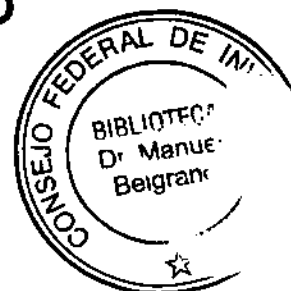




CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES



PROVINCIA DE RIO NEGRO



**"ESTUDIO DE PREFACTIBILIDAD SOCIOECONÓMICA-
AMBIENTAL DE TRÁNSITO POR PASO PEREZ ROSALES"**

INFORME FINAL

Experto: Jorge Alberto López Alfonsín



San Carlos de Bariloche, 31 de Marzo de 2005

Equipo Técnico:

Experto: Jorge Alberto López Alfonsín

Coordinación: Lic. María Eva Coccia

Ing. Néstor Mario Olvar

Lic. Rodolfo López Alfonsín

Cdor. Alejandro Avedissian

Téc. Mariela Laiolo

Colaboradores temáticos:

Lic. Ariel Mecías

Dr. Marcelo Alberto López Alfonsín



*Los objetivos de la sustentabilidad están suficientemente teorizados.
Su aplicación da lugar al desarrollo sustentable. La sustentabilidad de
los sistemas naturales. El turismo sostenible o ecológico.
La equidad intra e inter generacional.
El crecimiento económico sostenido.*

*Pero la exposición más concreta de estos objetivos
se da sobre procesos ambientales operativos.
Sobre el accionar gubernamental y social que los dispone.
Allí es donde se pone en evidencia el
auténtico compromiso con aquellos
objetivos de la sustentabilidad.*

Agradecimientos

*A las autoridades, profesionales,
técnicos, instituciones y empresas.
Argentinos y Chilenos.*

INDICE

1. INTRODUCCIÓN	6
1.1 RESUMEN.....	6
1.2 OBJETIVO.....	6
1.3 UBICACIÓN DEL ÁREA DE TRABAJO.....	7
2. CONTENIDOS DEL INFORME FINAL	9
2.1 EXTRACTO.....	9
CAPITULO I.....	12
3 - DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DE BASE.....	12
3.1 AMBIENTE FÍSICO	12
3.2 AMBIENTE NATURAL	15
3.3 AMBIENTE HUMANO.....	19
CAPITULO II	65
4. LINEAMIENTOS GENERALES DEL PROYECTO	65
4.1. EL SUBSISTEMA TURÍSTICO	68
4.2 EL SUBSISTEMA ECONÓMICO.....	98
4.3 LA PREFACTIBILIDAD AMBIENTAL.....	104
4.4 PROPUESTA DE GESTIÓN.....	107
4.5. CONCLUSIONES	109
BIBLIOGRAFIA.....	116
ENTREVISTAS CON REFERENTES CLAVES.....	119
AGRADECIMIENTOS.....	121
CARTOGRAFIA:.....	133

1. INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Resumen

La Provincia de Río Negro como signataria, entre otras, del Comité de Frontera "Región de Los Lagos" ha bregado permanentemente por mejorar la infraestructura, servicios y comunicaciones de todos los Pasos, sendas de penetración turística y de todo aquello que permita mejorar la conexión con el sur de la República de Chile.

En el afán de concretar tales objetivos generales, mejorando la oferta turística y acortando distancias entre Puerto Montt (Chile) y San Carlos de Bariloche, Provincia de Río Negro (Argentina) se decide transformar el circuito turístico ya existente (por medio de catamarán y micros de turismo de pequeño porte) del Paso Pérez Rosales para que puedan acceder vehículos particulares (por medio de transbordadores).

A los efectos de darle marco a un mutuo compromiso se rubrica en la ciudad de Valdivia (Chile) el Acta Acuerdo en la reunión del Comité de Frontera "Región de los Lagos" el 19 de noviembre de 2003.

Como consecuencia de ello el Vicegobernador de la Provincia de Río Negro Ing. Mario de Rege solicita que a través de la Secretaría de Planificación y de Control de Gestión se arbitren las acciones pertinentes para analizar la viabilidad de un nuevo Proyecto turístico y de Integración binacional a través del Paso Pérez Rosales.

1.2 Objetivo

El estudio pretende como objetivo principal determinar la Prefactibilidad de un proyecto turístico a través del Paso Binacional Pérez Rosales (Argentina-Chile) partiendo de la premisa esencial de la sustentabilidad económica y ambiental.

Se establece entonces como objetivos:

- Proponer un proyecto turístico diseñado dentro del paradigma de la sustentabilidad a los fines específicos de consolidar la integración cultural y económica

con la República de Chile tal como fuera establecida en el Acta Acuerdo de Valdivia 2003.

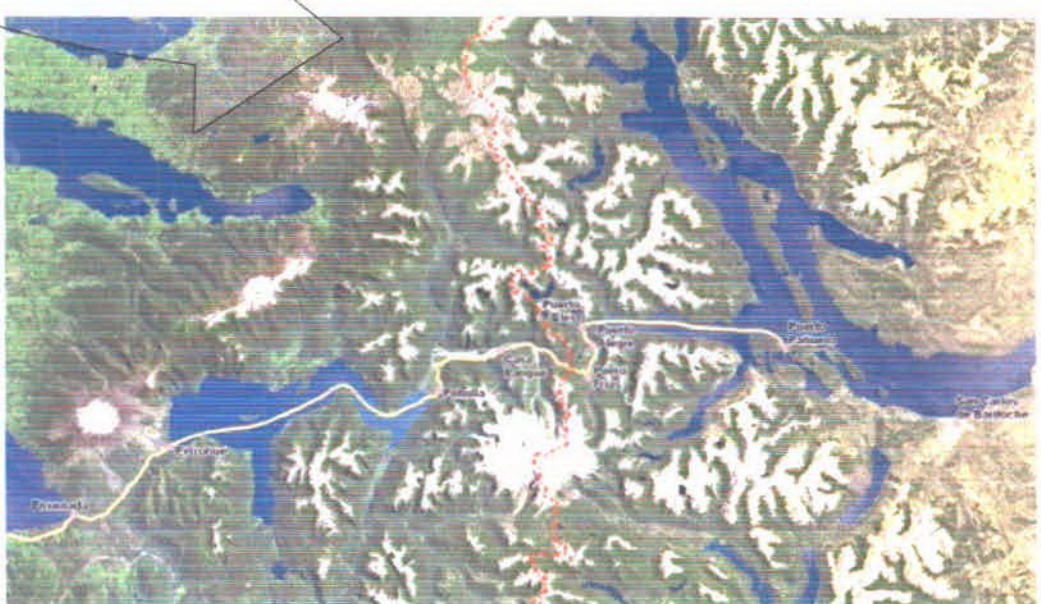
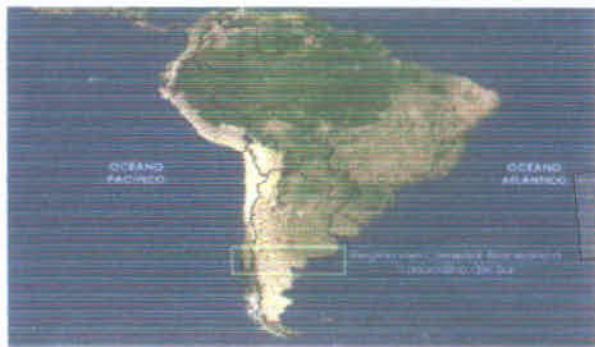
- Alcanzar las conclusiones necesarias para adoptar eficientemente decisiones políticas.
- Brindar Información de respaldo, para lograr acuerdos institucionales entre diferentes jurisdicciones administrativas.
- Plantear posibles caminos para la determinación de un programa de gestión.

