

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

Puerto Deseado y Puerto San Julián

INFORME PARCIAL No. 2

Esteban L. Biondi

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Contrato Exp. 4298

Noviembre 2000

INDICE

1.0 - INTRODUCCIÓN	1
1.1 OBJETIVO	1
1.2 ORGANIZACIÓN DEL INFORME	1
2.0 - MERCADO POTENCIAL DE CRUCEROS	3
2.1 BUQUES DE CRUCERO.....	3
2.1.1 Contexto Internacional del Mercado de Cruceros.....	3
2.1.2 Contexto Regional del Mercado de Cruceros	4
2.1.3 Buques de Diseño para la Región	5
2.2 ESTIMACIONES DE GASTO E INGRESOS A LA COMUNIDAD LOCAL	7
2.2.1 La Comunidad Local y la Experiencia del Huésped	7
2.2.2 Gasto Promedio Diario	7
2.2.3 Composición del Gasto	9
2.2.4 Fugas.....	11
2.2.5 Ingresos a la Comunidad Local y Eficiencia del Sistema	13
2.3 ITINERARIOS	14
2.3.1 Contexto Regional	14
2.3.2 Oportunidades para Puerto Deseado y Puerto San Julián.....	15
3.0 - CAPACIDAD DE CARGA DE ÁREAS PROTEGIDAS	18
3.1 RECOMENDACIONES GENERALES	18
3.1.1 Sistema provincial de áreas protegidas	18
3.1.2 Recomendaciones generales para el uso de las Reservas con fines turísticos	18
3.1.3 Infraestructura necesaria	19
3.1.4 Evaluación, monitoreo y control	20
3.1.5 Entrada a las áreas protegidas	20
3.2 PUERTO DESEADO.....	21
3.2.1 Isla Chaffers.....	21
3.2.2 Isla de los Pájaros	22
3.2.3 Costa Norte de la Ría Deseado – Isla Quiroga e Isla Quinta	23
3.2.4 Costa Norte de la Ría Deseado – Cañadones hasta Islote del Puerto.....	24
3.2.5 Cabo Blanco	25
3.2.6 Isla Pingüino	26
3.3 PUERTO SAN JULIÁN	30
3.3.1 Isla Cormorán	30
3.3.2 Isla Justicia.....	32
3.3.3 Bahía (avistaje de Tonina overa).....	32
3.3.4 Cabo Curioso	32
3.3.5 Reserva Península San Julián (El Rincón).....	34

4.0 - PRESENTACIÓN DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO	38
4.1 ENFOQUE GENERAL	38
4.1.1 Parámetros Básicos de Diseño.....	39
4.1.2 Enfoque Funcional	39
4.1.3 Variantes de Inversión.....	40
4.2 PUERTO DESEADO.....	42
4.2.1 Estado Actual y Objetivos	42
4.2.2 Capacidad de Carga de Áreas Protegidas	43
4.2.3 Elementos Fundamentales	44
4.2.4 Planteo de alternativas.....	46
4.3 PUERTO SAN JULIÁN	46
4.3.1 Estado Actual y Objetivos	46
4.3.2 Capacidad de Carga de Áreas Protegidas	47
4.3.3 Elementos Fundamentales	49
4.3.4 Planteo de alternativas.....	50
5.0 - PUERTO DESEADO	51
5.1 BUQUE DE DISEÑO	51
5.1.1 Acceso Náutico	51
5.1.2 Infraestructura Portuaria	52
5.1.3 Infraestructura Urbana	53
5.2 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN	54
5.3 SERVICIOS TURÍSTICOS	55
5.3.1 Excursiones Náuticas.....	55
5.3.2 Excursiones Terrestres.....	56
5.3.3 Museos y Paseos Urbanos	57
5.3.4 Equipamiento.....	57
5.4 ALTERNATIVA 1	58
5.5 ALTERNATIVA 2	60
5.6 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE INVERSIONES	62
6.0 - PUERTO SAN JULIÁN	66
6.1 BUQUE DE DISEÑO	66
6.1.1 Acceso Náutico	66
6.1.2 Infraestructura portuaria y área de fondeo.....	68
6.1.3 Infraestructura Urbana	69
6.2 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN	70
6.3 SERVICIOS TURÍSTICOS	71
6.3.1 Excursiones Náuticas.....	71
6.3.2 Excursiones Terrestres.....	72
6.3.3 Museos y Paseos Urbanos	72
6.3.4 Equipamiento.....	73
6.4 ALTERNATIVA 1	73
6.5 ALTERNATIVA 2	75
6.6 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE INVERSIONES	75

7.0 - ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS	79
7.1 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE BENEFICIOS	79
7.1.1 Hipótesis de arribos mensuales	79
7.1.2 Proyección de Ingresos	80
7.1.3 Distribución por Sectores.....	81
7.2 PUERTO DESEADO.....	82
7.2.1 Evaluación de alternativas.....	82
7.2.2 Estrategia de desarrollo	83
7.3 PUERTO SAN JULIÁN	83
7.3.1 Evaluación de alternativas.....	84
7.3.2 Estrategia de desarrollo	84
8.0 - CONCLUSIONES	86
9.0 - REFERENCIAS	88
RECONOCIMIENTOS.....	90
PLANOS	
FOTOGRAFÍAS	

1.0 - INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETIVO

El presente es el segundo informe parcial del “Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros”. La meta de este estudio es la elaboración de un documento de planificación integral que permita orientar el desarrollo de destinos de cruceros en Puerto Deseado y Puerto San Julián. El objetivo final es promover la inclusión de los puertos bajo estudio en los itinerarios de cruceros del Atlántico Sur, sin perjuicio de la evaluación de otros destinos en una etapa posterior, y maximizar el impacto económico positivo que esta actividad potencialmente puede generar en las comunidades locales.

Este informe parcial tiene por objeto presentar alternativas de desarrollo conceptual y proponer un plan de desarrollo para cada destino. Las recomendaciones estarán 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

En el punto 2 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.

En el punto 3 se presentan las características de los atractivos naturales basados en la fauna autóctona y se define la capacidad de carga de cada uno de estos atractivos según el modo de uso propuesto (el más eficiente desde el punto de vista turístico y ambiental).

El punto 4 presenta el enfoque general para el diseño, resume los principales elementos de la solución propuesta para cada destino y define los conceptos básicos de las alternativas consideradas

Los puntos 5 y 6 desarrollan el planteo de alternativas para cada destino, incluyendo definiciones sobre infraestructura necesaria, recomendaciones de zonificación, propuesta de servicios turísticos, alternativas de infraestructura y equipamiento y una estimación de inversiones para cada alternativa propuesta.

El punto 7 presenta una estimación de beneficios, la comparación de alternativas presentadas y la selección de una estrategia de desarrollo para cada destino.

La revisión de este informe por parte de los organismos provinciales y municipales involucrados y sus comentarios guiarán las recomendaciones finales de este trabajo.

2.0 - MERCADO POTENCIAL DE CRUCEROS

2.1 BUQUES DE CRUCERO

2.1.1 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 2.1 : 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	Norwegian Sun	2.000	80.000	\$351m

Lines				
Royal Caribbean Int.	Adventure of the Seas	3.100	142.000	\$500m
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.

2.1.2 Contexto Regional del Mercado de Cruceros

La región de interés de este trabajo (que simplifcadamente 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).

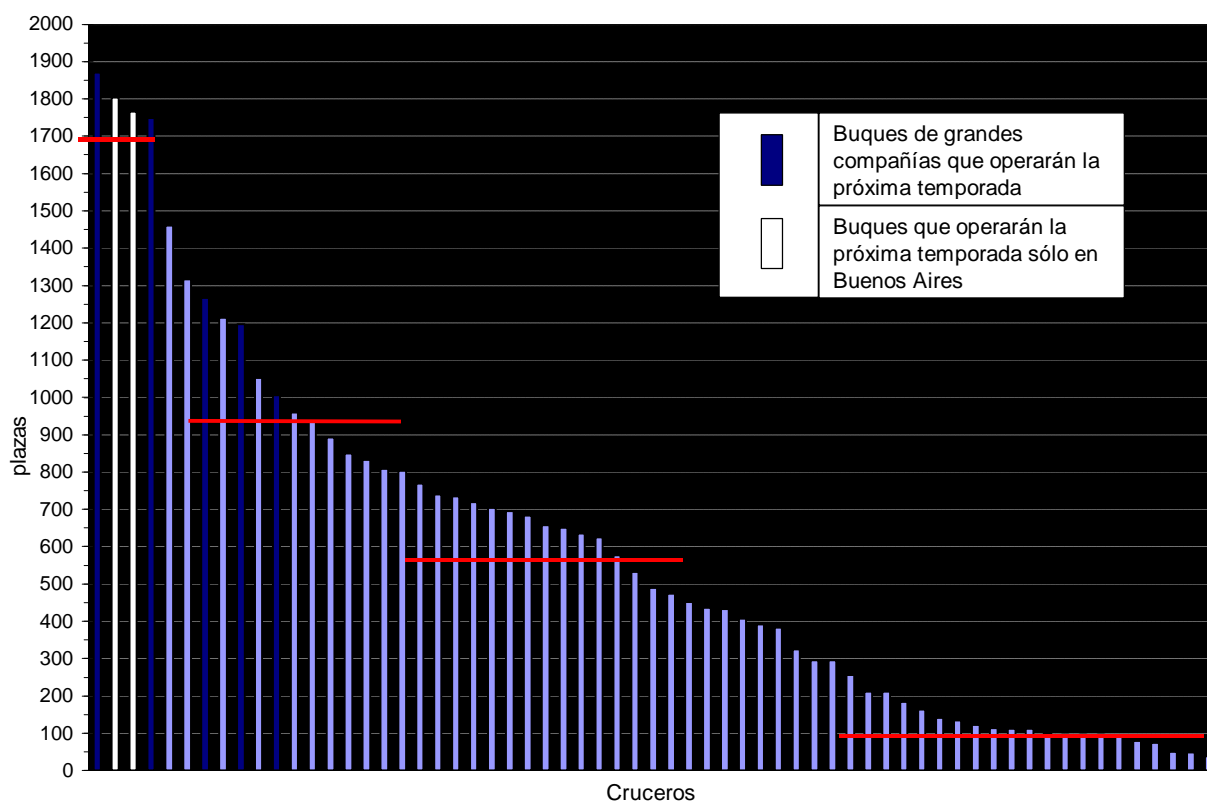
Las grandes compañías han iniciado un proceso de recambio de buques de 1200 a 1800 plazas de capacidad en el Cono Sur. Norwegian Cruise Lines introducirá la próxima temporada al Norwegian Dream (1750 plazas, 230 m de eslora y 6.7 m de calado) y Celebrity operará por primera vez en la región con el Mercury (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).

2.1.3 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 2.1 muestra un gráfico de la capacidad de los buques de crucero considerados.

Figura 2.1 : 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 descriptas en el punto anterior, se proponen buques tipo (Tabla 2.2) para considerar en alternativas de diseño para la región.

Tabla 2.2 : 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 2.2. y con sendas líneas en la Figura 2.1.

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.

2.2 ESTIMACIONES DE GASTO E INGRESOS A LA COMUNIDAD LOCAL

2.2.1 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).

2.2.2 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 2.3 : 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.

2.2.3 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 2.4 : Composición proporcional estimada del gasto promedio diario

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

2.2.4 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 2.1 : 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 & Tossenberg 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 2.5 : 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 descriptos 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 2.6 : 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)

2.2.5 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.

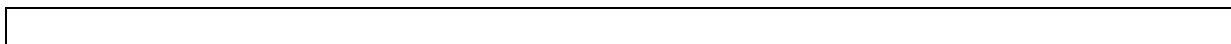
2.3 ITINERARIOS

2.3.1 Contexto Regional

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 2.2 : 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.

2.3.2 Oportunidades para Puerto Deseado y Puerto San Julián

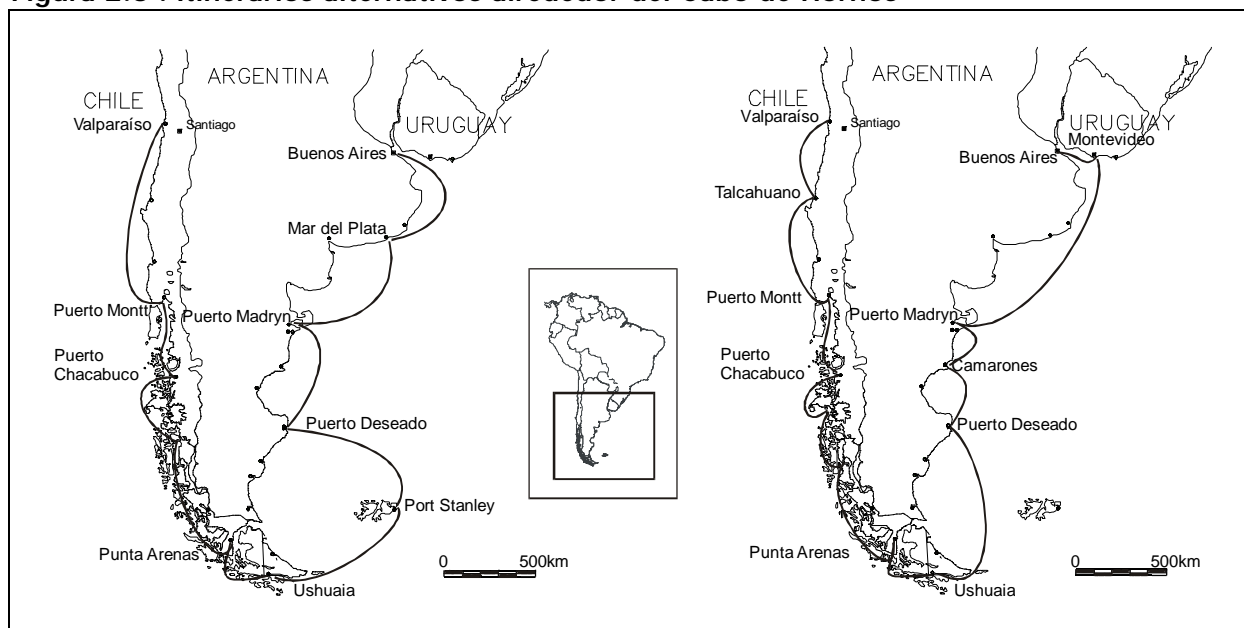
Para la próxima temporada está previsto que Buenos Aires supere a Ushuaia en número de cruceros de más de 800 pasajeros, debido a la operación de numerosos itinerarios con buques de cierta envergadura que operarán entre el Río de la Plata y Brasil. Sin embargo, el puerto de Ushuaia mantendrá su supremacía 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/St Stanley 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).

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.

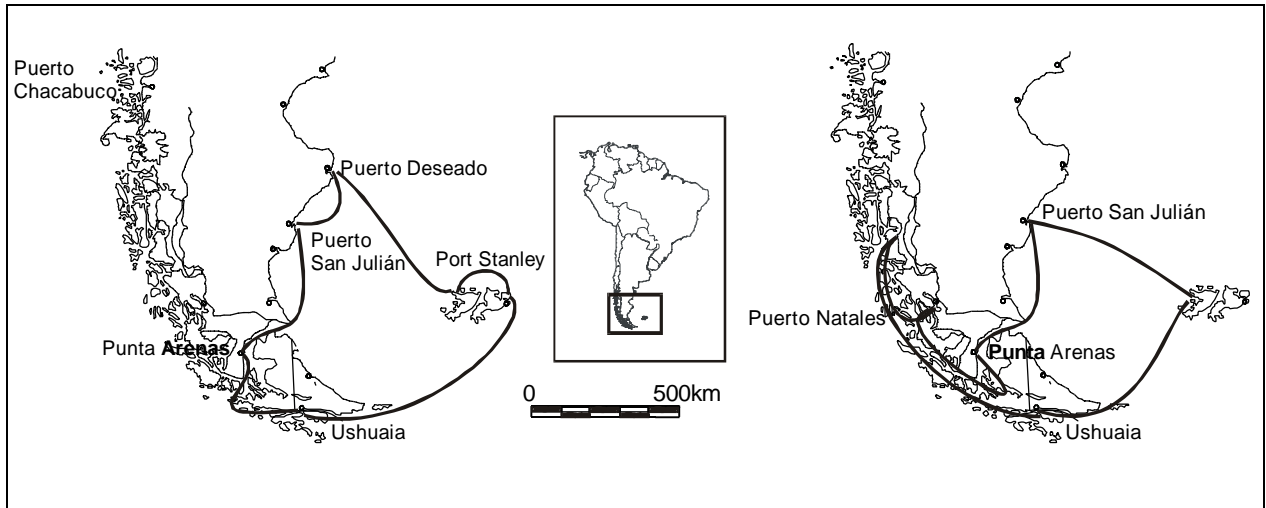
Figura 2.3 : Itinerarios alternativos alrededor del Cabo de Hornos



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.

Figura 2.4 : Itinerarios alternativos combinados con Tierra del Fuego, Islas Malvinas y canales chilenos



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.

3.0 - CAPACIDAD DE CARGA DE ÁREAS PROTEGIDAS

3.1 RECOMENDACIONES GENERALES

3.1.1 Sistema provincial de áreas protegidas

Es imprescindible establecer en el corto plazo 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.

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.

