

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

Puerto Deseado y Puerto San Julián

INFORME FINAL

TOMO II

Esteban L. Biondi

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Contrato Exp. 4298

Diciembre 2000

INDICE

TOMO II –Puerto Deseado

1.0 - INTRODUCCIÓN	1
1.1 OBJETIVO	1
1.2 ORGANIZACIÓN DEL INFORME	1
1.3 ORGANIZACIÓN DEL TOMO II	2
2.0 - ACCESO NÁUTICO Y OBRAS PORTUARIAS	3
2.1 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	3
2.2 CONDICIONES AMBIENTALES	4
2.3 ACCESO NÁUTICO.....	4
3.0 - INFORMACIÓN URBANA	6
3.1 PLAN DE DESARROLLO URBANO	6
3.2 CONECTIVIDAD PUERTO-CIUDAD.....	6
3.3 PROYECTOS.....	6
4.0 - RESERVAS NATURALES Y MANEJO DE ECOSISTEMAS.....	8
4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES Y ECOSISTEMAS	8
4.1.1 Ría de Deseado.....	8
4.1.2 Isla Pingüino, Isla Chata e Islotes Asociados	8
4.1.3 Cabo Blanco	9
4.2 PRESENCIA DE FAUNA	9
4.2.1 Ría Deseado.....	9
4.2.2 Isla Pingüino, Isla Chata e islotes cercanos	11
4.2.3 Cabo Blanco	12
4.3 ÁREAS PROTEGIDAS.....	12
4.3.1 Cabo Blanco	13
4.3.2 Ría Deseado.....	14
4.3.3 Isla Pingüino (incluye la Isla Chata e islotes adyacentes).....	14
4.4 ACTIVIDAD TURÍSTICA DE AVISTAJE Y PLAN DE MANEJO	14
4.4.1 Actividades Turísticas basadas en la Naturaleza	15
4.4.2 Comentarios Preliminares sobre Medidas de Manejo Propuestas	16
4.4.3 Aspectos de Particular Interés para el Plan de Destinos de Cruceros	19
5.0 - CAPACIDAD DE CARGA DE ÁREAS PROTEGIDAS.....	20
5.1 ISLA CHAFFERS.....	20
5.2 ISLA DE LOS PÁJAROS	21
5.3 COSTA NORTE DE LA RÍA – ISLA QUIROGA E ISLA QUINTA	22
5.4 COSTA NORTE DE LA RÍA– CAÑADONES HASTA ISLOTE DEL PUERTO	23
5.5 CABO BLANCO	24
5.6 ISLA PINGÜINO	26

6.0 - PROPUESTA DE DESARROLLO	31
6.1 ESTADO ACTUAL Y OBJETIVOS.....	31
6.2 CAPACIDAD DE CARGA DE ÁREAS PROTEGIDAS	33
6.3 ELEMENTOS FUNDAMENTALES	34
6.4 PLANTEO DE ALTERNATIVAS	36
6.5 BUQUE DE DISEÑO	36
6.5.1 Acceso Náutico.....	37
6.5.2 Infraestructura Portuaria.....	38
6.5.3 Infraestructura Urbana.....	38
6.6 PROPUESTA DE ZONIFICACIÓN	39
6.7 SERVICIOS TURÍSTICOS	41
6.7.1 Excursiones Náuticas.....	41
6.7.2 Excursiones Terrestres	42
6.7.3 Museos y Paseos Urbanos.....	42
6.7.4 Equipamiento	43
6.8 ALTERNATIVA 1	43
6.9 ALTERNATIVA 2	46
6.10	47
ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE INVERSIONES	
7.0 - ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS	51
7.1 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE BENEFICIOS - PUERTO DESEADO.....	51
7.1.1 Hipótesis de arribos mensuales	51
7.1.2 Proyección de Ingresos.....	53
7.1.3 Distribución por Sectores	53
7.2 SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS	55
7.3 ESTRATEGIA DE DESARROLLO	56
ANEXOS.....	57
ANEXO I - NOMBRES CIENTÍFICOS DE AVES Y MAMÍFEROS MENCIONADOS	57
ANEXO II - OBSERVACIONES SOBRE LA RESPUESTA DE LAS AVES ANTE LA PRESENCIA HUMANA PARA LA RÍA DE DESEADO	59

PLANOS

FOTOGRAFÍAS

1.0 - INTRODUCCIÓN

1.1 OBJETIVO

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

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

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

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

1.2 ORGANIZACIÓN DEL INFORME

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

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

Tomo II corresponde a Puerto Deseado y el Tomo III a Puerto San Julián. Se presentan

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

1.3 ORGANIZACIÓN DEL TOMO II

En los puntos 2, 3 y 4 se presentan antecedentes recopilados y analizados en la primera etapa del trabajo, que fueron presentados en el Informe Parcial No.1. En los mismos se describen la infraestructura urbana y portuaria, así como las condiciones de las áreas protegidas de uso turístico en la región próxima a Puerto Deseado.

En el punto 5 se presentan los resultados de las estimaciones de capacidad de carga de los distintos atractivos naturales. Se listan recomendaciones detalladas sobre desarrollo de infraestructura y acciones a implementar en distintos sectores de interés turístico dentro de las áreas protegidas.

El punto 6 describe los criterios particulares y parámetros de diseño de infraestructura adoptados para Puerto Deseado y se desarrollan dos alternativas. Se presenta una propuesta de zonificación urbana y una estimación preliminar de inversiones para cada alternativa.

En el punto 7 se evalúan los beneficios potenciales para cada alternativa, se analizan las opciones y se define una estrategia general de desarrollo por etapas.

Este tomo incluye todos los planos correspondientes a Puerto Deseado.

2.0 - ACCESO NÁUTICO Y OBRAS PORTUARIAS

El puerto está ubicado en la margen norte de la ría Deseado a los 47° 45' S y 65° 55' O. La ciudad rodea completamente a la zona portuaria por el norte y por el este. Hacia el oeste se encuentra una zona de restingas, instalaciones industriales y el límite terrestre de la reserva natural.

El puerto Deseado es el más importante de la provincia, tanto por su volumen de carga como por el valor de sus exportaciones (UNESPOSC 2000a). La infraestructura portuaria de Puerto Deseado está orientada fundamentalmente a la industria pesquera, que sumó más del 75% de la carga de exportación del puerto en 1999 (UNEPOSC 2000a). Sin embargo, otras cargas han experimentado un continuo crecimiento y una importante obra de ampliación portuaria incorpora específicamente un diseño para la operación con contenedores.