1.3 Ubicación del área de trabajo

El área de análisis se ubica en el extremo noroeste de la Provincia de Río Negro (República Argentina) en jurisdicción del Parque Nacional Nahuel Huapi.

El circuito turístico propuesto en el presente trabajo se inicia en Puerto Pañuelo ubicado sobre la costa sur del Lago Nahuel Huapi a 25 Km. hacia el oeste de la ciudad de San Carlos de Bariloche. Se continua después con trayectos, alternando tramos por lagos y por tierra, hasta llegar al Paso Binacional (Argentina-Chile) Pérez Rosales (lat. 41° 2' 30" long. 71° 49' 30"). Después del cruce del Paso Binacional mencionado continúa también una alternancia de circuitos terrestres y lacustres hasta Puerto Petrohue ubicado en el extremo oeste del Lago de Todos Los Santos en el Parque Nacional de Pérez Rosales, en la República de Chile.

Ver detalles en las imágenes satelitales del anexo cartográfico.



2. CONTENIDOS DEL INFORME FINAL

2.1 Extracto

El informe contiene dos capítulos distintivos, el primero de los cuales describe los ambientes: natural, físico y humano, en base a datos teóricos o los brindados por informantes claves y a la observación directa en el terreno. El diagnóstico así obtenido sirvió a los fines de conocer la situación de base indispensable para diseñar el nuevo proyecto turístico en el marco de la sustentabilidad ambiental y económica.

En el capítulo segundo se establece la premisa de trabajo luego del análisis correspondiente, dentro del paradigma comprometido, sobre la cual se diseña el Proyecto propuesto.

Esta premisa determina que la limitante en el diseño del nuevo Proyecto no es la fragilidad del ambiente natural sino el camino y su margen de operatividad.

De tal hipótesis surge que la unidad de medida del **límite admisible de cambio**¹ lo dan los vehículos en forma simultánea y no las personas, de forma que la operatividad del camino se impone al concepto tradicional de capacidad de carga.

No está de más puntualizar que la estimación de la **capacidad receptiva del ambiente natural**² resulta una tarea vana pues el **límite admisible de cambio** (que es seguramente más restricto que la capacidad receptiva del ambiente natural) está determinado antes por la operatividad del camino que por la fragilidad del ambiente natural. Este criterio debe resaltarse pues no es un hecho menor cuando se maneja el concepto de sustentabilidad ambiental.

Por lo cual se determinó:

- No modificar en forma sustancial el espacio existente, lo que esencialmente implica: **No alterar las condiciones actuales del camino existente**

¹ Stankey et al (1985)

² Bullón, R & Otero, A, et alter (1995) Estándares para las actividades del tiempo libre. Secretaría de Investigación. Facultad de Turismo. Universidad Nacional del Comahue.

- La premisa establecida con el criterio mencionado se sostiene con el análisis económico pertinente, que lo demuestra en el apartado: subsistema económico.

A partir de esta premisa fundamental se diseña el nuevo Proyecto turístico, se detalla minuciosamente la operatividad del mismo y se enumeran las adecuaciones de la infraestructura y del equipamiento de los servicios necesarios para su puesta en marcha.

Posteriormente se hace un análisis pormenorizado de la rentabilidad del "Producto," un análisis de la demanda potencial del mismo en base a la definición del perfil del turista, de la oferta turística actual y de la coyuntura económica-social nacional e internacional. Se acompaña dicho análisis con los resultados de una encuesta cualitativa hecha a actores gubernamentales y privados de ambos países.

A continuación se sintetizaron en un cuadro las acciones primordiales y los impactos ambientales potenciales de las mismas durante las obras y durante la puesta en marcha del nuevo Proyecto turístico. Se agrega seguidamente alternativas para un Plan de Gestión.

Finalmente, después de un taller transdisciplinario del grupo consultor, se elaboró una matriz FODA que ayudó a sintetizar las conclusiones finales de las cuales la principal es que el "Producto" presentado tiene una Prefactibilidad económica, turística y ambiental.

Significa que del estudio resulta una Prefactibilidad de resultados positivos que genera un "estado de presunción positivo" sobre las posibilidades concretas para impulsar las acciones y/o inversiones. Ello conlleva una posibilidad de éxito (rentabilidad), y son la base para el dimensionamiento, el diseño jurídico, el diseño físico y el de la ingeniería financiera que hagan efectivamente factible el emprendimiento.

CAPITULO I

CAPITULO I

3 - DIAGNÓSTICO AMBIENTAL DE BASE

3.1 Ambiente físico

3.1.1 Geología

Desde el punto de vista de la historia geológica regional, el sector donde se desarrolla el Proyecto corresponde al ámbito de la Cordillera Norpatagónica. En él se reconoce un basamento metamórfico e ígneo, que sirve de sustrato o basamento a un complejo volcano-sedimentario de edad mesozoica a reciente. Destacándose, por su extensión, una formación granítica conocida como el Batolito Patagónico del Mesozoico.

Durante el cuaternario continúa el vulcanismo y se forma el paisaje glaciario, característico del ambiente cordillerano.

En el sector del Puerto Blest y la zona de influencia del proyecto, se identifican las siguientes unidades estratigráficas en orden cronológico:

- Un complejo volcánico-sedimentario cordillerano, son rocas fundamentalmente volcánicas: brechas y lavas andesíticas, de edad jurásica. Se ubican al este del Río Frías. Son intruídas por las plutonitas cretácicas del Batolito Patagónico Cordillerano y en ocasiones, junto con estas rocas, sufren corrimientos tectónicos.
- El Batolito Patagónico Cordillerano, son rocas granitoides de edad cratácica y afloran en la zona de las riberas del Brazo Blest, y en las del Lago Frías. Son rocas tonalíticas y granodioríticas, en su mayor parte.
- La Formación Tronador, está constituida por un enorme espesor de rocas volcánicas básicas y sedimentitas, relacionadas con la actividad volcánica del Monte Tronador. Su edad es pliocena-pleistocena y sus rocas afloran al este del Río Frías y al norte del Lago homónimo.

3.1.2 Geomorfología

El sector del proyecto corresponde a la unidad fisiográfica denominada Cordillera Patagónica, destacándose en el desarrollo del paisaje, los procesos relacionados a la glaciación plio-pleistocena. Asimismo, este sector corresponde a la unidad geomórfica ambiente cordillerano, según los lineamientos de González Díaz y Malagnino³. Se caracteriza por presentar las mayores y más extensas áreas elevadas de la provincia. Sobresaliendo el Monte Tronador con 3554 metros.

Este sector está incluido en el paisaje del tipo compuesto - glaciario no funcional. Y se integra por morfologías originadas a partir de la acción glaciario y fluvial, pero no existiendo glaciares en actividad.

Emilio González Díaz en su Mapa Geomorfológico del Parque Nacional Nahuel Huapi, le asigna a esta zona características de morfogenia glaciaria, donde muchas artesas están ocupadas por lagos y ríos, y la ubica dentro del límite alcanzado por el Manto de hielo de alta montaña, que existió durante el Plioceno-Pleistoceno. En el sector inmediato hacia el este, los Cerros Frías y Frías Sur, constituyen divisorias de los valles glaciarios tipo alpino. El valle del Río Frías constituye, un valle glaciario colgante principal, con afloramientos de depósitos morénicos, en cercanías de su desembocadura.

