prefectura Naval Argentina - Centro Histórico - Museo Padre Beauvoir - Biblioteca F. Ameghino - Edificios particulares - Edificio Ex - Estación de Ferrocarril	2 hs.	
Panoramas del Jurásico Circuito chico	Paseo Peatonal o en auto	Cueva de los leones - Punta Cavendish - Las Piletas - Mirador del Cañadón Filgueira - Cañadón Quitapenas - Punta Cascajo	2 hs.	
Caminata por los tiempos deseadenses	Paseo Peatonal o en auto	Edificio Ex - Estación de Ferrocarril - Camping - La costanera - Zona de pesqueras - Punta Leones - Cueva de los Leones - Punta Cavendish	3 hs.	
Trekking de los cañadones	Trekking	Dentro de Área Protegida: Pingüinera Isla Quiroga Cañadón del Paraguay - Torcido - Cañadón del Indio	4 hs.	
Perspectivas de la Costa Intermedia Circuito Grande	Terrestre en van	Cañadón de las Bandurrias - Gruta de Lourdes - Cañadón Aguada del Barril - Bahía Uruguay - Cañadón del Puerto - Punto Panorámico (Turismo Aventura Los Vikingos)	2 hs.	\$20 min. 4 pax
Parque Natural Ría Deseado	Terrestre	Bahía Concordia - Península Stokes - Cerro Van Noorth - Caleta Tiburón - Cueva de Piccinini - Islote de los Lobos - Paso Marsicano - Miradores de Darwin - Estancia La Aurora		
Reserva Natural Cabo Blanco	Terrestre	Visita a la Reserva Natural - Observación de avifauna - Apostaderos de lobos marinos (Turismo Aventura Los Vikingos) Distancia: 85 km (60 km de ripio)	medio día	\$35 min. 4 pax
Refugio de Vida Silvestre Cañadón del Duraznillo	Terrestre	Estancia la Madrugada - Reserva Monte Loayza - Refugio de Vida Silvestre Distancia: 120 km (40 km ripio)	día entero	
Área de Vida Silvestre Punta Medanosa (Punta Buque)	Terrestre	Estancia El Amanecer - Punta Medanosa - Pingüinera - Cerro Ventana - Médanos - Playa. Servicios provistos por la Estancia Distancia: 148 km	día entero	\$2
Monumento Natural Bosque Petrificado Jaramillo	Terrestre	Estancia La Paloma Bosque Petrificado de Jaramillo Distancia: 256 km (50 km de ripio)	día entero	
Estancia "El Amanecer"	Terrestre	Pingüinera - Cerro Ventana - Médanos - Playa Islotes Schwarz - observación de fauna. Distancia: 170 km	día entero/ medio día	\$2 \$50
Estancia "El Pajonal"	Terrestre a 70 km	Estancia El Pajonal - Visita guiada instalaciones Caminatas por cerros y cañadones. Almuerzo: asado de cordero - Meriendas	día entero/ medio día	
Estancia "La Aurora"	Terrestre	Miradores de Darwin - Final de la Ría Deseado	día entero/ medio día	

Estancia "Cerro Pancho"	Pesca deportiva	Zona de Pesca Cueva de Piccinini	día entero/ medio día	\$10 por auto
-------------------------	-----------------	----------------------------------	--------------------------	---------------

Cont.

Tabla 4.8 : Excursiones disponibles en Puerto Deseado (cont.)

Nombre de la Excursión	Tipo	Descripción	Duración [horas]	Precio \$
Safari Aventura (Gipsy Tours)	Náutica	Gomones semirrígidos o lancha cubierta (20 pax) Desembocadura de la Ría – Avistaje de toninas Isla Chaffers – Avistaje de pingüinos y otras aves Costa Sur: barranca de los cormoranes Isla Larga - Lobos de un pelo – Isla de los Pájaros Cañadón torcido – Isla Quiroga – Bahía Uruguay – Cañadón del Puerto – Punto Panorámico	2:30 hs.	\$25 min. 4 pax
Safari Aventura II (Gipsy Tours)	Náutica	Ídem anterior más: Isla del Rey – Bahía Concordia – Islote de los Lobos	3:30 hs.	\$35 min. 4 pax
Expedición Ruta de Darwin (Gipsy Tours)	Náutica	Navegación por el Cañón del río Deseado hasta el Paso Marsicano – Miradores de Darwin	6/7 hs.	\$70 min. 4 pax
Expedición Isla Pingüino (Gipsy Tours)	Náutica	Navegación en mar abierto hasta Isla Pingüino Factoría lobera – Faro – Observación de fauna	1/2 días	\$150 min. 4 pax
Excursión Lancha cubierta (Gipsy Tours)	Náutica	Ídem Safari Aventura en lancha cubierta p/ 60 pax	2 hs.	\$22 min. 20 pax
Isla de los Pájaros (Turismo Aventura Los Vikingos)	Náutica	Navegación en gomón semirrígido 8/10 pax Isla Elena – Isla Larga – Isla Burlotti – Isla de los Pájaros: caminata por la costa – Cañadón torcido – Isla Quiroga – Isla Quinta	2 hs.	\$20 min. 4 pax
Isla del Rey (Turismo Aventura Los Vikingos)	Náutica	Ídem anterior – Cañadón del Indio – Cañadón del Puerto Isla del Rey	2:30 hs.	\$25 min. 4 pax
Travesía a Paso Marsicano (Turismo Aventura Los Vikingos)	Náutica	Navegación por el Cañón del río Deseado hasta el Paso Marsicano – Miradores de Darwin	6 hs.	\$50 min. 4 pax
Excursiones de pesca	Náutica de pesca deportiva	Traslados ida y vuelta a zonas de pesca deportiva (Turismo Aventura Los Vikingos)		\$60 a \$80

Fuente: Dirección Municipal de Turismo de Puerto Deseado (DT Puerto Deseado 2000)

Varias de las excursiones citadas en el cuadro, en realidad no están organizadas ni son operadas como tales. En este sentido, se planea incorporar cartelería interpretativa, tanto en el casco urbano como en los alrededores. Muchas de estas opciones, sin embargo, se podrían organizar como excursiones formales. Las excursiones clásicas disponibles en forma standard (no “a pedido”) son las náuticas, aunque muchas de las variantes mencionadas están menos estructuradas. Por otra parte, no existen todavía productos que combinen servicios terrestres y náuticos.

4.2.2 Oferta de Servicios Turísticos en Puerto San Julián

4.2.2.1 Información general

La localidad posee un total de 202 plazas hoteleras distribuidas en cinco establecimientos de distinta categoría y variada cantidad de plazas. Estos hoteles trabajan con un alto porcentaje de ocupación en los meses de temporada alta (verano), habiendo superado su capacidad total sobre todo en la temporada 97-98, por lo que se instrumentó un sistema de alojamiento en casas de familia.

Tabla 4.9 : Alojamiento hotelero en Puerto San Julián

Hoteles	Categoría	Plazas	Tarifa Hab. Doble \$
Bahía	3 ***	69	75
Municipal	2 **	66	50
Residencial Sada	H. T. Cat. A	49	52
El Alamo		18	43

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (SST Santa Cruz 1998)

Existe sólo una agencia de viajes en la localidad pero la misma no brinda servicios de turismo receptivo. La única opción de excursión organizada es la náutica, que se contrata a través del prestador.

4.2.2.2 Museos

Puerto San Julián cuenta con un museo municipal instalado en una pequeña edificación tradicional en un sector de la costanera. El Museo Regional “de Arte Marino”, creado originalmente como una pequeña galería de arte, cuenta con 5 salas de las cuales sólo una está relacionada con su nombre. Una sala contiene piezas paleontológicas, de arqueología aborígen, piezas rescatadas de las ruinas de Floridablanca, piezas de la historia regional y muestras fotográficas que incluyen la raíz auténtica de parte de la producción de artesanías locales. Dos habitaciones de la casa reconstruyen “el cuarto de la abuela” con mobiliario y ambientación original de principios de siglo. Otra sala tiene piezas relacionadas a la actividad de los pioneros, así como una muestra fotográfica.

El museo tiene un amplio horario de atención al público, que se extiende en temporada de verano para cubrir los siete días de la semana (entre 8 y 9 horas diarias, y hasta las 21:00 hs.). Aunque no tiene teléfono, su información se encuentra disponible en internet.

Existe un proyecto sumamente interesante propuesto desde el plano local. El “proyecto Nao Victoria” consiste en una recreación histórica de la primera embarcación en navegar alrededor del globo con la expedición de Magallanes. La

expedición pasó un invierno en la reparada bahía de San Julián, produciendo un número importante de hechos históricos. El proyecto consiste en la construcción de una réplica en escala real para instalar en un punto central del paseo costanero (en ejecución). Además del “efecto monumental”, está previsto que el interior de la nave (que no navegará) sea equipado como museo. Esta iniciativa, completamente desarrollada en forma local, requiere actualmente una solución económica y alguna asistencia técnica para el proyecto final del museo interior (segunda etapa). Este tipo de iniciativa, creativa y original, es un ejemplo a imitar.

4.2.2.3 Excursiones

Muchas de las opciones de excursiones indicadas a continuación (con excepción de la náutica), no requieren en forma imprescindible el servicio de un operador receptivo para los turistas que poseen vehículo propio. Los recorridos de la reserva o el circuito costero se pueden realizar en forma particular. Este formato, a su vez, difícilmente permita que el turista conozca a fondo el lugar que visita (especialmente si no se cuenta con un centro de interpretación) y produce menos beneficios directos para la comunidad local.

En el cuadro siguiente se detallan opciones de excursiones que podrían prepararse para brindar a los turistas.

Tabla 4.10 : Excursiones en Puerto San Julián

Nombre de la Excursión	Tipo	Descripción	Duración [horas]	Precio \$
Circuito Costero	Terrestre	Distintas playas – Ruinas Frigorífico Swift – Tumba Scholl – Playa de los Caracoles – Cabo Curioso – La Lobería – Playa La Mina	2 hs.	
Ruinas de Floridablanca	Terrestre a 10 km	Visita de las ruinas de una de las primeras poblaciones de la Patagonia. Actualmente no está abierta al público.		No disponible
Reserva Provincial Península de San Julián – El Rincón	Terrestre	Pesca deportiva – Playas – Paseo costero – Observación de fauna		
Estancia "La María"	Terrestre a 150 km por camino de ripio	Estancia. Pinturas rupestres en cuevas y aleros. Observación de fauna.		
Estancia "La Colmena"	Terrestre	Visita a Estancia – Gran Bajo de San Julián – Playas – Observación de fauna – Asado de corderito patagónico Distancia: 31 km (1 km de ripio)		No disponible
Estancia "Makenke"	Terrestre	Visita a Estancia – Actividades de campo – Asado de corderito patagónico Distancia: 40 km (10 km de ripio)		No disponible

Náutica (Excursiones Pinocho)	Náutica	Banco o Isla de los Pingüinos - Banco Justicia – observación de toninas	2 hs.	15
-------------------------------------	---------	--	-------	----

Fuente: DT Puerto San Julián, 2000

Tanto en Puerto Deseado como en Puerto San Julián existe el potencial para desarrollar productos turísticos clásicos (como excursiones en vans con guías locales), senderos y/o caminos de interpretación (tanto naturales, como históricos y culturales) y de opciones de turismo activo enfocado hacia el turismo aventura (incluyendo circuitos para realizar en bicicleta, kayak, hiking, cabalgatas, etc.)

4.2.3 Características de los Principales Atractivos Turísticos de la Provincia

4.2.3.1 El Calafate

En la temporada 99-2000, El Calafate recibió 55.988 turistas y el Parque Nacional Los Glaciares por el acceso Río Mitre 101.456 visitantes. Muchos de los turistas alojados en El Calafate ingresan dos veces al Parque Nacional "Los Glaciares" y otros pernoctan en el camping o en la Hostería Los Notros, sin alojarse en El Calafate.

Tabla 4.11 : Evolución de ingreso de turistas a El Calafate y Parque Nacional "Los Glaciares"

Temporadas	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-00
P.N. Los Glaciares *	58.855	63.280	67.832	77.984	86.904	101.456
El Calafate	51.504	49.065	41.317	58.799	S/D	55.988

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (2000)

*: a partir de registro de ingresos al Parque Nacional, fuente APN

El Glaciar Perito Moreno atrae a turistas extranjeros y nacionales, aunque se ha mencionado que todavía no posee una marca internacional completamente establecida. *"No se tiene una imagen relacionada con una marca internacional. Su imagen se halla desdibujada: no tiene identidad en los mercados emisores de demanda al punto que en los itinerarios de las líneas aéreas figura como Lago Argentino"* (Aurelio 1995).

Las excursiones clásicas en El Calafate son:

Tabla 4.12 : Excursiones disponibles en El Calafate y alrededores

Nombre de la Excursión	Tipo	Descripción	Duración [horas]	Precio \$
Glaciar Moreno	Terrestre	Traslado terrestre (4 hs. en total) - Visita miradores del Glaciar Moreno. Almuerzo no incluido	8	40
Upsala – Onelli	Terrestre – Náutica	Navegación de 2.5 hs. en catamaranes y barcos de hasta 500 pax. 45 min de caminata en Bahía Onelli. Traslado terrestre (4 hs. ida y vuelta) Almuerzo no incluido.	10	110
Minitrekking	Terrestre – Náutica	Traslado terrestre (4 hs. ida y vuelta) - Navegación (1 hr. ida y vuelta) -Trekking en bosque andino patagónico - Caminata sobre hielo (2 hs.) - visita miradores del Glaciar Moreno (0.5 hr.). Almuerzo no incluido	10	85
Safari Náutico	Náutica	Navegación corta en Brazo Rico (Lago Argentino) lancha cubierta capacidad (50 pax aprox.) - Aproximación paredes Glaciar Moreno. Se complementa con excursión clásica al Glaciar Moreno	1	20
Punta Walicho	Terrestre	Visita sitio arqueológico (a 15 km) y sendero de interpretación - Pinturas rupestres - Video explicativo	2	15
Vuelos en	Aérea	Vuelos libres (mínimo 1hr) y cautivos (15 min.)		25 a

Globo		desde Hotel de Campo Kau Yatun		125
-------	--	--------------------------------	--	-----

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (SST Santa Cruz 1999)

En todos los casos de excursiones al Parque Nacional, hay que acotar que el traslado al Parque se hace largo para los turistas, ya que el camino de ripio hace que el traslado sea lento (y también molesto por el polvo del camino). Las excursiones lacustres son realizadas en catamaranes de gran capacidad, que si bien otorgan comodidad y permiten el acceso a grandes cantidades de turistas, reducen la calidad del contacto con la naturaleza.