2.1 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El puerto está compuesto por tres sectores de muelles: un sector administrado y explotado por la Unidad Ejecutora Portuaria de Santa Cruz (UNEPOSC) de tipo público y uso público; un muelle de la empresa Pescasur de tipo privado y uso privado; y un muelle de la empresa GIPSY, de tipo privado y uso privado. El sector de la UNEPOSC abarca cuatro sitios de atraque, dos multipropósito hacia el este (sitios 1 y 2) y dos de uso exclusivo pesquero hacia el oeste (sitios 3 y 4). Los sitios 3 y 4 están conformados por un frente operativo continuo con una longitud total de 250 m. La estructura de este muelle es transparente y tienen actualmente un ancho operativo de 17 m. El sitio 1 tiene un frente operativo de 128,6 m de longitud y el sitio 2 tiene 145,85 m de longitud. En ambos casos el ancho de muelle varía entre los 22 m y 30 m.

Un banco se extiende actualmente a lo largo de todo el frente de muelles, reduciendo las profundidades a casi 4 m respecto del cero local a partir de aproximadamente 100 m de distancia del muelle.

La Provincia de Santa Cruz, a través de la UNEPOSC, está realizando importantes obras de ampliación en el puerto que incluyen un nuevo frente de atraque de 214 m de largo (sitio 0), la ampliación de las playas operativas, la provisión de servicios en muelle y el dragado del banco existente frente al puerto. Otro elemento importante del proyecto de ampliación es el nuevo acceso vial desde el extremo este del puerto

hacia la ciudad. Esta conexión podrá facilitar la circulación de turistas de crucero entre el muelle y el centro turístico de la ciudad (en los alrededores de la estación de ferrocarril), integrando sobre este eje al sector del club náutico.

Con material de voladura de la obra principal se inició la construcción de una escollera para el club náutico. Esta obra se desarrolla totalmente sobre una restinga, por lo que no produce obstrucción a la navegación. El nuevo espejo de agua protegido estaría entre Punta Cascajo y la restinga ubicada al este del Muelle de Ramón.

2.2 CONDICIONES AMBIENTALES

El régimen de marea es semidiurno (4h 24m) y el nivel medio es de 3.20 m.

Tabla 2.1 : Datos de Marea para Puerto Deseado

Valores medios			Valores según predicción 1997		
Pleamar Máxima	Bajamar Más baja	Amplitu d Máxima	Pleamar Máxima	Bajamar Más baja	Amplitu d Máxima
5.16	1.30	3.87	6.18	0.05	5.94

Fuente: UNEPOSC (2000 b)

Los vientos más frecuentes provienen del oeste y sudoeste, con una velocidad media anual de 26 km/h. La mayor intensidad de vientos ocurre en primavera y –en menor medida– en verano, que producen las olas de mayor altura en la ría frente al puerto.

La ría en la zona portuaria presenta importantes corrientes de marea. Tanto los vientos como las corrientes de marea pueden dificultar las operaciones de atraque y zarpada

2.3 ACCESO NÁUTICO

En esta zona el practicaaje es obligatorio para buques de bandera extranjera. La zona de máxima precaución es la próxima al muelle durante las operaciones de atraque y zarpada. 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. La limitante del calado podría mejorarse con el dragado del banco, y ciertas condiciones de corrientes de marea y viento podrían ser contrarrestadas mediante el uso de remolcadores o la propia potencia del buque. El tamaño de la embarcación (eslora y calado) y su maniobrabilidad (disponibilidad y potencia de bow thrusters, azipod, etc.) son las variables fundamentales a considerar.

Hay un servicio de remolcadores: una lancha de 470 HP y otra de 2x450 HP (UNEPOSC 2000b) y está prevista la incorporación de una lancha de 2000HP. Si bien no es indispensable para buques que coordinan sus operaciones de atraque y zarpada con la marea favorable (mercantes y pesqueros), pueden resultar imprescindibles para operar con buques de crucero en otras condiciones de marea.

3.0 - INFORMACIÓN URBANA

Puerto Deseado cuenta con aproximadamente 10.500 habitantes. Las principales actividades económicas están actualmente relacionadas con la pesca y la actividad portuaria.

3.1 PLAN DE DESARROLLO URBANO

El “Plan de Desarrollo Urbano” de Puerto Deseado convalidó algunas decisiones desafortunadas de uso de espacios costeros, pero preservó espacios históricos alrededor del edificio de la estación del ferrocarril. El frente costero de un alto porcentaje del casco urbano está ocupado por usos portuarios e industriales, y en menor medida por equipamiento urbano que podría haberse ubicado alejado de la costa. Afortunadamente, la topografía del lugar permite rescatar algunas vistas importantes de la ría desde una “segunda fila elevada”. Resulta imprescindible preservar las vistas a la ría desde espacios públicos clave, como la estación de ferrocarril. En particular, el sector definido como RU1 entre el gimnasio y el barrio de viviendas debería pasar a área verde.

La zona de la antigua playa de maniobras del ferrocarril, incluyendo la estación y otros edificios históricos han sido preservados. Esta zona posee una altísimo potencial para desarrollarse como centro turístico, recreativo y cultural de la ciudad.

La ciudad tiene limitaciones para la provisión de agua potable, lo que constituye una condición que debe evaluarse cuidadosamente al planear un desarrollo de turismo a largo plazo.

3.2 CONECTIVIDAD PUERTO-CIUDAD

El puerto posee actualmente dos accesos, pero tendrá un tercero con motivo de la ampliación que se está ejecutando. El nuevo acceso portuario permite una comunicación relativamente directa con el edificio de la estación del ferrocarril, el Museo Brozoski y el club náutico. Es decir, las condiciones existentes son favorables para planificar un desarrollo turístico de la ciudad relacionado con la actividad de cruceros, ya que el turista tendrá a lo largo de un eje de circulación los principales atractivos o estaciones de transferencia hacia los mismos.

3.3 PROYECTOS

Puerto Deseado posee edificios singulares y espacios públicos que deben ser protegidos y revalorizados. Este patrimonio arquitectónico ofrece la posibilidad de incorporarse a la oferta turística, transformándose así en un recurso económico para toda la comunidad. El proyecto existente de restaurar el edificio de la estación ferroviaria para transformarlo en palacio municipal elimina a corto plazo la posibilidad de generar un recurso mediante el atractivo turístico y pone en peligro la autenticidad e integridad a largo plazo de la construcción.