3.1.3 Hidrología y Relieve

Este sector constituye el relieve mas alto de la región, con el Monte Tronador de 3556 metros s.n.m., se trata de un volcán inactivo, pero que lo estuvo en el cuaternario. Es un relieve juvenil modelado por procesos glaciarios, de erosión y agradación y posteriormente por procesos de origen fluvial. La pendiente promedio es superior al 30%.

Las divisorias de agua son muy irregulares y con una cota promedio de 1600 metros. Siendo, los picos mas altos el Cerro Frías (1800 m.s.n.m.) y el Frías Sur (1709 m.s.n.m). La cota promedio de los fondos de los valles es de aproximadamente 800 metros.

Los sistemas de drenaje muestran un diseño angular, condicionados por la tectónica del área. Y constituyen el origen de los principales cursos de agua de la región, los

³ (1984, Mapa Geomorfológico Regional de la Pcia. de Río Negro, esc.1:1.000.000).

que aportan a tres cuencas diferentes: la del Río Limay, la del Chubut y la del Océano Pacífico.

En el área del proyecto, el Lago Frías y su Río homónimo son los elementos hidrográficos dominantes, además del Brazo Blest, del Lago Nahuel Huapi.

El Lago Frías tiene una longitud aproximada de 4 kilómetros en sentido noreste-suroeste y menos de un kilómetro, de ancho promedio. Mediante el Río homónimo y con un recorrido de aproximadamente 3 kilómetros, desemboca en el Brazo Blest. Recibe el aporte del Río Frías (tramo norte) que desemboca en la ribera sureste del Lago, frente a la zona del Puerto Frías. En la zona deprimida, entre Puerto Blest y Puerto Alegre, se ha desarrollado una turbera⁴.

Al oeste del Lago Frías existen dos pequeñas lagunas, Los Clavos y Los Panques. Esta última desemboca en el río Frías, por medio de un arroyo de aproximadamente 2 kilómetros. La Laguna los Clavos, se ubica a aproximadamente un kilómetro al noroeste de la anterior, y desemboca en el arroyo Blest.

3.1.4 Clima

En esta zona cordillerana el clima es templado-frío y está influenciado por los vientos húmedos dominantes del oeste. Por ello las precipitaciones muestran una gradualidad decreciente, hacia el este. En la zona de Puerto Blest las precipitaciones alcanzan en promedio los 4.000 mm. al año⁵ (para el INTA⁶) y muestran una concentración en el otoño-invierno.

En relación con la temperatura, se establece una cierta heterogeneidad, siendo mayor cuando se trata de un lugar reparado o en cercanías de los lagos, y menor, en los sectores altos de los cerros. La temperatura media anual es de 9° centígrados, con máximos absolutos de 30° y mínimos de 8° bajo cero⁷. Hubo inviernos en los que la superficie del Lago Frías llegó a congelarse.

⁴ Rabassa 1982, Dimitri y Luna 1966.

⁵ DATOS CLIMATICOS: al carecerse de información climática precisa de la microrregión en estudio, tomamos los brindados por las publicaciones más recientes. En este caso del INTA-EEA Bariloche, que es coincidente con la mayoría de los autores en cuanto al alto régimen de precipitaciones. De los organismos con sede en Puerto Blest, solo la Prefectura Naval comenzó a registrar datos climáticos (temperatura y precipitaciones), sin tener aún procesada o disponible la información.

⁶ Gimenez Gowland, María B.; "Flora Nativa Norpatagónica Ilustrada"; CD realizado por el Laboratorio de Teledetección-SIG del INTA-EEA Bariloche; 2000.

⁷ (Dimitri, 1972).

⁸ Pérez Moreau, 1945.

3.1.5 Suelos

Se considera que los factores formadores de los suelos son el clima, los materiales parentales, la vegetación y la topografía.

Los materiales generadores de los suelos son fundamentalmente volcánicos y provenientes de volcanes chilenos :cenizas y pumicitas.

Los suelos que dominan son los Andisoles o Andosoles, constituyendo un manto espeso y continuo. Los materiales volcánicos fueron transportados por el viento y luego distribuidos y reacomodados por la gravedad y el agua. Sus espesores suelen ser mayores a los 2 metros y se encuentran en las laderas y en los pisos de los valles.

3.2 Ambiente natural

3.2.1. Caracterización y ubicación

El sistema biótico descrito corresponde al área ubicada en el extremo occidental del Brazo Blest del Lago Nahuel Huapi y Laguna Frías, comprendida en el Parque Nacional Nahuel Huapi.

La región en estudio está comprendida, desde el punta de vista biogeográfico, en la *Provincia Subantártica*⁸, que ocupa una delgada franja al oeste del país, entre Neuquén y Tierra del Fuego; y se continua correspondiéndose en latitud con el este chileno (*Bosque Andino-Patagónico* para otros autores⁹). Se caracteriza por el clima húmedo (más templado al norte y frío al sur), con heladas todo el año y nieve en invierno.

La sub-región en particular que involucra el estudio, es el *Distrito Valdiviano*, bien característico por su régimen de altas precipitaciones (ver 3.1.4 Clima) que posibilita la ingresión desde Chile, de una flora particular que la ubica entre las *eco-regiones más sobresalientes de la biodiversidad del planeta*¹⁰.

⁸ Brion, Cecilia; Grigera, Dora; Puntieri, Javier y Calvelo, Susana; "Flora de Puerto Blest y sus alrededores"; Centro Reg. Univ. Bariloche (U.N.C.), 1988.

⁹ Dimitri, Milán Jorge; "Pequeña Flora Ilustrada de los Parques Nacionales Andino Patagónicos"; Anales de Parques Nacionales. Tomo XIII; 1974.

¹⁰ *Ibid.*

Bosque perennifolio y exuberante, caracterizado por la presencia de más de un estrato arbóreo, lianas, epífitas, enredaderas, y un desarrollado sotobosque; al que se asocia una también diversa fauna; hacen el considerarla como una verdadera región selvática¹¹.

3.2.1 Flora

El estrato arbóreo superior -relativamente abierto- tiene como especie dominante al coihue (*Nothofagus dombeyi*), lo integra también el ciprés de las guaytecas (*Pilgerodendron uviferum*) y el alerce (*Fitzroya cupressoides*). (Se registran añosos ejemplares de esta última especie justamente entre Puerto Blest y Puerto Alegre, y en la Cascada Los Cántaros). Mayor densidad caracteriza al segundo estrato, conformado además por varias especies: el mañiú hembra (*Saxegothaea conspicua*), el palo santo (*Dasyphyllum diacanthoides*) y el huahuán (*Laureliopsis philippiana*), siendo estas dos últimas más abundantes en el sector en estudio.

Trepan por sobre estos estratos arbóreos abundantes hemiparásitas, epífitas, lianas y enredaderas. También es denso el estrato arbustivo, a lo que contribuye centralmente la caña colihue (*Chusquea culeou*), anulando casi la presencia del estrato herbáceo en los sitios donde mas se desarrolla. Fuera de ellos sí el estrato herbáceo aparece representado por una importante diversidad de especies.