La opción de los vuelos en globo surgió hace dos temporadas y se presenta como una opción totalmente diferente a las excursiones clásicas que ofrecen todas las agencias de turismo.

Esta zona es la única que está registrando inversiones turísticas privadas significativas y en los últimos años ha recibido también inversiones por parte del Estado Provincial mediante obras de infraestructura turística (rutas y aeropuertos).

4.2.3.2 El Chaltén

El Chaltén concentra una gran cantidad de montañistas y trekkers argentinos (67%) y europeos (19%) atraídos por sus cerros Fitz Roy y Torre. Es la única localidad de la provincia que orienta su actividad turística hacia el ecoturismo. En particular, el trekking forma parte del segmento "uso de medio ambiente salvaje o inexplorado" y el montañismo está dentro del segmento "turismo de aventura" (Eagles 1995). Desde 1994 El Chaltén es la Capital Nacional del Trekking (Res. 604, Sec. Turismo de la Nación).

El Chaltén recibe alrededor de 16.000 turistas por año (SST Santa Cruz 1998). Se encuentra a 2.696 km desde Buenos Aires; 495 km por ruta asfaltada desde Río Gallegos y 220 desde El Calafate por ruta de ripio.

Tabla 4.13: Evolución de ingreso de turistas a El Chaltén

Temporada	91-92	92-93	93-94	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-00
Turistas	4400	5000	6000	7800	11556	14000	15000	16000	16250

Fuente: Subsecretaría de Turismo Santa Cruz (1998).

4.2.3.3 Estancias Turísticas

A partir de 1992 se ha desarrollado el producto "Estancias Turísticas" para un nicho especial del mercado. Sus tarifas, cantidad de plazas, ubicación alejada de centros urbanos y condiciones de acceso, hacen que sea un producto exclusivo. Otra

particularidad es que estas estancias en general mantienen su actividad agropecuaria tradicional.

La demanda de este producto tiene una tipología bien determinada. En general son argentinos (63% del total de 4039 turistas en 1998) (SST Santa Cruz 1999). Viajan en vehículo propio y casi el principal mercado emisor con el 75% es Buenos Aires (Capital Federal y alrededores).

La oferta en las Estancias Turísticas es de 455 plazas distribuidas en 33 establecimientos. El conjunto de estancias de la provincia representa el 8% del total de plazas hoteleras. La tarifa promedio de la estadía ronda los \$85. Una comida varía entre \$12 y \$25 por persona.

Tabla 4.14 : Tipología de la demanda de Estancias turísticas

Edades	en %	Profesionales	24.9
Mas 60	11.8	Estudiantes	17.5
51 – 60	20.3	Jubilados	4.0
41 – 50	19.1	Empleados	9.0
31 – 40	17.1	Comerciantes	3.3
21 – 30	13.1	Docentes	4.6
15 – 20	7.0	Amas de casa	6.5
Hasta 14	11.6	Cuentapropistas	5.4
	100.0	Otros	6.7
		N/C	18.1
			100.0

Fuente: Subsecretaría de Turismo Pcia. de Santa Cruz (1998)

Sólo dos establecimientos registrados como Estancias Turísticas no ofrecen alojamiento pero sí actividades de día: servicios de gastronomía y otras actividades.

Las estancias como producto turístico se comercializan en general formando itinerarios o circuitos. Los turistas pasan algunos días en cada establecimiento, apreciando sus distintas particularidades y a lo largo del itinerario acceden también a distintos puntos a lo largo de la provincia. EL sistema de estancias turísticas facilita el acceso a varios atractivos turísticos que de otra forma carecerían de servicios adecuados.

La mayoría de las estancias (10 estancias con el 40% de las plazas) están en la zona cordillerana, sobre todo a lo largo de la ruta 40 (también llamados "Los Paradores de la 40"). Este fue el primer sector en configurarse mediante circuitos y sus atractivos son el Cañadón del río Pinturas, los aleros de las Cuevas de las manos, la pesca en

ríos y lagos y el Parque Nacional Perito Moreno.

En el sector Noreste sólo existen tres estancias actualmente con actividad turística. Los atractivos más relevantes que se ofrecen en esta región son los bosques petrificados, sitios arqueológicos (La María) y avistaje de fauna (La Madrugada). A diferencia de los Paradores de la 40, estas estancias no se encuentran sobre un mismo eje de circulación (la ruta nacional 3) y están alejadas de Puerto San Julián y Puerto Deseado (a más de 100 km de la localidad importante más cercana).

4.3 ESTADÍSTICAS DE TURISMO Y CRUCEROS EN USHUAIA

Ushuaia es uno de los puertos de cruceros más importantes e integrales del cono sur. No sólo es una ciudad que posee una industria de turismo elaborada sobre la base de los atractivos naturales de su zona de influencia (actuando como destino intermedio), sino que además es el principal puerto de origen para los cruceros antárticos.

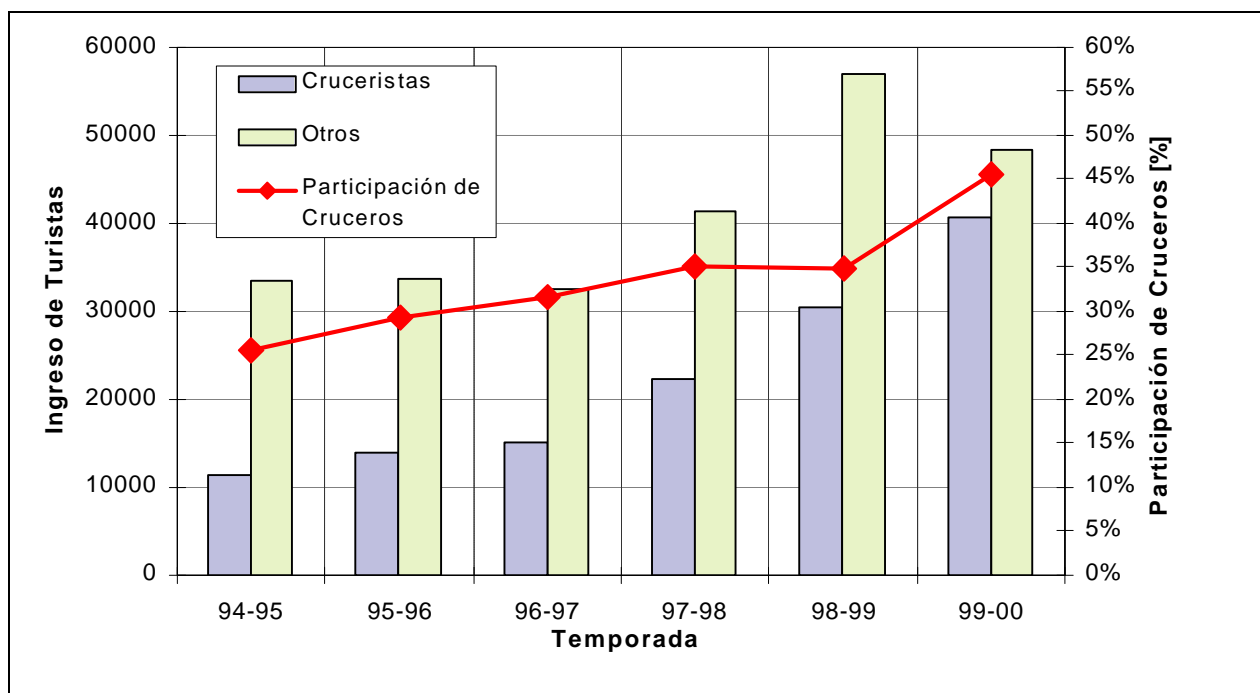
El ingreso de turistas de cruceros a Ushuaia ha tenido un crecimiento continuo en los últimos cinco años, y superior al crecimiento de turistas que arriban por otra vía. Si bien el porcentaje de participación crecía lentamente desde la temporada 94-95 (aunque en valores absolutos creció por encima del 33% anual desde 1997), la última temporada pasó a tener una participación del 45.6%. Este importante crecimiento relativo se produjo en gran medida debido a la disminución en el ingreso de otros turistas, que se ha explicado por el aumento excesivo de precios debido a la celebración del milenio (ST Ushuaia 2000).

Tabla 4.15 : Ingreso anual de turistas a Ushuaia

	94-95	95-96	96-97	97-98	98-99	99-00
Total turistas	44.944	47.744	47.566	63.619	87.372	88.968
Cruceristas	11.476	14.008	15.026	22.310	30.373	40.589
Participación de Cruceros	25.5 %	29.3 %	31.6 %	35.1 %	34.8 %	45.6 %
Crecimiento anual de cruceristas		22.1%	7.3%	48.5%	36.1%	33.6%

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (ST Ushuaia 2000).

Figura 4.4 : Ingreso anual de turistas a Ushuaia (por cruceros y otros)



Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (ST Ushuaia 2000).

Los estadounidenses continúan liderando el crecimiento del turismo de cruceros, al igual que en el resto del mundo. Durante la última temporada los turistas de ese origen participaron con el 42% en el total de los cruceristas que arribaron al Puerto de Ushuaia. (ST Ushuaia 2000).

El informe de la Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia indica que el gasto promedio diario (GPD) de los turistas de cruceros en esta ciudad alcanzó los \$101 en el año 1999 (ST Ushuaia 2000). Esto representa más de 3 millones de dólares de ingresos, de los cuales casi un 50% correspondería a excursiones y el resto a gastronomía y gastos varios (estimación propia a partir de gastos desagregados para otros turistas). No se encuentran diferencias significativas en el gasto entre los huéspedes de cruceros de distinto origen (si bien los argentinos son un porcentaje ínfimo). En 1998 el GPD había sido calculado entre \$85 y \$90 (ST Ushuaia 1999).

Entre la última temporada y la anterior, Ushuaia logró aumentar los ingresos por gastos de turistas de cruceros en 1 millón de dólares debido al doble efecto de mayor número de turistas y mayor consumo unitario.

4.4 ESTADÍSTICAS DE TURISMO Y CRUCEROS EN PUERTO MADRYN

Puerto Madryn es uno de los destinos de cruceros tradicionales del Atlántico Sur, si bien no alcanza en este mercado el nivel de actividad de Ushuaia. En los últimos años la actividad de cruceros aumentó significativamente, siguiendo la tendencia de toda la

región. La participación del turismo de cruceros en los últimos años es de aproximadamente un tercio.

Tabla 4.16 : Ingreso de turistas a Puerto Madryn y participación de los cruceros

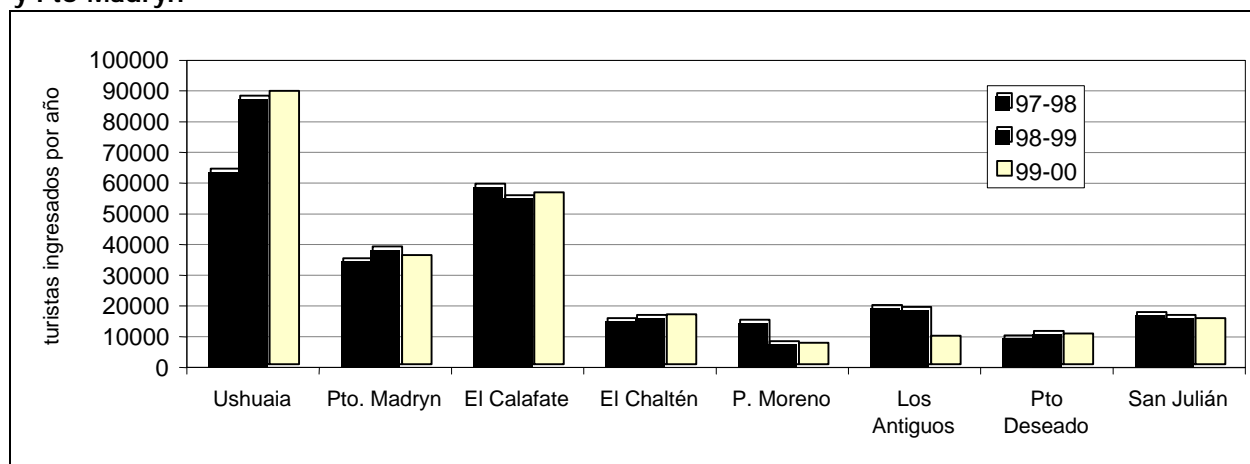
	97-98	98-99	99-00
Total turistas	34513	38327	35606
Cruceristas	12141	10632	13152
Participación de Cruceros	35.2 %	27.7 %	36.9 %

Fuente: Secretaría de Turismo, Municipalidad de Puerto Madryn (2000)

Los cruceros que arriban a la ciudad tienen la estadía habitual de un día, arribando a primeras horas de la mañana y zarpando del puerto antes del anochecer, lo que les posibilita realizar alguna de las excursiones de día completo para avistaje de fauna que ofrece la zona o bien disfrutar de un paseo por la ciudad.