4.0 - RESERVAS NATURALES Y MANEJO DE ECOSISTEMAS

Se presenta en esta sección el resultado de la recopilación de antecedentes sobre las áreas naturales protegidas en los alrededores de Puerto Deseado. La documentación disponible referida a estudios de base y propuestas de planes de manejo fue complementada con información obtenida mediante entrevistas y observaciones realizadas durante visitas de campo (Febrero, Agosto, Noviembre y Diciembre 2000).

Para esta evaluación se consideran, además de la ría propiamente dicha, otros dos sectores costeros cercanos, protegidos como reservas y con potencial turístico: Isla Pingüino y Cabo Blanco.

4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES Y ECOSISTEMAS

4.1.1 Ría de Deseado

La Ría de Deseado se encuentra en la costa norte de la provincia de Santa Cruz, a los 47° 47' S, 65° 49' O. En su desembocadura se desarrolla un ecosistema estuarial (Schnack 1985), que posee influencia de la marea de hasta unos 40 km tierra adentro. En cuanto a los ambientes, se distinguen playas de arena y canto rodado, y zonas de costa rocosa que alternan con acantilados y sus restingas asociadas. La vegetación terrestre es arbustiva y de estepa xerófila (con especies como *Atriplex sagittifolia*, *A. lampa*, *Schinus* sp., *Suaeda divaricata* y *Mulinum spinosum*); se destacan los bosques submareales de algas, tal es el caso de *Macrocystis pyrifera* (Cachiyuyo) y *Porphyra* sp. (Yorio 1998).

En el interior de la ría existen varias islas e islotes, como la Isla Chaffers, de los Pájaros, Elena, Quiroga, Larga (o de los Lobos) y del Rey, entre otras. La Isla Chaffers es una de las de mayor tamaño y se conecta al continente durante la marea baja.

4.1.2 Isla Pingüino, Isla Chata e Islotes Asociados

La Isla Pingüino se localiza aproximadamente unos 80 km al sur de Puerto Deseado, a 47° 53' S y 65° 49' O. Sus costas son rocosas y escarpadas, con restingas y playas de canto rodado o roca (Yorio et al. 1998a). Las fuertes corrientes circundantes hacen muy difícil el desembarco. La isla fue declarada Reserva Provincial (ver más adelante), junto con la Isla Chata e islotes cercanos de la Bahía Oso Marino.

En la Isla Pingüino se observan grandes promontorios rocosos y sectores planos

donde la vegetación es muy escasa. En la Isla Chata la vegetación es prácticamente inexistente, con algunas matas aisladas de *Atriplex* sp. (Gandini & Frere 1998b).

4.1.3 Cabo Blanco

La Reserva Natural Intangible de Cabo Blanco se ubica unos 80 km al norte de Puerto Deseado, entre los 47° 6' S, 65° 53' O y los 47° 12' S, 65° 45' O (Faro Cabo Blanco)(Yorio *et al.* 1998a). Se trata de un cabo rocoso de aproximadamente 40 m de altura, unido al continente mediante un istmo y rodeado de playas de canto rodado fino y arena (Yorio 1998). La vegetación es xerófila con predominio de especies arbustivas.

Esta reserva se destaca por el valor de su paisaje (que incluye un conjunto de morros y escarpados islotes), por la diversidad de su avifauna y fundamentalmente, por ser uno de los mayores apostaderos continentales de lobo marino de dos pelos de toda la costa patagónica.

4.2 PRESENCIA DE FAUNA

En la región de la Ría Deseado y alrededores se han registrado 34 especies de aves marinas y costeras, de las cuales aproximadamente la mitad reproducen en la zona y el resto son especies residentes no reproductivas o son de presencia ocasional (Gandini & Frere 1996, 1998a, Yorio *et al.* 1998b). Se destaca el Pingüino de Magallanes, con 37000 parejas reproductivas distribuidas en unas nueve colonias (Gandini *et al.* 1996).

4.2.1 Ría Deseado

La Ría de Deseado presenta una alta diversidad de especies de aves marinas y costeras (Yorio & Harris 1997), muchas de las cuales nidifican en las islas e islotes del interior de la ría y en las barrancas y cañadones costeros, tal es el caso del Pingüino de Magallanes y varias especies de cormoranes y gaviotas (Tablas 4.1 y 4.2; Gandini & Frere 1998a, 1998b, Pérez *et al.* 1995, Yorio *et al.* 1998a). Las colonias más grandes de Pingüino de Magallanes se encuentran en las islas Chaffers (13700 parejas reproductivas) y de los Pájaros (5500 parejas reproductivas).

La ría y sus alrededores es de valor particular para el Cormorán gris, ya que la habita una proporción importante de su población patagónica, con más de 300 parejas reproductivas registradas (Gandini & Frere 1998a, 1998b, Yorio & Harris 1997, Yorio

et al.1998a).

En cuanto a la avifauna no nidificante, la zona se caracteriza por una gran variedad de aves acuáticas y costeras entre las cuales podemos mencionar al Petrel gigante del sur, Garza mora, Garza blanca, Cisne Coscoroba, Pato barcino, Pato vapor volador, Pato crestón, Maca grande, Maca plateado, Cormorán imperial, Ostrero común, Ostrero austral, Gaviota capucho café, Gaviotín real, Paloma antártica, Tero común, Chorlito doble collar, Playerito unicolor, Playerito rabadilla blanca y Playero menor de patas amarillas (ver Anexo I; Gandini & Frere 1998a, Pérez *et al.* 1995, Yorio 1998, Yorio *et al.*1998a).