3.1.2 Recomendaciones generales para el uso de las Reservas con fines turísticos

Las recomendaciones generales para desarrollar un turismo responsable en la Ría de Deseado y Bahía y Península San Julián (Fundación Patagonia Natural & Wildlife Conservation Society 1996, Gandini & Frere 1996, Carney & Sydeman 1999) en general se cumplen por parte de los operadores turísticos locales:

- Durante las excursiones (náuticas y terrestres) no ingresar a las colonias de

nidificación de aves marinas y permanecer en la periferia de las mismas, respetando las distancias de aproximación estimadas en aproximadamente 30 m para pingüinos, 50-100 m para cormoranes, 100 m para gaviotas y 200 m para gaviotines (Carney & Sydeman 1999).

- Minimizar el impacto de las visitas sobre los pingüinos de Magallanes y otras aves marinas que reproducen en las islas de la Ría Deseado y en el Banco Cormorán (San Julián), adoptando las Recomendaciones del PMIZCP 18, 19 y 20, Parte C ¹).

Durante las excursiones náuticas, para el avistaje de fauna desde embarcaciones efectuar un acercamiento silencioso y prudente, reduciendo al máximo posible los disturbios para las aves.

En las visitas a colonias de pingüino de Magallanes en islas e islotes:

- 1) realizar el desembarco siempre en el mismo sector de playa, evitando los sectores usados por las aves para ir y volver del mar,
- 2) visitar un pequeño sector de la colonia respetando los senderos, y
- 3) considerar la aplicación de restricciones en cuanto a distancias de aproximación y frecuencias de visitas durante el período de cría de pichones, cuando las aves se muestran menos tolerantes a la presencia humana (en particular en la Isla Chaffers, donde no existe acostumbamiento a la presencia humana).

En las visitas a colonias de cormoranes, considerar la aplicación de restricciones en cuanto a distancias de aproximación y frecuencias de visitas durante el período de asentamiento y cortejo, al comienzo de la temporada, cuando las aves se muestran menos tolerantes a la presencia humana.

3.1.3 Infraestructura necesaria

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

- 1) Ordenar el desplazamiento del turismo minimizando el impacto sobre las colonias y apostaderos de fauna (i.e. delimitación de senderos, instalación de miradores, bancos).
- 2) Informar al visitante sobre la importancia de cada lugar (i.e. instalación de senderos autoguiados y cartelería interpretativa).

¹ Parte C: Hacia un turismo responsable (FPN & WCS 1996)

Recomendación 18: No ingresar a los apostaderos de lobos y elefantes marinos o colonias de aves marinas, ni transitar entre sus nidos salvo en pingüineras ya establecidas como recurso turístico.

Recomendación 19: En toda reserva destinada al uso turístico, mantener las distancias óptimas de acercamiento a las aves reproductoras, ya sea a pie o con embarcaciones.

Recomendación 20: En colonias de pingüino de Magallanes designadas para uso turístico, restringir las visitas a una sola zona de nidificación, efectuar desplazamientos lentos entre los nidos y no establecer contacto físico con las aves.

- 3) Preservar las condiciones naturales (sistema de control y recolección de residuos generados por los visitantes).
- 4) Mejorar y realizar mantenimiento de los caminos de acceso a los lugares de interés turístico a ser incluidos en las excursiones terrestres (i.e. camino de acceso a Cabo Blanco).

3.1.4 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 guarda fauna/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.

3.1.5 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 en áreas protegidas. En particular, el acceso a áreas de alta sensibilidad ecológica (que tienen cupos estrictos y 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. Por ejemplo, los jóvenes que participan en tareas voluntarias (como campañas de limpieza) podrían recibir como premio estos pases a la reserva.

3.2 PUERTO DESEADO

Los sitios observación de fauna en la ría accesibles al turismo, pero sensibles desde el punto de vista ambiental y con capacidad de carga limitada, son la Isla Chaffers (pingüinera) y la Isla de los Pájaros (pingüinera).

Otros sitios de avistaje son la cormoranera de las barrancas o Isla Elena (avistaje desde navegación), la Isla Quiroga (avistaje desde margen opuesta), Islote del Puerto (avistaje desde margen opuesta y/o desde navegación). En estos casos, y debido a la operación prevista, no se considera que exista una capacidad de carga alcanzable durante la operación a mediano plazo.

3.2.1 Isla Chaffers

La habilitación de la actividad turística deberá ser precedida de la instalación de la infraestructura mínima necesaria para el ordenamiento del turismo y la preservación del lugar, para reducir al mínimo posible el impacto sobre la colonia de pingüinos de Magallanes (Foto 29) y gaviotas cocineras. La operación y la infraestructura que se describen a continuación permitirán el ingreso de turistas a la isla, a diferencia de las condiciones actuales en las cuales no se recomienda el desembarco.

Se recomienda acceder a la isla por vía terrestre desde la costa sur de la ría por una lengua de roca y arena que permanece descubierta excepto en condiciones especiales de marea alta. También se podría ingresar por vía náutica, pero es importante no desembarcar en la playa de la colonia. La infraestructura propuesta incluye la colocación de un alambrado y debe implementarse luego de un proyecto de detalle específico.

Infraestructura necesaria:

Colocación de alambrado en el límite oeste de la colonia, con el fin de aislar a la misma de las incursiones de ganado desde tierra y controlar la aproximación de visitantes. Delimitación de senderos para ordenar el desplazamiento de turistas dentro de la isla; instalación de cartelería interpretativa y cestos de basura; construcción de un mirador con catalejo en algún sector de la isla de particular interés y buena visibilidad.

Limitaciones:

- 1) ciclo reproductivo del Pingüino de Magallanes
- 2) marea (con mareas muy altas se dificulta el acceso terrestre por el istmo).

Tamaño de grupo máximo:

35 personas con presencia simultánea en la isla.

Frecuencia de visitas:

6 visitas diarias.

Recomendaciones específicas:

- 1) Instalar la infraestructura necesaria en forma previa a la habilitación de la visitas de turistas a la isla en particular el alambrado que limitaría el acceso de personas y ganado al sector este de la misma.
- 2) Restringir las visitas a un sector pequeño de la colonia de pingüinos, en la zona oeste de la isla.
- 3) Delimitar senderos para ordenar el desplazamiento del turismo dentro de la isla, teniendo en cuenta que en algunos sectores el terreno es poco compacto, por lo que el tránsito de personas puede provocar el colapso de nidos-cueva (Gandini & Frere 1996).
- 4) Respetar el cupo máximo de 35 personas con presencia simultánea en la isla
- 5) Monitorear la efecto del turismo sobre la colonia de pingüinos de Magallanes, de forma de desarrollar recomendaciones concretas para el manejo de la actividad turística.

Tareas Mínimas para la Implementación:

- 1) Diseño de infraestructura alambrado y senderos.
- 2) Construcción de infraestructura.
- 3) Sistema de permisos y control de cupos (tamaño máximo del grupo y frecuencia de visitas).
- 4) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 5) Entrenamiento de operadores turísticos.

Tareas Adicionales Recomendadas para la Implementación:

- 1) Diseño y construcción de un mirador con catalejos
- 2) Diseño y construcción de un muelle para el desembarco de contingentes del máximo tamaño permitido

3.2.2 Isla de los Pájaros

La Isla de los Pájaros contiene a la colonia de pingüinos de actualmente se visita con fines turísticos (Foto 31). Se recomienda la instalación de infraestructura mínima y que los grupos que desembarcan en la isla lo hagan siempre acompañados por un guía especializado.

Infraestructura necesaria:

Instalación de cartelera interpretativa y sistema de control de residuos.

Limitaciones:

Ciclo reproductivo del Pingüino de Magallanes.

Tamaño de grupo máximo:

10 personas con presencia simultánea en la isla.

Frecuencia de visitas:

6 visitas diarias.

Recomendaciones específicas:

- 1) No ingresar al interior de la colonia de pingüino de Magallanes y restringir el tránsito de turistas al sector de playa.
- 2) Los grupos deberán ser acompañados por un guía especializado y acreditado, respetando el grupo máximo de 10 visitantes simultáneamente en la isla.

Tareas Mínimas para la Implementación:

- 1) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 2) Sistema de permisos y control de cupos.
- 3) Acreditación y entrenamiento de guías especializados.

3.2.3 Costa Norte de la Ría Deseado –Isla Quiroga e Isla Quinta

Dentro de los sitios de observación de fauna con acceso terrestre se destaca por su proximidad a la ciudad la Isla Quiroga (Fotos 25 y 26), donde se pueden observar pingüinos y otras aves marinas. Por esta razón y debido a la poca sensibilidad ambiental de la observación desde la costa, se propone que el sector costero frente a la isla sea desarrollado para recibir un flujo mayor de turistas. Además se propone complementar la observación del ambiente propio de la ría con el acceso por medio de infraestructura apropiada hasta el cañadón Torcido y un sendero de interpretación por la estepa. De esta forma, se pueden ofrecer algunos de los atractivos básicos de la ría (pingüinos, otras aves marinas, paisajes de los cañadones) en forma muy accesible para el público en general, disminuyendo la presión sobre áreas sensibles.

No se debe permitir el ingreso de turistas a sectores de alta sensibilidad ecológica, como la Isla Quiroga, y por lo tanto la observación de las colonias de aves marinas en la misma se realizará sólo desde la costa opuesta. La infraestructura en el sector costero frente a la Isla Quiroga tendrá por objetivo facilitar la accesibilidad del turista, ordenar el uso turístico y favorecer la observación de fauna y conservar el estado natural de la Isla.

El sector de costa frente a la Isla Quiroga es en principio propicio para la instalación de un control de acceso a la reserva e infraestructura de servicios. Se podrían instalar un kiosco o pequeña confitería, sanitarios y una oficina para el guardafauna, los que deberían ubicarse en el sector más alejado de la costa y ser diseñados y operados bajo estrictas normas ambientales.

Infraestructura mínima necesaria (frente a Isla Quiroga):

Colocación de una baranda de contención; mirador y refugio con catalejos; sendero de interpretación de ambiente de la estepa patagónica; cartelería interpretativa; bancos y cestos de basura.

Limitaciones:

El estado de los caminos puede comprometer el acceso en las condiciones actuales, por lo cual se recomienda su mejora y mantenimiento.

Tamaño de grupo máximo y frecuencia de visitas:

En principio no parece haber limitaciones, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer cupos o límites al horario de habilitación.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño de un mirador, acceso, estacionamiento, etc. frente a Isla Quiroga y en el primer cañadón.
- 2) Construcción de infraestructura.
- 3) Establecimiento de un guardafauna en forma permanente.
- 4) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 5) Entrenamiento de operadores turísticos .

Tareas para la Implementación de Recomendaciones Adicionales:

- 1) Diseño y Construcción de un área de control de acceso a la reserva (fuertemente recomendable)
- 2) Cobro de entrada a la reserva (fuertemente recomendable).
- 3) Mejora del acceso vial dentro de la reserva hasta el primer cañadón (Cañadón Torcido).
- 4) Diseño y construcción de una pasarela de acceso a Isla Quinta y sendero autoguiado.
- 5) Concesión de kiosco y bar bajo estricto control ambiental y de calidad de servicio turístico, incluyendo baños públicos.

3.2.4 Costa Norte de la Ría Deseado –Cañadones hasta Islote del Puerto

Se propone mantener el camino hasta el Cañadón del Indio y el acceso al Cañadón del

Puerto (Foto 28) como una variante agreste. En esta extensión del circuito o en el acceso desde la ruta 281 se pueden visitar los cañadones y observar la colonia de aves marinas de Islote del Puerto.

Se recomienda no incluir en este circuito la colonia de cormoranes grises de Cañadón del Indio, dado que se trata de un sitio de alta sensibilidad ecológica. Al respecto se recomienda especialmente cambiar la traza del camino que pasa muy cerca de dicho lugar (según la propuesta de la Dirección de Turismo de Puerto Deseado), para mantener a la zona de nidos lejos del tránsito de personas y evitar los disturbios para las aves.

La observación de las colonias de aves marinas del Islote del Puerto se haría desde la costa opuesta. Se recomienda la instalación de infraestructura mínima en el sector costero frente al islote para ordenar el turismo, facilitar la observación de fauna y conservar el estado natural del lugar.

Infraestructura mínima necesaria (frente a Islote del Puerto):

Señalización de sitios de observación; sendero de acceso demarcado; cartelería interpretativa.

Limitaciones:

El estado de los caminos puede comprometer el acceso en las condiciones actuales.

Tamaño de grupo máximo y frecuencia de visitas:

En principio no parece haber limitaciones, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer cupos o límites al horario de habilitación.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño de un puesto de observación, acceso, etc.
- 2) Construcción de infraestructura según diseño.
- 3) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 4) Entrenamiento de operadores turísticos.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño y construcción de un área de control de acceso a la reserva (acceso a Cañadón del Puerto).
- 2) Cobro de entrada a la reserva (por acceso a Cañadón del Puerto).
- 3) Establecimiento de un guardafauna en forma permanente.
- 4) Mejora del acceso vial.

3.2.5 Cabo Blanco

La Reserva Natural de Cabo Blanco (Foto 36) posee como atractivos la visita al faro y la observación de colonias de aves y del apostadero de lobos marinos en islotes cercanos a la costa. Este lugar se destaca por su valor paisajístico dado por un conjunto de morros y escarpados islotes y por la diversidad de avifauna costera.

La observación de fauna marina puede realizarse desde la costa, sin necesidad del ingreso de los turistas a sectores de alta sensibilidad ecológica. Se recomienda la instalación de infraestructura para mejorar el acceso a ésta y facilitar la observación de fauna.

Infraestructura mínima necesaria:

Pasarela de acceso a la costa; sistema de miradores con refugios y catalejos; cartelería interpretativa; bancos y cestos de basura.

Limitaciones:

El estado de los caminos puede comprometer el acceso en las condiciones actuales.

Tamaño de grupo máximo y frecuencia de visitas:

En principio no parece haber limitaciones, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer cupos o límites al horario de habilitación.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño de un mirador, acceso, estacionamiento, etc.
- 2) Convenio con ARA
- 3) Construcción de infraestructura según diseño
- 4) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo
- 5) Entrenamiento de operadores turísticos.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño y construcción de un área de control de acceso a los sitios de avistaje (fuertemente recomendable)
- 2) Cobro de entrada a la reserva (fuertemente recomendable)
- 3) Establecimiento de un guardafauna en forma permanente
- 4) Diseño y construcción de pasarelas de acceso y otros miradores
- 5) Concesión de kiosco y bar en el Faro bajo estricto control ambiental y de calidad de servicio turístico, incluyendo baños públicos
- 6) Mejora y mantenimiento de acceso vial (85 km).

3.2.6 Isla Pingüino

La Isla Pingüino (Foto 35) es accesible desde Puerto Deseado por vía marítima

mediante una excursión de medio a un día de duración. Se recomienda que la misma sea orientada a grupos chicos con particular interés en el turismo de aventura y/o la observación de fauna. En la isla se puede visitar la colonia de Lobo marino de un pelo y la observar una diversa avifauna marina nidificante, incluyendo skúas, pingüinos de Magallanes, pingüinos de penacho amarillo y gaviotas. La Isla Pingüino es un sitio de alta sensibilidad ecológica.

Se recomienda que los grupos siempre estén acompañados por un guía especializado y la instalación de infraestructura mínima para ordenar el turismo dentro de la isla y al mismo tiempo, para preservar las características naturales del lugar.

Infraestructura necesaria:

Delimitación de senderos; cartelería interpretativa; sistema de control de residuos.

Limitaciones:

- 1) Ciclo reproductivo de aves marinas
- 2) Estado del tiempo.

Tamaño de grupo máximo:

Grupo máximo de 5 personas, con presencia simultánea en la isla de un máximo de 50 personas.

Frecuencia de visitas:

Debido al difícil acceso no se considera necesario establecer un tope en este sentido.

Recomendaciones específicas:

- 1) Utilizarla únicamente con fines turísticos, con control estricto y cupos limitados de turistas (un máximo de 50 personas con presencia simultánea en la isla)
- 2) Delimitación de senderos para ordenar el desplazamiento de turistas dentro de la isla
- 3) Autorizar contingentes en grupos que no superen las cinco personas, acompañados por un guía especializado
- 4) No ingresar a las colonias de aves marinas, mantener distancias prudenciales y realizar observación de fauna desde puntos panorámicos dentro de la isla
- 5) Prohibir el desembarco de turistas en Isla Chata y restringir la navegación en los alrededores de la isla para no provocar disturbios a la colonia de cormoranes.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño de senderos y delimitación simple de los mismos (estacas)
- 2) Entrenamiento y acreditación de guías especializados
- 3) Sistema de permisos y control de cupos
- 4) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño e instalación de cartelera mínima
- 2) Estudio de condiciones de uso para cruceros de aventura con estrictas normas ambientales ("expedition cruises") en la zona de la Bahía Oso Marino.