Se estima que un 80% de los turistas que contratan excursiones realizan la excursión a Punta Tombo, mientras que el resto opta por las excursiones de la ciudad con la Lobería de Punta Loma, Museo Paleontológico de Trelew y la población histórica de Gaiman. Los pingüinos representan una atractivo especial para los turistas del hemisferio norte, lo que contribuye a explicar esta distribución extrema en la preferencia de las excursiones. Sin embargo, la oferta que recibe el turista embarcado sobre actividades en la ciudad propiamente dicha es limitada. A pesar de un servicio permanente (rentado) de transferencia entre el puerto y la ciudad, se han presentando casos en los que se registra un elevado número de turistas que permanecen embarcados cuando no contratan la excursión a Punta Tombo (que en muchos casos es la única que se ofrece en el crucero). A pesar de estos inconvenientes, se menciona que un mayor número de turistas de cruceros solicita informes en la oficina de turismo local.

Figura 4.5 : Comparación entre ingreso de turistas en las localidades de Santa Cruz, Ushuaia y Pto Madryn



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Santa Cruz (1999-2000), Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Puerto Madryn (2000) y Subsecretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (ST Ushuaia 2000)

4.5 EXCURSIONES PARA TURISTAS DE CRUCEROS

4.5.1 Excursiones Ofrecidas en Puerto Madryn

En Puerto Madryn se destacan dos atractivos naturales de gran importancia, la Península de Valdés y Punta Tombo. Los dos atraen turistas por la posibilidad de observar fauna marina desde muy corta distancia (ballenas en Valdés y pingüinos en Punta Tombo), pero las ballenas no están presentes durante la temporada de cruceros (verano).

Ambos lugares presentan el inconveniente de tener un acceso por rutas de ripio. Las distancias en el ripio producen cansancio en los turistas y hacen que se alargue el tiempo dedicado a cada tour, sólo por el traslado al lugar de interés.

Tabla 4.17 : Excursiones ofrecidas en Puerto Madryn

Excursiones	Tipo	Descripción	Duración	Precio de referencia (en Puerto Madryn) [\$]
Península Valdés	Terrestre 400 km en total	Centro de interpretación Istmo Ameghino - Isla de los Pájaros - Pto. Pirámides - Lobería - Punta Norte - Caleta Valdés - Punta Delgada	día entero	35
Avistaje de Ballenas	Náutica	Navegación en el Golfo Nuevo zarpando de Puerto Pirámides	aprox. 2 hs.	20
Punta Tombo y Valle Inferior del Río Chubut	Terrestre	Pingüinera Punta Tombo - Museo Trelew - Gaiman - Rawson - Playa Unión	día entero	35

Dique Ameghino	Terrestre	Dique Ameghino - Molino de Dolavon - Colonia Galesa de Gaiman - Museo Trelew - Rawson - Playa Unión	día entero	35
Punta Loma	Terrestre	Monumento Indio Tehuelche - Apostadero de lobos Punta Loma	día entero	30
Buceo	Náutica		aprox. 2 hs.	50

Cont.

Paseo Náutico	Náutica	Avistaje de delfines, lobos y avifauna en Golfo Nuevo		20
Turismo Rural	Terrestre	Participación en actividades rurales	aprox. 4 hs.	20
Mountain Bike	Terrestre		alquiler por día	10

Fuente: ST Puerto Madryn 2000

La oferta de historia está muy poco desarrollada en Puerto Madryn, y sólo se ofrece en el valle del Río Chubut.

4.5.2 Excursiones Ofrecidas en Ushuaia

En Ushuaia se ofrece una amplia variedad de excursiones en tierra. En general, en el crucero no se ofrece toda la variedad de opciones disponible en tierra.

Tabla 4.18 : Excursiones ofrecidas en Ushuaia

Nombre de la Excursión	Tipo	Duración [horas]	Precio de referencia (en Ushuaia) \$
Museo del Fin del Mundo	museo		5
Museo Marítimo	museo		7
Museo de maquetas Mundo Yamana	museo		2
City tour			13
City tour c/ Museo			15
City tour c/ Glaciar Martial			26
Isla de los Lobos de los Pájaros - Faro Eclaireurs	Náutica	2 1/2	40
Isla de los Lobos - Pingüinera	Náutica	4 hs.	60
Bahía Lapataia		4 hs.	60
Isla de los Lobos Pingüinera Estancia Haberton	Terrestre y Náutica	6 hs.	75
Triple Combinada	Bus + Tren + Náutica	8 hs.	70
Combinada Lapataia	Terrestre y Náutica	7 hs.	65
Pingüinera de Haberton		1 hs.	55 + 25
Sobrevuelos (varios itinerarios)		Varias duraciones	35 a 86
Clásica al Parque Nacional	Terrestre	4 hs.	25
Lago Escondido	Terrestre	5 hs.	35
Lago Escondido y Fagnano	Terrestre	7/8 hs	40
Tren del Fin del Mundo	Terrestre	3 hs.	Adultos: 25 Menores: 10
Avistaje Castores	Terrestre	4 hs.	40
Bicicletas alquiler	Terrestre	1 hs.	5

Excursión al Parque Nacional en Bicicleta	Terrestre	8 hs.	65
Cabalgata Monte Susana	Terrestre	2 hs.	30
Cabalgata Cañadón Oveja	Terrestre	3 hs.	50
Hiking Mirador de los lagos	Terrestre	8 hs.	60
Hiking Paso Guanaco	Terrestre	6 hs.	50
Hiking Senda Hacheros	Terrestre	5 hs.	35
Minitrekking Tierra Mayor	Terrestre	4 hs.	25
Trekking	Terrestre	8 hs.	66
Cumbres del Fin del Mundo.			
Navegación a vela Isla Bridges	Náutica	4 hs.	75

Fuente: Subsecretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (ST Ushuaia 2000)

Un tiempo antes del viaje, el huésped del crucero recibe información detallada sobre las excursiones disponibles a través de la compañía. Por lo comentado por personal de Turismo de la ciudad de Ushuaia, los turistas que contratan excursiones a bordo, en general tienen poco tiempo para pasear por la ciudad con libertad.

4.5.3 Tipos de Excursiones Ofrecidas en Alaska a los Huéspedes de Cruceros

Se resume a continuación información de los tours en tierra ofrecidos en el crucero para cinco ciudades de Alaska, de las cuales tres tienen menos de 10.000 habitantes (entre ellas, una tiene sólo 800).

Los cruceros a Alaska brindan una gran variedad de opciones de excursiones en tierra. En cada puerto la oferta incluye, casi en partes iguales, opciones de turismo de aventura, de ecoturismo y de turismo cultural, según las definiciones de Eagles (1995).

Las que tienen que ver con la historia y la cultura incluyen comidas típicas (como el salmón en una aldea indígena), recreaciones históricas participativas (aventura de buscadores de oro) y lugares históricos (fuertes y establecimientos originales). Los "clásicos" city tours invariablemente incluyen visitas a museos, tanto en las grandes ciudades como en los pequeños pueblos. Muchas veces estas excursiones se combinan con la visita a alguna reserva natural.

Los tours de apreciación de la naturaleza abarcan una amplia variedad de servicios dentro de las reservas naturales, incluyendo recorridos en ómnibus, navegaciones en botes semirrígidos o barcos pequeños, paseos en tren o tramway y sobrevuelos en hidroaviones o helicópteros. Se ofrecen también paseos en bicicleta, hiking, canoa, kayaking, buceo, snorkel y pesca deportiva. Los paseos en bicicleta y caminatas están guiados por especialistas (muchas veces biólogos) que facilitan la interpretación, pero también se ofrecen actividades libres en caminos o senderos interpretativos.

La información que recibe el turista antes de iniciar su crucero detalla eventuales requisitos de conocimientos previos (buceo), permisos (para buceo y pesca) y estado físico, e indica el nivel de dificultad de cada excursión. En particular, muchas de las excursiones de aventura están preparadas para un nivel liviano, de modo tal que prácticamente todos los turistas puedan realizarlas. La elaboración de los productos turísticos (y su énfasis en la naturaleza y la aventura) se evidencia en detalles como los nombres de las excursiones: "Alaska Nature Safari", "Wilderness Kayak", "Adventure Hike", entre otros.

En general la distancia a los lugares de visita o donde se realiza la actividad es corta. Esto también permite que los turistas tengan tiempo suficiente para recorrer las ciudades y pasear por su cuenta en búsqueda de souvenirs o de algún lugar donde probar alguna comida o bebida típica. Cuando las distancias a un atractivo importante son grandes, se opta por ofrecer servicios más exclusivos como son los hidroaviones y helicópteros. Cabe destacar que en casi todas las ciudades se ofrece alguna excursión de este tipo.

Tabla 4.19 : Resumen de excursiones ofrecidas en el crucero para realizar en destinos de Alaska

Nombre de la Excursión	Tipo	Duración [horas]	Precio (en el crucero) [US\$]
Reserva Chilkat de Águilas Calvas	Terrestre en micro	2 1/2 hs.	Adultos: 55 Menores: 28
Tradicional Salmón al horno		varía	Adultos: 28 Menores: 20
Alaska Safari Natural	Terrestre	3 hs.	Adultos: 66 Menores: 50
Crucero Lago Chilkoot	Terrestre + Náutico	3 hs.	74
Aventura en bicicleta Chilkat	Terrestre	2 hs.	48
Haines salvaje en Kayak	Náutica	4 hs.	Adultos: 82 Menores: 58
Glaciar Mendenhall y Criadero de salmones	Terrestre micro	2:45 hs.	Adultos: 34 Menores: 19
Búsqueda de oro (Historia del oro)	Terrestre	1 1/2 hs.	Adultos: 42 Menores: 28
Aventura de pesca deportiva en Juneau	Náutica	5 hs.	165
Aventura en canoa en Lago Mendenhall	Náutica	4 hs.	99
Caminata en bosque natural	terrestre	3 hs.	Adultos: 60 Menores: 42
Trekking en Glaciar en helicóptero	Aérea + Terrestre	4 1/2 hs.	319
Totem Ketchikan y tour al pueblo	Terrestre	2 1/2 hs.	Adultos: 30 Menores: 16
Caminata Natural	Náutica	3 1/2 hs.	Adultos: 82
Playa Orcas			Menores: 57
Snorkel en Mountain Point	Terrestre + Náutica	4 hs.	55

Buceo en Mountain Point	Terrestre + Náutica	4 hs.	160
Tren panorámico White Pass	ferroviaria	3 1/2 hs.	Adultos: 89 Menores: 49
Tour panorámico (Territorio de Yukón)	Terrestre	5 hs.	Adultos: 79 Menores: 39
Aventura en Hidroavión Misty Fjords Deluxe	Aérea + Náutica	2 hs.	\$ 175

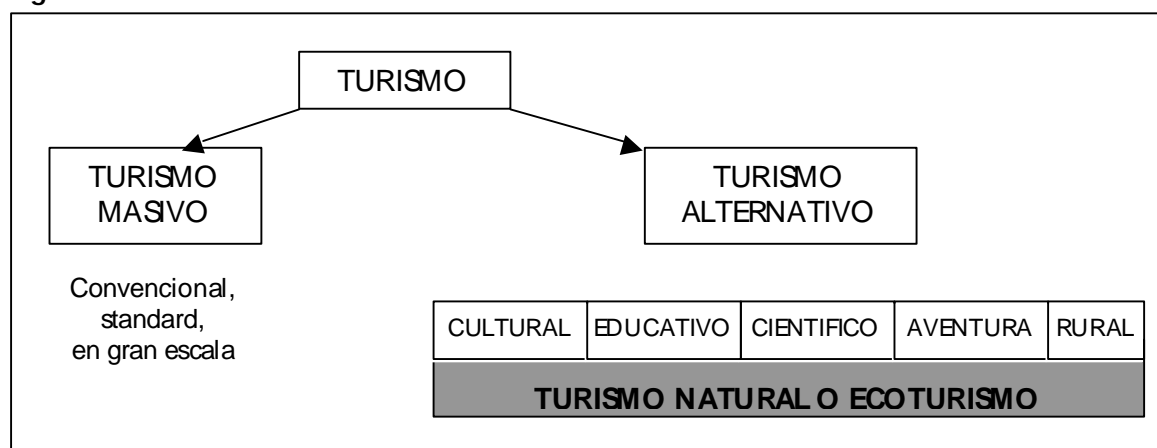
Fuente: NCL

4.6 ELEMENTOS SOBRE ECOTURISMO

En el mundo, las tendencias de crecimiento del ecoturismo se mantiene en aumento. Lindberg (1997) calculaba que en 1997 el mercado del turismo de naturaleza representaba un 7% del mercado del turismo mundial de 595 millones de turistas (WTO). El World Resources Institute (1990) encontró que mientras el turismo general crece a un 4% anual, el de ecoturismo lo hace entre un 10 y un 30% (Reingold 1993).

Se denomina ecoturismo a los “viajes responsables a áreas naturales que conservan el medio ambiente y sostiene el bienestar de la población local” (TIES, The Ecotourism Society). En tanto que el “turismo sustentable” implica alcanzar los objetivos de los visitantes, de las empresas de turismo y de la comunidad local protegiendo los recursos, tanto naturales como culturales sin menoscabar la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades (Tagliorette & Losano 1996). Estas características se denominan también “turismo responsable”.

Figura 4.6 : Clasificación del Turismo



Fuente: Wearing (1999), traducción propia. Original en Mieczkowski (1995)

4.6.1 El perfil del Mercado de Ecoturismo

A continuación se presenta un índice que resume la caracterización del mercado de ecoturismo a nivel mundial.

Edad:	35 a 54 años, pero también depende de la variedad de la actividad y otros factores como el costo.
Sexo:	50% femenino, 50% masculino, aunque hay diferencias según las actividades.
Nivel educativo:	82% graduados universitarios.
Composición del grupo:	60% de los turistas experimentados en ecoturismo prefiere viajar en pareja, 15% en familia y 13% solos.
Duración del viaje:	50% prefiere viajes de 8 a 14 días.
Gastos:	26% (el mayor sector) son ecoturistas experimentados que esperan gastar más que los turistas comunes. Los norteamericanos estarían dispuestos a pagar hasta \$9,20 adicionales en sus visitas a las áreas recreativas naturales, siempre y cuando este dinero se emplee en el cuidado de los propios lugares.
Elementos importantes de elección de un viaje:	1) rusticidad del medio ambiente; 2) observación de vida silvestre 3) hiking / trekking
Motivos para el próximo viaje:	1) disfrutar de la naturaleza y paisajes 2) nuevas experiencias y lugares.