Tabla 4.1 : Valor de la Ría de Deseado para la fauna

Valor particular	Especies (ver Anexo I)	Fuente
Área de nidificación	Pingüino de Magallanes Cormorán cuello negro Cormorán gris Biguá Gaviota cocinera Gaviota austral Skúa chileno Gaviotín sudamericano Ostrero negro Pato vapor volador	Gandini & Frere 1996 Gandini & Frere 1998 Yorio 1998
Sitio de concentración de aves playeras migratorias neárticas	Becasa de mar Playero rojizo	Blanco & Canevari 1995 Blanco & Canevari 1998 Yorio 1998
Área de reproducción	Tonina overa	Yorio 1998
Presencia	Lobo marino común o de un pelo	Yorio 1998

Tabla 4.2 : Distribución por sector y número de parejas reproductivas de aves marinas y costeras en la Ría de Deseado y alrededores (adaptado de Gandini & Frere 1998a)

Sector	Número de parejas reproductivas por especie														
	PM	PP	CI	CR	CB	CG	GC	GA	GP	GS	SK	ON	GB	PC	PV
Cabo Blanco			103	32		13	27	16				2			
Punta Guanaco							21		30	800					
Isla Chaffers	1370 0						327 0					5			3
Isla Quiroga	760						700					5		1	3
Isla Quinta												3			
Isla Elena				124		130							6		
Isla Larga	50						208	22		61		8			
Islote Burlotti	225						297					5			
Cañadón del Indio 1						29									
Cañadón del Indio 2						22									

Isla de los Pájaros	5500				127		110				1	4			1
Cañadón del Puerto	527				80	45	128			76		2	6		2
Punta Piedrabuena						14									
Isla del Rey	1084					53	178								
Islote Blanco				250		37									
Isla Pingüino	15000	180		10		40	200	58		145	100	5			
Isla Chata	120		5817												
Islote Castillo				10		15									

PM: Pingüino de Magallanes; PP: Pingüino penacho amarillo; CI: Cormorán imperial; CR: Cormorán roquero o cuello negro; CB: Cormorán biguá; CG: Cormorán gris; GC: Gaviota cocinera; GA: Gaviota austral; GP: Gaviotín pico amarillo; GS: Gaviotín sudamericano; SK: Skúas (antártico y chileno); ON: Ostrero negro; GB: Garza bruja; PC: Pato crestón; PV: Pato vapor volador (ver Anexo I).

En particular en Punta Foca, en la boca de la ría (margen norte), se han registrado números interesantes de aves playeras migratorias, principalmente playeritos rabadilla blanca y unicolor, Playero rojizo y Chorlito doble collar (Pérez *et al.* 1995).

Existen pequeños apostaderos no reproductivos de Lobo marino común y en la ría se encuentran ejemplares de Tonina overa (Pedraza *et al.* 1996, Schiavini *et al.* 1999, Yorio 1998, Yorio *et al.* 1998a).

4.2.2 Isla Pingüino, Isla Chata e islotes cercanos

En la Isla Pingüino se observa una alta diversidad de aves nidificantes, incluyendo una colonia de 180 parejas reproductivas de Pingüino de penacho amarillo y otra de 15000 parejas reproductivas de Pingüino de Magallanes, así como colonias de otras especies de aves marinas (Tabla 4.3; Gandini & Frere 1998a, 1998b, Pérez *et al.* 1995, Yorio & Harris 1997, Yorio *et al.* 1998a). También existe una pequeña colonia de reproducción de Lobo marino de un pelo y se observan elefantes marinos (Gandini & Frere 1996, Pérez *et al.* 1995, Schiavini *et al.* 1999).

Muy cerca, en la Isla Chata, se asienta una de las principales colonias de Cormorán imperial de la Patagonia, con más de 5800 parejas reproductivas, y reproducen también el Pingüino de Magallanes y el Cormorán cuello negro (Gandini & Frere 1998a, 1998b, Yorio *et al.* 1998a)

Tabla 4.3 : Valor de la Isla Pingüino, Isla Chata e islotes adyacentes para la fauna

Valor particular	Especies (ver Anexo I)	No. Parejas Reproductivas	Fuente
Colonia de nidificación	<i>Pingüino Penacho amarillo</i>	180	Gandini & Frere 1998 Yorio 1998

Área de nidificación	Pingüino de Magallanes	15120	Gandini & Frere 1998 Yorio <i>et al.</i> 1998
	Cormorán Imperial	5817	
	Cormorán cuello negro	270	
	Cormorán gris	92	
	Gaviota cocinera	200	
	Gaviota austral	58	
	Gaviotín sudamericano	145	
	Skúas (antártico y chileno)	100	
	Ostrero negro	5	

Nota: La información sobre número de parejas reproductivas se tomó de Gandini & Frere (1998a).

4.2.3 Cabo Blanco

En Cabo Blanco nidifican varias especies de cormoranes y gaviotas y se ha registrado una gran diversidad de aves marinas y costeras no nidificantes, entre las cuales podemos citar al Pingüino penacho amarillo, Pingüino de Magallanes, Petrel gigante del sur, Biguá, Garza bruja, Flamenco común, Cisne coscoroba, Pato vapor volador, Pato crestón, Ostrero común, Ostrero austral, Chorlito doble collar, Playerito rabadilla blanca, Playero rojizo, Playero blanco, Becasa de mar, Gaviotín pico amarillo y Gaviotín sudamericano (Tabla 4.4; Gandini & Frere 1998a, 1998b, Pérez *et al.* 1995, Yorio *et al.* 1998a).

Reproducen también las dos especies de lobos marinos (Tabla 4.4; Schiavini *et al.* 1999, Yorio *et al.* 1998a), y se han registrado números importantes del Lobo marino de dos pelos, siendo éste el principal asentamiento de la especie en la provincia de Santa Cruz (Pérez *et al.* 1995).

Tabla 4.4 : Valor del Cabo Blanco para la fauna

Valor particular	Especies (ver Anexo I)	No. Parejas Reproductivas	Fuente
Área de nidificación	Cormorán imperial	103	Gandini & Frere 1998 Yorio 1998 Yorio <i>et al.</i> 1998
	Cormorán cuello negro	32	
	Cormorán gris	13	
	Gaviota cocinera	27	
	Gaviota austral	16	
	Ostrero negro	2	
Área de reproducción	Lobo marino común o de un pelo	-	Yorio 1998
	Lobo marino de dos pelos	-	

4.3 ÁREAS PROTEGIDAS

En la Ría de Deseado y sectores costeros cercanos existen tres áreas protegidas provinciales (FPN & WCS 1996, Yorio *et al.* 1998a). La información documental fue actualizada durante el trabajo de campo y a partir de información provista por

autoridades municipales (Direcciones de Turismo) y provinciales. Existen actualmente vacíos significativos en la implementación de las acciones de control y gestión de estas áreas, una de las cuales (Ría Deseado) fue visitada en por agua y por tierra. De norte a sur las áreas protegidas son:

4.3.1 Cabo Blanco

Nivel de protección actual: Reserva Natural Intangible

Nivel de protección recomendado por el PMIZCP: Área Natural Silvestre ¹

Protección legal: Decreto Provincial 1561/77

Superficie: 74 ha. propiedad fiscal-provincial (FPN & WCS 1996) propiedad de la Armada (datos in situ)

Distancia a Puerto Deseado: 88 km esta distancia se reducirá luego de la construcción de un nuevo camino panorámico costero, que facilitará su acceso

Autoridad de Aplicación: "Ministerio de Economía y Obras Públicas a través de la Secretaría de Estado de la Producción y organismos técnicos afines" según Ley Provincial N° 2387/94

Manejo y administración: informal (información obtenida en Pto Deseado)

Personal: no existe guardafauna en el sitio, atención informal a cargo de personal de la Armada Argentina (información obtenida en Pto Deseado)

Infraestructura: Instalaciones del faro por convenio con la Armada Argentina.