Tabla 3.1 Resumen de recomendaciones específicas para la Ría de Deseado

Sector	Recomendaciones específicas
1. Isla Chaffers	<ul style="list-style-type: none"> • Instalar la infraestructura necesaria para habilitar las visitas de turistas a la isla, en particular el alambrado que limitaría el acceso de personas y ganado al sector este de la isla. • Restringir las visitas a un sector muy pequeño de la colonia, en la zona oeste de la isla. • Delimitar senderos para ordenar el desplazamiento del turismo dentro de la isla, teniendo en cuenta que en algunos sectores el terreno es poco compacto, por lo que el tránsito de personas puede provocar el colapso de nidos-cueva (evaluar la posibilidad de pasarelas elevadas) y diseñar sendero autoguiado. • Respetar el cupo máximo de 35 personas con presencia simultánea en la isla. • Monitorear el efecto del turismo sobre la colonia de pingüinos de Magallanes, con el fin de desarrollar recomendaciones concretas para el manejo de la actividad turística en la isla.
2. Isla de los Pájaros	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir el desembarco controlado de turistas, en grupos de no más de 8-10 personas • No ingresar al interior de la colonia de pingüino de Magallanes y restringir el tránsito de turistas al sector de playa • Los grupos deberán ser acompañados siempre por un guía especializado y acreditado.
3. Isla Quiroga	<ul style="list-style-type: none"> • No permitir el desembarco de turistas en la isla; realizar observación de fauna desde embarcaciones y desde la costa • Instalar infraestructura mínima de observación para el avistaje de fauna desde el sector costero frente a la isla.
4. Barranca de los Cormoranes / Isla Elena	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir la aproximación de embarcaciones a las barrancas para el avistaje de cormoranes grises, siempre manteniendo una distancia prudencial para no espantar a las aves • Monitoreo de impacto.
5. Islas Larga y Burlotti	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar observación de fauna desde embarcaciones, siempre manteniendo una distancia prudencial para no espantar a las aves • Monitoreo de impacto.
6. Islote Cañadón del Puerto	<ul style="list-style-type: none"> • No permitir el desembarco de turistas; realizar observación de avifauna marina desde la costa o desde embarcaciones • Instalar infraestructura mínima para la recepción de grupos chicos de turistas en el sector costero frente al islote.
7. Cañadones del Puerto y del Indio (acantilados)	<ul style="list-style-type: none"> • Permitir la aproximación de embarcaciones a los acantilados para el avistaje de cormoranes grises, siempre manteniendo una distancia prudencial para no espantar a las aves.
8. Cabo Blanco	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar y realizar mantenimiento del camino de acceso al lugar • Instalar infraestructura mínima, miradores y acceso a miradores.
9. Isla Pingüino	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizarla únicamente con fines turísticos, con control estricto y cupos limitados de turistas (se recomienda un máximo de 50 personas con presencia simultánea en la isla) • Es necesaria la delimitación de senderos para ordenar el desplazamiento de los turistas dentro de la isla • Autorizar contingentes que no superen las cinco personas, acompañados por un guía especializado • No ingresar a las colonias de aves marinas y mantener distancias prudenciales, realizando avistajes de aves desde puntos panorámicos dentro de la isla • Prohibir el desembarco de turistas en Isla Chata y restringir la

	navegación en los alrededores de la isla, con el fin de no provocar disturbios a la colonia de cormoranes.
--	--

3.3 PUERTO SAN JULIÁN

Las actividades de observación de fauna en la Bahía San Julián incluyen el avistaje de Tonina overa, la observación de la cormoranera de Isla Justicia (desde la embarcación) y el desembarco en la Isla Cormorán para visitar de cerca la colonia de pingüinos de Magallanes. Hacia el norte, en Cabo Curioso, se encuentran un apostadero de lobos marinos y el área de nidificación de cormoranes grises más importante de la provincia.

3.3.1 Isla Cormorán

La Isla Cormorán (Fotos 46 a 48) es un área de alta sensibilidad ecológica, debido a la colonia de pingüinos de Magallanes. Se recomienda la instalación de infraestructura mínima para informar al turista sobre la importancia del lugar y al mismo tiempo preservar las condiciones naturales del sitio.

Infraestructura necesaria:

Sendero autoguiado, cartelería interpretativa; sistema de control de residuos.

Limitaciones:

Ciclo reproductivo del Pingüino de Magallanes.

Tamaño de grupo máximo:

30 personas con presencia simultánea en la isla.

Frecuencia de visitas:

6 visitas diarias.

Recomendaciones específicas:

- 1) Respetar el cupo máximo de 30 personas con presencia simultánea en la isla.
- 2) No ingresar al interior de la colonia de pingüino de Magallanes y restringir el desplazamiento de turistas al sector de playa y a la franja costera de 100 metros de la costa oriental de la isla.
- 3) Los grupos que desembarquen en la isla deberán ser acompañados por un guía autorizado.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Sistema de permisos y control de cupos.
- 2) Control de residuos.
- 3) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.

4) Entrenamiento de operadores turísticos.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

1) Diseño de circuito autoguiado.

2) Demarcación de senderos e instalación de cartelería según diseño.

3) Instalación de mirador con catalejos en la costa opuesta a la colonia de pingüinos

3.3.2 Isla Justicia

La cormoranera puede observarse sólo desde una embarcación. No debe permitirse el desembarco en la isla.

3.3.3 Bahía (avistaje de Tonina overa)

El avistaje de Tonina overa en la bahía es uno de los atractivos más importantes de este destino (Fotos 43 a 45), ya que con frecuencia se presentan en grupos numerosos y con comportamiento propicio para el avistaje. Los avistajes de Tonina overa deberán realizarse evitando los grupos madre/cría durante la temporada reproductiva (Miguel Iñiguez in litt.).

En principio no parece haber limitaciones de capacidad de carga ni de frecuencia de visitas, respetando las recomendaciones para la aproximación. Es necesario monitorear el impacto y evaluar la posible necesidad de establecer cupos u otras limitaciones.

En este sentido es muy importante tener en cuenta que además de monitorear los impactos directos del avistaje, se deben incluir en la evaluación los impactos directos, indirectos y acumulativos de las actividades de recreación náutica (kayac, veleros, etc.) y del ingreso de los buques de crucero (en especial los que fondeen frente al muelle viejo).

3.3.4 Cabo Curioso

Los atractivos de fauna en Cabo Curioso son el apostadero de Lobos Marinos y la Cormoranera. En Cabo Curioso es necesaria la instalación de infraestructura mínima para la recepción de turistas.

La cormoranera es un área de alta sensibilidad ecológica y se recomienda la evaluación del impacto del uso turístico en la misma. Por ejemplo, se recomienda evaluar el tipo de impacto que se produce desde el sitio de observación sobre los nidos en ese sector del acantilado. El sitio de observación actual en el coronamiento del acantilado (Foto 52) debe evaluarse con respecto a su estabilidad (en particular el riesgo de deslizamiento). Como complemento o alternativa a la observación desde el acantilado, se recomienda considerar la posibilidad de efectuar avistajes desde el mar.

Infraestructura necesaria:

Baranda de contención en el mirador del asentamiento de lobos marinos; mirador y

refugio con catalejos; cartelería interpretativa; cestos de basura.

Limitaciones:

Impacto sobre la cormoranera.

Tamaño de grupo máximo:

En principio no parece haber limitaciones para el apostadero de lobos marinos, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer cupos. El límite estará dado por la capacidad de los miradores.

Frecuencia de visitas:

En principio no parece haber limitaciones para el apostadero de lobos marinos, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer límites al horario de habilitación.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Evaluación de seguridad de los miradores actuales
- 2) Diseño y construcción de obras resultantes (necesario antes de habilitar el acceso público a la cormoranera)
- 3) Evaluación de impacto ambiental de avistaje sobre la cormoranera (necesario antes de habilitarla para el acceso público)
- 4) Colocación de cestos de basura (o sistema de control de residuos generados por los turistas)
- 5) Instalación de cartelería interpretativa.
- 6) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 7) Entrenamiento de operadores turísticos.
- 8) Evaluación de posibilidad de avistaje desde el mar.
- 9) Evaluación de excursión de trekking por la playa (bajamar) con avistaje.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño de miradores con catalejos, refugio, acceso, estacionamiento, etc. en la Cormoranera (de ser factible según el estudio de impacto ambiental) y en el apostadero de Lobos Marinos.
- 2) Construcción de infraestructura según diseño.
- 3) Establecimiento de un guardafauna en forma permanente.
- 4) Diseño y construcción de un área de control de acceso a los sitios de avistaje.
- 5) Cobro de entrada a los sitios de avistaje.
- 6) Evaluar la posibilidad de la concesión de un kiosco y bar en la zona del faro (o el los alrededores) bajo estricto control ambiental y de calidad de servicio turístico, incluyendo baños públicos.
- 7) Mejora de acceso vial.

3.3.5 Reserva Península San Julián (El Rincón)

La Reserva Península San Julián permite efectuar recorridos terrestre por la estepa con visita a sectores de costa de particular interés paisajístico y avistaje de fauna terrestre

como guanacos, piches y zorros (Foto 53).

Infraestructura propuesta:

Centro de interpretación; sendero autoguiado; cartelería interpretativa; cestos de basura.

Limitaciones:

El estado de los caminos puede comprometer el acceso en las condiciones actuales, por lo que se recomienda su mejora y mantenimiento entre el acceso y Punta Gallows.

Tamaño de grupo máximo y frecuencia de visitas:

En principio no parece haber limitaciones, no obstante se recomienda el monitoreo del impacto y una re-evaluación de la necesidad de establecer cupos o límites al horario de habilitación.

Tareas Mínimas para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Mantenimiento de un guardafauna en forma permanente en el lugar (ya existente).
- 2) Diseño y construcción de un área de control de acceso a la reserva.
- 3) Cobro de entrada a la reserva.
- 4) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo.
- 5) Entrenamiento de operadores turísticos.

Tareas Adicionales para la Implementación de Recomendaciones:

- 1) Diseño y construcción de un centro de interpretación, acceso, estacionamiento, etc.
- 2) Diseño y construcción de miradores.
- 3) Concesión de kiosco y bar en el centro de interpretación.
- 4) Mejora del acceso vial.

Tabla 3.2 Resumen de recomendaciones específicas para Bahía y Península San Julián

Sector	Recomendaciones específicas
1. Isla Cormoranes	<ul style="list-style-type: none">• Respetar el cupo máximo de 30 personas con presencia simultánea en la isla• No ingresar al interior de la colonia de pingüino de Magallanes y restringir el desplazamiento de turistas al sector de playa (franja costera de unos 100 metros en la costa oriental de la isla)• Los grupos que desembarcan en la isla deberán ser acompañados por un guía especializado.
2. Isla Justicia	<ul style="list-style-type: none">• No permitir el desembarco de turistas y observar la cormoranera desde embarcaciones, manteniendo una distancia prudencial de no menos de 50 metros• Restringir la navegación en inmediaciones de la cormoranera.
3. Cabo Curioso	<ul style="list-style-type: none">• Mejorar la infraestructura para la recepción de turistas y observación de fauna marina

	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar el acceso a la colonia de cormoranes grises de Cabo Curioso y no habilitarla hasta que no se realice una evaluación detallada sobre la conveniencia (y seguridad) de hacerlo.
4. Península San Julián	<ul style="list-style-type: none"> • Control de acceso • Considerar la posibilidad de construir un centro de interpretación y sendero autoguiado, por ejemplo en Punta Gallows. • Mejorar los caminos.

Tabla 3.3 Infraestructura recomendada por sector para la Ría de Deseado / Cabo Blanco / Isla Pingüir San Julián

	Centro de interpretación	Alambrado (a) o Baranda de contención (b)	Delimitación de senderos para turistas	Sendero autoguiado	Pasarela	Mirador y refugio con catalejos	Cartelería interpretativa
Ría de Deseado							
Isla Chaffers		a	estacas	Mini		1	sí
Isla de Los Pájaros			estacas				básica
Isla Quiroga (costa frente a la isla)	mini	b	sí	Estepa	a Isla Quinta	2-3	abundante
Islote Cañadón del Puerto (costa frente al islote)							básica
Cabo Blanco			sí	Sí	1	2-3	abundante
Isla Pingüino			estacas				no
Bahía y Península San Julián							
Isla Cormoranes			estacas	Mini			sí
Cabo Curioso		b				2	sí
Península San Julián	sí			Varios posibles			sí

4.0 - PRESENTACIÓN DE ALTERNATIVAS DE DESARROLLO

4.1 ENFOQUE GENERAL

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”.

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 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, es necesario mejorar las oportunidades de la misma para encarar emprendimientos orientados a la producción y comercialización de bienes y servicios turísticos. En este trabajo no se detallan los aspectos institucionales, pero se propone el uso de programas de microemprendimientos y préstamos promocionales a emprendedores turísticos. El listado de inversiones incluye pequeñas reformas o ampliaciones así como equipamiento para excursiones que debería ser apoyado por estos programas. Además de asistencia financiera, se debe incluir en estos programas una componente de capacitación y asistencia técnica, con el fin de evitar el fracaso de los proyectos.

Otra 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).

4.1.1 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.

4.1.2 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 4.1 Esquema Funcional Básico

4.1.3 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.

4.2 PUERTO DESEADO

4.2.1 Estado Actual y Objetivos

Puerto Deseado posee un potencial excelente para ofrecer atractivos turísticos de alta calidad. Este potencial puede ser aprovechado en las condiciones actuales, pero sólo con significativas limitaciones.

Los atractivos naturales son importantes y numerosos. La ría incluye diferentes sitios de interés accesibles por vía terrestre y náutica, que permiten potencialmente una oferta variada tanto para la observación de fauna como para la contemplación de paisajes imponentes. Otra opción importante de turismo de naturaleza es la zona de Cabo Blanco. Además, la ciudad tiene un patrimonio arquitectónico único en la región (dentro del cual se destaca el edificio de la antigua estación de ferrocarril); el atractivo de los restos del naufragio de la fragata Swift (sumergida junto al puerto) y su museo; los paisajes de cañadones y paisajes costeros; y varias estancias que se pueden utilizar para el turismo. Las Fotos 13 a 36 muestran algunos de estos atractivos.

Por otra parte, el acceso náutico de Puerto Deseado no presenta limitaciones significativas de calado y el puerto está siendo objeto de mejoras importantes (ampliación de muelles, nuevo acceso portuario, dragado de la zona de maniobra frente al muelle, etc.), que serán muy beneficiosas para la operación de cruceros turísticos.

Las dificultades que actualmente presentan los principales atractivos de Puerto Deseado para su uso incluyen falta de infraestructura turística (accesibilidad a las áreas naturales, equipamiento turístico urbano, etc.), escaso equipamiento para servicios turísticos y pocas empresas particulares orientadas al turismo. Las áreas protegidas tienen actualmente una capacidad de carga limitada, la oferta relacionada con la historia es muy pobre comparada con sus posibilidades y no existe suficiente equipamiento ni organización que permita el uso simultáneo de distintos atractivos por parte de grandes cantidades de turistas.

Dada la amplia capacidad potencial de este destino, considerado en forma integral, se plantea como objetivo recibir buques de crucero de gran capacidad (1000 a 1800 pasajeros). Con este fin se puede desarrollar una estrategia para atraer cruceros chicos y medianos en el corto plazo, mientras se ejecutan las obras y se establecen las empresas locales de provisión de bienes y servicios necesarios para atender a los

buques de mayor capacidad que recorren la región.

Se considera importante plantear este objetivo a mediano plazo debido a que los ingresos potenciales producidos por los grandes buques son muy atractivos (Tabla 2.3) y a que existe una marcada tendencia de las empresas más sólidas a utilizar este tipo de buques.

4.2.2 Capacidad de Carga de Áreas Protegidas

Un condicionante de la capacidad de Puerto Deseado como destino de crucero es la capacidad de carga de los apostaderos y colonias de la Ría. Sin embargo, los recursos turísticos de este destino no se limitan a la ría, por lo que una estrategia de desarrollo debe aprovechar la variedad de la oferta para aumentar la capacidad global.

La máxima capacidad de carga potencial de las principales colonias de pingüinos se ha estimado para la Isla Chaffers en 210 visitantes por día y para la Isla de los Pájaros en 60 visitantes por día. Esta capacidad puede alcanzarse sólo si se implementa un plan de manejo apropiado, si se desarrolla infraestructura específica, y si es acompañada de un plan de monitoreo de impacto, según se detalla en el punto 3. La capacidad máxima potencial para la observación cercana de pingüinos en la ría es entonces de 270 visitantes por día. Estas colonias se pueden visitar en excursiones náuticas y ofrecen la posibilidad de una experiencia de alta calidad. Además, existe la posibilidad de la observación de la colonia de pingüinos de la Isla Quiroga, desde la costa opuesta. Esta actividad posee una menor calidad de la experiencia y en principio no tiene limitaciones en cuanto al número de visitantes.

Se estima que la capacidad de carga del avistaje en las barrancas de los cormoranes no provoca una limitación al avistaje desde embarcaciones, siempre que se respeten las recomendaciones del punto 3. Durante las excursiones náuticas es posible el avistaje de Tonina overa en la ría.

La capacidad de carga de la reserva de Cabo Blanco estaría en principio sólo definida por la capacidad de la infraestructura de acceso y por los miradores.

Tabla 4.1 Resumen de Capacidad de Carga Potencial en Áreas Protegidas (por sitio de interés)

Sector	Capacidad Máxima [pers/día] ⁽¹⁾	Observaciones
Pingüinera Isla Chaffers	210	En excursión náutica con desembarco en la

		isla
Pingüinera Isla de los Pájaros	60	En excursión náutica con desembarco en la isla
Cormoranera Barrancas Ría	350 ⁽²⁾	Como parte de las excursiones náuticas anteriores o como parte de excursiones sin desembarco
Isla Quiroga (mirador)	600 ⁽²⁾	Desde mirador con buen acceso desde la ciudad
Cañadón del Puerto (mirador)	100 ⁽²⁾	Desde mirador agreste
Cabo Blanco	100 ⁽²⁾	Depende del diseño final de la infraestructura
Isla Pingüino	150	Severas limitaciones de acceso en función de factores meteorológicos. Grupos reducidos (ver punto 3)
TOTAL	1350 ⁽³⁾	

NOTA 1: La capacidad de carga máxima potencial sólo se puede alcanzar mediante un cuidadoso manejo ambiental y el diseño y construcción de infraestructura apropiada. Las áreas protegidas no deben usarse con estos niveles de carga sin un plan de monitoreo de impacto ambiental que incluya la evaluación periódica de estos parámetros.