Asociados a los cursos de aguas y costas aparecen arrayanes (*Luma apiculata*), siete camisas (*Escallonia rubra*) y chilcos (*Fuchsia magellanica*).

Son de señalar también los diseminados humedales del sector -comprenden mallines y turberas- que permiten el desarrollo particular de especies adaptadas a la saturación acuosa y la inundación. Prevalecen allí el alerce (*Fitzroya cupressoides*) y el ciprés de las Guaytecas (*Pilgerodendron uviferum*). Entre las herbáceas el musgo (*Sphagnum sp*) constituye la alfombra vegetal predominante.

Señalan (*Brion y otros*¹²) que la vegetación original de la turbera ubicada a la vera del camino a Laguna Frías (bordeando el río del mismo nombre) ha sufrido modificaciones, ya que en alguna época se afectó el drenaje natural del agua hacia el río. Esto es mitigado en parte por la construcción de una obra de alcantarillado que restableció la circulación natural.

¹¹ *Selva Valdiviana*, para Dimitri (Op.cit.)

¹² Op.cit.

También la humedad predominante ha permitido el desarrollo de una abundante flora líquénica. Los géneros dominantes son *Pseudocyphellaria* y *Nephroma*.

La descripción precedente, basada en las fuentes bibliográficas consultadas, fue corroborada merced a las observaciones y el relevamiento "in situ" realizado. Además debemos señalar la presencia de especies exóticas, en distintos puntos del trayecto en estudio, que si bien tienen una distribución espacial acotada en el sector que se indica, constituyen un potencial de diseminación a considerar para un Área Nacional Protegida. Al respecto existe una pequeña muestra en el camino Puerto Blest-Puerto Alegre, donde encontramos algún ejemplar de conífera aislado (*Pinus sp.*).

PUERTO BLEST: en los alrededores del hotel existen canteros de *rosas*, *lupinos* y *margaritas*. También *retama* y *rosa mosqueta*, típicas exóticas colonizadoras de espacios abiertos en el bosque, cercanas al embarcadero y viviendas del sector.

PUERTO FRIAS: además de registrarse las mismas plantas introducidas que en Blest, en el área de Puerto Frías esta presencia es más abundante. Los espacios despejados por la presencia del camino, las playas de maniobra y las edificaciones existentes han sido implantados y/o colonizados por coníferas, álamos en adyacencias de la seccional de Parques Nacionales, y ejemplares aislados de Pehuén (*Araucaria araucana*). Esta última especie si bien presente en la provincia Subantártica, no se corresponde con su presencia en este Distrito Valdiviano. Otras especies exóticas presentes son herbáceas como *trébol* y *diente de león*.

INVENTARIO DE PLANTAS VASCULARES (ver en Anexo)

3.2.2 Fauna

La delimitación biogeográfica señalada, tiene asociada una particular diversidad animal circunscripta -por la condición de "insularidad" geográfica que supone estar rodeada de biomas muy diferentes- al Bosque Andino-Patagónico. Tal condición plantea además que una alta proporción de las especies reconocidas (el 23% para Chehébar-Ramilo¹³) sean endémicas de esta región. Se reconocen además especies introducidas (dieciseis detectadas en el Parque Nacional), de los cuales señalamos en este apartado sólo los salmónidos -trucha marrón (*Salmo fario*), arco iris

¹³ Chehébar, Claudio y Ramilo, Eduardo; "Fauna del Parque Nacional Nahuel Huapi", s.d.

(*Salmo irideus*) y de arroyo (*Salvelinus fontinalis*)¹⁴ sembrados oportunamente por su valor deportivo- por su presencia en los lagos y cursos de agua comprendidos en el Estudio (*En el inventario adjunto se indican también aves y mamíferos introducidos*).

Para la consideración general de la fauna se empleó la lista de especies elaborada, en oportunidad de la confección del Plan de Manejo del Parque Nacional Nahuel Huapi en 1.986¹⁵, que comprende a la totalidad de las especies reconocidas en jurisdicción de este Parque Nacional. (De las tres eco-regiones allí reconocidas - Altoandina, Bosque Húmedo y Estepa- sólo a las dos primeras corresponde el área en estudio). Además de la publicación mencionada de Chehébar y Ramilo¹⁶.

Para estos últimos autores, habitan en el parque alrededor de dos mil especies de vertebrados; unas ciento veinte de aves, cuarenta y dos especies de mamíferos, trece de anfibios, doce de reptiles, once especies de peces. Los anfibios que encontramos son: ranas, sapos, salamandras. Reptiles: lagartijas, culebras, víboras y tortugas.

Coincidimos con ellos, en cuanto a la dificultad de observación de la fauna existente. Se intuye su presencia entre la exuberante de vegetación existente; aparece a la vera de un arroyo representada por algún pequeño anfibio (seguramente algún *Batrachyla sp.*) o un reptil soleándose en una roca (como las lagartijas del gen. *Liolaemus* que pudimos observar). Y se despliega en la volátil presencia de las aves, cercanas a los lagos (*Anas sp.*), en el bosque (rayadito, *Aphrastura spinicauda*; zorzal, *Turdus facklandii*; chucao, *Scelorchilus rubercula* y pájaros carpinteros, *Campehilus sp?*) detectados en el relevamiento. Y sí se evidencia por arriba de todos, en los testigos superlativos de quienes navegábamos la superficie del Lago Frías (tanto a la ida como a la vuelta): los majestuosos cóndores (*Vultur gryphus*) que nos tocó observar, imperturbables planeadores del espacio altoandino.

INVENTARIO DE FAUNA (Ver en Anexo)

¹⁴ Tell, Guillermo; Izaguirre, Irina y Quintana, Rubén Darío; "*Flora y Fauna Patagónicas*"; Ediciones Caleuche, 1997

¹⁵ Administración de Parques Nacionales; "*Plan de Manejo del Parque Nacional Nahuel Huapi*"; Resoluc. N°618/87. 1986

¹⁶ Op. Cit.

3.3 Ambiente Humano

3.3.1 Sistema normativo y jurisdiccional

En este apartado se incluyen las normas de orden nacional y provincial que son de aplicación y/o tienen directa vinculación con el presente proyecto.

La Constitución Nacional establece las atribuciones del Gobierno Federal y las que corresponden a las provincias. Ha incorporado –a partir de su reforma de 1994- los denominados “Nuevos Derechos”, entre los cuales se destacan la protección ambiental y la preservación del patrimonio natural y cultural. Asimismo, ha ratificado la facultad federal de crear “establecimientos públicos de utilidad nacional”, en los términos del artículo 75, inciso 30 de la C.N. Tal es el caso –desde su naturaleza jurídica- de los Parques Nacionales.

Norma:	Constitución de la Nación Argentina
Aplicación:	Atribuciones del gobierno federal y de los gobiernos de provincia, preservación del patrimonio natural.
Vinculación:	Establece las incumbencias del gobierno nacional en cuanto, por ejemplo el manejo de los territorios que quedan bajo su dominio, como los Parques Nacionales. Además la reforma de 1994, al incorporar los denominados “Nuevos derechos y garantías” asegura la preservación del patrimonio natural (Art. 41 C.N.). Corresponde la Congreso de la Nación la facultad de crear establecimientos de utilidad nacional (Art. 75, inc. 30 C.N.).

El territorio en análisis, si bien comprendido dentro de los límites de la Provincia de Río Negro, está totalmente incluido en un área protegida de jurisdicción federal: el Parque Nacional Nahuel Huapi. Es competencia entonces de la Administración de Parques Nacionales, en los términos que le atribuye la Ley Nacional N° 22.351.