¹ **Categorías de Áreas Protegidas del PMIZCP (FPN & WCS 1996):**

Área Natural Silvestre: Área natural con mínima intervención. Permite en ciertas zonas el turismo especializado y la recreación de bajo impacto.

Área de Manejo de Hábitat o de Especies: Área manejada activamente que permite el aprovechamiento controlado de recursos y tolera el asentamiento humano sin comprometer la protección de las zonas silvestres.

Área Protegida con Recursos Manejados: Área natural en su mayoría prístina en la que se aprovechan algunos recursos en forma sustentable.

4.3.2 Ría Deseado

Nivel de protección actual: Reserva Natural Intangible

Nivel de protección recomendado por el PMIZCP: Área de Manejo de Hábitat (Área Protegida con Recursos Manejados)

Protección legal: Decreto Provincial 1561/77

Superficie: 10.000 ha. (propiedad fiscal y privada)

Autoridad de Aplicación: "Ministerio de Economía y Obras Públicas a través de la Secretaría de Estado de la Producción y organismos técnicos afines" según Ley Provincial N° 2387/94

Manejo y administración: informal (datos in situ)

Personal: no existe guardafauna en el sitio, controles informales principalmente a cargo de autoridades locales (datos in situ)

Infraestructura: Caminos que vinculan a la ciudad y la ruta con diversos puntos en la costa de la ría.

4.3.3 Isla Pingüino (incluye la Isla Chata e islotes adyacentes)

Nivel de protección actual: Reserva Provincial

Nivel de protección recomendado por el PMIZCP: Área Natural Silvestre (Área Protegida con Recursos Manejados)

Protección legal: Ley Provincial No. 2274

Superficie: 2.000 ha. (propiedad fiscal - provincial)

Distancia a Puerto Deseado: 20 km (11 millas por agua)

Autoridad de Aplicación: "Ministerio de Economía y Obras Públicas a través de la Secretaría de Estado de la Producción y organismos técnicos afines" según Ley Provincial N° 2387/94

Manejo y administración: ninguno (información obtenida en Pto Deseado)

Personal: no existe guardafauna en el sitio (información obtenida en Pto Deseado)

Infraestructura: No (construcciones abandonadas)

Dada la tendencia actual en el desarrollo de actividades económicas en la región y la necesidad consecuente de una mayor integración en las acciones de manejo y protección del ambiente, el PMIZCP sugiere la creación de una nueva figura de protección (Área Protegida con Recursos Manejados) que facilite el tratamiento conjunto de la Ría (Área de Manejo de Hábitat), Isla Pingüino (Área Natural Silvestre), y la Bahía Oso Marino y las áreas marinas adyacentes (FPN & WCS 1996).

4.4 ACTIVIDAD TURÍSTICA DE AVISTAJE Y PLAN DE MANEJO

Las costas de Patagonia se destacan por una notable diversidad de fauna costera y por la presencia de grandes colonias de nidificación de aves marinas, tal es el caso de pingüinos, cormoranes y gaviotas entre otras especies, las que son de gran valor como recurso turístico (FPN & WCS 1996).

Gran parte del turismo que se desarrolla actualmente en la región se basa en la observación de fauna, la que se lleva a cabo en las áreas de cría de aves y mamíferos marinos en muchas áreas protegidas (FPN & WCS 1996, Iñíguez et al. 1998, Yorio et al. 1998a). Dadas estas características, la buena planificación, seguimiento y control

de la actividad turística se hace indispensable.

Algunas especies se destacan particularmente por ser muy carismáticas y de fácil observación, siendo el foco de la atención de los turistas. En la costa norte de la provincia de Santa Cruz, y en particular en los sectores costeros que se evalúan en este informe, las principales especies de importancia para el turismo son los pingüinos, cormoranes, gaviotas, lobos marinos y Tonina overa.

Tabla 4.5 : Especies de fauna carismáticas y de importancia turística (Yorio 1998)

Sitio	Principales especies de fauna de importancia turística
Cabo Blanco	Cormoranes Lobo marino común Lobo marino de dos pelos
Ría de Deseado	Pingüino de Magallanes Cormorán gris Cormorán cuello negro Tonina overa
Isla Pingüino, Isla Chata e islotes adyacentes	Pingüino penacho amarillo Pingüino de Magallanes Cormoranes

Por ejemplo, el Cormorán gris es una especie de valor particular tanto para la Ría de Deseado, como para San Julián. Las colonias en los acantilados cercanos a Puerto Deseado pueden ser visitadas desde una embarcación sin necesidad de bajar a tierra (Gandini & Frere 1996). En San Julián, si bien la colonia es mucho más numerosa, la observación es más difícil ya que se realiza comúnmente desde el mismo acantilado y no existe actualmente ninguna infraestructura específica.

4.4.1 Actividades Turísticas basadas en la Naturaleza

4.4.1.1 Cabo Blanco

En la Reserva Natural Cabo Blanco se realizan actividades turísticas y recreativas, sobre la base de atractivos paisajísticos y de fauna. Se realizan excursiones de todo el día partiendo desde la ciudad de Puerto Deseado (distante unos 88 km), para observar la fauna marina que habita el lugar desde lo alto de los acantilados.

4.4.1.2 Ría de Deseado

En la Ría se desarrollan actividades turísticas y recreativas basadas en los atractivos paisajísticos y de fauna. Se ofrecen varias opciones de excursiones náuticas para realizar avistaje de fauna costera y marina, incluyendo el descenso de turistas en la Isla de los Pájaros, además del transporte de pescadores deportivos, en su mayoría

pobladores locales (Iñíguez *et al.* 1998). Por tierra se puede acceder por numerosos caminos y huellas a distintos puntos de la ría.