NOTA 2: Valor estimado con fines prácticos, sin límite teórico

NOTA 3: El total se calcula considerando que los visitantes de las pingüineras de la ría son los mismos visitantes de la cormoranera y excluyendo la Isla Pingüino y el Cañadón del Puerto por problemas de accesibilidad y simultaneidad.

La capacidad de carga máxima potencial de todos los atractivos naturales de la zona combinados equivale a aproximadamente el 75% de la capacidad de los mayores buques de crucero que recorren la región, que es una relación muy buena para este tipo de buques. Los cruceros ecologistas y de aventura podrían acceder con el 100% de su capacidad a todas las excursiones de avistaje de fauna (excepto a la Isla de los Pájaros, 60%).

4.2.3 Elementos Fundamentales

Se propone como centro turístico a la zona de la antigua Estación de Ferrocarril. Este sector urbano está muy cercado de la zona portuaria a través del nuevo acceso y se encuentra junto a uno de los sectores comerciales más activos de la ciudad. La zona incluye un patrimonio arquitectónico valioso y amplios espacios libres que permiten desarrollar parques y servicios de apoyo (incluyendo playa de estacionamiento y transferencia a excursiones terrestres). En este contexto, el edificio de la estación resulta ideal para transformarse en un complejo con funciones de centro cultural, museo y centro de interpretación de la naturaleza. En los alrededores de la plaza de la estación se promoverá la instalación de locales comerciales y confiterías en la medida que sean requeridas según la cantidad de visitantes.

El muelle para excursiones náuticas se propone en la zona adyacente al puerto entre la nueva escollera y Punta Cascajo. En la zona existen instalaciones del Club Náutico

Capitán Oneto que podrían ampliarse para cumplir esta función y eventualmente agregar una marina para veleros y embarcaciones deportivas. Este sector posee una ubicación muy cercana al nuevo acceso al puerto y al sitio 0, donde atracarían los cruceros turísticos.

Figura 4.2 Esquema Funcional para Puerto Deseado

4.2.4 Planteo de alternativas

Se consideran tres alternativas, en correspondencia con distintos tamaños de cruceros: 100 (Alternativa 0); 600 (Alternativa 1) y 1800 personas por día (Alternativa 2). La primera hipótesis abarca a todos los “expedition cruises” y a algunos cruceros de lujo pequeños; la segunda abarca a todos los cruceros de lujo y a cruceros medianos; y la tercera alcanza a los cruceros más grandes que se esperan en la región. Cada hipótesis de mayor cantidad de turistas incluye a la menor (por lo que también se pueden considerar etapas de desarrollo), aunque en algunos casos, cruceros con menor cantidad de pasajeros pueden tener mayores exigencias en relación con algunos parámetros. En particular, en algunos cuadros se detalla una categoría de buques de aproximadamente 1000 pasajeros, ya que en la misma se encuentran buques antiguos de mayor calado que los buques modernos de mayor capacidad.

Puerto Deseado podría recibir los buques más pequeños en el corto plazo (Alternativa 0), sólo con preparativos logísticos ad-hoc y sin la necesidad de construcción de infraestructura especial. La única limitación importante estaría dada por la capacidad de carga de las pingüineras, la que podría solucionarse si se implementaran en el corto plazo las recomendaciones para la Isla Chaffers que se indican en el punto 3. Asimismo sería importante implementar las recomendaciones de corto plazo presentadas en el Informe Parcial No. 1 con relación al Museo Brozoski y al edificio de la antigua Estación de Ferrocarril. En particular, se deberían hacer preparativos específicos para contar con equipamiento para traslados terrestres y excursiones (vans y/o micros), tales como visitas a los sitios de interés en la ría, puentes ferroviarios, cañadones, estancias y/o Cabo Blanco.

4.3 PUERTO SAN JULIÁN

4.3.1 Estado Actual y Objetivos

Puerto San Julián posee un excelente potencial para ofrecer atractivos turísticos de alta calidad pero tiene limitaciones en cuanto al acceso náutico. Este potencial puede ser aprovechado parcialmente en las condiciones actuales y puede ser mejorado mediante distintas acciones.

La localidad se destaca por atractivos históricos y naturales. El circuito costero incluye diferentes sitios de interés accesibles por vía terrestre y náutica. La bahía permite una

oferta variada tanto para la observación de fauna (pingüinos, cormoranes, Tonina overa) en un marco paisajístico muy atractivo. La reserva de la península de San Julián ofrece la posibilidad de observación de fauna de la estepa. La ciudad es pequeña; preserva un patrimonio arquitectónico interesante; posee un pequeño pero nutrido museo y está en proceso de construir una réplica de la Nao Victoria (monumento-museo en homenaje a Magallanes). En los alrededores se destacan las ruinas de Floridablanca (aunque actualmente no son accesibles al público) y varias estancias que se pueden utilizar para el turismo. Las Fotos 37 a 66 muestran algunos de estos atractivos.

El acceso náutico a San Julián presenta limitaciones de calado, las que sólo pueden salvarse utilizando niveles de marea alto para la navegación en el canal de acceso. Es importante evaluar todas las opciones que permitan mejorar el acceso, en especial ampliando los horarios posibles de operación, ya que en general las compañías operadoras de cruceros prefieren no estar limitadas por las condiciones de marea. En principio el dragado total del canal de acceso no parece una opción económicamente viable, por lo cual se parte de la premisa que el destino operará sólo para buques de calado reducido.

Las principales dificultades que actualmente presenta San Julián como destino de cruceros incluyen falta de infraestructura (acceso náutico, accesibilidad a las áreas naturales, equipamiento turístico urbano, etc.), escaso equipamiento para servicios turísticos y pocas empresas particulares orientadas al turismo. Sin embargo existen varias iniciativas a nivel comunal orientadas a mejorar la infraestructura urbana y crear atractivos turísticos (paseo costanero, posible nuevo museo, centro de interpretación de la bahía y centro de exposición y venta de artesanías). La ciudad cuenta con un taller de cerámica y orfebrería municipal que permitirá la producción de piezas para su comercialización.

Dada las limitaciones de este destino, se plantea como objetivo considerar la posibilidad de recibir buques pequeños y medianos. La estrategia propuesta consiste en especializarse en cruceros de lujo, "expedition cruises" y veleros. En el caso de los cruceros científicos y de aventura, se procurará integrar itinerarios combinados con las Islas Malvinas y los itinerarios de reposicionamiento.

4.3.2 Capacidad de Carga de Áreas Protegidas

La máxima capacidad de carga potencial de la colonia de pingüinos de la Isla

Cormoranes se ha estimado en 180 visitantes por día. Actualmente la capacidad teórica según el equipamiento disponible es de aproximadamente 120 visitantes por día. La colonia se visita como parte de una excursión náutica existente actualmente y ofrece la posibilidad de una experiencia de alta calidad. Además, existe la posibilidad de la observación de pingüinos a distancia (con catalejos), desde la costa opuesta a la colonia en el circuito costero. Este avistaje tiene menor calidad de la experiencia que el desembarco en la isla, requiere la construcción de infraestructura, pero no tiene limitaciones de número de visitantes.

Se estima que la capacidad de carga del avistaje (desde la embarcación) de los cormoranes de Isla Justicia no tendría limitaciones en las condiciones de operación previstas. En principio tampoco existiría un límite para el avistaje de Tonina overa en la bahía, siempre que se respeten las recomendaciones del punto 3, por lo que la capacidad estaría definida por el equipamiento.

La capacidad de carga de los sitios de avistaje desde la parte superior de los acantilados de Cabo Curioso estaría en principio definida por la capacidad de la infraestructura de acceso y miradores.

Tabla 4.2 Resumen de Capacidad de Carga Potencial en Áreas Protegidas (por sitio de interés)

Sector	Capacidad de Carga Máxima Potencial [pers/día] ⁽¹⁾	Observaciones
Pingüinera Isla Cormorán	180	En una excursión náutica con desembarco
Cormoranera Isla Justicia	S / L	Combinada como parte de las excursiones náuticas anteriores
Avistaje Tonina overa	300 ⁽²⁾	Desde embarcación, cerca de la ciudad
Apostaderos Cabo Curioso		Desde embarcación (a confirmar)
Apostaderos Cabo Curioso	200 ⁽²⁾	Desde miradores; depende del diseño final de la infraestructura
TOTAL	500 ⁽³⁾	

NOTA 1: La capacidad de carga máxima potencial sólo se puede alcanzar mediante un cuidadoso manejo ambiental y el diseño y construcción de infraestructura apropiada. Las áreas protegidas no deben usarse con estos niveles de carga sin un plan de monitoreo de impacto ambiental que incluya la evaluación periódica de estos parámetros.

NOTA 2: Valor estimado con fines prácticos, sin límite teórico

NOTA 3: El total se calcula considerando que los visitantes de la pingüinera de la bahía también realizan el avistaje de Tonina overa y la existencia de 120 visitantes en excursiones náuticas sin desembarco. No se suma el avistaje náutico en cabo Curioso debido a que no está confirmada su autorización.

La capacidad de carga máxima potencial de todos los atractivos naturales de la zona combinados equivale a aproximadamente el 80% de la capacidad de un crucero lujo,

que es una buena relación para este tipo de buques. Los cruceros de aventura podrían acceder con el 100% de su capacidad a cualquiera de las excursiones de avistaje de fauna.

4.3.3 Elementos Fundamentales

Se propone como centro turístico a la zona del muelle viejo y en general el eje urbano entre el Edificio Argensud y la ex-Parrilla Municipal. Este sector urbano ha sido seleccionado por la municipalidad para crear el atractivo turístico más importante que tendrá la ciudad: el monumento-museo de la Nao Victoria (Foto 42). La zona incluye un patrimonio arquitectónico valioso, incluyendo el edificio Argensud (Fotos 38 y 41), que podría transformarse en un nuevo y más amplio museo y centro cultural de la ciudad. El otro extremo de este eje turístico se encuentra a escasos 300 m del muelle viejo, en el sector de la ex-Parrilla Municipal (construcción abandonada que se piensa transformar) y del museo actual. Se ha propuesto la refacción de la construcción abandonada con el fin de crear un centro de cetáceos e interpretación de la naturaleza (eco-centro) y un centro de exhibición y venta de artesanías (basado en la escuela municipal de cerámica y orfebrería). En el eje costanero entre la Nao Victoria y el museo actual se promoverá la instalación de locales comerciales y confiterías en la medida que sean requeridas según la cantidad de visitantes.

La zona de ingreso o “Muelle de Cruceros” (Figura 4.1) estará ubicada en la zona del Muelle Viejo (junto al centro turístico propuesto) o en el puerto actual. Si bien el sector del centro turístico no es adyacente a la zona portuaria, se encuentra frente al mejor fondeadero de la bahía por lo que la operación de transbordo hacia la zona del muelle viejo sería relativamente fácil.

El muelle para excursiones náuticas se propone en la zona del “muelle viejo”, como una continuación del mismo. El muelle ampliado podrá usarse también como muelle para transbordadores de turistas si el crucero fondea frente a la ciudad. Deberá evaluarse también la posibilidad de desarrollar una marina para veleros y embarcaciones deportivas en ese sector, dadas las buenas condiciones de la bahía para actividades náuticas de recreación.

Figura 4.3 Esquema Funcional para San Julián

4.3.4 Plateo de alternativas

Se consideran dos condiciones de diseño, en correspondencia con distintos tamaños de cruceros: 100 (Alternativa 0) y 600 visitantes por día (Alternativa 1). La primera condición abarca a todos los “expedition cruises” y a algunos cruceros de lujo pequeños; la segunda abarca a todos los cruceros de lujo y a algunos cruceros medianos. En ambos casos se debe evaluar la posibilidad de facilitar el acceso a veleros y otras embarcaciones menores.

Se propone una variante para buque de 600 pasajeros (Alternativa 2) que consiste en el uso del muelle provincial en lugar de la operación de transbordo en el muelle viejo.

Puerto San Julián podría recibir los buques más pequeños en el corto plazo (Alternativa 0), sólo con preparativos logísticos ad-hoc y sin la construcción de infraestructura especial (tanto en el muelle provincial como por transbordo desde zona de fondeo). La limitación más importante estaría dada por la falta de equipamiento para traslados y excursiones terrestres (Península San Julián, estancias, circuito costero, Cabo Curioso, Floridablanca, Gran Bajo de San Julián, Salitral de Cabo Curioso, etc.) y la no habilitación de varios atractivos históricos.

Se deberá considerar la maniobra sincronizada con la marea, para lo cual se deberá conocer el día previsto de arribo y obtener los niveles de marea para ese día de modo de poder establecer los horarios de arribo y zarpada necesarios.

5.0 - PUERTO DESEADO

5.1 BUQUE DE DISEÑO

Los parámetros fundamentales de los buques de diseño adoptados para cada alternativa son los siguientes:

Tabla 5.1 : Resumen de parámetros de diseño portuario propuestos para cada alternativa

	Capacidad del crucero			
	Alternativa 0 100 pax	Alternativa 1 600 pax	Alternativa 2 800-1200 pax	Alternativa 2 1800 pax
Eslora [m]	70 - 130	100 - 190	160 - 240	190 - 260
Calado [m]	4.3 - 6.4 (8.5 rompehielos)	4.9 - 8.3	6.8 - 9.0	6.7 - 7.8

5.1.1 Acceso Náutico

Puerto Deseado no presenta inconvenientes para los posibles buques de diseño desde el punto de vista del calado, ya que tanto en el canal de acceso como a pie de muelle la profundidad al cero local es mayor a los 8 m (UNEPOSC 2000b). Frente al muelle existe actualmente un banco con una determinante de menos de 5 m al cero, pero el mismo será dragado como parte de las obras de ampliación del puerto (a -8,00 m). En estas condiciones, no existirían limitaciones debido al calado para ninguno de los buques de diseño considerado. Sólo los buques de más de aproximadamente 7,5 m de calado deberán tener la precaución de evitar navegar en el canal o maniobrar frente al puerto en marea baja.

El dragado frente al puerto no debe realizarse sobre la zona donde se encuentran los restos del naufragio de la goleta Swift. Estos restos se encuentran al este del sitio 4, en principio alejados del sector que requiere la profundización.

En Puerto Deseado el practicaaje es obligatorio para buques de bandera extranjera, como todos los cruceros considerados. Los prácticos consultados mencionaron que la operación habitual requiere la sincronización con las condiciones de marea con el objeto de operar con corrientes favorables y suficiente calado. Esta operación tradicional provocaría limitaciones importantes en los posibles horarios de arribo y partida de los cruceros. Sin embargo, la limitación del calado para las maniobras quedará solucionada con el dragado del banco y sólo deberán evaluarse las

restricciones provocadas por las corrientes de marea.

Los prácticos consultados estiman que buques de más de 150 m de eslora pueden tener dificultades para maniobrar, especialmente en condiciones desfavorables de corrientes o viento. Sin embargo, el uso de remolcadores –que no es habitual en la actividad comercial actual del puerto– mejoraría notablemente las condiciones de operación eliminando las restricciones de la operación tradicional.

Se considera en forma preliminar que en las condiciones mencionadas los buques correspondientes a la Alternativa 1 podrían operar en Puerto Deseado con la asistencia de remolcadores y para condiciones de marea relativamente variadas. Sin embargo, buques de más de 150 m de eslora pueden tener limitaciones operativas si poseen poca maniobrabilidad (buques antiguos) o si se presentan vientos fuertes y las condiciones de marea son desfavorables.

Debido a la falta de experiencia en la operación de buques de las características correspondientes a la Alternativa 2 (especialmente entre 200 m y 260 m de eslora) se recomienda la realización de estudios específicos de simulación de maniobra en la ría para distintas condiciones meteorológicas. Estos estudios permitirán establecer las condiciones meteorológicas límite y las necesidades de apoyo de remolcadores para que distintos tipos de buques puedan operar en forma segura. Conociendo las condiciones ambientales extremas de operación, se puede también calcular la probabilidad de que un tipo de buque no pueda ingresar al puerto en una temporada dada.

5.1.2 Infraestructura Portuaria

El buque de diseño para el “sitio 0” en construcción es un carguero de 165 m de eslora. En principio este nuevo muelle podría tener la resistencia estructural necesaria para operar tanto con el crucero de diseño correspondiente a la Alternativa 0 con el correspondiente a la Alternativa 1, ya que en general las solicitaciones estructurales provocadas por un crucero son menores que las de un carguero de igual eslora. Según la disposición final de las defensas, la mayor longitud de muelle necesaria para el buque de diseño de la Alternativa 1 podría suplirse con una ocupación parcial del sitio 1.

Para el buque de diseño de la Alternativa 2 (de hasta 260 m de eslora y hasta 78.000 GT) deberán revisarse las características estructurales del muelle en construcción y evaluar la necesidad de la construcción de una torre de amarre hacia el este del sitio

“0”. En el caso más favorable, el buque de diseño de la Alternativa 2 podría ocupar los sitios “0” y “1”, tal como se muestra en los planos.

5.1.3 Infraestructura Urbana

Los requerimientos generales para la definición de infraestructura de servicios turísticos (tanto en la zona urbana como la portuaria) se presentan en la Tabla 5.2. Estos valores fueron usados para el dimensionamiento preliminar de los distintos sectores urbanos y obras propuestas.

La recepción en puerto se refiere a instalaciones para los huéspedes de crucero en la zona portuaria. Las mismas tienen por objetivo fundamental proteger a los turistas de los posibles factores meteorológicos y permitir su transferencia ágil hacia el centro turístico de la ciudad y hacia la zona de transferencia a excursiones náuticas así como facilitar el abordaje de los turistas al crucero antes de la zarpada.