Fuente: General Tourism Statistics Worldwide, USA Ecotourism statistical factsheet, United States, 1999.

4.6.2 Elementos para el Desarrollo Basado en el Ecoturismo

El Ecoturismo permite aprovechar los atractivos naturales, la flora y fauna silvestre, y el patrimonio histórico, cultural y arqueológico sin degradarlos. Las grandes extensiones de territorio casi inexplorado por el hombre también constituyen un atractivo importante. Las inversiones necesarias no son de gran envergadura, ya que

no se requieren grandes obras. Si bien la escala del ingreso de turistas está acotada por el tipo de servicio, el ingreso por turista es relativamente alto.

Para poder implementar un desarrollo según este esquema, el Estado debe proveer el acceso (construcción de caminos y mantenimiento de los existentes) y colaborar con la promoción tanto de los atractivos como de las opciones de servicios ofrecidos. El Estado también debe sostener las políticas de desarrollo a seguir mediante una estructura legal adecuada y el aporte de los medios –materiales y humanos– para ponerlos en funcionamiento.

La actividad privada debe realizar inversiones en equipamiento y creación de nuevos productos. También debe apoyar la educación, entrenamiento y promoción en todos los niveles posibles. Las comunidades locales necesitan entrenarse, capacitarse y participar de las actividades que colaboren con el desarrollo de la actividad. En la medida que haya más participación de la comunidad, los beneficios directos del turismo quedarán en la propia localidad. En este sentido, es importante que el Estado colabore en la educación, capacitación, asistencia técnica y financiación. En particular, puede ser recomendable que también realice aportes no recuperables para favorecer el inicio de actividades, tanto en el ámbito público local como en el ámbito privado mediante programas de microemprendimientos.

5.0 - MERCADO POTENCIAL DE CRUCEROS

5.1 BUQUES DE CRUCERO

5.1.1 Contexto Internacional del Mercado de Cruceros

El mercado de cruceros ha experimentado un crecimiento muy importante en todo el mundo durante los últimos años. El principal centro emisor de turistas de cruceros es los Estados Unidos y el crecimiento de su economía sin duda ha favorecido el acelerado desarrollo de esta industria en los últimos años. Este crecimiento se mantendrá durante los próximos años, en gran medida debido a la fuerte inversión en nuevos buques que están realizando todas las compañías importantes (y suponiendo condiciones económicas favorables en USA y los países industrializados). En los últimos meses tanto la capacidad como la demanda han continuado en aumento.

Las órdenes por nuevas construcciones suman US\$17.900 millones correspondientes a 49 nuevos buques a ser entregados en los próximos 5 años, según la actualización al 1 de Agosto de 2000 (Seatrade 2000a). Esta inversión representa casi 94.000 plazas ("lower berths"). La Tabla 2.1 incluye los buques con fecha de entrega dentro de un plazo de aproximadamente 16 meses, que representan en conjunto una inversión de más de US\$5.600 millones por parte de las compañías de cruceros.

Tabla 5.1 : ordenes de construcción de cruceros con entrega prevista entre Ago 2000 y Dic. 2001

LINEA DE CRUCEROS	NOMBRE DEL BUQUE	PLAZAS	DESPLAZAMIENTO [GWT]	PRECIO [m=millones us\$]
Sea Cloud Cruises	Sea Cloud II	100	3.000	\$40m
Royal Caribbean Int.	Explorer of the Seas	3.100	142.000	\$500m
Renaissance	R Seven	700	30.200	\$165m
Silversea Cruises	Silver Shadow	388	25.000	\$150m
Holland America	Amsterdam	1.380	61.000	\$300m
Celebrity	Infinity	1.900	91.000	\$350m
Renaissance	R Eight	700	30.200	\$165m
Radisson Seven Seas	Seven Seas Mariner	760	46.000	\$280m
Princess Cruises	Golden Princess	2.600	109.000	\$425m
Royal Caribbean Int.	Radiance of the Seas	2.000	88.000	\$350m
Carnival	Carnival Spirit	2.100	84.000	\$375m
Royal Olympic	Olympic Explorer	800	25.000	\$175m
Festival	European Vision	1.506	58.600	\$240m
Silversea Cruises	Silver Whisper	388	25.000	\$150m
Star Cruises	SuperStar Libra	2.000	91.000	\$380m
Celebrity	Summit	1.900	91.000	\$350m
Norwegian Cruise Lines	Norwegian Sun	2.000	80.000	\$351m
Royal Caribbean Int.	Adventure of the	3.100	142.000	\$500m

	Seas			
Carnival	Carnival Pride	2.112	84.000	\$375m
TOTAL		29.534	1.306.000	\$5.621m

Del total de buques encargados para los próximos 5 años, más de un 45% corresponde a unidades con una capacidad entre 1800 y 2100 plazas. Las grandes líneas de cruceros muestran una fuerte tendencia a establecer una flota compuesta por buques de aproximadamente 2000 plazas como capacidad standard. En particular, la lista de órdenes de construcción incluye buques de 2000 plazas (4 por Royal Caribbean, 2 por Norwegian Cruise Lines y 2 por Princess Cruises), unidades de 1900 plazas (3 por Celebrity) y de 1800 plazas (5 por Holland America).

Casi un 30% de las órdenes corresponde a mega-cruceros (aproximadamente el 20% son buques de 3000 plazas y un 10% de 2600 plazas). Si bien este porcentaje es elevado, sólo un buque de esta categoría existía hasta mediados del año 2000.

Los tamaños de buque más frecuentes entre las órdenes de compañías especializadas en cruceros de lujo rondan las 400 y las 800 plazas. Las mismas representan aproximadamente un 15% de los buques encargados con fecha de entrega en los próximos 5 años.

5.1.2 Contexto Regional del Mercado de Cruceros

La región de interés de este trabajo (que simplifiquemos denominaremos Cono Sur) abarca la costa atlántica de América del Sur desde el Río de la Plata hasta el Cabo de Hornos, la Península Antártica, las Islas Malvinas, Islas Subantárticas y la costa de Chile hasta Valparaíso. En esta región ha aumentado significativamente el número de recaladas en los últimos años, sin embargo su participación en el mercado mundial de cruceros es ínfima. En particular se anunció el arribo a la región de 46 cruceros pertenecientes a 35 compañías para la temporada 2000-2001 (Seatrade 2000b).

Las grandes compañías operan en la región con buques de entre 1000 y 1800 plazas. Embarcaciones de distinta antigüedad, estilo y confort cubren el rango entre 200 y 1000 pasajeros de capacidad. En estos tamaños se incluyen dos categorías de características distintas: compañías menores (en general con embarcaciones antiguas refaccionadas) y líneas de crucero especializadas que operan buques modernos de lujo extraordinario (cruceros de lujo).

La categoría de menor tamaño (40 a 150 pasajeros) corresponde normalmente a los "expedition cruises" o cruceros de aventura. En general está integrada por buques

científicos y rompehielos contratados para excursiones a la Antártida (varios de ellos de origen ruso). Esta categoría de cruceros es altamente especializada dentro del sector de ecoturismo y se encuentra en contadas regiones del mundo (como Antártida, Amazonas, Galápagos y Alaska).

Como reflejo de tendencias mundiales se observa en el Cono Sur el aumento del tamaño de los buques, además del ingreso de nuevas compañías. Por el contrario, todavía no han aparecido variantes significativas en los itinerarios ofrecidos. En particular, la acentuada tendencia mundial hacia el desarrollo de cruceros cortos (7 días o menos) todavía no ha sido desarrollada en la región (Coastal Systems International 2000).

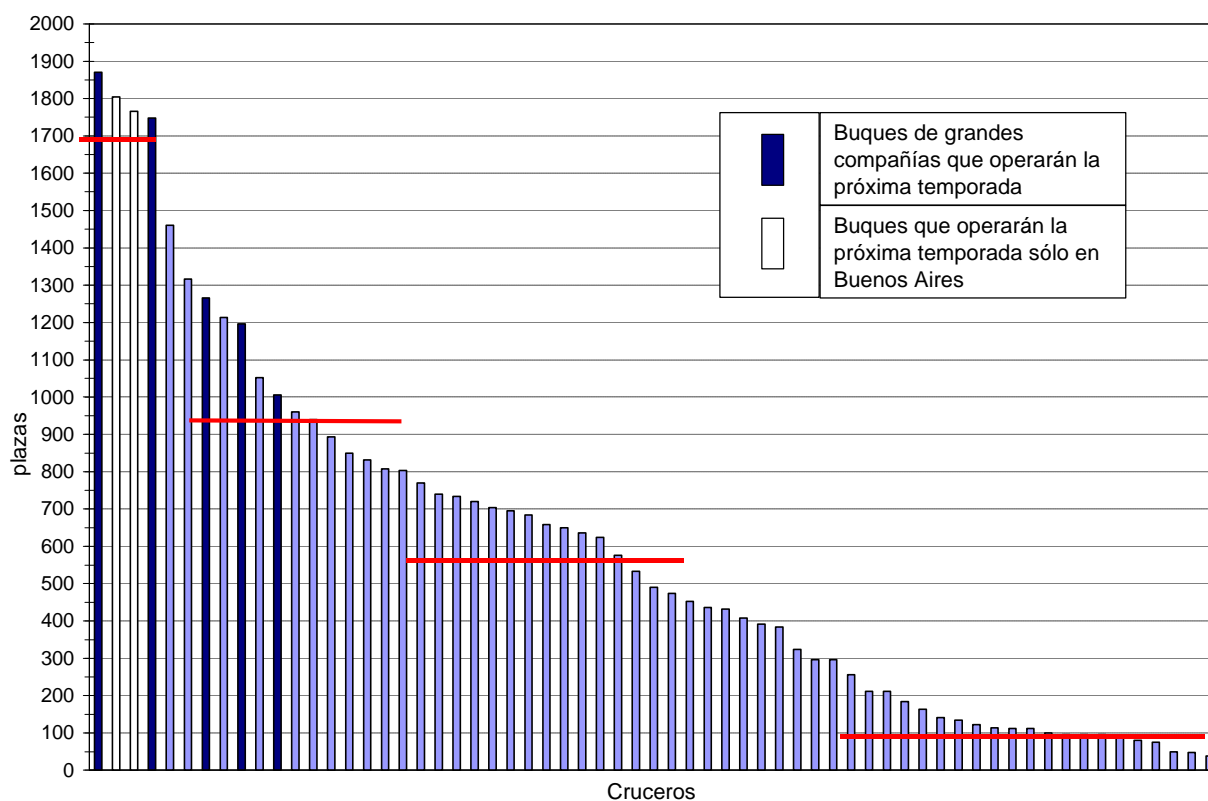
Las grandes compañías han iniciado un proceso de recambio de buques de 1200 a 1800 plazas de capacidad en el Cono Sur. Norwegian Cruise Lines introducirá la próxima temporada al Norwegian Dream (1750 plazas, 230 m de eslora y 6.7 m de calado) y Celebrity operará por primera vez en la región con el Mercury (1870 plazas, 264 m de eslora y 7.7 m de calado). En el Río de la Plata operarán por primera vez el Splendour of the Seas (Royal Caribbean, 1800 plazas) y el Costa Marina (Cruceros Costa, 1770 plazas), pero sólo como extremo sur de itinerarios originados en Brasil (Coastal Systems International 2000).

Un segundo escalón para la región corresponde a buques entre 1000 y 1200 plazas. En este grupo se encuentran el Ryndaam (Holland America Line, aprox. 1200 pasajeros, 215 m de eslora y 7.4 m de calado), el Royal Princess (Princess Cruises, aprox. 1200 pasajeros, 230 m de eslora y 7.8 m de calado) y el Crystal Harmony (Crystal Cruises, 1000 pasajeros y 241 m de eslora).

5.1.3 Buques de Diseño para la Región

Se analizaron los buques que operaron en los últimos años en la región y los que está previsto operarán la próxima temporada (Coastal Systems International 2000). La Figura 5.1 muestra un gráfico de la capacidad de los buques de crucero considerados.

Figura 5.1 : Capacidad de buques de cruceros en itinerarios del Cono Sur



Fuente: Coastal Systems International (2000)

A partir del análisis de esta información y considerando las tendencias del mercado descritas en el punto anterior, se proponen buques tipo (Tabla 2.2) para considerar en alternativas de diseño para la región.

Tabla 5.2 : Buques de diseño posibles para destinos del Cono Sur

CAPACIDAD	TIPO DE LINEA	ESLORA [m]	CALADO [m]
1800	Compañía principal	210 - 260	6.7 - 7.7
1200	Compañía principal	190 - 240	7.4 - 7.8
1000	Compañía secundaria o Crucero de Lujo de gran capacidad	180 - 240	6.8 - 7.6
800	Crucero de Lujo o Compañía secundaria	160 - 210	6.6 - 8.6
600	Crucero de Lujo o Compañía secundaria	140 - 190	5.8 - 8.3
400	Crucero de Lujo o Compañía secundaria	100 - 190	4.9 - 8.0
100	"Expedition Cruise"	70 - 130	4.2 - 6.4 (8.5 rompehielos)

Los segmentos fundamentales (1800, 1000, 600 y 100) se indican en negrita en la

Tabla 5.2. y con sendas líneas en la Figura 5.1.

No se considera el extremo superior de tamaño de buques disponibles en el mercado mundial en el futuro próximo (3000 plazas) ya que los mismos estarán destinados sólo a regiones de alto desarrollo como el Caribe y el Mediterráneo.