Las excursiones por la ría se realizan usualmente en gomones semirrígidos o botes (8-10 pasajeros) o en lancha cubierta (20 pasajeros) para visitar los principales atractivos de la reserva. Las excursiones náuticas más extensas que se desarrollan en la ría generalmente incluyen: 1) desembocadura de la ría, zona de avistaje de Toninas overa, 2) Isla Chaffers para avistaje de Pingüino de Magallanes, Palomas antártica, ostreros, Patos crestón y gaviotas, 3) Barranca de los cormoranes para avistaje de Cormorán gris, Cormorán cuello negro, Garzas bruja y Gaviota austral, 4) Isla Larga (o de los Lobos), con pequeño apostadero de Lobo marino de un pelo, 5) Isla de los Pájaros, con descenso y visita a la pingüinera, 6) Bahía Uruguay, zona de avistaje de Tonina overa, 7) Cañadón del Puerto y 8) Cañadón Torcido e Isla Quiroga (observación de Pato vapor, Biguá, etc.).

Una excursión terrestre, ingresando por un nuevo camino de acceso desde la ciudad, incluye la visita a la pingüinera de la Isla Quiroga y a la colonia de Cormorán gris.

4.4.1.3 *Isla Pingüino, Isla Chata e islotes adyacentes*

Desde Puerto Deseado se realizan travesías a la Isla Pingüino para visitar, entre otras cosas, la colonia de Lobo marino de un pelo y realizar avistajes de fauna, incluyendo al Elefante marino del sur, Skúas, Pingüino de Magallanes y especialmente visitar la colonia de nidificación de Pingüino de penacho amarillo, única en toda la costa patagónica.

4.4.2 Comentarios Preliminares sobre Medidas de Manejo Propuestas

Tanto para la Ría de Deseado y costas adyacentes como para el Complejo Bahía y Península San Julián existen recomendaciones de manejo para el desarrollo de actividades turísticas y recreativas, las que se comentan a continuación y fueron tenidas en cuenta para el desarrollo del “Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros”.

4.4.2.1 *Ría de Deseado*

Existe un “Plan para el Uso Turístico y Recreativo de la Ría de Deseado e Isla Pingüino” (Gandini & Frere 1996), el cual aún no ha sido puesto en práctica en forma orgánica, pero es tomado como referencia para las acciones de control efectuadas principalmente por autoridades municipales. En el mismo se destaca que en los últimos 10 años se observa un incremento notable en el número de turistas que

visitan Puerto Deseado, atraídos principalmente por la fauna y los paisajes de la ría y los cañadones.

Las recomendaciones generales de dicho Plan (Gandini & Frere 1996), incluyen:

- 1) nombramiento de guarda fauna/s que ejerzan el control efectivo de las distintas islas y sectores de la ría donde existen asentamientos de fauna;
- 2) desarrollo de cartelería indicativa para el uso turístico de los distintos sectores de la ría;
- 3) los contingentes turísticos deberán incluir un responsable de grupo debidamente acreditado por la Dirección Municipal de Turismo;
- 4) no permitir el desembarco en islas de pequeño tamaño, cuando el avistaje de fauna puede realizarse con embarcaciones o desde la costa;
- 5) desembarcar sólo en aquellas áreas permitidas y con grupos que no superen las ocho personas;
- 6) no permitir el desembarco en las islas con animales domésticos;
- 7) para el avistamiento de fauna desde embarcaciones, efectuar un acercamiento prudente;
- 8) no destruir o modificar la vegetación de las islas.

Además existen recomendaciones específicas para el desarrollo de actividades turísticas en la ría:

Tabla 4.6 : Recomendaciones por sector para la Ría de Deseado (Gandini & Frere 1996)

Sector	Recomendaciones
Isla Chaffers	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir acampar ni el desembarco de turistas ● No permitir el ingreso al área de nidificación ● Habilitar un área fuera de la colonia para la pesca deportiva ● Instalar alambrado y cartel indicativo en el límite oeste de la colonia
Isla Elena	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir la pesca deportiva (en especial sobre el canal sur de la isla) ● Instalar cartelería indicativa ● Efectuar el acercamiento con embarcaciones a las barrancas de los cormoranes en forma silenciosa, para no ahuyentar a las aves
Islas Larga y Burlotti	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir la pesca ni el desembarco de turistas dado el pequeño tamaño de ambas islas y la alta densidad de aves nidificantes ● Realizar observación de fauna desde embarcaciones
Isla Quinta	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir la pesca, acampar y el desembarco de turistas ● Utilizarla como punto de observación de la Barranca de los Cormoranes y las islas Quiroga y Larga
Isla Quiroga	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir la pesca ni el desembarco de turistas ● Realizar observación de fauna desde embarcaciones
Isla de los Pájaros	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir acampar ● Permitir la pesca en un pequeño sector de playa e instalar cartel indicativo

	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir el desembarco controlado de turistas
Isla del Cañadón del Puerto	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir la pesca, acampar ni el desembarco de turistas
Cañadones del Puerto y del Indio (acantilados)	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir la visita de turismo desde embarcaciones
Península Viedma	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir la pesca y acampar ● Instalar cartelería indicativa
Acantilados de Isla del Rey y Punta Piedrabuena	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir la visita de turismo desde embarcaciones
Isla del Rey	<ul style="list-style-type: none"> ● Permitir el desembarco controlado de turistas y la pesca deportiva ● No permitir acampar
Islote Lobos	<ul style="list-style-type: none"> ● Realizar observación del apostadero de Lobo marino de un pelo desde embarcaciones pequeñas (con acercamiento silencioso y prudente al islote)
Punta Guanaco	<ul style="list-style-type: none"> ● No permitir el ingreso a la colonia de Gaviotín sudamericano ● Instalar cartelería indicativa ● Señalizar los sectores habilitados acampar y pescar, ubicados a más de 200 metros de la colonia de gaviotines
Isla Pingüino	<ul style="list-style-type: none"> ● Efectuar observación de fauna desde puntos panorámicos dentro de la isla ● Autorizar contingentes que no superen las cinco personas, incluyendo un guía especializado que conozca el lugar

También en el PMIZCP se incluyen recomendaciones específicas relacionadas con la actividad turística para el Complejo Ría Deseado - Bahía Oso Marino (FPN & WCS 1996), de interés para el presente Plan de Destinos de Cruceros. Las principales son:

- Adoptar las recomendaciones generales, de zonificación y de manejo de visitantes propuestas en el Informe Técnico PMIZCP No. 18 (Gandini & Frere 1996).
- Minimizar el impacto de las visitas sobre los pingüinos de Magallanes y otras aves marinas que reproducen en las islas de la Ría Deseado (adoptando las Recomendaciones 18, 19 y 20, Parte C ²).
- En Isla Chata limitar las construcciones a aquellas existentes en la isla en la actualidad. No realizar pesca artesanal en los alrededores de la isla, no abrir la

² **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.