Tabla 5.2 : Resumen de parámetros de diseño urbano propuestos para cada alternativa

	Capacidad del crucero			
	Alternativa 0 100 pax	Alternativa 1 600 pax	Alternativa 2 1000 pax	Alternativa 2 1800 pax
Recepción en puerto [turistas simultáneos]	100	300	500	700
Excursiones náuticas [visitantes / día]	100 - 150	450 - 600	750	850 - 1300
Otras excursiones [visitantes / día]	100	300		90 – 540
Usos urbanos [visitantes simultáneos]	100	400		90 - 360 – 700
Servicios gastronómicos [visitantes simultáneos]	100	300		90 - 540

Con respecto a los servicios gastronómicos, es importante señalar que los mismos se dividen entre los que se prestan en la ciudad y los que se prestan como parte de excursiones fuera de la misma (por ejemplo en estancias).

En principio las condiciones actuales están muy cerca de satisfacer las necesidades de la Alternativa 0, aunque sin la calidad de atención que se propone como objetivo para este destino. La recepción en puerto podría realizarse en forma temporaria sin un edificio especial y se debería disponer de equipamiento para los traslados terrestres. La capacidad para excursiones náuticas y para servicios gastronómicos puede ser

satisfecha con el equipamiento existente.

Con el fin de disponer de una oferta de atractivos históricos y culturales 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.

5.2 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN

El plano “Zonificación Actual” muestra la zonificación urbana en el sector de interés y el plano “Zonificación Propuesta” muestra las modificaciones recomendadas en el mismo. La propuesta tienen por objeto permitir una transición hacia usos turísticos en las proximidades del nuevo acceso portuario, crear un eje turístico y comercial entre el puerto y la zona de la estación, inducir allí el centro turístico y revalorizar el uso público de la zona costera.

En la zona del puerto se recomienda recategorizar como zona urbana un pequeño sector portuario que por su topografía no parece apropiado para uso de playas y que por cuestiones de seguridad no parece que pueda recuperar su antiguo uso como depósito de combustibles. Esta recomendación será revisada en detalle con la UNEPOSC antes del informe final.

Tanto Punta Cascajo, como la playa de maniobras del ferrocarril y la cancha de fútbol cercana a la estación (que debería reubicarse) son espacios claves para la implementación de la estrategia destinada a crear áreas turísticas y revalorizar el contacto con la ría. En Punta Cascajo se recomienda la creación de un parque público con el objeto de preservar vistas a la ría y revalorizar el aspecto histórico del mismo, incluyendo réplicas de los cañones y cartelería interpretativa. Para este espacio se propone el nombre de “Parque de la Batería”. También se recomienda mantener los espacios abiertos actuales entre la plaza de la estación y la costa, con el fin de preservar las vistas hacia y desde la ría.

La ciudad debería implementar una fuerte política de protección del patrimonio arquitectónico y promoción del estilo arquitectónico característico. Por ejemplo, el reciclado respetuoso del patrimonio arquitectónico y las nuevas construcciones con estilo tradicional podrían obtener beneficios fiscales. Las zonas de uso turístico y

comercial–turístico deben tener estrictas normas de publicidad en la vía pública y una promoción especial de las fachadas de piedra.

Se recomienda que los nuevos requerimientos de espacio con fines industriales se orienten a sectores alejados de la costa, preferentemente cercanos al acceso vial (ruta 281) y al aeropuerto. Con respecto a los espacios para equipamiento ferroviario se recomienda que se considere la ubicación de una eventual nueva estación en las afueras de la ciudad, cerca de la ruta y del aeropuerto, manteniendo sólo el acceso ferroviario al puerto aproximadamente en la traza actual. Este acceso ferroviario podría utilizarse con fines turísticos cuando sea reconstruido (casi todas las vías del tramo urbano están inutilizadas), tanto en el tramo Puerto - Antigua Estación como entre ésta y Tellier.

5.3 SERVICIOS TURÍSTICOS

5.3.1 Excursiones Náuticas

Las excursiones náuticas previstas en forma preliminar incluyen:

- Excursión náutica por la ría en lancha de aprox. 20 o 40 pasajeros con desembarco en Isla Chaffers (o Puerto Jenkins). La excursión incluye navegación por la ría, avistaje de cormoranes en las barrancas y acceso a la isla desde tierra. La lancha puede dejar a los turistas en la costa frente al puesto, realizar otra excursión y regresar a buscarlos con otro contingente.
- Excursión náutica por la ría en lancha de aprox. 20 o 40 pasajeros sin desembarco. La excursión incluye navegación por la ría, avistaje de cormoranes en las barrancas y avistaje de pingüíneras desde la lancha.
- Excursión náutica por la ría en lancha de aproximadamente 10 pasajeros con desembarco en Isla de los Pájaros. La excursión incluye navegación por la ría, avistaje de cormoranes en las barrancas y desembarco en el sector autorizado de la isla.
- Excursión náutica hasta Paso Mariscano en lancha de 20 pasajeros o botes de 10 pasajeros.

Esta definición de excursiones busca maximizar la cantidad de turistas que pueden visitar una de las pingüíneras, sin superar la capacidad de carga de ninguna de ellas. Estas propuestas se pueden ajustar por parte de los operadores (en especial en lo referente a las actividades fuera de las pingüíneras).

En particular, el desembarco en la pingüínera de la Isla de los Pájaros permite un acercamiento muy especial y valioso desde el punto de vista turístico. La experiencia que se puede obtener en una visita a la pingüínera de la Isla Chaffers es de menor

calidad, debido a que un contacto más cercano produciría impactos negativos. Tanto el distinto grado de acercamiento como las restricciones de cupo, permiten reconocer un valor (y potencialmente establecer un precio) mayor para la excursión de la Isla de los Pájaros. También se ofrece una opción de observación de pingüinos y aves marinas, de característica más masiva, en los miradores frente a la Isla Quiroga, que no requiere el uso de embarcaciones.

Se pueden además implementar servicios relacionados con actividades deportivas como kayak, canotaje y pesca.

En coordinación con el Programa de Arqueología Subacuática (INALP) se podrá estudiar la posibilidad de habilitar una excursión exclusiva de inmersión controlada para observar in-situ los restos del naufragio de la goleta Swift. La misma debe realizarse bajo estrictas normas de control aprobadas por ese programa científico y siempre en compañía de personal autorizado. En este sentido también se podría implementar un sistema de pasantías para la participación en tareas de apoyo durante los trabajos de campaña del equipo de arqueólogos. Cualquiera de estas iniciativas debería realizarse con el fin de aportar fondos para este proyecto de investigación, que genera un recurso turístico único.

5.3.2 Excursiones Terrestres

Las excursiones terrestres previstas en forma preliminar incluyen:

- Visita a la reserva por acceso desde la ciudad, pasando por el mirador de la Isla Quiroga y llegando hasta el primer cañadón (opción de mayor capacidad)
- Visita a la reserva de la ría por acceso desde la ciudad llegando hasta el Cañadón del Indio
- Estancias (con o sin acceso a la ría), con la posibilidad de demostración de actividades de campo y comida tradicional
- Los Miradores de Darwin (Foto 34) y visita a estancia
- Visita a Cabo Blanco, con opción a visita a estancia, demostración de actividades de campo y comida tradicional
- Exhibición gauchesca en el rodeo de la rural
- Cañadón Quitapenas, circuito costero, cañadón de la rural, etc.

Un sector del Cañadón Quitapenas, alejado del antiguo puente ferroviario, puede acondicionarse para recreación (camping, picnic). Este sector, de uso preponderante por la comunidad local, debe mantenerse separado del cañadón junto al puente (Foto24), que debe preservarse en estado natural. El punto de contacto entre ambos

sectores puede ser el puesto, que prestará servicios hacia ambos sectores.

Se pueden implementar una gran variedad de servicios de turismo activo como por ejemplo mountain bike, hiking, trekking, etc.. Estas actividades podrían ofrecerse a través de proveedores locales de servicios que deberían poder iniciarse mediante un programa de micro-emprendimientos orientado al turismo.

5.3.3 Museos y Paseos Urbanos

Los principales atractivos urbanos previstos incluyen:

- El Museo de la Estación: museo / centro cultural / centro de interpretación en el edificio de la estación. El museo debe integrarse con varias salas temáticas
- El Museo Brozoski, del naufragio de la goleta Swift
- La “Plaza de la Batería”, con vistas a la ría y conexión peatonal con el Museo Brozoski. La parqueización incluirá especies autóctonas y referencias a la época de la exploración (Magallanes, Cavendish, Fuerte de San Carlos)
- Parque de la Playa de Maniobras, con senderos autoguiados con la historia del ferrocarril en la ciudad, como complemento a las salas correspondientes del museo de la estación. La parqueización incluirá fundamentalmente especies autóctonas, con excepción de árboles en el perímetro (como barrera visual) y en algún sector de concesiones de servicios
- City-tour: incluye edificios históricos y todos los nuevos atractivos urbanos.

5.3.4 Equipamiento

El resumen del equipamiento necesario estimado para distinto tamaño de crucero se presenta en la Tabla 5.3.

Tabla 5.3 : Resumen de equipamiento estimado

Unidades	Capacidad aproximada	Capacidad del crucero			
		Alternativa 2 1800 pax	Alternativa 2 1000 pax	Alternativa 1 600 pax	Alternativa 0 100 pax
Van	15	4	4	3	4
Micro	48	10	5	3	0
Transporte	50	1	1	1	0
Bote	10	5	5	4	2
Lancha	20	2	2	2	1
Lancha	40	1	1	1	0

5.4 ALTERNATIVA 1

Esta alternativa representa la preparación de la ciudad para recibir buques de hasta aproximadamente 600 turistas. Está compuesta de una serie de acciones y obras, que requieren como paso previo a su construcción o implementación la realización de estudios y proyectos específicos. Las obras fundamentales se localizan en el puerto, la plaza de la Estación, las áreas protegidas (ría y Cabo Blanco) y el muelle para excursiones. Se incluye una lista tentativa de equipamiento necesario para excursiones, que debería ser adquirido por operadores turísticos locales con la asistencia de financiamiento promocional.

Los planos muestran la ubicación de las obras principales y su definición conceptual correspondiente a la Alternativa 2. A continuación se presenta una lista de las principales obras, equipamiento y estudios propuestos como Alternativa 1.

Tabla 5.4 : Resumen de obras y estudios propuestos - Alternativa 1

Sector / Obra	Descripción	Estimado
PUERTO		
Recepción en Puerto	Infraestructura de recepción / transferencia y servicios al turista	120 m ² + s. semicub.
Estudio Simulación Navegación	Estudio de maniobras y condiciones de operación	
ESTACION FERROCARRIL		
Edificio Estación	Remodelación de edificio para Centro Cultural y Museo	1000 m ²
Museo Edificio Estación	Equipamiento Museo y Muestras - Etapa 1	
Plaza Estación	Mejoras plaza y entorno, parquización, etc.	6.000 m ²
Parquización alrededores Estación	Parquización	10.000 m ²
Confitería – Kiosco Mirador	Infraestructura de servicios turístico –gastronómicos	100 m ²
Plaza Playa de Maniobras Estación	Parquización y senderos autoguiados	20.000 m ²
Estacionamiento Plaza Estación	Estacionamiento pavimentado	600 m ²
Locales Comerciales Plaza Estación	Locales comerciales y sanitarios integrados a la plaza	50 m ²
Confiterías Plaza Estación	Infraestructura de servicios integrada a la plaza	100 m ²
Calle Estación – Playa de Maniobras Estación	Pavimentos urbanos	1.500 m ²
Calles entre Puerto y Centro	Pavimentos urbanos	1.500 m ²

Turístico			Cont.
-----------	--	--	-------

Cont.

Sector / Obra	Descripción	Estimado
ZONA CLUB NAUTICO Y MUELLE DE EXCURSIONES		
Plaza Club Náutico	Parquización	5.000 m ²
Veredas entre acceso portuario y muelle de excursiones	Senderos y veredas	650 m ²
Edificio Confitería y Oficinas de excursiones náuticas	Infraestructura de servicios integrada al muelle turístico	100 m ²
Edificio Deportes Club Náutico	Infraestructura de apoyo para deportes náuticos	50 m ²
Estacionamiento	Estacionamiento pavimentado	300 m ²
Muelle Club Náutico	Muelle de excursiones y pontón	
MUSEO BROZOSKI		
Museo Brozoski - infraestructura	Ampliación museo	
Estacionamiento Museo	Reparación estacionamiento	600 m ²
Muestras Museo	Equipamiento Museo y Muestras - Etapa I	
PLAZA DE LA BATERIA		
Parquización Plaza de la Bateria	Parquización	15.000 m ²
Caminos Plaza de la Bateria	Caminos, senderos autoguiados, etc	1400 m ²
Estacionamiento Plaza de la Bateria	Estacionamiento pavimentado	120 m ²
Monumento a Magallanes	Reconstrucción y traslado	
Kioscos	Infraestructura de servicios	50 m ²
RESERVA RIA DESEADO		
Camino a la Reserva	Mejora acceso vial	2,5 km
Miradores Isla Quiroga	Miradores, barandas, etc	
Bar y Area de Control Isla Quiroga	Infraestructura operativa y de servicios turísticos	50 m ²
Estudios ambientales	Planificación de estudios y monitoreo. Inicio de acciones	
RESERVA CABO BLANCO		
Caminos internos	Mejora acceso vial dentro de la reserva	1 km
Ruta de acceso	Mejora acceso vial desde la ciudad	85 km
Estacionamiento	Estacionamiento	300 m ²
Miradores	Infraestructura de pasarelas, miradores, etc.	100 m ²
Bar y Area de Control del Faro	Infraestructura operativa y de servicios turísticos	50 m ²
Estudios ambientales	Planificación de estudios y monitoreo. Inicio de acciones	
ESTANCIAS		
Baños	Infraestructura de servicios	24 m ²
Salones almuerzo	Infraestructura de servicios	100 m ²
EQUIPAMIENTO EXCURSIONES		
bote 10 pax	4 (2 existentes)	2
lancha 20 pax	2 (existentes)	0
lancha 40 pax	Estimación costo de remodelación	1
mini-bus 15 pax	3 (1 existente)	2
leasing micro 48 pax	Alquiler o leasing de 3 unidades	3
transporte	Móvil sobre neumáticos para Traslado Puerto-Estación y city-tour	1

5.5 ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 se presenta como una segunda etapa de la Alternativa 1 con el fin de atender a buques de hasta 1800 pasajeros. Se propone la ampliación de algunas instalaciones de la etapa anterior y la posibilidad de incorporar nuevos atractivos tales como una marina y un edificio para la exhibición de la colección privada de automóviles antiguos existente en la ciudad. Se incluye como opción la construcción de oficinas para la municipalidad, ya que existe un plan para destinar el edificio de la estación con ese fin que se desaconseja en este trabajo.

Tabla 5.5 : Resumen de obras y estudios propuestos - Alternativa 2 (como segunda etapa)

Sector / Obra	Descripción	Estimado
PUERTO Recepción en Puerto Estudio Simulación Navegación Estudios puerto y refuerzos	Infraestructura de recepción / transferencia y servicios al turista. Estudio de maniobras y condiciones de operación Estudio capacidad de muelles e interferencia operaciones	350 m ² + s. Semicub.
ESTACION FERROCARRIL Museo Edificio Estación Estacionamiento Plaza Estación Locales Comerciales Plaza Estación Confiterías Plaza Estación Estacionamiento en Gimnasio/Pileta	Equipamiento Museo y Muestras - Etapa 2 Ampliación estacionamiento pavimentado Construcción adicionales para locales comerciales y sanitarios integrado a la plaza Construcción infraestructura de servicios integrada a la plaza Estacionamiento pavimentado	1200 m ² 150 m ² 200 m ² 1.200 m ²
OTROS SECTORES URBANOS Museo Automóvil Nuevo Edificio Municipalidad	Construcción edificio para museo Oficinas para organismos públicos	400 m ² 1.000 m ²
ZONA CLUB NAUTICO Y MUELLE DE EXCURSIONES Edificio Confitería y Oficinas Excursiones náuticas Estacionamiento CN Marina Club Náutico Muelle Puesto Jenkins	Construcción infraestructura adicional de servicios integrada al muelle turístico Estacionamiento pavimentado adicional Ampliación para veleros y embarcaciones deportivas Muelle excursiones	200 m ² 1200 m ²
MUSEO BROZOSKI Museo Brozowski - infraestructura Estacionamiento Museo Muestras Museo	Ampliación adicional museo Reparación estacionamiento (ampliación) Equipamiento Museo y Muestras - Etapa 2	600 m ²
PLAZA DE LA BATERIA Estacionamiento Plaza de la Bateria Kioscos	Ampliación estacionamiento pavimentado Ampliación infraestructura de servicios	500 m ² 100 m ²
RESERVA RIA DESEADO Bar y Area Control Isla Quiroga Estudios ambientales	Infraestructura operativa y de servicios turísticos (ampliación) Estudios y monitoreo	100 m ²
RESERVA CABO BLANCO Bar y Area de Control del Faro Estudios ambientales	Infraestructura operativa y de servicios turísticos Estudios y monitoreo	100 m ²
ESTANCIAS Baños Salones almuerzo	Ampliación infraestructura de servicios Ampliación infraestructura de servicios	48 m ² 200 m ²
EQUIPAMIENTO EXCURSIONES bote 10 pax lancha 20 pax lancha 40 pax mini-bus 15 pax leasing micro 48 pax Transporte	(5; 2 existentes, 2 etapa 1) = 1+2 = 3 2 existentes Estimación costo de remodelación (4; 3 de etapa 1) = 3+1 = 4 (5; 3 de etapa 1) = 3+2 = 5 Móvil sobre neumáticos para Traslado Puerto-Estación y city-tour	3 1 4 5 1

NOTA: La columna de cantidades estimadas (Estimado) corresponde a valores acumulados, pero no se repiten los ítems que no sufren modificación respecto de la Tabla 5.4.