5.2 ESTIMACIONES DE GASTO E INGRESOS A LA COMUNIDAD LOCAL

5.2.1 La Comunidad Local y la Experiencia del Huésped

La evaluación del gasto de los turistas de cruceros es el punto de partida para estimar los ingresos de la comunidad local. La comunidad local es la población asociada a un destino de cruceros. También se la puede imaginar como un sistema que intercambia dinero con el exterior (otras ciudades, otras provincias, otros países) mediante distintas operaciones comerciales. El sistema más eficiente es el que logra captar y mantener la mayor cantidad de los fondos que los huéspedes de cruceros están dispuestos a usar. El dinero que los turistas gastan pero que no queda en la comunidad (no se capta o no se mantiene) es una fuga del sistema.

El huésped de cruceros (como todo turista) tiene una expectativa de experiencias y está dispuesto a pagar un cierto precio por ellas. Casi paradójicamente, si el turista no encuentra en qué gastar, es probable que no se lleve un recuerdo grato del destino. Si la oferta de bienes y servicios no es la adecuada, el huésped no accederá a algunas de las experiencias que esperaba y se sentirá insatisfecho. Esto no sólo constituye un fracaso para la comunidad, que pierde la oportunidad de ingresar recursos genuinos, sino que también representa un fracaso para las compañías de cruceros, que no logran que "sus" huéspedes obtengan una "experiencia memorable", compatible con la atención a bordo. El destino en su conjunto debe satisfacer y exceder las expectativas de los huéspedes de cruceros.

Sin perjuicio de las experiencias que se pueden adquirir sin pagar un precio, en general se necesitan servicios para acceder a ellas, y los operadores turísticos de la comunidad local debe cobrar por los servicios que brindan. El negocio turístico se basa en la comercialización de bienes, servicios y "experiencias" (Pine & Gilmore 1999).

5.2.2 Gasto Promedio Diario

El gasto promedio diario (GPD) de huéspedes de cruceros en los puertos de recalada puede ser muy variado. Este índice está influenciado por las características de la

demanda (nivel adquisitivo de los turistas, expectativas de gasto, etc.) y de la oferta (calidad de bienes y servicios, exclusividad, personalización, grado de satisfacción de la demanda, etc.).

El gasto diario GPD será mínimo cuando la oferta sea de poca calidad, sin variedad y sin presentar los atractivos en forma adecuada, de modo que la captación sea baja. Los niveles medios de gasto se logran cuando el porcentaje de captación es alto pero la oferta es standard: el servicio aceptable pero masivo, no existe suficiente variedad y no existen servicios especiales o "premium". Es decir, los servicios están diseñados centrados en la cantidad y no en la calidad.

Los niveles máximos de gasto unitario se obtienen cuando se logra una máxima captación al óptimo nivel de gasto individual. Es decir, cuando todos consumen los bienes y servicios locales, pero el que está dispuesto a gastar más tiene una oferta atractiva, exclusiva y personalizada para hacerlo.

En general se puede mencionar un rango de gasto promedio entre \$40 y \$100 por persona por día, aunque pueden presentarse valores por afuera de este rango. Un valor cercano al límite inferior del rango correspondería a un puerto con una oferta limitada de bienes y servicios, con alguna oferta de excursiones masivas. El valor superior del rango corresponde a una oferta amplia de servicios de buena calidad. Los únicos datos específicos para la región de este índice corresponden a Ushuaia, donde se calculó que el gasto promedio diario de los huéspedes de crucero es de \$100 (SST Ushuaia 2000). A pesar del alto valor del GPD que muestran las estadísticas, la oferta de servicios turísticos en esa ciudad no ha explotado al máximo su potencial de servicios exclusivos y personalizados.

Tabla 5.3 : Rango de valores de gasto promedio diario y estimación de gasto por buque según capacidad

GPD	cantidad de turistas					
	100	400	600	800	1000	1800
\$20	\$2,000	\$8,000	\$12,000	\$16,000	\$20,000	\$36,000
\$30	\$3,000	\$12,000	\$18,000	\$24,000	\$30,000	\$54,000
\$40	\$4,000	\$16,000	\$24,000	\$32,000	\$40,000	\$72,000
\$50	\$5,000	\$20,000	\$30,000	\$40,000	\$50,000	\$90,000
\$60	\$6,000	\$24,000	\$36,000	\$48,000	\$60,000	\$108,000
\$70	\$7,000	\$28,000	\$42,000	\$56,000	\$70,000	\$126,000
\$80	\$8,000	\$32,000	\$48,000	\$64,000	\$80,000	\$144,000
\$90	\$9,000	\$36,000	\$54,000	\$72,000	\$90,000	\$162,000
\$100	\$10,000	\$40,000	\$60,000	\$80,000	\$100,000	\$180,000

La Tabla 2.3 presenta una estimación de rangos del gasto por cada recalada de un buque de las categorías preseleccionadas. Los buques de menor capacidad tienen la posibilidad de generar mayores ingresos por pasajero (ver sombreado con rangos probables) porque en general éstos incluyen cruceros de lujo o exclusivos con una mayor proporción de camarotes más costosos. Por lo tanto, el promedio de precios de los pasajes es generalmente más alto y consecuentemente es de esperar turistas con mayor expectativa de gasto. Además, en estos casos los huéspedes del crucero están más inclinados a valorar los productos y servicios auténticos y exclusivos, que pueden así alcanzar un mayor precio.

Se estima un rango de gastos por buque de entre \$5.000 y \$150.000 por recalada, dependiendo del tipo/tamaño de buque y de la oferta en tierra. Los valores superiores de gasto unitario no se pueden obtener con una oferta turística pobre e improvisada.

5.2.3 Composición del Gasto

Para un destino de cruceros el gasto está compuesto básicamente por excursiones (náuticas o terrestres, otros servicios turísticos, ingresos a museos y parques, etc.), gastronomía (comidas y bebidas), y gastos varios (fundamentalmente adquisición de bienes tales como recuerdos, artesanías, libros, obras de arte, etc.). A partir de las mismas estadísticas de la ciudad de Ushuaia, se puede estimar que la distribución del gasto entre estos componentes es aproximadamente 40:20:40 para un destino desarrollado (de alto GPD) en la región. Sin embargo, es de esperar que en destinos con menor gasto promedio la influencia porcentual del gasto en comidas aumente (Tabla 2.4). Por otra parte, la importancia relativa del gasto en excursiones frente a la

compra de bienes (así como el valor absoluto en cada caso) estará fuertemente influenciada por la oferta, por lo que los valores indicados son muy genéricos.

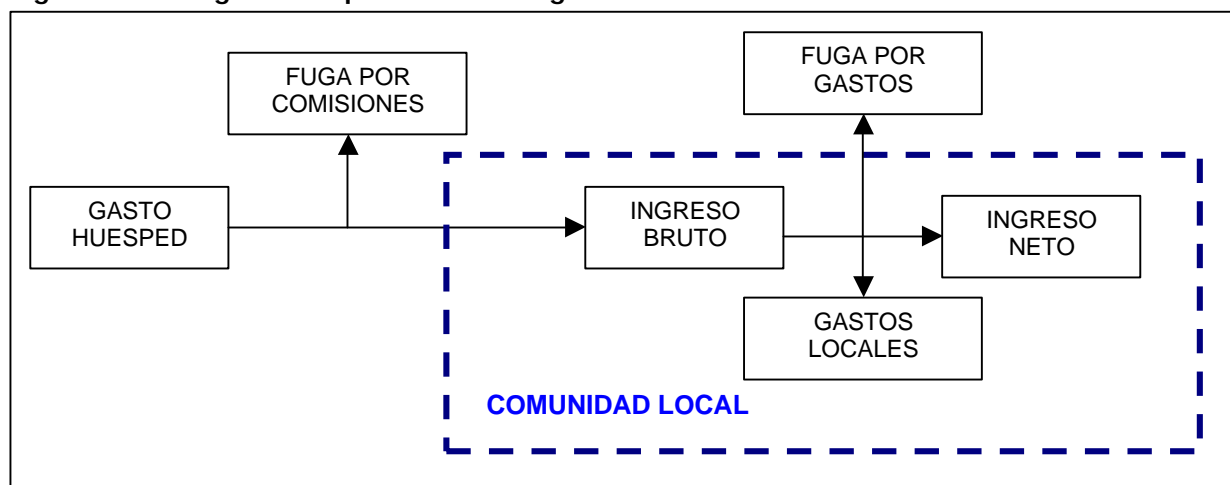
Tabla 5.4 : Composición proporcional estimada del gasto promedio diario

GPD	Excursiones	Gastronomía	Gastos Varios
alto	40%	20%	40%
bajo	35%	35%	30%

5.2.4 Fugas

Una vez establecido un valor o rango de gasto por persona por día, y conocido el número de huéspedes de un crucero, se puede estimar el gasto total en el destino (Tabla 2.3). Sin embargo, no todo el gasto del turista es recibido por los prestadores locales de servicios ni queda totalmente en la comunidad. Una primera fuga se produce por comisiones y honorarios de intermediarios. Adicionalmente, luego de la facturación de servicios por parte de los operadores locales se producen fugas (dinero que sale del sistema) a través de gastos destinados a la adquisición de bienes y servicios fuera de la localidad, así como impuestos (si bien estos eventualmente pueden volver al sistema).

Figura 5.2 : Diagrama esquemático de fugas



La primera fuga se produce, por ejemplo, cuando las compañías de crucero retienen un porcentaje del precio de las excursiones que se venden a bordo en concepto de comisiones (para las de primera línea ronda el 30%). Además, las agencias de turismo –que contratan para las compañías de cruceros los servicios en tierra– cobran otro porcentaje. Si el mercado es cerrado y los operadores locales no tienen acceso a las compañías de cruceros, las pérdidas por este concepto (en la componente “excursiones”) puede llegar al 50% del gasto del huésped. Por el contrario, un mercado abierto, una buena comunicación con las compañías, y el uso comercial de principios

de ecoturismo y experiencia del huésped en una negociación con las mismas, pueden reducir significativamente estas pérdidas. No se han localizado estadísticas ni cálculos publicados de estas fugas para la región.

La fuga por gastos fuera del sistema ha sido calculada para operadores de excursiones náuticas en dos estudios, uno con datos de Puerto Deseado (Iñíguez et. al. 1998) y el otro con datos de Puerto San Julián (Iñíguez & Tossenber 1999). El porcentaje de fuga por gastos varía entre 25% y 50% (si bien el mínimo posible en un año sin inversiones en equipo parecería poder reducirse hasta el 5%). Un rubro que para el promedio marca una diferencia sustancial es el de seguros, que en el caso de mayor fuga era contratado fuera de la ciudad.

El rango probable del índice combinado de fuga (producto de la combinación de ambas pérdidas) para las excursiones náuticas se estima entre el 35% y 65%, con un valor más probable por debajo del 50% (ver sombreado de Tabla 2.5).

Tabla 5.5 : Rango probable del índice combinado de fugas en excursiones (náuticas)

Fuga por Comisiones	Fuga por Gastos					
	60%	50%	40%	30%	20%	10%
60%	84.0%	80.0%	76.0%	72.0%	68.0%	64.0%
50%	80.0%	75.0%	70.0%	65.0%	60.0%	55.0%
40%	76.0%	70.0%	64.0%	58.0%	52.0%	46.0%
30%	72.0%	65.0%	58.0%	51.0%	44.0%	37.0%
20%	68.0%	60.0%	52.0%	44.0%	36.0%	28.0%
10%	64.0%	55.0%	46.0%	37.0%	28.0%	19.0%

El extremo inferior podría corresponder a un caso de valores bajos de fugas por comisiones (por ejemplo debido a un mercado abierto y negociación de comisiones con las compañías de cruceros) y a un valor bajo de gastos fuera del sistema (por ejemplo, si sólo algunas reparaciones producen gastos fuera de la comunidad). El extremo superior del rango propuesto correspondería a pobres condiciones de contratación de excursiones a bordo, combinadas con gastos relativamente altos (pero menores a los más altos registrados en un año de fuerte re-equipamiento).

Para excursiones terrestres los valores de fuga serían similares. Para servicios en estancias, museos, sitios arqueológicos, etc., las fugas por gastos podrían ser ínfimos, pero si forman parte de excursiones vendidas a bordo el índice de fuga combinado podría llegar al 20% o 40%.

En todos estos casos se supone la existencia de guías locales. La utilización de guías

de otras regiones que sólo permanecen en la localidad durante la temporada aumentaría las fugas por gastos (los ahorros que retira del sistema al volver a su lugar de origen).

Para la comercialización de bienes y la venta de servicios gastronómicos no existen valores de referencia, pero se estima que las pérdidas pueden ser menores que para las excursiones. Las fugas en la componente de "gastos varios" serán ínfimas para la comercialización de bienes de producción local (o regional) como artesanías, alimentos caseros y recuerdos de manufactura local. Las fugas correspondientes a servicios gastronómicos pueden ser bajas, a menos que el mismo se preste como parte de una excursión sujeta a comisiones, en cuyo caso el rango de fugas podría ser entre el 10% y 30%. La venta de productos que no se producen en la zona también aumenta las fugas. Estos valores son tentativos ya que no se encontraron estadísticas o estudios en la región que los confirmen.

En los casos descritos se supone que el operador turístico es local. En el caso de inversores o empresarios que no pertenecen a la comunidad, se deben contabilizar fugas adicionales. McLaren (1998) lista conceptos por los cuales se pueden producir fugas, y los que mantienen los flujos de fondos dentro del sistema. En algunos lugares del mundo se han calculado fugas de hasta un 90% para el gasto en turismo tradicional (McLaren, 1998).