Recomendación 21: En colonias de lobos y elefantes marinos designadas para uso turístico restringir la observación desde miradores o desde senderos ubicados a las distancias adecuadas para minimizar el impacto sobre los animales.

misma a la visita turística o recreativa, y limitar la navegación en las inmediaciones de la isla.

- Utilizar la Isla Pingüino únicamente con fines turísticos, con control estricto y cupos limitados (un máximo de 50 personas en la isla al mismo tiempo, acompañadas por guardafaunas especializados). Restricción a senderos a establecerse dentro de la isla.
- Adoptar las recomendaciones presentadas en la sección "Recomendaciones comunes a todas las áreas protegidas".

4.4.3 Aspectos de Particular Interés para el Plan de Destinos de Cruceros

El turismo organizado y regulado es compatible con la presencia y reproducción de muchas especies de fauna costera (Yorio *et al.* 1998a), no obstante estas difieren en cuanto a su sensibilidad a las visitas y estas diferencias deben ser tenidas en cuenta al planificar la actividad turística (Yorio *et al.* 1996). Por ejemplo algunas especies de gaviotines (*Sterna* sp.) son muy susceptibles a la presencia humana y ante el ingreso a sus colonias pueden abandonar los nidos o perder el año reproductivo (Yorio *et al.* 1998a).

La respuesta de las aves marinas a la presencia humana depende entre otros factores de: 1) la intensidad del disturbio (tipo y duración), 2) el momento del ciclo reproductivo y 3) la exposición previa de las aves a la actividad humana (Yorio *et al.* 1996). Así mismo esta respuesta varía de una especie a otra, razón por la cual se hace necesario analizar cada caso en particular. En el **Anexo II** se listan algunas observaciones sobre la respuesta de distintas especies de aves marinas a la presencia humana para la Ría de Deseado, las que serán tenidas en cuenta al momento de planificar la actividad turística en relación con el "Plan de Desarrollo de Destinos de Cruceros".

Para la correcta implementación de este Plan es de gran importancia determinar la capacidad de carga de cada área y sector en función de las especies presentes y su entorno físico, de forma de conocer el número máximo recomendable de turistas simultáneos con el fin de diseñar el tamaño de los grupos en cada caso. Esta determinación se presenta en el punto 5. También será necesario establecer senderos de interpretación correctamente señalizados con cartelería indicativa (Tagliorette & Losano 1996).

5.0 - CAPACIDAD DE CARGA DE ÁREAS PROTEGIDAS

Los sitios observación de fauna accesibles al turismo en la Ría de Deseado, 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.

5.1 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

5.2 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.

5.3 COSTA NORTE DE LA RÍA –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) Establecimiento de un guardafauna en forma permanente y sistema de control de acceso.
- 2) Diseño de un mirador, acceso vial, estacionamiento, etc. frente a Isla Quiroga y en el primer cañadón.
- 3) Construcción de infraestructura.
- 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 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.

5.4 COSTA NORTE DE LA RÍA—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 durante la temporada.
- 4) Mejora del acceso vial.

5.5 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 prohibir el acceso a la playa entre los morros, frente al apostadero de lobos. 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. Se deben controlar las actividades de picnic en la zona.

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) Establecimiento de sistema de control de acceso
- 3) Implementación del convenio con ARA para la protección de la fauna
- 4) Construcción de infraestructura según diseño
- 5) Establecimiento de un plan de monitoreo de impacto ambiental del turismo
- 6) 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 durante la temporada
- 4) Diseño y construcción de pasarelas de acceso y otros miradores
- 5) Concesión de kiosco y bar en el Faro o antigua estafeta postal bajo estricto control ambiental y de calidad de servicio turístico, incluyendo baños públicos
- 6) Mejora y mantenimiento de acceso vial (85 km).

5.6 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 acreditado, así como 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 y acreditado
- 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 y participación obligatoria de operadores locales.

Tabla 5.1 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.

Cont.

Cont.

Sector	Recomendaciones específicas
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.

Tabla 5.2 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
Lobería y Elefantería de Makenke			estacas	mini		sí	sí

6.0 - PROPUESTA DE DESARROLLO

6.1 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 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 y a que existe una marcada tendencia de las empresas más sólidas a utilizar este tipo de buques.

6.2 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. 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 indicadas. 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 6.1 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%).

6.3 ELEMENTOS FUNDAMENTALES

Se propone como centro turístico a la zona de la antigua Estación de Ferrocarril. Este sector urbano está muy cerca 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 O, donde atracarían los cruceros turísticos.

Figura 6.1 Esquema Funcional para Puerto Deseado

6.4 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 5. 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.

6.5 BUQUE DE DISEÑO

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

Tabla 6.2 : 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)	4.9 –8.3	6.8 –9.0	6.7 –7.8

	rompehielos)			
--	--------------	--	--	--

6.5.1 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 oeste del sitio 4, en principio alejados del sector que requiere la profundización.

En Puerto Deseado el practicaje 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.

6.5.2 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.

6.5.3 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 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 6.3 : 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 pueden prestar en la ciudad y o fuera de la misma como parte de excursiones (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 Brozski, 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.

6.6 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.

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 mantiene el nombre de “Paseo de los Grandes Navegantes”. 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.

6.7 SERVICIOS TURÍSTICOS

6.7.1 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 pingüineras 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 pingüineras, 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 pingüineras).

En particular, el desembarco en la pingüinera 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 pingüinera 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 del INAPL 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 estrictos controles aprobados 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.

6.7.2 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 Cañadón Torcido (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, Punta Cavendish, 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.

6.7.3 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
- El "Paseo de los Grandes Navegantes", con vistas a la ría y conexión peatonal con el Museo Brozoski. La parquización 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 parquización 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.

6.7.4 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 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

6.8 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 6.5 : 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, parqueización, 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 Turístico	Pavimentos urbanos	1.500 m ²
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 Brozowski - 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 Batería	Parquización	15.000 m ²
Caminos Plaza de la Batería	Caminos, senderos autoguiados, etc	1400 m ²
Estacionamiento Plaza de la Batería	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, midarores, 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

6.9 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 6.6 : Resumen de obras y estudios propuestos - Alternativa 2 (como segunda etapa)

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

lancha 40 pax	Estimación costo de remodelación	1
mini-bus 15 pax	(4; 3 de etapa 1) = 3+1 =4	4
leasing micro 48 pax	(5; 3 de etapa 1) = 3+2 = 5	5
Transporte	Móvil sobre neumáticos para Traslado Puerto-Estación y city-tour	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 6.5.