Norma:	Ley Orgánica de los Parques Nacionales Argentinos – N° 22.351
Aplicación:	Establece la estructura y función de los Parques Nacionales.
Vinculación:	Regula todo lo relacionado a la administración y preservación a perpetuidad de los Parques Nacionales Argentinos, y establece las atribuciones de la Autoridad de Aplicación.

Esta jurisdicción esta expresamente determinada por la Ley de creación del Parque Nacional Nahuel Huapi, como área del dominio público nacional, preexistente incluso a la provincialización del territorio. Se extiende en sus 760.000 ha. de acuerdo a los límites allí fijados:

Norma:	Ley de Creación del Parque Nacional Nahuel Huapi – N° 12.103 y modificatorias,
---------------	--

	Leyes N° 14.487; 19292; 20.594 y 21.602
Aplicación:	Crea el Parque Nacional Nahuel Huapi y establece su jurisdicción.
Vinculación:	Directa en cuanto define el área natural protegida en la que se incluye el proyecto en análisis.

Depende de la Administración de Parques Nacionales todo lo que hace a las regulaciones y otorgamiento de concesiones para la explotación de servicios turísticos, el transporte, la navegación, el uso de las costas y puertos de amarre de las embarcaciones. Hay también concurrencia jurisdiccional en estos últimos aspectos de la Prefectura Nacional Naval que tiene a su cargo la regulación de la navegación de los espejos de agua involucrados en el proyecto (Lagos Frías y Nahuel Huapi).

Norma:	Ley de la Prefectura Naval Argentina – N° 13.398 y modificatorias (centralmente Ley N° 20.325)
Aplicación:	Establece la misión y funciones de esta fuerza de seguridad que actúa en los lagos y demás aguas navegables que sirvan al tránsito interjurisdiccional.
Vinculación:	Directa en cuanto el servicio de policía y seguridad de la navegación involucra aspectos centrales del Proyecto. Controla buques, amarres, seguridad de muelles en los cuerpos de agua y hasta una distancia de treinta y cinco (35) metros a contar de la línea de la más alta crecida.

La Administración de Parques Nacionales es dirigida y administrada por un Directorio, que dicta las normas generales de su funcionamiento. Algunas de aplicación para todo el ámbito de la áreas nacionales protegidas:

Norma:	Resoluciones del Directorio que reglamentan la presentación de los Estudios de Impacto Ambiental. N° 16/94 y 164/98
Aplicación:	Establece la realización de estudios e informes ambientales previos a la ejecución de todo proyecto público o privado consistente en obras, instalaciones, prestaciones de servicios o cualquier otra actividad a desarrollar en áreas administradas por el Organismo. Define -según las características y escala del proyecto- los niveles de profundización de los estudios e informes a realizar.
Vinculación:	La Dirección Nacional de Conservación de Áreas Protegidas, con intervención de sus delegaciones regionales (Patagonia) es la autoridad de aplicación del procedimiento de EIA.

Norma:	Resoluciones del Directorio que reglamentan el otorgamiento de permisos de servicios turísticos, de acuerdo a la relevancia del mismo.
Aplicación:	Encuadran, organizan y sistematizan el otorgamiento de habilitaciones para la prestación de servicios turísticos en la jurisdicción de la Administración de Parques Nacionales.
Vinculación:	Definen el tipo de análisis al cual es sometido el emprendimiento que se trate, planeando –en el caso de proyectos de envergadura- la intervención del Directorio del Organismo previa intervención de la Dirección Nacional de Conservación de Áreas Protegidas y de la Dirección de Aprovechamiento de Recursos.

Otras de aplicación particular en la jurisdicción en estudio, tal como el:

Norma:	Plan de Manejo del Parque Nacional Nahuel Huapi. Resolución N° 618/87
Aplicación:	Es el instrumento de planificación estratégica, que regula la conservación y el uso –compatible con la conservación- del Parque Nacional Nahuel Huapi. Define los objetivos generales y específicos del Parque y de la Reserva Nacional Nahuel Huapi, así como la zonificación para su ordenamiento territorial.
Vinculación:	<p>Directa por cuanto, entre los programas de manejo determinados, el "<i>Subprograma de Recreación y Turismo</i>" prevé el desarrollo de la actividad turística y recreacional dentro del mismo. Se considera la actividad turística complementaria del área protegida que le sirve de soporte; y se propende la diversificación de la oferta, la mejora de la infraestructura y los servicios ofrecidos.</p> <p>También el "<i>Subprograma de mantenimiento y obras de infraestructura</i>" se relaciona con el proyecto, al plantear optimizar la infraestructura y la realización de nuevas obras en función de las necesidades, así como la mejora de las existentes.</p> <p>El <i>Subprograma de Recursos Naturales</i> enuncia el "<i>Proyecto Manejo coordinado de Parques limítrofes argentino-chilenos</i>", constituye asimismo un objetivo directamente vinculado con el proyecto, dado que este involucra al Parque Nacional limítrofe chileno Pérez Rosales, vinculándose a un manejo conjunto de esta unidad geográfica de conservación.</p>

Si bien jurisdiccionalmente corresponde la aplicación de la normativa nacional hasta aquí señalada, debemos mencionar que el proyecto se desarrolla dentro de sus límites, e involucra directamente a la Provincia de Río Negro.

Mencionamos entonces normativa provincial –que si bien no es de aplicación directa en la jurisdicción - constituye un marco legal de referencia que enumeramos. Por corresponder además al Estado Provincial signatario de la intención de desarrollo del proyecto, en el marco de consideraciones de un desarrollo turístico sostenible, que en su propia normativa señalamos:

La conformación del Estado provincial data del año 1.957, en el cual se dicta la primera constitución, siendo luego reformada en 1988 de acuerdo a la tendencia del derecho público provincial, de reconocer los nuevos derechos y garantías. La reforma da lugar a una constitución reglamentarista; que contempla de manera exhaustiva los derechos de sus habitantes: los inherentes a la dignidad humana, del consumidor, los derechos sociales, para la protección a la familia, de amparo a la niñez, de la juventud, de la tercera edad, de los discapacitados, el trabajador y los indígenas. Además establece en forma taxativa las políticas cultural y educativa, científica, de investigación y desarrollo tecnológico; de los recursos naturales y la ecológica y de defensa del ambiente.

Norma:	Constitución de la Provincia de Río Negro
Aplicación:	Atribuciones del gobierno provincial

Vinculación: Garantista de un desarrollo sostenible, compatible con la conservación. De actividades sociales que complementan el bienestar del hombre y su familia para la correcta utilización del tiempo libre, respetando las características propias del medio. La recreación, la cultura y el turismo.

A partir de lo establecido en la constitución provincial, se han dictado algunas leyes que reglamentan los derechos establecidos:

Norma: Ley de Promoción y Fomento del Sector Turístico– N° 2937 del 4/01/96

Aplicación: Declara de interés provincial la promoción, el fomento y el desarrollo del sector turístico en toda la Provincia.

Vinculación: Promueve la inversión en proyectos de desarrollo turístico, así como el tratamiento impositivo diferencial.

Norma: Ley. de Impacto Ambiental – N° 3266 del 16/12/1998, modifica y deroga a la anterior Ley N° 2342

Aplicación: Impacto Ambiental. Registro Provincial de Consultores Ambientales.