Los planos muestran la ubicación de las obras principales y su definición conceptual.

En ambos casos, las obras principales son las correspondientes a la zona portuaria, la zona de la estación (la restauración del edificio de la estación como centro cultural y museo, la plaza de la estación, el estacionamiento para transferencia a excursiones

terrestres y un sector de locales comerciales y confiterías) y el muelle para excursiones náuticas.

El equipamiento para las excursiones puede variar según la forma de organización, pero representa un valor indicativo que puede considerarse para la evaluación de préstamos para emprendimientos turísticos. Este equipamiento fue estimado sólo a partir de los turistas de cruceros.

5.6 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE INVERSIONES

La estimación preliminar de inversiones incluye estudios (ambientales, arqueológicos, de ingeniería) así como proyectos y obras en la ciudad, en el puerto, en áreas naturales y en emprendimientos privados. Los valores indicados son tentativos y pueden sufrir ajustes en las etapas posteriores. Si bien se incluyen costos estimados de obras portuarias, podría ser necesario agregar obras específicas para la recepción de grandes buques, según la Alternativa 2.

No se incluyen en esta estimación los gastos de promoción del destino, de capacitación y asistencia técnica para apoyar emprendimientos turísticos locales o de tareas de promoción comunitaria relacionadas con cultura y turismo (incluyendo artesanías). Tampoco se incluyen inversiones relacionadas con el aumento de personal de planta, que puede ser necesario para las tareas de supervisión, gestión y control, ni estudios futuros para ajustar las proyecciones preliminares (incluyendo programa de estadísticas y análisis de resultados). Todos estos costos fijos, si bien son necesarios para el servicio a los huéspedes de los cruceros, beneficiarán al desarrollo turístico integral del destino.

La Tabla 5.5 incluye una columna con una indicación preliminar del origen probable de la inversión (P=provincial, M=municipal, pv=privado). En muchos casos (equipamiento, estancias, etc.) si bien la inversión es privada, requiere de asistencia financiera en condiciones favorables, orientada a la promoción del turismo.

En algunos casos de inversión pública (provincial o municipal), la gestión podría realizarse a través de concesiones a privados, y en esos casos el concesionario podría realizar algunas de las inversiones necesarias. Con este fin, cuando se analicen las obras propuestas a nivel de anteproyecto, se deberá avanzar en la definición de las obras y considerar en las proyecciones de ingresos los que se pueden obtener de turistas que arriben por otros medios.

Como parte de un estudio integral de desarrollo turístico, será necesario considerar

un proyecto de mejoras al aeropuerto con el objeto de facilitar el acceso por vía aérea.

Tabla 5.5 Estimación Inversiones

	Origen Inversión	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
TOTAL		\$2,670,340	\$471,500	\$3,141,900	\$6,006,440	\$847,000	\$6,853,500
PUERTO							
Recepción en Puerto	P	\$135,000	\$14,000	\$149,000	\$315,000	\$32,000	\$347,000
Estudio Simulación Navegación	P		\$18,000	\$18,000		\$25,000	\$25,000
Estudios puerto	P					\$50,000	\$50,000
ESTACION FERROCARRIL							
Edificio Estación	P-M	\$350,000	\$35,000	\$385,000	\$350,000	\$35,000	\$385,000
Museo Edificio Estación	P-M	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$120,000	\$12,000	\$132,000
Plaza Estación	P-M	\$60,000	\$6,000	\$66,000	\$60,000	\$6,000	\$66,000
Parquización alrededores Estación	M	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$80,000	\$8,000	\$88,000
Confitería – Kiosco Mirador	M-P-pv	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$80,000	\$8,000	\$88,000
Plaza Playa de Maniobras Estación	M-P	\$100,000	\$10,000	\$110,000	\$100,000	\$10,000	\$110,000
Estacionamiento Plaza Estación	M-P-pv	\$16,800	\$2,000	\$18,800	\$33,600	\$3,500	\$37,100
Locales Comerciales Plaza Estación	M-P-pv	\$25,000	\$2,500	\$27,500	\$75,000	\$7,500	\$82,500
Confiterías Plaza Estación	M-P-pv	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$160,000	\$16,000	\$176,000
Calle Estación – Playa de Maniobras Estación	M-P	\$60,000	\$6,000	\$66,000	\$60,000	\$6,000	\$66,000
Calles entre Puerto y Centro Turístico	M-P	\$60,000	\$0	\$60,000	\$60,000	\$0	\$60,000
Estacionamiento en Gimnasio	M-P				\$33,600	\$0	\$33,600
OTROS SECTORES URBANOS							
Museo Automóvil	Pv-P	\$0	\$0	\$0	\$320,000	\$32,000	\$352,000
Nuevo Edificio Municipalidad	M	\$0	\$0	\$0	\$800,000	\$40,000	\$840,000
ZONA CLUB NAUTICO Y MUELLE DE EXCURSIONES							
Plaza Club Náutico	M-pv	\$50,000	\$5,000	\$55,000	\$50,000	\$5,000	\$55,000
Veredas entre acceso portuario y muelle excursiones	M-pv	\$19,440	\$2,000	\$21,500	\$19,440	\$2,000	\$21,500
Edificio Confitería y Oficinas excursiones náuticas	M-pv	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$160,000	\$16,000	\$176,000
Edificio Deportes Club Náutico	M-pv	\$25,000	\$2,500	\$27,500	\$25,000	\$2,500	\$27,500
Estacionamiento	M-pv	\$8,400	\$0	\$8,400	\$33,600	\$0	\$33,600
Muelle Club Náutico	P	\$200,000	\$20,000	\$220,000	\$200,000	\$20,000	\$220,000
Marina Club Náutico	P	\$0	\$20,000	\$20,000	\$800,000	\$80,000	\$880,000
Muelle Puesto Jenkins	P-M	\$0	\$0	\$0	\$100,000	\$10,000	\$110,000
MUSEO BROZOSKI							
Museo Brozowski - infraestructura	P	\$160,000	\$15,000	\$175,000	\$320,000	\$15,000	\$335,000
Estacionamiento Museo	M-P	\$6,000	\$0	\$6,000	\$12,000	\$0	\$12,000
Muestras Museo y Arqueología	P-M	\$40,000	\$100,000	\$140,000	\$80,000	\$200,000	\$280,000
PLAZA DE LA BATERIA							
Parquización Plaza de la	M-P	\$120,000	\$15,000	\$135,000	\$120,000	\$15,000	\$135,000

	Origen Inversión	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
Batería							
Camino Plaza de la Batería	M-P	\$41,400		\$41,400	\$41,400		\$41,400
Estacionamiento Plaza de la Batería	M-P	\$3,500		\$3,500	\$14,000		\$14,000
Monumento a Magallanes	M-P	\$20,000		\$20,000	\$20,000		\$20,000
Kioscos	M-pv	\$25,000		\$25,000	\$50,000		\$50,000
RESERVA RIA DESEADO							
Camino a la Reserva	P	\$250,000	\$12,500	\$262,500	\$500,000	\$25,000	\$525,000
Miradores Isla Quiroga	P-M-pv	\$5,000	\$1,000	\$6,000	\$5,000	\$1,000	\$6,000
Bar y Area Control Isla Quiroga	P-M-pv	\$25,000	\$4,000	\$29,000	\$50,000	\$7,500	\$57,500
Estudios ambientales	P	\$0	\$60,000	\$60,000	\$0	\$60,000	\$60,000
RESERVA CABO BLANCO							
Camino internos	P	\$100,000	\$5,000	\$105,000	\$200,000	\$10,000	\$210,000
Ruta de acceso	P	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Estacionamiento	P	\$6,600	\$500	\$7,100	\$6,600	\$500	\$7,100
Miradores	P	\$30,000	\$4,500	\$34,500	\$30,000	\$4,500	\$34,500
Bar y Area de Control del Faro	P-pv	\$25,000	\$4,000	\$29,000	\$50,000	\$7,500	\$57,500
Estudios ambientales	P	\$0	\$60,000	\$60,000	\$0	\$60,000	\$60,000
ESTANCIAS							
Baños	pv	\$19,200	\$2,000	\$21,200	\$43,200	\$4,500	\$47,700
Salones almuerzo	pv	\$50,000	\$5,000	\$55,000	\$100,000	\$10,000	\$110,000
Cañadón Quitapenas	pv-M	\$30,000	\$0	\$30,000	\$30,000	\$0	\$30,000
EQUIPAMIENTO EXCURSIONES							
bote 10 pax	pv	\$30,000		\$30,000	\$45,000		\$45,000
lancha 20 pax	pv	\$0		\$0	\$0		\$0
lancha 40 pax	pv	\$50,000		\$50,000	\$50,000		\$50,000
mini-bus 15 pax	pv	\$72,000		\$72,000	\$144,000		\$144,000
leasing micro 48 pax	pv-M	\$12,000		\$12,000	\$20,000		\$20,000
transporte	M-pv	\$40,000		\$40,000	\$40,000		\$40,000

NOTA: Los valores indicados en esta tabla son preliminares. El objetivo fundamental es obtener un orden de magnitud para el conjunto de inversiones a través de un listado amplio, pero no necesariamente preciso en los valores individuales.

6.0 - PUERTO SAN JULIÁN

6.1 BUQUE DE DISEÑO

Los parámetros fundamentales de los buques de diseño adoptados para cada alternativa son los siguientes:

Tabla 6.1 : Resumen de parámetros de diseño portuario propuestos para cada alternativa

	Capacidad del crucero	
	Alternativa 0 100 pax	Alternativas 1 y 2 600 pax
Eslora [m]	70 - 130	100 - 190
Calado [m]	4.3 - 6.4 (8.5 rompehielos)	4.9 - 8.3

6.1.1 Acceso Náutico

Puerto San Julián presenta limitaciones importantes para el acceso a la bahía, lo que obliga a una coordinación precisa con la marea y permite el acceso de buques de hasta 7 m de calado sólo en condiciones especiales. El Banco Ferreyra es la principal obstrucción para la navegación hacia el interior de la bahía, pero existen otros bancos al norte del Muelle Provincial en Punta Caldera.

El canal de acceso autorizado actualmente (canal norte) posee cuatro enfilaciones y zonas de poca profundidad al norte del Banco Ferreyra y cerca de la Isla Justicia. La determinante sería de poco más de 1.1 m al cero local en las proximidades del Banco Ferreyra, según referencias de un práctico. La carta náutica muestra profundidades menores a 1.5 m en un tramo de 1.5 km siguiendo la primera enfilación (ex tercera según la carta H-364) y profundidades de menos de 5m al cero en una longitud total de aproximadamente 4.2 km.

El canal sur, actualmente no autorizado, tiene 6 enfilaciones y requiere una maniobra más exigente debido a una curva cercana a Punta Peña. Sin embargo, una referencias de un práctico indica que el canal al sur del Banco Ferreyra tendría una determinante de 3 m al cero local. Se recomienda realizar relevamientos batimétricos en la zona con el fin de confirmar la profundidad disponible en el canal sur y evaluar la conveniencia de utilizarlo para conseguir la operación de buques de mayor calado.

Si bien la carta náutica indica profundidades mucho menores a las mencionadas, la

longitud de canal con profundidades menores a 5 m es de sólo 3 km. Aún considerando las profundidades de la carta náutica, la potencial necesidad de dragado para alcanzar 5 m al cero sería aproximadamente casi un 30% menor por el canal sur que por el canal norte, y la diferencia sería aún mayor si el dragado se realizara para lograr una profundidad menor. Un dragado del canal de acceso a -5 m al cero local parece inviable, ya que podría ser del orden de 900.000 m³ (a un costo aproximado de 6.5 millones us\$). Sin embargo, se considera oportuno evaluar la posibilidad de un dragado en algunos sectores del canal (a menos profundidad), aprovechando la oportunidad de la existencia de una draga en la región.

Se analizaron algunas series temporales de niveles de marea pronosticadas con el fin de establecer un criterio general sobre las condiciones de operación utilizando las profundidades actuales. A modo de ejemplo se consideraron ciclos de marea con niveles de pleamar de +6.80 m, + 8.85 m y +7.70 m (aproximadamente pleamar media). Las ventanas de operación (tiempo durante el cual dispone de por lo menos un nivel de agua dado) se indican en la Tabla 6.2.

Tabla 6.2 : Ventanas de operación en Puerto San Julián

Nivel de referencia (calado)	Pleamar + 6.8 m	Pleamar + 7.7 m	Pleamar + 8.85 m
+ 5 m (5 m a 5.5 m calado)	5 h 15'	5 h 40'	5 h 45'
+ 6 m (6 m a 6.5 m calado)	3 h 15'	4 h 15'	4 h 45'
+ 7 m (7 m a 7.5 m calado)	no se alcanza el nivel + 7 m	2 h 30'	3 h 30'

En principio se observa que en algunos casos no será posible la operación de buques de aproximadamente 7 m de calado y que los horarios disponibles para ingresar y salir de la bahía pueden ser muy limitados para calados de alrededor de 6 m. Otro factor a considerar es que la pleamar se puede dar en distintos momentos del día, lo que puede provocar que la misma no coincida con un horario conveniente desde el punto de vista de la operación turística.

Esta condición es una desventaja comparativa de San Julián, pero no impide la operación de cruceros en las condiciones actuales si se realiza una adecuada planificación de las operaciones. De cualquier manera, si se pudiera lograr una mejora en las condiciones de profundidad de alguno de los canales de acceso, sería muy

importante poder aprovecharla.

Sin embargo, aunque se amplíe el horario teórico de operación determinado por el calado, también será necesario evaluar la influencia de las corrientes si se quiere operar fuera de las condiciones actualmente recomendadas. El canal de acceso puede provocar limitaciones a la eslora de estos cruceros por los cambios de enfilación y las corrientes de marea. En particular, el buque de mayor eslora que operó en este puerto tenía 140 m (ver Tabla 6.1). Más aún, la recomendación preliminar de un práctico indicó un límite de 110 m. La seguridad de la maniobra para buques mayores se puede verificar en un simulador, que puede reproducir la operación de un buque determinado bajo distintas condiciones ambientales.

Dada la falta de experiencia, se recomienda la realización de estudios preliminares de maniobra de ingreso y zarpada al puerto y zona de fondeo con el fin de identificar la posibilidad de operar en condiciones más exigentes que las correspondientes a los antecedentes disponibles, con las profundidades actuales. Estos estudios pueden utilizarse también como respaldo ante las operadoras de cruceros.

Conociendo las condiciones ambientales extremas de operación, se puede también calcular la probabilidad de que un tipo de buque no pueda ingresar al puerto en una temporada dada.

6.1.2 Infraestructura portuaria y área de fondeo

La infraestructura portuaria consiste de un muelle de hormigón armado (plataforma de 20 m x 62 m) y dos duques de alba a 60 m de distancia a cada lado. A pie de muelle la profundidad es de 6.2 m al cero. La actividad de cruceros turísticos podría realizarse en el muelle existente, para lo cual habría que acondicionar sectores en tierra de la zona portuaria o en sus adyacencias.

Al sur del Muelle Provincial se encuentra el mejor fondeadero de la zona (UNEPOSC 2000c), en un sector de la bahía de gran profundidad (15 m a 20 m al cero). Desde el punto de vista funcional urbano y turístico, parece recomendable el uso del fondeadero del “muelle viejo” por su proximidad a los puntos de interés. Esta operación implica la transferencia a tierra mediante transbordo, lo que requeriría el uso de un muelle para las embarcaciones de transbordo, especialmente para los cruceros de lujo. La operación con transbordadores desde un “expedition cruise” es mucho más natural, ya que en estos buques habitualmente visitan zonas sin puertos (como la Antártida) y la falta de un muelle para lanchas de transbordo no sería un

inconveniente.

Se considera en forma preliminar que en las condiciones mencionadas la mayor parte de los “expedition cruises” (Alternativa 0) podrían operar actualmente sin ninguna obra portuaria ni mejora del canal de acceso. Sólo quedarían excluidos los rompehielos.

Los cruceros de lujo (Alternativa 1) requerirán un muelle para el desembarco de turistas desde la embarcación de transbordo y probablemente soliciten la disponibilidad de esas embarcaciones. De todas formas, algunos de los buques incluidos en esta categoría no podrá ingresar y otros sólo lo podrán hacer a costa de una muy cuidadosa planificación y seguramente poca eficiencia en el uso del tiempo. Los cruceros de más de 160 m también podrían tener problemas para amarrar en el Muelle Provincial de Punta Caldera, sin perjuicio de las limitaciones de eslora indicadas arriba.

6.1.3 Infraestructura Urbana

Los requerimientos generales para la definición de infraestructura de servicios turísticos (tanto en la zona urbana como la portuaria) se presentan en la Tabla 6.3. Estos valores fueron usados para el dimensionamiento preliminar de los distintos sectores urbanos y obras propuestas.

La recepción en puerto se refiere a instalaciones para los huéspedes de crucero en la zona de operación portuaria. Las mismas tienen por objetivo fundamental proteger a los turistas de los posibles factores meteorológicos y permitir su transferencia ágil hacia el centro turístico de la ciudad, hacia la zona de transferencia a excursiones náuticas y facilitar el abordaje o transbordo de los turistas al crucero antes de la zarpada. Las alternativas correspondientes a San Julián se basan principalmente en 2 opciones para la ubicación del área de recepción, una en la zona del Muelle Viejo y la otra próxima al Muelle Provincial.