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.

6.10 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 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 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 6.7 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

	Origen Inversión	Alternativa 1			Alternativa 2		
		Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total	Infraestructura y equipos	Estudios, Proyectos, etc.	Inversión Total
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 Bateria	M-P	\$120,000	\$15,000	\$135,000	\$120,000	\$15,000	\$135,000
Caminos Plaza de la Bateria	M-P	\$41,400		\$41,400	\$41,400		\$41,400
Estacionamiento Plaza de la Bateria	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							
Caminos 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.

7.0 - ANÁLISIS Y SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS

7.1 ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE BENEFICIOS - PUERTO DESEADO

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 y las estrategias planteadas. 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. Las hipótesis 2 a 4 representan tres combinaciones de buques menores enmarcadas dentro de la Alternativa 1 de Puerto Deseado. Las dos últimas hipótesis son combinaciones de buques de mayor capacidad correspondientes a la Alternativa 2.

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.

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 Tomo I. 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 SELECCIÓN 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 estudiado 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 en cualquiera de las dos etapas.

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.

7.3 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 adicionales a los estimados 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.

ANEXOS

ANEXO I - NOMBRES CIENTÍFICOS DE AVES Y MAMÍFEROS MENCIONADOS

Aves

Nombre común	Nombre científico
Becasa de mar	<i>Limosa haemastica</i>
Biguá	<i>Phalacrocorax olivaceus</i>
Chorlito ceniciento	<i>Pluvianellus socialis</i>
Chorlito doble collar	<i>Charadrius falklandicus</i>
Cisne Coscoroba	<i>Coscoroba coscoroba</i>
Cisne de cuello negro	<i>Cygnus melanocorypha</i>
Cormorán cuello negro	<i>Phalacrocorax magellanicus</i>
Cormorán gris	<i>Phalacrocorax gaimardi</i>
Cormorán imperial	<i>Phalacrocorax atriceps</i>
Flamenco común	<i>Phoenicopterus chilensis</i>
Garza blanca	<i>Egretta alba</i>
Garza bruja	<i>Nycticorax nycticorax</i>
Garza mora	<i>Ardea cocoi</i>
Gaviota austral	<i>Larus scoresbii</i>
Gaviota cocinera	<i>Larus dominicanus</i>
Gaviota capucho café	<i>Larus maculipennis</i>
Gaviotín pico amarillo	<i>Sterna eurygnatha</i>
Gaviotín real	<i>Sterna maxima</i>
Gaviotín sudamericano	<i>Sterna hirundinacea</i>
Macá grande	<i>Podiceps major</i>
Macá plateado	<i>Podiceps occipitalis</i>
Ostrero común	<i>Haematopus palliatus</i>
Ostrero austral	<i>Haematopus leucopodus</i>
Ostrero negro	<i>Haematopus ater</i>
Paloma antártica	<i>Chionis alba</i>
Pato barcino	<i>Anas flavirostris</i>
Pato crestón	<i>Lophonetta specularioides</i>
Pato vapor volador	<i>Tachyeres patachonicus</i>
Petrel gigante del sur	<i>Macronectes giganteus</i>
Pingüino de Magallanes	<i>Spheniscus magellanicus</i>
Pingüino de penacho amarillo	<i>Eudyptes chrysocome</i>
Playero blanco	<i>Calidris alba</i>
Playero menor de patas amarillas	<i>Tringa flavipes</i>
Playerito rabadilla blanca	<i>Calidris fuscicollis</i>
Playero rojizo	<i>Calidris canutus</i>
Playerito unicolor	<i>Calidris bairdii</i>
Skúa antártico	<i>Catharacta antarctica</i>
<i>Skúa chileno</i>	<i>Catharacta chilensis</i>
Tero común	<i>Vanellus chilensis</i>

Mamíferos

Nombre común	Nombre científico
Elefante marino del sur	<i>Mirounga leonina</i>
Lobo marino común o de un pelo	<i>Otaria flavescens</i>
Lobo marino de dos pelos	<i>Arctocephalus australis</i>
Tonina overa	<i>Cephalorhynchus commersonii</i>

ANEXO II - OBSERVACIONES SOBRE LA RESPUESTA DE LAS AVES ANTE LA PRESENCIA HUMANA PARA LA RÍA DE DESEADO

(Gandini & Frere 1996, 1998a)

Cormorán cuello negro. La colonia de la Isla Elena, es visitada por botes de turistas frecuentemente durante la primavera y verano. La reacción de las aves depende del momento del ciclo reproductivo. Durante el asentamiento y cortejo las aves se mostraron menos tolerantes a la presencia humana que durante la incubación y cría de pichones, cuando permanecieron en el nido.

Pingüino de Magallanes. Estudios recientes demostraron que ésta especie se vuelve más sensible a la presencia humana durante la etapa de cría de pichones. Se ha comprobado diferente comportamiento entre las colonias de Isla de los Pájaros e Isla Chaffers, siendo los de la primera menos sensibles a la presencia humana. En algunos sectores de la Isla Chaffers el terreno es poco compacto, por lo que el tránsito de personas puede provocar el colapso de nidos-cueva.

Biguá. En las colonias de Isla de los Pájaros y Cañadón del Puerto, las aves se mostraron muy sensibles a la presencia humana, abandonando el nido cuando se superaba la distancia de 30 m.

Cormorán gris. La colonia de la Isla Elena es un sitio clave para el turismo, donde las aves se muestran tolerantes a la presencia humana. En las otras nueve colonias de la especie que existen en la Ría de Deseado y zonas aledañas, las aves se mostraron menos tolerantes, abandonando el nido ante el acercamiento, independientemente de la etapa del ciclo reproductivo.

Gaviota cocinera. La presencia humana - cuando por ejemplo se realiza una aproximación con bote y desembarco en una playa de una isla - frecuentemente hace volar a lo adultos de los nidos, generando una reacción en cadena que afecta a otras especies de aves marinas.

Gaviotín sudamericano. Se trata de una especie muy sensible a la presencia humana, lo que resulta en una reacción en cadena y en el abandono de nidos.

Skúas. Son muy sensibles a la presencia humana y reaccionan muy agresivamente.

Ostrero negro. En aquellas islas con acceso permitido, los huevos pueden ser destruidos por los turistas durante las caminatas.