Vinculación: De idéntica intención –para la jurisdicción provincial- en cuanto a la regulación del procedimiento del instituto necesario para la conservación del ambiente y el resguardo de los recursos naturales en todo el territorio de la provincia.

3.3.1.1 Consideración jurisdiccional particular del área en estudio

Considerando la zonificación establecida por el **Plan de Manejo del Parque Nacional Nahuel Huapi**, el área de Puerto Blest está definida como "*zona restringida de uso intensivo*", es decir admite el uso turístico – recreativo de tipo intensivo con alta concentración de visitantes e instalación de equipamiento turístico.

De cualquier manera, incluso previo a la vigencia de la norma mencionada (desde 1987 como se indicó mas arriba) está establecida la actividad del aprovechamiento turístico. Unica actividad socio-económica que se registra en el área, con la infraestructura y medios que se señalan en el apartado respectivo (*alojamiento* en el hotel Puerto Blest; *alimentación* el restaurante del hotel, en el snack bar del hotel y en el salón comedor del área recreativa Río Frías. El *servicio de transporte colectivo* desde Puerto Blest hasta Puerto Alegre y desde Puerto Frías hasta el límite internacional con Chile; y el *transporte embarcado* que permite el arribo al sector desde Puerto Pañuelo además del que tiene lugar por el lago Frías).

3.3.1.2 Actual Concesión – Responsabilidad empresaria

La Administración Nacional de Parques Nacionales tiene actualmente concesionada la explotación de la actividad turística del área en estudio. Se trata de la Licitación

Pública 05/080 (Expediente del la A.N.P.N. N° 3521/79) el de la cual es actual titular la empresa **Puerto Blest S.A.** . Se trata de la “*Concesión de los servicios en el Complejo Blest-Frías (Hotel Puerto Blest - servicio público de lanchas Laguna Frías- servicio público de colectivos)*”. El plazo de la concesión es de doce (12) años. Con vigencia desde el 01 de abril de 1995, **vence el 31 de marzo del 2007**). La empresa se favoreció con una prórroga de la concesión original mediante un *Acta acuerdo* suscripta el 27/09/1991. De la misma manera, es actualmente titular de la concesión del servicio público de transporte lacustre “*Puerto Pañuelo – Puerto Blest*”, ante la rescisión de la concesión original por parte de la empresa Turisur S.R.L. (originada en el Expte. N° 1299/78).

En esta última relación contractual, Puerto Blest S.A. se hace cargo también de este ítem de navegación (desde el 2001), a partir del criterio recientemente fijado por el organismo responsable, de unificar concesionario en destinos turísticos terrestres, con los del transporte lacustre necesario para el acceso. La empresa Catedral Turismo S.A. en algún momento titular de alguna de las concesiones (Ej. Expte. 524/98), actualmente actúa solo como comercializadora, sin relación contractual con Parques Nacionales.

Puerto Blest S.A. es una empresa de servicios turísticos, que funciona a partir de Junio de 1983, y posee una planta de 82¹⁷ personas entre el nivel gerencial y empleados (disminuyendo el número de personal en épocas de *baja* temporada turística). Un importante porcentaje de su planta estable –asociada a la atención del servicio turístico- se localiza en el área de Puerto Blest (52 a 62 empleados según la época del año), viviendo en forma permanente en el sector (hotel y viviendas) de 15 a 22 personas.

Fuera de la jurisdicción del Estudio, pero con indudables vínculos comerciales y operativos, es dable señalar –de la misma manera que lo realizamos en otros ítems- la responsabilidad empresaria en la jurisdicción chilena: allí la ejerce el grupo empresario **Andina del Sud** (propiedad de la pionera familia Roth), que integran entre otras las empresas Agencia de Viajes Andina del Sud, Naviera Isla Margarita, Turismo Peulla, etc. (con una dotación de mas de 700 empleados, es uno de los grupos empresarios líderes del sector en el país trasandino). Para la acción empresaria en esta

¹⁷ Datos brindados por personal jerárquico de la Empresa. “*Encuesta a informantes clave*”; Enero 2005.

jurisdicción —el Parque Nacional Pérez Rosales- no existe normativa ni criterios similares a los de la jurisdicción Argentina en cuanto a concesiones, régimen y requisitos de contrataciones, etc., actuando las empresas comerciales solo bajo las reglas de la libertad de mercado (con algún marco normativo en cuanto a características del servicio, seguridad, etc. que sí deben cumplir).

Además de una cotidiana, estudiada y bien coordinada relación comercial y operativa con su par Argentina, han instituido ambas una suerte de U.T.E (Unión Transitoria de Empresas) denominada **CRUCE DE LAGOS** que actúa en forma conjunta para el marketing y la comercialización de lo que denominan *producto turístico binacional*. Asignan en conjunto para este objetivo empresario compartido, un presupuesto anual de US\$ 131.000 y 500 pasajes¹⁸, como recursos para las acciones compartidas: campañas, avisos, sitio web¹⁹, etc.).

3.3.2 Sistema cultural e histórico

3.3.2.1. Reseña histórica del Paso Pérez Rosales

ZONA DE FRONTERA, REGIÓN DE ENCUENTRO

La región patagónica andina que tiene su epicentro en el lago Nahuel Huapi fue - desde que existen asentamientos humanos- zona de frontera²⁰. Area de encuentro de comunidades, de vínculo entre “los de acá” y “los de allá” (poyas y huiliches, mapuches y tehuelches, chilenos y argentinos); y el Paso objeto de este estudio, como veremos en muchas oportunidades históricas, la posibilidad concreta de ese vínculo. Fue “Camino de las Lagunas²¹”, “Boquete de Pérez Rosales” o “Paso Pérez Rosales” como hoy reconocemos a este camino cordillerano de encuentro.

Los registros de los nómades en la zona muestran ya tempranamente huellas de intercambio (hacia el 8.000 a.c.): yacimientos arqueológicos adyacentes al Gran Lago presentan junto a restos nativos, adornos de moluscos procedentes del otro lado

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ <http://www.cruceyelagos.cl>

²⁰ “zona de frontera intercultural” para Méndez e Iwanow en: “Bariloche: Las Caras del Pasado”; Méndez, Laura y Iwanow, Wladimiro; Ed. Manuscritos Libros; Neuquén 2001.

²¹ “*Toponimia del Parque Nacional Nahuel Huapi*”, Biedma, Juan Martín; Ediciones Caleuche, 1994.

de la cordillera²². Testimonio primigenio de utilización de materiales de diverso origen, confirmación del intenso contacto e intercambio.

COMUNIDADES ORIGINARIAS

El nomadismo, el traslado tras el sustento, ubica desde entonces distintos grupos étnicos identificados según quién los nombre: ellos mismos, los pueblos vecinos o los conquistadores bautizadores. Este debate identificatorio persiste, y autores como Casamiquela²³ intentan conclusiones superadoras: identifica –desde la llegada de los españoles- en la región, tribus de la etnia Pámpida o Patagónida; identificados por la otra etnia andina los Mapuches como Tehuelches: Aonikenk los del sur patagónico, Gunun a kuna los tehuelches del norte por esta región. Cohabitando con Pehuenches, estos últimos pertenecientes a la etnia Huárpida.