Tabla 6.3 : Resumen de parámetros de diseño urbano propuestos para cada alternativa

	Capacidad del crucero	
	Alternativa 0 100 pax	Alternativas 1 y 2 600 pax
Recepción en puerto [turistas simultáneos]	30 - 100	300
Excursiones náuticas [visitantes / día]	100	290
Otras excursiones	100	520

[visitantes / día]		
Usos urbanos [visitantes simultáneos]	20 - 100	80 - 400
Servicios gastronómicos [visitantes simultáneos]	100	300

En principio las condiciones actuales están muy cerca de satisfacer las necesidades urbanas y turísticas de la Alternativa 0, aunque sin la calidad de atención que se propone como objetivo para este destino. La recepción en puerto podría realizarse en forma temporaria sin una construcción especial, tanto en el Muelle Provincial como en la playa adyacente al muelle viejo, en el caso de realizar transbordo desde un crucero de aventura. La capacidad para excursiones náuticas puede ser satisfecha con el equipamiento existente. En particular, San Julián tiene una oferta gastronómica relativamente amplia, debido a que muchos automovilistas utilizan esta ciudad como escala de la ruta 3.

La ciudad ha puesto en marcha iniciativas sumamente interesantes para realzar la oferta de atractivos históricos y culturales, las que sintetiza con el lema: "San Julián: Origen del Mito Patagónico". Según la planificación existente, el monumento-réplica de la Nao Victoria estaría finalizado antes de la temporada 2001-2002. Es muy importante para realzar el atractivo de este destino completar este proyecto e implementar otros como la ampliación de la capacidad de museos o la habilitación de las ruinas de Floridablanca.

6.2 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN

El plano "Zonificación (Preliminar)" muestra la zonificación urbana en el sector de interés que está analizando la Municipalidad y algunas modificaciones o ampliaciones propuestas. Se busca crear un eje turístico y comercial entre la zona del Muelle Viejo y la ex-parrilla municipal, la cual será transformada en un complejo educativo ambiental, cultural y de entretenimientos. Además se busca integrar las manzanas hacia el sur, que incluyen a las construcciones más antiguas de la ciudad.

La ciudad debería implementar una fuerte política de protección del patrimonio arquitectónico y promoción del estilo arquitectónico característico. Por ejemplo, el reciclado respetuoso del patrimonio arquitectónico y las nuevas construcciones con estilo tradicional podrían obtener beneficios fiscales. La zona de uso turístico y

comercial debe tener estrictas normas de publicidad en la vía pública y una promoción especial de las fachadas de chapa tradicionales.

6.3 SERVICIOS TURÍSTICOS

6.3.1 Excursiones Náuticas

Las excursiones náuticas previstas en forma preliminar incluyen:

- Excursión por la bahía en lancha de aprox. 20 pasajeros con desembarco en la Isla Cormoranes. La excursión incluye navegación por la bahía, avistaje de toninas, avistaje de cormoranes en la Isla Justicia y visita a un sector de la pingüinera de Isla Cormoranes.
- Excursión por la bahía sin desembarco. La excursión incluye navegación por la bahía, avistaje de toninas, avistaje de cormoranes en la Isla Justicia y avistaje de la pingüinera desde la embarcación. Esta excursión se ofrecería luego de colmar la capacidad de carga de la pingüinera.

Se podría ofrecer con una opción de desembarco en Punta Gallows, Península de San Julián, donde está previsto la instalación del centro de interpretación de la reserva de fauna y regreso por vía terrestre. Se recomienda evaluar la posibilidad de realizar una excursión náutica hasta Cabo Curioso para la observación de fauna desde una embarcación. En este sentido se debe obtener permiso de la Prefectura Naval Argentina (PNA), que actualmente no autoriza esta navegación.

Esta propuesta de excursiones busca maximizar la cantidad de turistas que pueden visitar la pingüinera, sin superar la capacidad de carga. Estas propuestas se pueden ajustar por parte de los operadores (en especial en lo referente a las actividades fuera de áreas de alta sensibilidad ecológica).

Se pueden además implementar servicios relacionados con actividades deportivas como kayak, canotaje, navegación a vela, etc.. Estas actividades, tanto el alquiler de equipos como la enseñanza o guiada de grupos, puede ser iniciada por nuevos operadores locales con el apoyo de programas de microemprendimientos. El potencial de la bahía es especialmente importante debido a la protección de sus aguas y a la abundante fauna que puede acompañar esta actividad (Fotos 39 y 40). Es necesario establecer una reglamentación para estas actividades que simultáneamente mantenga altos niveles de seguridad y estimule su desarrollo. Se recomienda la coordinación entre autoridades municipales y la PNA en este sentido, con la participación de operadores turísticos y otros usuarios locales.

6.3.2 Excursiones Terrestres

Las excursiones terrestres previstas en forma preliminar incluyen:

- Circuito Costero: paisajes costeros entre la ciudad y Playa La Mina (Fotos 56 a 62), avistaje desde la costa de la pingüinera de Isla Cormoranes (Foto 46), visita a apostaderos de lobos marinos y cormoranes en Cabo Curioso,
- Visita a la reserva Península San Julián (Foto 53), con opción a combinación con visita a estancia (Fotos 65 y 66), demostración de actividades de campo y comida tradicional y/o combinada con excursión náutica,
- Visita a ruinas de Floridablanca (Fotos 63 y 64), opción como extensión de visita a estancia.

Se pueden implementar una gran variedad de servicios de turismo activo como por ejemplo mountain bike, hiking, trekking, etc. En particular, se recomienda identificar un sendero para bicicletas en el circuito costero y evaluar una excursión de trekking en el Salitral de Cabo Curioso (Foto 61). Estas actividades son especialmente adecuadas para ser iniciadas mediante programas de microemprendimientos otorgados a pobladores locales y pueden resultar muy atractivas para los huéspedes de "expedition cruises". De cualquier manera, estos emprendimientos deben considerar la demanda potencial de turistas que no acceden por vía de cruceros, con el objeto de asegurar su rentabilidad.

La municipalidad ha previsto en la zona de "Las Bombas", tanto para acampar como para actividades de día. Este proyecto es importante para dar cabida a la población local en los atractivos del circuito costero. Adicionalmente, se debería considerar la integración de este sector al sendero propuesto para bicicletas.

Si bien en este informe no se han previsto obras para la zona del Frigorífico (Fotos 57 y 58), la misma debe ser considerada como área de protección del patrimonio histórico y reserva de espacios con fines turísticos y recreativos. Cuando se considere oportuno desarrollar este sector se podrá analizar la posibilidad de instalar, por ejemplo, una confitería y eventualmente una marina.

6.3.3 Museos y Paseos Urbanos

Los principales atractivos urbanos previstos incluyen:

- Nao Victoria (Foto 42): museo dentro de la réplica, concentrado en la expedición de Magallanes (y los paralelismos con la de Drake).
- El Museo en Argensud: museo / centro cultural en el edificio de la antigua empresa comercial (Foto 41). El museo debe integrarse con varias salas temáticas, incluyendo la actividad comercial en la época de la economía lanera

(época a la cual pertenece el edificio, con referencias a la vida diaria y las estancias), sala aonikenk (y referencia a técnicas de producción artesanal), los exploradores, las experiencias de poblamiento (con referencia a Floridablanca), etc.

- El Museo Histórico (actual), posiblemente concentrado en la vida diaria de los primeros colonos y sus descendientes.
- Ecocentro: centro de interpretación de la naturaleza de la bahía, con énfasis en cetáceos.
- Centro de exposición y venta de artesanías, que incluye técnicas aonikenk de producción artesanal, alfarería y orfebrería.
- City-tour: incluye edificios históricos y todos los nuevos atractivos urbanos.

6.3.4 Equipamiento

El resumen del equipamiento necesario estimado para distinto tamaño de crucero se presenta en la Tabla 6.4.

Tabla 6.4 : Resumen de equipamiento estimado

Unidades	Capacidad aproximada	Capacidad del crucero	
		Alternativa 1 600 pax	Alternativa 0 100 pax
Van	15	4	2
Micro	48	4	1
Bote	10	3	1
Lancha	20	4	1

NOTA: Una segunda lancha podría ser apropiada si la excursión náutica a cabo Curioso fuera conveniente y se autorizara.

El equipamiento estimado puede variar según la forma de organización, pero representa un valor indicativo que puede tomarse como referencia preliminar para la evaluación de microemprendimientos. Este equipamiento fue estimado sólo a partir de los turistas de cruceros.

6.4 ALTERNATIVA 1

Esta alternativa representa la preparación de la ciudad para recibir buques de hasta aproximadamente 600 turistas utilizando el interior de la bahía para fondeo y la zona del Muelle Viejo para el transbordo. Está compuesta de una serie de acciones y obras, que requieren como paso previo a su construcción o implementación la realización de estudios y proyectos específicos.

Las obras fundamentales se localizan en la zona del Muelle Viejo (para transbordo,

salida de excursiones náuticas y otras actividades náuticas) y el área urbana adyacente, la costanera, áreas protegidas (bahía, península y apostaderos de Blanco Curioso) y las ruinas de Floridablanca. Se incluye una lista tentativa de equipamiento necesario para excursiones, que debería ser adquirido por operadores turísticos locales con la asistencia de financiamiento promocional.

Tabla 6.5 : Resumen de obras y estudios propuestos como Alternativa 1

	Descripción	Cuantificación Preliminar
PUERTO SAN JULIAN Estudios dragado y navegación Batimetría	Estudio de maniobras y condiciones de operación Relevamiento batimétrico y evaluación de dragado	
ZONA MUELLE VIEJO Monumento Nao Victoria - Infraestructura Museo Nao Victoria - Museo Recepción en Muelle Viejo Muelle Excursiones y Transbordo Marina Museo Argensud - Infraestructura Museo Argensud Desarrollo Museo	Réplica Nao Victoria en costanera Equipamiento Museo y Muestras Infraestructura de recepción / transferencia, servicios y oficina excursiones Muelle flotante conectado al muelle viejo Estudio preliminar de Marina (para veleros y embarcaciones deportivas) Restauración edificio para Centro Cultural y Museo - Etapa 1 Equipamiento Museo y Muestras	150 m ² + s. secub. 600 m ²
ZONA EX-PARRILLA Ecocentro (en ex-Parrilla) - infraestructura Ecocentro San Julián - equipamiento Centro Artesanal (ex Parrilla) - infraestructura Paseo Costanero (parque / bicisenda /) Paseo Costanero (calles)	Restauración edificio para Centro de Cetáceos Equipamiento Museo y Muestras Restauración para sala de exposición y venta de artesanías Parquización y bicisenda costanera etapa 1 + zona Club Náutico	600 m ² 400 m ² 7900 m ² 10500 m ²
RESERVA PENINSULA Centro de Interpretación de la Península Caminos Senderos autoguiados Estudios Ambientales	Centro de Interpretación Natural e Histórica en la Reserva, oficina Mejora acceso vial hasta Centro de Interpretación Senderos de interpretación de la naturaleza e historia desde camino Estudios y monitoreo	70 m ²
ESTANCIAS Salones p/ almuerzo Baños	Infraestructura de servicios (entre varias estancias) Infraestructura de servicios (entre varias estancias)	100 m ² 18 m ²
CABO CURIOSO Mejora acceso vial Miradores Estudios Ambientales	Mejora acceso vial Estructura para miradores Estudios y monitoreo	
FLORIDABLANCA Mejora acceso vial Centro interpretación y servicios Réplica de fuerte Arqueología ruinas y naufragio	Ripio en acceso a ruinas Oficina e infraestructura de servicios turísticos accesoria a réplica del fuerte Réplica del fuerte para exhibición in situ Estudios arqueológicos en ruinas y naufragio	1.5 km 60 m ²
EQUIPAMIENTO EXCURSIONES bote 10 pax	3 (1 existente)	2

	Descripción	Cuantificación Preliminar
lancha 20 pax	4 (1 existente)	3
mini-bus 15 pax	4 (0 existente)	4
alquiler micro 48 pax	Alquiler o leasing de 4 unidades	4

En los planos se incluye un centro de orientación y servicios de apoyo para el monumento-museo de la Nao Victoria, que podría ser conveniente incluir luego de analizar las necesidades del turismo que no está originado en los cruceros. Esta obra no se cuantifica, pero se la propone con el fin de hacer la reserva de espacios en la medida de las posibilidades.

6.5 ALTERNATIVA 2

La alternativa 2 representa una variante orientada a la misma cantidad de huéspedes de crucero, pero basada en la utilización del Muelle Provincial para el atraque de los buques. Por esta razón, se añade infraestructura específica en la zona adyacente al puerto y se incluye la zona costanera entre el puerto y la zona de la ex-parrilla, que en la otra alternativa no tenía importancia relevante.

Tabla 6.6 : Resumen de obras y estudios propuestos como Alternativa 2 (cambios respecto de la Alt. 1)

	Descripción	Cuantificación Preliminar
SE ELIMINAN:		
Recepción en Muelle Viejo	Infraestructura de recepción / transferencia	100 m ² + s. semicub.
SE AGREGAN:		
Recepción en Muelle Provincial	Infraestructura de recepción / transferencia y servicios al turista.	150 m ² + s. semicub.
Paseo Costanero (calles)	costanera etapa 2	15000 m ²

6.6 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE INVERSIONES

La estimación preliminar de inversiones incluye estudios (ambientales, arqueológicos, de ingeniería) así como proyectos y obras en la ciudad, en áreas naturales y en emprendimientos privados. Los valores indicados son tentativos y pueden sufrir ajustes en las etapas posteriores.

No se incluyen en esta estimación los gastos de promoción del destino, de capacitación y asistencia técnica a emprendimientos turísticos locales, tareas de promoción comunitaria relacionadas con cultura y turismo (incluyendo artesanías), etc. Tampoco se incluyen inversiones relacionadas con el aumento de personal, necesario para las tareas de supervisión, gestión y control, ni estudios futuros

basados en estadísticas propias para ajustar las proyecciones preliminares. Todos estos costos fijos, si bien son necesarios para el servicio a los huéspedes de los cruceros, beneficiarán al desarrollo turístico integral del destino.

La Tabla 6.7 incluye una columna con una indicación preliminar del origen probable de la inversión (P=provincial, M=municipal, pv=privado). En muchos casos (equipamiento, estancias, etc.) si bien la inversión es privada, requiere de asistencia financiera en condiciones favorables, orientada a la promoción del turismo.

En algunos casos de inversión pública (provincial o municipal), la gestión podría realizarse a través de concesiones a privados, y en esos casos el concesionario podría realizar algunas de las inversiones necesarias. Con este fin, cuando se analicen las obras propuestas a nivel de anteproyecto, se deberá considerar en las proyecciones de ingresos los que se pueden obtener de turistas que arriben por otros medios.

Tabla 6.7 : Resumen de Inversiones Estimadas

	Origen Inversión	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
TOTAL		\$2,798,200	\$479,000	\$3,277,200	\$3,438,200	\$489,000	\$3,927,200
PUERTO SAN JULIAN							
Estudios dragado y navegación	P	\$0	\$30,000	\$30,000	\$0	\$30,000	\$30,000
Batimetría	P	\$0	\$100,000	\$100,000	\$0	\$100,000	\$100,000
Dragado	P	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Recepción en Muelle Provincial	P	\$0	\$0	\$0	\$120,000	\$12,000	\$132,000
ZONA MUELLE VIEJO							
Monumento Nao Victoria	P-M	\$180,000		\$180,000	\$180,000		\$180,000
Museo Nao Victoria - Museo	P-M	\$100,000		\$100,000	\$100,000		\$100,000
Recepción en Muelle Viejo	M-P-pv	\$120,000	\$12,000	\$132,000	\$40,000	\$4,000	\$44,000
Muelle Excursiones y Transbordo	M-P-pv	\$300,000	\$36,000	\$336,000	\$300,000	\$36,000	\$336,000
Marina (estudios)	P-M	\$0	\$20,000	\$20,000	\$0	\$20,000	\$20,000
Marina	P-M-pv	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Centro de Orientación	M-P-pv	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Museo Argensud - Infraestructura	P-M	\$240,000	\$24,000	\$264,000	\$240,000	\$24,000	\$264,000
Museo Argensud - Desarrollo Museo	M-P	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$80,000	\$8,000	\$88,000
ZONA EX-PARRILLA							
Ecocentro (en ex-Parrilla) - infraestructura	M-pv	\$240,000	\$24,000	\$264,000	\$240,000	\$24,000	\$264,000
Ecocentro San Julián - equipamiento	M-pv	\$80,000	\$8,000	\$88,000	\$80,000	\$8,000	\$88,000
Centro Artesanal (ex Parrilla) - infraestructura	M - P	\$160,000	\$16,000	\$176,000	\$160,000	\$16,000	\$176,000
Salón Exposiciones (ex Parrilla) - infraestructura	M-P-pv	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Paseo Costanero (parque / bicisenda /)	M	\$79,000	\$0	\$79,000	\$79,000	\$0	\$79,000
Paseo Costanero (calles)	M	\$420,000	\$0	\$420,000	\$420,000	\$0	\$420,000
Paseo Costanero (calles)	M-P	\$0	\$0	\$0	\$600,000	\$0	\$600,000
RESERVA PENINSULA							
Centro de Interpretación de la Península	P	\$56,000	\$6,000	\$62,000	\$56,000	\$6,000	\$62,000
Caminos	P	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Senderos autoguiados	P	\$5,000	\$0	\$5,000	\$5,000	\$0	\$5,000
Estudios Ambientales	P	\$0	\$60,000	\$60,000	\$0	\$60,000	\$60,000
ESTANCIAS							
Salones p/ almuerzo	pv	\$40,000	\$0	\$40,000	\$40,000	\$0	\$40,000
Baños	pv	\$16,200	\$0	\$16,200	\$16,200	\$0	\$16,200
CABO CURIOSO							
Mejora acceso vial	P	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0
Miradores	P	\$48,000	\$5,000	\$53,000	\$48,000	\$8,000	\$56,000
Estudios Ambientales	P	\$0	\$40,000	\$40,000	\$0	\$40,000	\$40,000
FLORIDABLANCA							
Mejora acceso vial	P	\$150,000	\$5,000	\$155,000	\$150,000	\$5,000	\$155,000

	Origen Inversión	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
Centro interpretación y servicios	P	\$48,000	\$5,000	\$53,000	\$48,000	\$8,000	\$56,000
Réplica de fuerte	P-M	\$100,000	\$0	\$100,000	\$100,000	\$0	\$100,000
Arqueología ruinas y naufragio	P	\$0	\$80,000	\$80,000	\$0	\$80,000	\$80,000

Cont.