Tabla 5.6 : Distribución de los ingresos por turismo

Gasto del Turista	
Fuga de la Comunidad	Permanece en la Comunidad
<ul style="list-style-type: none"> • Ganancias de inversores extranjeros y compañías extra-región • Gastos en el exterior para desarrollo, promoción, transporte, etc. • Beneficios de los empleados extra-región y niveles gerenciales medios y altos • Importaciones de: <ul style="list-style-type: none"> • Comida y provisiones • Energía • Tecnología y sistemas de comunicación • Materiales de construcción • Infraestructura • Equipamiento • Manufacturas 	<ul style="list-style-type: none"> • Ganancias de empresarios locales • Productos de manufactura local, incluyendo artesanías y souvenirs • Gastos locales de los empleados extra-región y niveles gerenciales medios y altos • Sueldos de empleados locales • Comida de origen local • Servicios de mantenimiento locales

Basado en McLaren (1998)

5.2.5 Ingresos a la Comunidad Local y Eficiencia del Sistema

El sistema más eficiente es el que logra captar y mantener en el destino la mayor

cantidad de los fondos que los turistas están dispuestos a gastar. Para esto es necesario maximizar el gasto del huésped y minimizar las fugas.

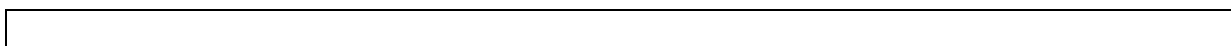
El enfoque de este trabajo y las recomendaciones presentadas en el Informe Parcial No.1 tienen por objeto implementar una serie de mecanismos que permitan generar una oferta atractiva, valiosa y variada que contribuya a minimizar las fugas del sistema.

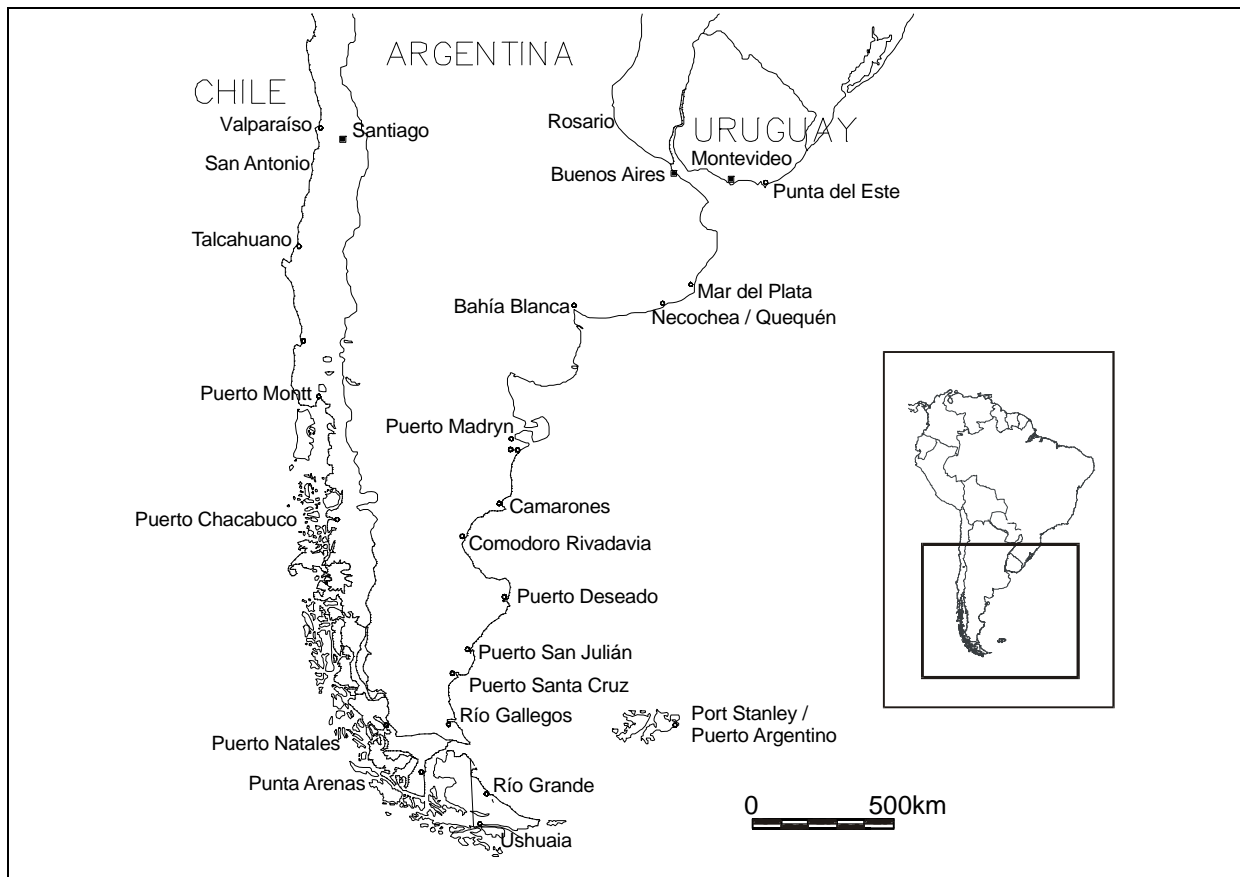
5.3 ITINERARIOS

Los itinerarios que actualmente se ofrecen en el Cono Sur son relativamente limitados, ya que no ofrecen variantes significativas respecto de la oferta existente cuando el mercado era mucho más reducido. La duración del itinerario incide en el perfil del huésped de cruceros. En los cruceros más largos (15 a 20 días desde país de origen) los turistas tienen un promedio de edad mayor. La excepción está dada por los “expedition cruises”, que tienen un perfil de huésped muy activo sin perjuicio de la edad.

Un grupo de itinerarios consiste en navegar entre el Atlántico y el Pacífico (y viceversa), en general con cabeceras en Buenos Aires (o algún puerto de Brasil) y Valparaíso. Los buques de las grandes compañías ofrecen habitualmente este tipo de itinerario, excepto el Costa Allegra (Costa Crociere), que llega hasta Ushuaia con origen y destino en Santos.

Figura 5.3 : Mapa de ubicación





La única variante novedosa de este itinerario la ofrecen algunos cruceros de lujo que navegan por los fiordos y canales chilenos entre Valparaíso y Ushuaia. La empresa chilena Cruceros Australis opera también en la región con itinerarios entre Punta Arenas y Ushuaia desde hace unos años, concentrándose en los fiordos, glaciares y canales del extremo sur.

Los itinerarios de los buques de turismo antártico, que se pueden clasificar dentro del turismo de aventura o turismo científico, presentan distintas variantes en sus itinerarios a la Península Antártica (incluyendo las Islas Malvinas, Georgias y Orcadas). En muchos casos, estos buques realizan un viaje de reposicionamiento sin turistas hacia y desde su base en el hemisferio sur al inicio y fin de la temporada.

Otro tipo de itinerario está compuesto por cruceros de lujo que recorren el mundo y pasan una sola vez en toda la temporada.

Para la próxima temporada está previsto que Buenos Aires supere a Ushuaia en número de cruceros de más de 800 pasajeros, debido a la operación de numerosos itinerarios con buques de cierta envergadura que operarán entre el Río de la Plata y Brasil. Sin embargo, el puerto de Ushuaia mantendrá su supremacía absoluta en cruceros pequeños, debido a que permanecerá como principal puerto para los itinerarios antárticos. Además, todos los itinerarios de cruceros que cruzan el extremo

sur del continente atracan en Ushuaia.

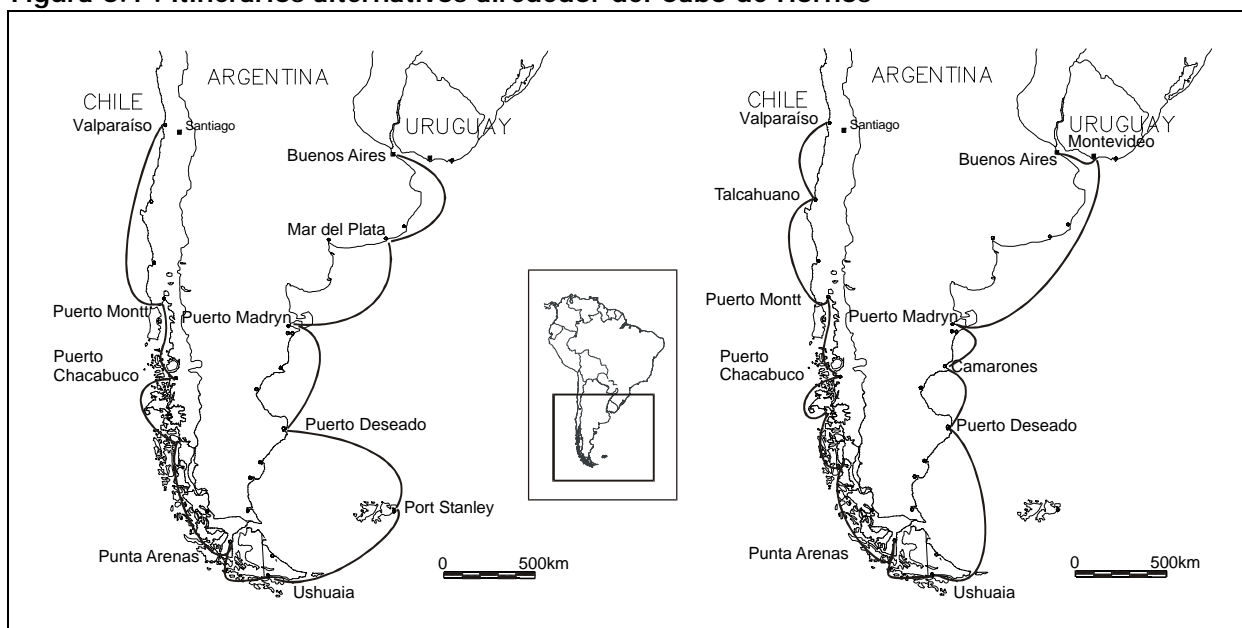
En el resto del Cono Sur, Valparaíso, Punta Arenas, Puerto Montt y Puerto Argentino/Stnley se encuentran en un nivel de arribos similar, que rondará los 50 arribos en la temporada, seguidos de cerca por Puerto Madryn y Montevideo. Puerto Chacabuco recibirá un importante aumento en su tráfico, pero en un nivel significativamente menor que los demás puertos de la región (Coastal Systems International 2000).

6.0 - ANÁLISIS ESTRATÉGICO

6.1 OPORTUNIDADES PARA PUERTO DESEADO Y PUERTO SAN JULIÁN

Puerto Deseado tiene amplias posibilidades de incorporarse a los itinerarios de cruceros que cruzan entre ambos océanos. Esto se debe a que potencialmente tiene la capacidad de recibir buques de gran tamaño y a que está ubicado en un sector de costa actualmente desconocido por las compañías de cruceros.

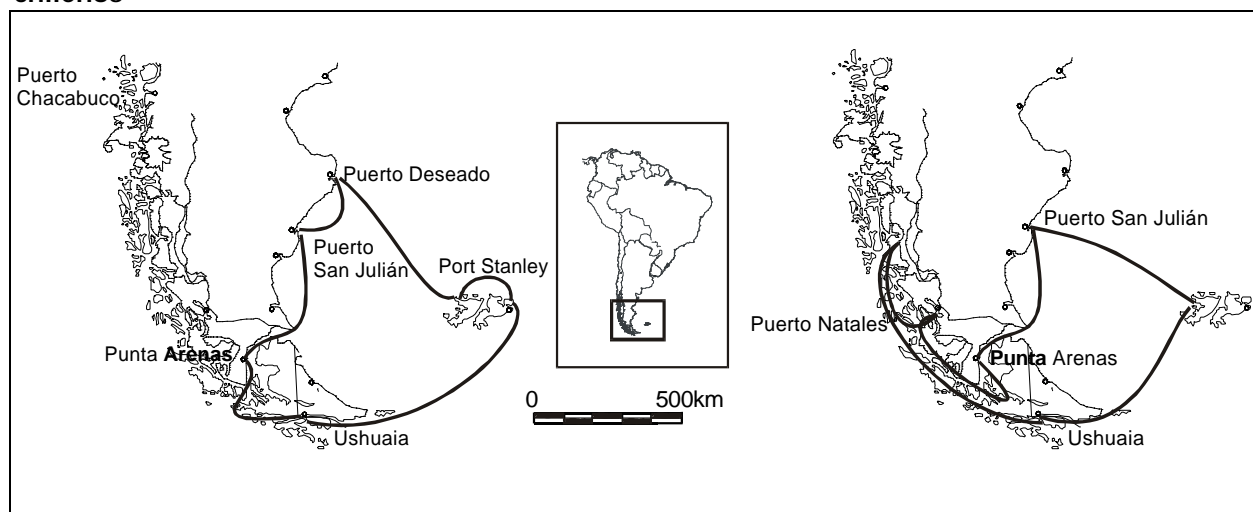
Figura 6.1 : Itinerarios alternativos alrededor del Cabo de Hornos



Tanto Puerto Deseado como Puerto San Julián están en muy buenas condiciones para captar buques en otros tipos de itinerarios. Los mismos incluyen cruceros de lujo alrededor del mundo, viajes de re-posicionamiento y variantes de cruceros sub-antárticos. Los cruceros de lujo en general tienen un tamaño (y calado) reducido y podrían ingresar a San Julián con una adecuada planificación previa. La ventaja en este caso es que una eventual demora por problemas de marea podría no ser crítica, como para los itinerarios más cortos (y "ajustados"). Los cruceros sub-antárticos son en general combinaciones de cruceros antárticos, que actualmente se concentran en itinerarios alrededor de las Islas Malvinas. Todos los puertos de la costa de Santa Cruz tienen potencial para incorporarse a estos itinerarios.

La oferta de estos puertos en nuevos cruceros de re-posicionamiento debería incluir ideas sobre itinerarios completos, ya que estas compañías en general desconocen otras opciones de destinos sobre la costa patagónica.