En particular los primeros contactos españoles en el siglo XVII identifican en camino a “Laguna Naulguapí” donde “dimos con indios Puelches”²⁴ además de los Poyas. Tribu del grupo Tehuelche del norte los primeros, y de origen en las islas del sur chileno los segundos –mas evidencia de intercambio-, navegantes canoeros y absorbidos ya en el siglo XVIII por los más aguerridos, ya incorporados al caballo y a la guerra: los Poyas. Nómades detrás de la caza grande, en verano en la cordillera y los lagos; y tras las aguadas hacia la costa en invierno.

Proceso de ecuestreización de fuerte impacto en la vida social de estas culturas: expansión, mejor medio de carga y transporte, modificación en la estructura social: más contacto entre los grupos familiares antes aislados.

MÁS DESPLAZAMIENTOS, MÁS INTERCAMBIO

Coinciden hacia 1.700 con la presencia de la conquista en la región, la ecuestreización que tiene lugar en ambos lados de la cordillera. Y el punto de contacto son los pasos; **la comunicación existente se profundiza.**

No solo el caballo, el ganado vacuno y ovino también es producto de intercambio entre los Tehuelches y los Mapuches que –ya presentes en valles cordilleranos- avanzan en presencia comercial e influencia. Con un vagaje cultural “distinto” (agri-

²² Alborno, Ana y Hajduk, Adán; “Antecedentes arqueológicos e históricos del Camino de las Lagunas”; Publicado en la Web de la “Pontificia Universidad Católica Argentina” <http://www2.uca.edu.ar>; 2004.

²³ Casamiquela, Rodolfo M.; “Bosquejo de una etnología de la provincia de Río Negro”; Fundación Ameghino, Viedma, 1985.

²⁴ *Memorial del Capitán Juan Fernández*, citado por Méndez-Iwanow (Op.cit. pág. 65).

cultura, tejidos, metales trabajados, otros conocimientos técnicos) y presión conquistadora del lado chileno, "empuja" a los mapuches del lado más seguro.

LA MAL LLAMADA "ARAUCANIZACIÓN" INVASORA

Existe la versión conquistadora de la invasión de la etnia Mapuche "chilena" sobre la etnia Tehuelche patagónica "argentina". Y justamente evidencias de nuestra frontera intercultural dan cuenta de otra realidad de intercambio ("*evidencias arqueológicas*" señaladas por Méndez-Iwanow²⁵) con datos prehispánicos. Señalamos entonces un *proceso* (no una invasión) de mestizaje étnico que dura siglos.

Las consecuencias económicas son notorias: la incorporación ecuestre da comienzo también a la depredación, bandas que se acercan a los poblados para robar ganado y de este modo originan una nueva actividad "comercial" de la que fue parte también esta micro región patagónica: el contrabando entre el sur Argentino y el sur Chileno.

LA LLEGADA ESPAÑOLA CONQUISTADORA

La barrera cordillerana era un obstáculo, pero menor que el de la extensión y hostilidad de la desértica meseta patagónica. Por eso acometer el acceso a la región de los lagos fue más fácil desde el sur chileno, ya conquistado por Don Pedro de Valdivia desde 1549. En 1620 el Capitán Juan Fernández llega desde Chile al lago Nahuel Huapi. Había salido del puerto de Calbuco con 46 hombres en piraguas, por el Reloncaví, lago de Todos los Santos y río Peulla (trayectoria del actual "*Cruce de Lagos*"). Atraído por el mito de la *Ciudad de Los Césares*, ingresa el primer blanco a la región del Nahuel Huapi. En su diario, Juan Fernández escribe: "*topamos otra laguna muy grande, que se llama Nualguapi, ...dimos con una Indios Puelches, ...que estos indios servían a las ciudades de osorno y Villarrica...*". Testigo el primer español de vínculos aborígenes ya instalados.

Siguen a la intención conquistadora, intentos de presencia evangelizadora. Las "malocas", incursiones esclavistas llevadas a cabo por los conquistadores, habían sublevado a los aborígenes. Se impone entonces la presencia mediadora de la Iglesia: utiliza el "*Camino de las Lagunas*" el Padre Jesuita Diego de Rosales en 1653. Le sigue su colega Nicolás Mascardi en 1670, con el establecimiento de una Misión: "*Nuestra Señora de Los Poyas*", con propósitos de permanencia. Estos propósitos se interrumpen con la desición aborígen de ultimarlos en 1674.

²⁵ Ibid. Pág.47.

Deja de cualquier manera Mascardi²⁶ testimonio también de las características multiculturales de la región tal lo señalado al comienzo de este apartado: la destaca como zona de contacto entre distintas parcialidades indígenas diferenciadas lingüística y territorialmente: Puelches y Poyas al sur del lago, y Puelches del Norte en el otro extremo, pudiendo comunicarse con disposición al diálogo bilingüe y hasta trilingüe, como el mismo Mascardi supo interpretar.

La presencia española no cesa en los siguientes años en los que se suceden clérigos en el cruce del *"Camino de las Lagunas"*: en 1707 el Padre Felipe Laguna (Philipp Van der Meeren), luego el Padre Juan José Guillermo, responsables del reestablecimiento de la misión, con capilla y viviendas inclusive. Claro testimonio de la dificultad de tránsito por esos años, este párrafo del Padre Laguna: *"... A 22 de enero salí para Chiloé navegando unas lagunas horribles, no sin riesgo de la vida por ser las embarcaciones de estos indios pequeñas i malas. Anduve las dos montañas a pié, porque no se puede de otra suerte, i que es el camino tan malo que no tengo yo palabras para esplicarlo. También se pasa un rio caudaloso que se llaman Peulla, sobre piedras agudas; i quizá éste es el mayor trabajo, porque se ha de vadear más de veinte veces, ..."*²⁷.

Estos inconvenientes del *"camino de las lagunas"* llevan al Padre Guillermo a buscar una vía terrestre exclusiva que utilizaban los aborígenes el *"paso de Vuriloche"*, ubicado al sur del Monte Tronador. La encuentra, lo cuál disgusta a los locales por la posibilidad de hacer más expedito el acceso de las mencionadas "malocas". Termina –al igual que Mascardi– muerto en manos indígenas, que culminan su conducta disuasoria con el incendio de la Misión en 1717, quedando ésta abandonada, y abandonado el tránsito durante décadas.

Luego de la expulsión de los Jesuitas (1767) nuevamente sotanas transitan el actual "Pérez Rosales": el franciscano Francisco Menéndez viaja varias veces al *Nahuelhuapi* a fines del siglo XVIII. Explorador incansable (explora, describe minuciosamente la región) y quizá el último viajero todavía atraído por la *ciudad de los Césares*. El mito convocante se desvanece y con ello el tránsito por nuestro paso, que deberá esperar hasta fin del siglo XIX para reestablecerse.

²⁶ "Carta y Relación de 1670" citada por Albornoz, A. y Hajduk, A.; Op. Cit.

²⁷ Citado por: Biedma, Juan Martín. Op. Cit.

LA LLEGADA ARGENTINA

Primero fue del lado Chileno. Ahora ya existían independientes la República de Chile y la República Argentina, reconociendo sus territorios, convocando inmigrantes. Propone a mediados del siglo XIX el Presidente chileno Manuel Montt, a su designado Intendente en la región sur Vicente Pérez Rosales, la misión de abrir camino para el asentamiento de colonos. Funda Puerto Montt en 1853 y –no él sino un enviado, Vicente Gómez (nieto de un indio que había acompañado a Fray Menéndez al *Nahuelhuapi*)- asociado con el colono alemán Felipe Geisse y la colaboración del lugareño *Pichi Currieco* acometen la tarea (en 1855) de redescubrir el “*Camino de las Lagunas*”, a partir de entonces “*Boquete de Pérez Rosales*” o finalmente “*Paso de Pérez Rosales*”. Siguen a partir de entonces, del mismo lado (oeste) expediciones científicas y reconocedoras, como la del médico alemán Francisco Fonk y el ingeniero Fernando Hess, que bautizan el Puerto Blest.