Cont.

	Origen Invers	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestruct y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestruct y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
EQUIPAMIENTO EXCURSIONES							
bote 10 pax	pv	\$30,000	\$0	\$30,000	\$30,000	\$0	\$30,000
lancha 20 pax	pv	\$150,000	\$0	\$150,000	\$150,000	\$0	\$150,000
mini-bus 15 pax	pv	\$144,000	\$0	\$144,000	\$144,000	\$0	\$144,000
Alquiler micro 48 pax	pv-M	\$12,000	\$0	\$12,000	\$12,000	\$0	\$12,000

NOTA: Los valores indicados en esta tabla son preliminares. El objetivo fundamental es obtener un orden de magnitud para el conjunto de inversiones a través de un listado amplio, pero no necesariamente preciso en los valores individuales.

La tabla incluye algunos proyectos con todos los valores igual a cero. Estos elementos se consideraron inicialmente pero se dejaron para una segunda etapa, se estimaron como muy costosos, o requieren estudios específicos. Tanto el dragado como la marina dependen de la realización de evaluaciones específicas. Las mejoras en caminos se incluyen sólo en casos críticos debido al alto costo, aunque en algunos casos se podrían realizar con equipos propios (provinciales o municipales), con costos unitarios menores a los estimados.

7.0 - ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

7.1 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE BENEFICIOS

7.1.1 Hipótesis de arribos mensuales

Se realizó una estimación genérica de los beneficios que se pueden obtener de la operación de ambos destinos con cruceros, según las hipótesis planteadas en el punto 2 y las estrategias descritas en el punto 4. Los valores adoptados son compatibles con el equipamiento y las obras que se proponen en los puntos 5 y 6.

Se adoptan 6 combinaciones posibles de arribos mensuales de buques de cruceros. Las hipótesis 1 y 2 consideran buques menores con preponderancia de cruceros de aventura; las hipótesis 3 y 4 representan buques con preponderancia de cruceros de lujo; las hipótesis 5 y 6 representan grandes cruceros de las compañías líderes.

La hipótesis 1 se encuentra dentro del límite de la Alternativa 0, planteada en los puntos 4.2 y 4.3 para cada puerto respectivamente. Las hipótesis 2 a 4 representan tres combinaciones de buques menores enmarcadas dentro de la Alternativa 1 de Puerto Deseado y de las alternativas 1 y 2 de San Julián. Las dos últimas hipótesis son combinaciones de buques de mayor capacidad que sólo operarían en Puerto Deseado (Alternativa 2 de Puerto Deseado).

Cada par de valores representa un rango dentro de una cierta categoría. El primer valor de cada par es un valor mínimo, correspondiente aproximadamente al inicio de actividades. El segundo valor correspondería un puerto desarrollado en un mercado más reducido que el que se espera en el futuro, es decir, es un valor posible de alcanzar a corto o mediano plazo.

Las hipótesis de arribos se muestran en la Tabla 7.1, seguidas de la estadística de Puerto Madryn de 1999 con la misma segmentación a modo de referencia:

Tabla 7.1: Hipótesis de arribos de cruceros

Hipótesis	Capacidad del crucero				total barcos/m es
	1800	1000	600	100	
1	0	0	0	2	2
2	0	0	3	4	7
3	0	0	1	1	2
4	0	0	4	3	7
5	0	1	1	0	2

6	2	1	3	1	7
P. Madryn Temp. 99- 2000	0	18 / temp.	12 / temp.	4 / temp.	aprox. 8

NOTA: Las hipótesis 5 y 6 no son aplicables a San Julián.

7.1.2 Proyección de Ingresos

A partir de la Tabla 7.1 y adoptando valores de gasto promedio diario de los turistas de crucero, se calcularon proyecciones de gasto total mensual y anual para cada hipótesis. Se adoptó una duración promedio de 4 meses para la temporada.

Tabla 7.2: Gasto promedio diario adoptado para las proyecciones de ingresos

Capacidad del crucero			
1800	1000	600	100
\$50	\$50	\$70	\$80

Se consideraron valores de gasto promedio diario variables según el tamaño del crucero, con valores relativamente bajos para cruceros grandes por la combinación de dos causas. Los cruceros pequeños en general son más exclusivos y sus huéspedes tienden a tener un mayor promedio de gastos. Por otra parte, la oferta de servicios turísticos en Puerto Deseado puede ser relativamente más acotada para grandes cantidades de turistas (más de mil) simultáneamente, especialmente en los primeros años de operación. Esta hipótesis implica que para proyecciones a largo plazo (cuando se supone podrá haber un desarrollo turístico importante en la región) los valores que se estiman en este informe para cruceros de gran capacidad deben incrementarse en por lo menos un 20%.

Tabla 7.3: Gasto total de turistas por mes y por temporada según cada hipótesis

Hipótesis	Total turistas por mes	Gasto Prom. por turista	Gastos Totales por mes	Gastos Totales por temporada
1	200	\$80.0	\$16,000	\$64,000
2	2200	\$71.8	\$158,000	\$632,000
3	700	\$71.4	\$50,000	\$200,000
4	2700	\$71.1	\$192,000	\$768,000
5	1600	\$57.5	\$92,000	\$368,000
6	6500	\$56.0	\$364,000	\$1,456,000

NOTA: estos valores representan aproximadamente entre el 80% y el 90% de la capacidad instalada según las propuestas de inversión para Puerto Deseado y más del 90% de la propuesta para San Julián.

7.1.3 Distribución por Sectores

Se realizó una distribución aproximada de la proyección de gasto entre sus 3 componentes básicas: excursiones, gastronomía y varios (compras). Se adoptaron valores genéricos en función de dos grupos de buques (Tabla 7.4), según el planteo del punto 2. El resultado se resume en la Tabla 7.5.

Tabla 7.4: Composición porcentual del gasto

	1000 – 1800 turistas	100- 600 turistas
Excursiones	35%	40%
Gastronomía	35%	20%
Varios	30%	40%

Tabla 7.5: Gasto total de turistas por mes según sector

Hipótesis	Excursiones	Gastronomía	Varios	Gastos Totales por mes	Gastos Totales por temporada
1	\$6,400	\$3,200	\$6,400	\$16,000	\$64,000
2	\$63,200	\$31,600	\$63,200	\$158,000	\$632,000
3	\$20,000	\$10,000	\$20,000	\$50,000	\$200,000
4	\$76,800	\$38,400	\$76,800	\$192,000	\$768,000
5	\$34,300	\$25,900	\$31,800	\$92,000	\$368,000
6	\$134,100	\$107,300	\$122,600	\$364,000	\$1,456,000

Se realizó también una estimación rudimentaria de las probables fugas y su incidencia en los ingresos totales de la comunidad. Los ingresos resultantes se presentan en la Tabla 7.6.

Tabla 7.6: Ingreso total estimado por mes y por temporada (descontando las fugas)

Hipótesis	Ingresos Totales por mes	Ingresos Totales por temporada	Observaciones
1	\$12,800	\$51,200	Rango inferior de ingresos por "expedition cruises"
2	\$118,336	\$473,344	Rango superior de ingresos por cruceros de lujo y "expedition cruises"
3	\$37,312	\$149,248	Rango inferior de ingresos por cruceros de lujo
4	\$142,848	\$571,392	Rango superior de ingresos por cruceros medianos y pequeños, preponderantemente de lujo
5	\$65,912	\$263,648	Rango inferior de ingresos por la operación

			de todo tipo de cruceros, incluyendo grandes buques
6	\$260,136	\$1,040,544	Rango superior de ingresos por la operación de todo tipo de cruceros, incluyendo grandes buques

NOTA 1: el "rango superior" surge de una hipótesis relativamente conservativa, ya que puede ser superado si cualquiera de los destinos se posiciona exitosamente en el mercado regional según sus posibilidades y/o si logra valores de GPD mayores que los supuestos.

NOTA 2: el "rango inferior" requiere adecuada planificación y una calidad media de la oferta ya que no se adoptaron los mínimos valores de gasto, si bien se consideran pocas recaladas.

Estos valores corresponden a una estimación preliminar de los ingresos por turismo de cruceros que podrían permanecer en la comunidad.

Una parte de estos ingresos (que no se cuantifican en este trabajo) podrá retornar como impuestos y tasas tanto a la Provincia como a la Municipalidad.

Las proyecciones de ingresos son comparadas con las inversiones correspondientes a cada alternativa para cada destino.

7.2 PUERTO DESEADO

7.2.1 Evaluación de alternativas

En este caso las alternativas no se presentaron como opciones excluyentes, sino como un objetivo con una etapa intermedia que se puede saltar. El objetivo final es recibir a buques de aproximadamente 1800 pasajeros, conservando los recursos ambientales, históricos y culturales mientras se maximizan los ingresos de la comunidad local. A la luz de las proyecciones globales de ingresos por turismo de cruceros y de las estimaciones preliminares de inversiones, se considera factible el desarrollo de Puerto Deseado como destino de cruceros.

Tabla 7.7: Ingresos Proyectados e Inversiones Propuestas, Puerto Deseado

Hipótesis	Ingresos Totales por temporada de cruceros (sin fugas)	Ingresos Totales por temporada de cruceros (con fugas)	Inversiones	Alternativa
1	\$64,000	\$51,200	-	Alt. 0
2	\$632,000	\$473,344	\$3,141,900	Alt. 1
3	\$200,000	\$149,248	\$3,141,900	Alt. 1
4	\$768,000	\$571,392	\$3,141,900	Alt. 1
5	\$368,000	\$263,648	\$6,853,500	Alt. 2
6	\$1,456,000	\$1,040,544	\$6,853,500	Alt. 2

Puerto Deseado puede iniciar su actividad mediante la implementación de un plan de inversiones como el presentado en la Alternativa 1, y un plan de desarrollo de empresas de servicios turísticos basado en la comunidad local. En una segunda etapa, luego del fortalecimiento de las empresas de servicios locales se puede implementar un plan de inversiones como el de la Alternativa 2.

Como la planificación de las compañías de cruceros se realiza con aproximadamente dos años de anticipación, la meta recomendada es alcanzar la capacidad de la Alternativa 1 para la temporada 2002-2003, sin perjuicio de intentar operar antes de ese plazo, bajo las condiciones descriptas como Alternativa 0.

7.2.2 Estrategia de desarrollo

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. La implementación de una terminal con gran capacidad a corto plazo demandará servicios que no estarán disponibles localmente y los mismos serán “importados”, generando grandes fugas imposibles de controlar.

Por otra parte, el desarrollo de la infraestructura propuesta producirá también una capacidad para captar al turismo que acceda por otras vías, que generará ingresos que no están contemplados en estas proyecciones. En particular, las hipótesis desarrolladas contemplan 2 o 7 cruceros por mes, lo cual implica una capacidad ociosa potencialmente amplia. En este sentido, es importante planificar el desarrollo paralelo del turismo que ingrese por otras vías, en términos compatibles con los presentados en este trabajo.

Dentro del esquema de inversiones propuesto 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 de turismo sustentable.

A pesar del desarrollo escalonado, se propone realizar esfuerzos de difusión 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.

7.3 PUERTO SAN JULIÁN

7.3.1 Evaluación de alternativas

A la luz de las proyecciones globales de ingresos por el turismo de cruceros y de las estimaciones preliminares de inversiones, se considera factible el desarrollo de Puerto San Julián como destino de cruceros para embarcaciones menores. Ambas alternativas consideradas resultan similares, pero se recomienda la Alternativa 1 por concentrar la actividad turística en el sector más compatible con el desarrollo actual de la ciudad. Los proyectos particulares deberán contemplar este marco general.

La proyección de ingresos por buques de menor capacidad puede contrarrestarse con una promoción activa que incluya a todas las embarcaciones que físicamente puedan ingresar a la bahía. Adicionalmente, se recomienda analizar a fondo todas las opciones disponibles para mejorar el acceso náutico.

Tabla 7.8: Ingresos Proyectados e Inversiones Propuestas, Puerto San Julián

Hipótesis	Ingresos Totales por temporada de cruceros (sin fugas)	Ingresos Totales por temporada de cruceros (con fugas)	Inversiones Alt. 1	Inversiones Alt. 2
1	\$64,000	\$51,200	-	-
2	\$632,000	\$436,250	\$3,277,200	\$3,927,200
3	\$200,000	\$136,883	\$3,277,200	\$3,927,200
4	\$768,000	\$521,933	\$3,277,200	\$3,927,200

Al igual que en Puerto Deseado, en forma simultánea con el plan de inversiones se debe implementar y un plan de desarrollo de empresas de servicios turísticos orientado a la comunidad local.

7.3.2 Estrategia de desarrollo

El desarrollo de la infraestructura propuesta producirá también una capacidad para captar a turismo que acceda por otras vías, que generará ingresos que no están contemplados en estas proyecciones. En particular, las hipótesis desarrolladas contemplan 2 o 7 cruceros por mes, lo cual implica una capacidad potencialmente ociosa muy amplia. En el caso de 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 existen posibilidades de identificar unidades concesionables, manteniendo el énfasis en el desarrollo local y la creación de oportunidades para la creación 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 de 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.

8.0 - CONCLUSIONES

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, se concluye que las alternativas de desarrollo son factibles y se recomienda una estrategia general para cada puerto.

De la revisión de este informe preliminar surgirán los comentarios que ayudarán a definir la formulación de las recomendaciones del informe final. El mismo servirá de marco de referencia para la elaboración de proyectos específicos y la búsqueda de los fondos necesarios.

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

El desarrollo de infraestructura en las áreas protegidas requiere de la previa definición de los organismos responsables de la aprobación e implementación de los planes de manejo. 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 al recurso ambiental.

El desarrollo de infraestructura urbana 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.

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.

Este estudio tiene por objetivo lograr el desarrollo de una industria turística local, de alta calidad, y con máximos impactos positivos en la comunidad. Con el fin de alcanzar estos objetivos es imprescindible implementar un plan que contemple el financiamiento de emprendimientos turísticos, capacitación y asistencia técnica. Los destinatarios deben ser integrantes de la comunidad local. En particular, el programa de microemprendimientos debería ser revisado para contemplar el caso de los proyectos turísticos en áreas que –como ésta– no tienen antecedentes significativos en la zona, y por lo tanto requieren condiciones especiales.

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

Se propone establecer una unidad de coordinación que pueda gestionar estos aspectos que son diversos, pero imprescindibles para un desarrollo armónico del turismo de cruceros.

9.0 - REFERENCIAS

- 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.
- 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
- 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.
- McLaren, D. 1998. "Rethinking tourism and ecotravel, The paving of paradise and what you can do to stop it". Kumarian Press.
- Middleton, V. T. C. y R. Hawkins, R. 1998. "Sustainable Tourism, A marketing perspective". Butterworth-Heinemann.
- Pine J. and J. Gilmore, 1999. "The Experience Economy", HBS Press
- Seatrade, 2000a. "Cruiseship Orderbook at August 1st 2000", Seatrade Cruise Review, September 2000
- Seatrade, 2000b. "Market News – South America", Seatrade Cruise Review, June, 2000.
- Subsecretaría de Turismo, Municipalidad de Ushuaia. 2000. "Síntesis estadística, El turismo en Ushuaia, Informe preliminar sobre la afluencia turística durante el año 1999/2000."
- Tagliorette, A. y Losano, P. "Demanda Turística en áreas costeras protegidas de la Patagonia", Plan de Manejo Integrado de la Zona Costera Patagónica, Informe Técnico, Fundación Patagonia Natural, 1996.
- 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.

RECONOCIMIENTOS

Este trabajo se ha realizado con la participación e 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
Sr. Enrique Meyer, Subsecretario de Turismo de la Provincia de Santa Cruz
Lic. Lorena V. Prieto, Directora de Gestión y Promoción Turística
Ing. Juan José Chiappino, UNEPOSC
Pamela Alvarez, Directora General PREPAP, Provincia de Santa Cruz
Diana Hamer, 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
Ricardo Pérez, Excursiones Darwin, Puerto Deseado
Carlos Ferari, Comisión 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
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
Director de Cultura. , Municipalidad de San Julián
Excursiones Pinocho, Puerto San Julián
Juan Carlos Dubravcic, Guardafauna de la Reserva San Julián (Consejo Agrario Provincial)

Dra. Dolores Elkin, Arqueóloga Conicet, Programa de Arqueología Subacuática INALP
Dr. Esteban Frere, Fundación Patagonia Natural, UNPA
Dra. Patricia Gandini, Fundación Patagonia Natural, UNPA

Dr. Pablo Yorio, Fundación Patagonia Natural
Dr. 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