Figura 6.2 : Itinerarios alternativos combinados con Tierra del Fuego, Islas Malvinas y canales chilenos



6.2 PLANTEO DE FORTALEZAS Y DEBILIDADES

Puerto Deseado y Puerto San Julián se describen brevemente según sus características propias en función de la actividad de cruceros

	Fortalezas	Debilidades
Puerto Deseado	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto en expansión y con capacidad potencial para buques de considerable tamaño • Ciudad con patrimonio arquitectónico muy rico relativamente bien conservado • Sobresalientes recursos naturales para el turismo • Sobresalientes recursos culturales e históricos (Goleta Swift) para el turismo • Capacidad portuaria para recibir a buques de tamaño importante 	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto en general tiene problemas de saturación • Pobre sistema de protección del patrimonio arquitectónico • Pobre sistema de protección de reservas • Museo Brozoski con exhibición limitada y poco impactante • Ausencia de otros museos
Puerto San Julián	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad con patrimonio arquitectónico relativamente bien conservado • Importantes recursos naturales para el turismo • Sobresalientes recursos culturales e históricos para el turismo (Floridablanca, Proyecto Nao Victoria) • Museo con empuje • Sistema exitoso de talleres y 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitaciones para el acceso náutico (calado y oportunidad) • Puerto de poca importancia • Pobre sistema de protección del patrimonio arquitectónico • Moderado sistema de protección de reservas

	producción de artesanías	
	Oportunidades	Amenazas
Puerto Deseado	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto en expansión debido a demanda portuaria • Este estudio de cruceros puede ayudar al desarrollo del turismo en general • Buen momento para tomar decisiones sobre protección y revalorización del patrimonio • Excelentes recursos turísticos para ofrecer a las compañías de cruceros 	<ul style="list-style-type: none"> • Puerto en expansión puede producir impactos negativos en el medio ambiente de la ría • Puerto en expansión requiere espacios urbanos • Potencial transformación del edificio de la estación en uso administrativo representaría la pérdida de un recurso turístico muy valioso • Disponibilidad limitada de agua potable para crecimiento poblacional • Descreimiento de la población en el turismo y sus posibilidades
Puerto San Julián	<ul style="list-style-type: none"> • Planificación urbana revaloriza la costa • Este estudio de cruceros puede ayudar al desarrollo del turismo en general • Condiciones generales favorables para desarrollar espacios públicos • Excelentes recursos turísticos para ofrecer a las compañías de cruceros • Muchos cruceros antárticos realizan navegación de reposicionamiento sin turistas • Puede resultar atractivo para deportes náuticos y navegación de recreación 	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidad de agua potable para el desarrollo a largo plazo • Limitaciones a la navegación pueden desalentar a algunas compañías de cruceros

Las estrategias propuestas se basan en implementar un sistema basado en las fortalezas y orientado a explotar las oportunidades de cada localidad. Simultáneamente se propone actuar sobre las debilidades para revertir las condiciones identificadas y evitar las amenazas.

7.0 - PROPUESTAS DE DESARROLLO

El enfoque propuesto en este trabajo tiene por objetivo maximizar los beneficios directos a la comunidad debidos al turismo. Este enfoque se encuadra dentro de los principios del "turismo sustentable" (Middleton & Hawkins 1998). El turismo sustentable implica alcanzar los objetivos de los visitantes, de las empresas de turismo y de la comunidad local protegiendo los recursos, tanto naturales como culturales sin menoscabar la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades (Tagliorette & Losano 1996). Estas características se denominan también "turismo responsable".

Una forma de satisfacer los requerimientos del turismo sustentable es procurando que la infraestructura propuesta para satisfacer las expectativas del turismo pueda ser utilizada por la comunidad local. Este principio es especialmente importante en esta región, donde la estacionalidad del turismo es todavía muy fuerte, y se debe tener en cuenta en todos los proyectos que surjan de estas recomendaciones. Este criterio se puede satisfacer, entre otras vías, incluyendo funciones de centro cultural en todos los museos, promoviendo programas de educación comunitaria en los centros de interpretación de la naturaleza y subvencionando el acceso a las áreas protegidas (abonos de muy bajo costo).

7.1 PARÁMETROS BÁSICOS DE DISEÑO

Los parámetros básicos de diseño a considerar para cada destino son:

- 1) Características del buque (calado, eslora, tonelaje)
- 2) Capacidad de instalaciones de recepción en el puerto
- 3) Capacidad de carga de áreas protegidas
- 4) Capacidad de otras excursiones (incluyendo estancias)
- 5) Capacidad de atractivos y servicios turísticos urbanos (museos, comercios, parques)
- 6) Capacidad de servicios gastronómicos (urbanos y en estancias).

Estos parámetros están relacionados con la capacidad de los buques (cantidad de turistas) que puedan arribar a la localidad. Sin embargo, las características de los buques (y consecuentemente las necesidades del acceso náutico y del puerto) no dependen linealmente del número de pasajeros.

No se considera en detalle la capacidad de otros atractivos enmarcados dentro del

turismo activo (hiking, trekking, bicicleta de montaña, kayak, canotaje, windsurf, pesca deportiva, cabalgatas, travesías 4x4, etc.), los que pueden ser una variante muy importante para los huéspedes de cruceros (especialmente los de “expedition cruises” y grandes cruceros) pero que en principio no podrían justificarse económicamente sin considerar a turistas que arriben por otras vías. Estas actividades también requieren una cuidadosa planificación estratégica, que incluya una zonificación y la evaluación de su factibilidad dentro de áreas protegidas. Por ejemplo, las travesías 4x4 deben realizarse sólo en sectores predeterminados, fuera de áreas naturales protegidas y preferentemente en sectores ya degradados y sin valor paisajístico.

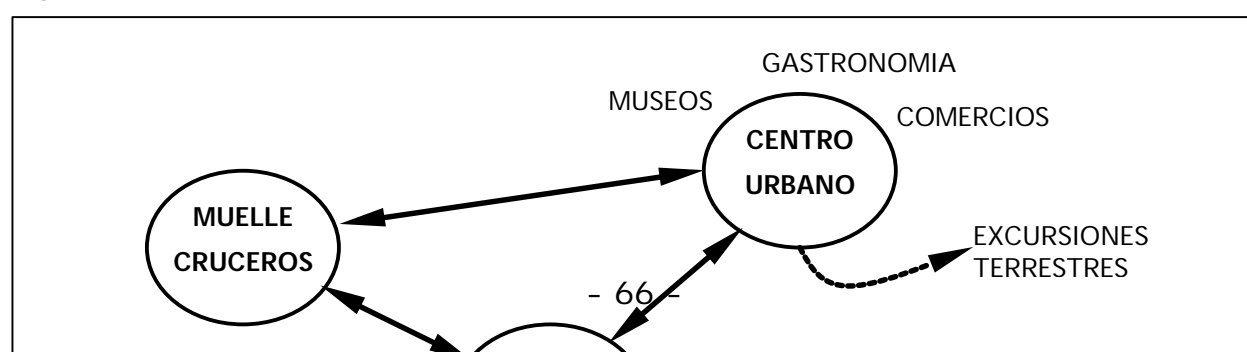
7.2 ENFOQUE FUNCIONAL

Se busca crear un centro turístico en una zona cercana al puerto, con el fin de lograr una rápida y fluida transferencia de los turistas hacia un sector urbano. La zona de transferencia a excursiones terrestres se encontrará dentro de este centro turístico, ya que las excursiones no deberían partir directamente del puerto. De esta forma se permitirá al huésped del crucero el contacto directo y libre con una oferta turística variada (gastronomía, comercios de productos regionales, servicios de guías y excursiones, etc.) generada principalmente por miembros de la comunidad. Este punto es muy importante para generar una experiencia auténtica al turista y maximizar el impacto económico positivo en la comunidad.

El otro centro de transferencia necesario corresponde al de las excursiones náuticas. El mismo debe tener una buena comunicación tanto con el puerto como con el centro turístico.

El centro turístico urbano debe ser la zona principal de servicios turísticos y atracciones. Esta zona permite además la oportunidad de revalorizar espacios históricos y arquitectura tradicional, enriqueciendo la oferta cultural de la ciudad y brindando oportunidades para proporcionar excelentes experiencias en la prestación de todo tipo de servicios, al encontrarse el turista en un entorno de gran valor estético.

Figura 7.1 Esquema Funcional Básico



7.3 VARIANTES DE INVERSIÓN

Las inversiones necesarias para la implementación de las alternativas recomendadas corresponden a distintos actores posibles: Provincia, Municipalidad, o privados. En la descripción de las alternativas se plantean en forma preliminar posibles inversores para cada obra, aunque los mismos no están completamente definidos.

En general, la inversión privada podría realizarse por empresarios o nuevos emprendedores pertenecientes a la comunidad, para lo cual se requiere apoyo financiero promocional. Resulta de fundamental importancia para la estrategia de desarrollo propuesta que estos emprendimientos sean llevados adelante por distintos integrantes de la comunidad local con el fin de maximizar los beneficios directos en la ciudad y minimizar las fugas. Por esta razón se recomienda que los incentivos financieros y fiscales para la inversión en turismo se concentren en la comunidad local y se distribuyan entre distintos individuos.

Para obras de mayor envergadura se podrá evaluar su construcción a cargo de la Provincia o la concesión de un grupo de obras que permitan a uno o más inversores privados la construcción de infraestructura, gestión del proyecto y beneficio por la operación. Estas variantes sólo serán esbozadas en forma preliminar en este informe y deberían estudiarse en detalle en los proyectos específicos.

8.0 - CONCLUSIONES

Con el fin de establecer un Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros para Puerto Deseado y Puerto San Julián se plantearon y analizaron distintas alternativas de inversión y proyecciones de ingresos globales. A partir de un planteo conceptual de obras y del desarrollo de un esquema amplio de inversiones necesarias en cada destino, se concluye que las alternativas de desarrollo son factibles y se recomienda una estrategia general para cada puerto.

El enfoque propuesto requiere avanzar en forma simultánea en varios frentes:

Se debe implementar un sistema eficaz para el manejo de las áreas protegidas de uso turístico. No se puede avanzar en el programa cruceros sin la certeza de un manejo eficaz de los aspectos ambientales, de lo contrario se corre el riesgo de inducir daños irreparables a los recursos naturales.

El desarrollo de infraestructura urbana en forma compatible con un plan de desarrollo turístico es muy importante para alcanzar los niveles deseados de satisfacción del huésped. En este sentido es fundamental que las autoridades municipales y provinciales puedan aunar recursos de planificación, financiación y construcción para proveer la infraestructura básica necesaria a partir de las recomendaciones propuestas.

Con el fin de alcanzar los objetivos de desarrollo de una industria turística local de alta calidad y con máximos impactos positivos en la comunidad, es imprescindible implementar un plan que contemple el financiamiento de emprendimientos turísticos que incluya capacitación, asesoramiento y asistencia técnica. Los destinatarios deben ser integrantes de la comunidad local. En particular, los programas existentes de financiamiento para micro y pequeñas empresas deberían ser revisados para contemplar el caso de los proyectos turísticos en áreas que –como ésta– no tienen antecedentes significativos, y por lo tanto requieren condiciones especiales.

En el área de infraestructura portuaria se deberán compatibilizar las propuestas presentadas con las proyecciones de uso comercial de los puertos (especialmente Puerto Deseado) de modo de alcanzar la capacidad necesaria en los plazos determinados sin perturbar su operatoria.

El área de cultura debe recibir apoyo sustancial, tanto a nivel provincial como municipal, a partir de reconocer que una parte importante de los atractivos turísticos

está basado en la historia y la cultura, que los museos son un recurso muy importante en el negocio turístico, y que la preservación del patrimonio cultural, histórico, arquitectónico, arqueológico, paleontológico, etc., es imprescindible para esta actividad, más allá de su valor intrínseco.

Se propone establecer una unidad de coordinación que pueda gestionar la implementación de estas recomendaciones, promover los proyectos necesarios y otras iniciativas compatibles, considerando que muchos de estos proyectos y programas son imprescindibles para un desarrollo armónico del turismo de cruceros.

9.0 - REFERENCIAS

- Aurelio, Julio. 1995. "Plan de marketing y estudio del mercado turístico de El Calafate".
- Bella, D. A. 1987. "Organizations and Systematic Distortion of Information". *Jornal of Professional Issues in Engineering*, Vol 113, No. 4, October 1987.
- Bella, D. A. 1994. "Organizational Systems and the Burden of the Proof", *Pacific Salmon and their Ecosystems: Status and Future Options*, in Stouder, D. J., P. Bisson, R. Naiman, Editors. Chapman & Hall.
- Biondi, E. L. & R. H. Sasso 2000. "Unique Cruise Opportunities in South America: Destination Development and New Experiences for Cruise Guests". *Seatrade South America Cruise Symposium*, May 2000.
- Biondi, E. L. 1998. "Organizational Factors in the Reliability Assessment of Offshore Systems". Tesis para optar por el título de Master en Ingeniería Oceánica. Oregon State University (en inglés).
- Blanco, D.E. & P. Canevari. 1995. Situación actual de los chorlos y playeros migratorios de la Zona Costera Patagónica (provincias de Río Negro, Chubut y Santa Cruz). *Humedales para las Américas. Informe Técnico PMIZCP No. 3 (FPN-GEF-PNUD-WCS)*. 26 pp.
- Blanco, D.E. & P. Canevari. 1998. Identifying Wetlands of Critical Value to Shorebirds in South America: an updated panorama about distribution and numbers. *Wetlands International & CWS-LAP*. 66 pp (unpublished report).
- Canevari, P.; D.E. Blanco & E.H. Bucher. 1999. Los Beneficios de los Humedales de la Argentina. Amenazas y propuestas de soluciones. *Wetlands International*. Buenos Aires. 64 pp.
- Carney, K.M. & W.J. Sydeman. 1999. A review of human disturbances effects on nesting colonial waterbirds. *Waterbirds* 22 (1): 68-79.
- Clarke, R. & S. Sturzenbaum. 1999. Reserva Faunística Provincial "Península de San Julián": Anteproyecto Plan de Manejo. Consejo Agrario Provincial, Dirección de Fauna Silvestre, Provincia de Santa Cruz. 52 pp.
- Coastal Systems International. 2000. Cruiseship market study and cruise projections for the season 2000-2001 in Southern South America, July, 2000.
- Dirección de Turismo, Municipalidad de Puerto Deseado. 1999. "Resumen Estadístico Temporada 1998-1999".
- Dirección de Turismo, Municipalidad de Puerto Deseado. 2000. "Compendio de Información Turística".
- Dugan, P.J. (ed.). 1990. *Wetland Conservation: A Review of Current Issues and Required Action*. IUCN. Gland, Switzerland.
- Eagles, P. F. J. 1995. "Understanding the market for sustainable tourism". En: Mc Cool, S. F., Alan, E., comps. "Linking tourism, the environment and sustainability"
- Frere, E. & P.A. Gandini. 1998. Distribución reproductiva y abundancia de las aves marinas de Santa Cruz. Parte II: De Bahía Laura a Punta Dúngenes. En: Yorio, P.; E. Frere, P. Gandini & G. Harris (eds): *Atlas de la Distribución Reproductiva de Aves Marinas en el Litoral Patagónico Argentino (Capítulo 8)*. PMIZCP - FPN. 153-177 pp.
- Fundación Patagonia Natural & Wildlife Conservation Society. 1996. Plan de Manejo de

la Zona Costera Patagónica: Diagnóstico y recomendaciones para su elaboración (borrador de trabajo). 158 pp. (Julio 1996).

Gandini, P.A. & E. Frere. 1996. Plan para el uso turístico y recreativo de la Ría de Deseado e Isla Pingüino, Santa Cruz. Informe Técnico PMIZCP No. 18 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 22 pp

Gandini, P.A. & E. Frere. 1998a. Seabird and shorebird diversity and associated conservation problems in Puerto Deseado, Patagonia, Argentina. *Ornitología Neotropical* 9: 13-22.

Gandini, P.A. & E. Frere. 1998b. Distribución reproductiva y abundancia de las aves marinas de Santa Cruz. Parte I: De la Lobería a Islote del Cabo. En: Yorio, P.; E. Frere, P. Gandini & G. Harris (eds): *Atlas de la Distribución Reproductiva de Aves Marinas en el Litoral Patagónico Argentino* (Capítulo 7). PMIZCP - FPN. 119-151 pp.

Gandini, P.A.; E. Frere & P.D. Boersma. 1996. Status and Conservation of Magellanic Penguins (*Spheniscus magellanicus*) at Patagonia, Argentina. *Bird Conserv. Int.* 6. 307-316.

García Fernández, J.J.; R.A. Ojeda, R.M. Fraga, G.B. Díaz & R. Baigun (compiladores). 1997. Libro Rojo: Mamíferos y Aves Amenazadas de la Argentina. APN-FUCEMA-AOP-SAREM.

General Tourism Statistics Worldwide, USA Ecotourism statistical factsheet, United States, 1999.

Iñíguez, M. & Vanesa Tossenberger. 1999. El valor del Ecoturismo en la Bahía de San Julián, Santa Cruz, Argentina. Informe Técnico Fundación Cethus. 12 pp.

Iñíguez, M.; A. Tomsin, C. Torlaschi & L. Prieto. 1998. Aspectos socio-económicos del avistaje de cetáceos en Península Valdés, Puerto San Julián y Puerto Deseado, Patagonia, Argentina. Informe Técnico Fundación Cethus. 14 pp.

Kalosh, A. 2000. "European adventure cruising takes off". En *Cruise Europe Yearbook* 2000.

Mathisen, O. 2000. "Classical Cruises, A learning cruise experience". En *Cruise Industry News Quarterly*: Winter 1999/2000.

McLaren, D. 1998. "Rethinking tourism and ecotravel, The paving of paradise and what you can do to stop it". Kumarian Press.

Mieczkowski, Z. 1995. "Environmental Issues of Tourism and Recreation", University Press of America, Inc.

Middleton, V. T. C. y R. Hawkins, R. 1998. "Sustainable Tourism, A marketing perspective". Butterworth-Heinemann.

Norwegian Cruise Lines. 2000. "M/S Norwegian Wind and M/S Norwegian Sky, Shore Excursions" resumen de información sobre excursiones en tierra disponible en internet.

Pedraza, S.N.; A. Schiavini, E.A. Crespo, R. González & S. Dans. 1996. Estimación preliminar de la abundancia de algunas especies de pequeños cetáceos del Atlántico Sudoccidental. Informe Técnico PMIZCP No. 17 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 11 pp.

Pérez, F; P. Sutton & A. Vila. 1995. Aves y mamíferos marinos de Santa Cruz. Recopilación de los relevamientos realizados entre 1986 y 1994. Boletín Técnico FVSA No. 26, 51 pp.

Pine J. and J. Gilmore, 1999. "The Experience Economy", HBS Press

Rodney, A. 2000. "Industry Evolution". En Cruise Industry News Quarterly: Winter 1999/2000.

Schiavini, A.; E. Crespo & V. Szapkievich. 1999. Estado de la población del Lobo marino de un pelo (*Otaria flavescens*) en las provincias de Santa Cruz y Tierra del Fuego. Informe Técnico PMIZCP No. 40 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 29 pp.

Schnack, E.J. 1985. Argentina; en Bird, E.C.F. & Schwartz, M.L. (Eds.): The World's Coastline: 69-78. Van Nostrand Reinhold Co., New York.

Seatrade, 2000a. "Cruiseship Orderbook at August 1st 2000", Seatrade Cruise Review, September 2000

Seatrade, 2000b. "Market News – South America", Seatrade Cruise Review, June, 2000.

Secretaría de Turismo, Municipalidad de El Calafate. 1998. "Informe Estadístico Temporada 1997-1998".

SHN, 1996. Carta Náutica Río Deseado H-361. Escala 1:20.000 y 1:5.000. Servicio de Hidrografía Naval, Armada Argentina.

SHN, 1997. Carta Náutica Puerto San Julián H-364. Escala 1:20.000 y 1:3.000. Servicio de Hidrografía Naval, Armada Argentina.

SNH, 2000. Tablas de Marea 2000. H-610. Servicio de Hidrografía Naval, Armada Argentina.

Subsecretaría de Planeamiento e Investigación, Secretaría de Turismo, Municipalidad de Puerto Madryn. 2000. "Resumen Estadístico".

Subsecretaría de Turismo, Municipalidad de Ushuaia. 1999. "El turismo en Ushuaia, Informe estadístico Año 1998, Temporada 1998/1999."

Subsecretaría de Turismo, Municipalidad de Ushuaia. 2000. "Síntesis estadística, El turismo en Ushuaia, Informe preliminar sobre la afluencia turística durante el año 1999/2000."

Subsecretaría de Turismo, Secretaría de Estado de la Producción, Ministerio de Economía y Obras Públicas, Provincia de Santa Cruz. 1999. "Estancias Turísticas de Santa Cruz, Informe Estadístico Temporada 98/99".

Subsecretaría de Turismo, Secretaría de Estado de la Producción, Ministerio de Economía y Obras Públicas, Provincia de Santa Cruz. 1998. "El Chaltén, génesis de su transformación turística. Informe estadístico Temporadas 96/97 – 97/98".

Tagliorette, A. y Losano, P. 1996. "Demanda Turística en áreas costeras protegidas de la Patagonia", Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica, Fundación Patagonia Natural, Informe Técnico No. 25 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 29 pp.

UNEPOSC, 2000a. Información estadística y económica de los puertos de la Provincia de Santa Cruz. Nota No. 0606-DPP-UNEPOSC/00 del 22 de Junio de 2000.

UNEPOSC, 2000b. "Puerto Deseado" Información sobre infraestructura y servicios portuarios.

UNEPOSC, 2000c. "Puerto San Julián" Información sobre infraestructura y servicios portuarios.

Wearing, S. Y J. Neil. 1999. "Ecoturism, Impacts, potentials and possibilities". Butterworth-Heinemann.

Wild, P. 2000. "Cruising in Europe in the new millenium". En Cruise Europe Yearbook 2000.

Yorio, P. & G. Harris. 1997. Distribución reproductiva de aves marinas y costeras coloniales en Patagonia: Relevamiento aéreo Bahía Blanca – Cabo Vírgenes, Noviembre 1990. Informe Técnico PMIZCP No. 29 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 31 pp.

Yorio, P. 1998. Región 5: Zona Costera Patagónica; en Canevari, P.; D.E. Blanco, E.H. Bucher, G. Castro & I. Davidson (eds.): Los Humedales de la Argentina: Clasificación, Situación Actual, Conservación y Legislación. Wetlands International Publ. 46, Buenos Aires, Argentina: 138-167.

Yorio, P.; A. Tagliorette, G. Harris & M. Giaccardi. 1998a. Áreas Protegidas Costeras de la Patagonia: Síntesis de información, diagnóstico sobre su estado actual de protección y recomendaciones preliminares. Informe Técnico PMIZCP No. 39 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 75 pp.

Yorio, P.; E. Frere, P. Gandini & G. Harris (eds). 1998b. Atlas de la Distribución Reproductiva de Aves Marinas en el Litoral Patagónico Argentino. PMIZCP - FPN. 221 pp.

Yorio, P.; P.M. Gandini & E. Frere. 1996. Disturbios humanos sobre las aves marinas: Efectos sobre la reproducción y su relación con el manejo de visitantes a las colonias. Informe Técnico PMIZCP No. 23 (FPN-GEF-PNUD-WCS). 18 pp.

RECONOCIMIENTOS

Este trabajo se ha realizado con la inestimable colaboración de funcionarios públicos de la Provincia de Santa Cruz y de las Municipalidades de Puerto Deseado y Puerto San Julián; investigadores en áreas de ecología y arqueología subacuática; operadores turísticos; y prácticos entre otros. En particular se agradece la información, comentarios y colaboración de:

Arq. Marta Delucchi, Secretaria de Estado de la Producción, Provincia de Santa Cruz
Enrique Meyer, Subsecretario de Turismo de la Provincia de Santa Cruz
Lic. Lorena V. Prieto, Directora de Gestión y Promoción Turística de la Provincia de Santa Cruz

Ing. Juan José Chiappino, UNEPOSC

Pamela Alvarez, Directora General PREPAP, Provincia de Santa Cruz

Diana Hamer, Directora del Museo P. Molina, Secretaría de Cultura, Provincia de Santa Cruz

Lic. María E. Palacios, Secretaría de Cultura, Provincia de Santa Cruz

Ing. Agr. Francisco Anglesio, Subsecretario de Medio Ambiente, Provincia de Santa Cruz

María Eugenia Fernández Clark, Subsecretaría de Medio Ambiente, Provincia de Santa Cruz

Agr. Pablo Tudanca, Dirección de Catastro, Provincia de Santa Cruz

Arturo Rodriguez, Intendente Municipal, Municipalidad de Puerto Deseado

Nora Babruskis, Directora de Turismo, Municipalidad de Puerto Deseado

Alfonso Federici, Secretario de Obras Públicas, Municipalidad de Puerto Deseado

MMO Eduardo Barreiro, Secretario de Planeamiento Urbano, Municipalidad de Puerto Deseado

Florentino Jesús Perez , Asesor del Intendente, Municipalidad de Puerto Deseado

María Isabel Sanguinetti, Directora del Museo Brozoski, Puerto Deseado

Cap. Néstor Noya, Jefe Apostadero Naval Puerto Deseado

Asociación Amigos del Ferrocarril de Puerto Deseado

Cámara de Comercio de Puerto Deseado

Ricardo Pérez, Excursiones Darwin, Puerto Deseado

Arq. Beatriz Precedo

Carlos Ferrari, Asociación Amigos del Ferrocarril, Puerto Deseado

Sra. de Fernández, colección de autos de Ramonín Fernandez, Puerto Deseado

Ing. Maitland, IATASA, Inspección Obra Ampliación Puerto Deseado

Ing. Carlos Martins, IATASA Inspección Obra Ampliación Puerto Deseado

Directora CTC, Municipalidad de Puerto Deseado

Javier Fernandez, Presidente Club Náutico Capitán Oneto, Puerto Deseado

Daniel José Gardonio, Intendente Municipal, Municipalidad de San Julián

Pablo Walker, Director de Turismo, Municipalidad de San Julián

Ing. Gustavo M. Senlle, Secretario de Obras Públicas, Municipalidad de San Julián

Arq. Jorge de la Torre, Jefe de Proyectos, Municipalidad de San Julián

Jorge Basso, Director de Cultura. , Municipalidad de San Julián

Prefectura Naval Argentina, Puerto San Julián

Cámara de Comercio de Puerto San Julián
Excursiones Pinocho, Puerto San Julián
Juan Carlos Dubravcic, Consejo Agrario Provincial (Guardafauna de la Reserva San Julián)

Dra. Dolores Elkin, Arqueóloga Conicet, Programa de Arqueología Subacuática INAPL
Dr. Esteban Frere, Fundación Patagonia Natural, UNPA
Dra. Patricia Gandini, Fundación Patagonia Natural, UNPA
Dr. Pablo Yorio, Fundación Patagonia Natural
Lic. Miguel Iñíguez, Fundación Cethus
Lic. Vanesa Tossemberger, Fundación Cethus

Cap. Jorge Moreteau, Práctico Litoral Sur
Cap. José Luis Regueiro, Práctico Litoral Sur, Atlantis Marine
Cap. Enrique Rodríguez Nievas, Práctico Litoral Sur, Nautilus

ANEXOS

DIAGRAMA DE CICLOS - EJEMPLO