Desde la firma del tratado fronterizo de 1881 que establece la línea de altas cumbres cordilleranas como demarcatoria del límite Argentino-Chileno, se actúa en el terreno deslindando territorios y solucionando controversias. **Protagonista central, designado perito en límites por el presidente Julio A. Roca, actúa Don Francisco**



Pascacio Moreno. De vocación naturalista, geógrafo, aventurero; su preferencia por la región del Nahuel Huapi, reconocida y valorada en sus numerosas exploraciones, además de su enjundia para el reconocimiento de territorios en litigio, lo hace merecedor de la donación de 25 leguas de tierra por parte del Estado Nacional. Parte de ellas destina a la fundación del primer Parque Nacional Argentino: “... *Vengo ...por la presente, ... a solicitar la ubicación de un área de*

tres leguas cuadradas en la región situada en el ...extremo Oeste del Fiord principal del lago Nahuel Huapi, con el fin de que sea conservado como parque natural y al efecto pido a V. E. que hecha esa ubicación se sirva aceptar la donación que hago a favor del país de esa área que comprende desde la laguna de los Cantáros inclusive, al Norte, hasta el boquete Barros Arana al Sur, teniendo por límite occidental la línea fronteriza con Chile en los boquetes de los Raultes y Pérez Rosales, y oriental las serranías al Este de la Ensenada de Puerto Blest y de la laguna Frías, y contiene la reunión más interesante de bellezas naturales que he observado en Pata-

gonia.²⁸ Tenía entonces asignado la región que precisamente nos ocupa en este estudio, un destino premonitoriamente marcado, que el mismo "Pancho" Moreno detallaba: "Al hacer esta donación emito el deseo de que la fisonomía actual del perímetro que abarca no sea alterada y que no se hagan más obras que aquellas que faciliten comodidades para la vida del visitante culto..."²⁹. El mismo lineamiento que determina el futuro de un área protegida; el mismo que señala el desarrollo de este trabajo.

LA LLEGADA PIONERA

Consolidada a fines del siglo XIX y principios del XX la delimitación y ocupación militar del territorio—campaña al desierto mediante— persistirá la condición social y económica regional, venida con la historia aborígen: **la conexión más cercana con pueblos y puertos chilenos y la vía lacustre, sigue dando lugar al comercio y el intercambio.** Y la principal vía el "*boquete Pérez Rosales*"

En 1895 por allí ingresa un emprendedor comerciante, descendiente de los colonos germanos afincados en el sur de Chile, y construye su vivienda dando lugar a la "*villa inaugural*"³⁰ de Bariloche. Se trata de Carlos Wiedherhold, protagonista de la anécdota que a partir de un mal escrito *Don Carlos* dará su nombre al pueblo de *San Carlos* de Bariloche. Comienza entonces sus negocios, seguido por amigos y paisanos que conforman el núcleo inicial de actividad comercial.

Funda una "*línea*"³¹ de intercambio comercial justamente desde San Carlos, pasando por Blest, Frías, Peulla, Petrohue (sitios donde instala locales de comercio, galpones de acopio, corrales) hasta Puerto Montt. "*La Alemana*", luego la "*Chile Argentina*" inicia prósperos negocios obteniendo concesiones de campos, donde cría ganado (conseguido de contrabandistas o tropilleros de dudoso origen) y troca por artículos manufacturados (incluso europeos) cuchillos *Arbolito*, *Sölingen*, faroles, etc.

²⁸ Carta de donación del núcleo primitivo del Parque Nacional Nahuel Huapi, Buenos Aires, Noviembre 6 de 1903. Moreno, Eduardo V. (Recopilador); "Moreno, Francisco P., Reminiscencias"; Ediciones Devenir-Sec.Cultura Nac.; 1994. Ver en Anexos.

²⁹ Ibid.

³⁰ Porcel de Peralta, Manuel; "*Biografía del Nahuel Huapi*"; Ediciones Marymar; 1965.

³¹ En 1898 mandó construir en Puerto Montt el vapor *Cóndor* (homónima de actual embarcación utilizada), la primera embarcación que navegó el Lago Nahuel Huapi. Se transportó despiezado por Pérez Rosales y una vez en Argentina Muhlenport, considerado el mayor experto en navegación de la región, ensambló el barco. Hacia 1920 el *Condor*, siempre al mando de Daniel Márquez, prestaba aun un gran servicio a los pobladores ribereños distribuyendo carga y auxiliándolos cuando quedaban aislados por las grandes nevadas. Fuente: Sitio web del Museo de la Patagonia "F.P. Moreno"; www.bariloche.com.ar/museo

Salen materias pimas (cueros, pieles, lanas); llegan vinos, utensillos, pisco, wiskies de origen chileno o europeo.

Para eficientizar el próspero negocio de transporte por tantas escalas –las mismas que hoy enlazan el *Cruce de Lagos*- se encara unir Frías con Puerto Alegre por ...¡cable carril!. Se abre incluso la picada para tal empresa, produciendo un gran desmonte (se visualiza su magnitud desde la vista satelital actual: ver Mapa N° 3) y se enarbolan torres. Dificultades económicas de la Cia. postergan el “*empinado*” proyecto. Se construye sí un “*madero carril*” que sortea mallines en ese tramo; vías de madera sobre las cuales plataformas tiradas por bueyes suplen a los carros.

Se consolida en suma la condición de Pérez Rosales –a pesar de sus escollos y dificultades- **como vía más rápida y económica para la comunicación regional.**

El mismo Moreno señala y compara en 1896: *“La casa de los Sres. Wiederholdt provee ya las necesidades de una vasta zona y exporta los productos de la misma a Puerto Montt, para lo cual dispone de embarcaciones (...). El comercio de lanas, cuero, cerda, papas, queso, manteca y otros productos menos importantes permite despachar una embarcación quincenal hasta Puerto Blest, en el extremo oeste del lago, productos que son transportados en tres días a Puerto Montt, mientras que para llevarlos a Viedma se requiere un mes o más.”*³²

Crece entonces a la vera del lago, asociada al incremento del comercio y el intercambio, San Carlos de Bariloche como **pueblo de frontera**. La habitan estos pocos blancos empedernidos (hombres sobre todo) junto a aborígenes devenidos agricultores y ganaderos, chilenos de condición humilde, jornaleros y peones trabajadores temporarios.

A Carlos Wiederholdt sucedieron nuevos propietarios, también de origen alemán, también colonos chilenos; que ampliaron la actividad con tres casas de comercio, un saladero, un aserradero y establecieron una comunicación semanal con Puerto Montt. Controlaron la totalidad de las exportaciones e importaciones, hasta 1904 cuando vendieron la empresa al ser acusados de contrabando e investigados. Sucede que los pequeños comerciantes argentinos que habían empezado a afincarse en la región, se quejaban de no poder competir con semejante concentración de negocios.

³² Moreno, Eduardo. *Op Cit.*

En 1917 la compañía *Chile Argentina* fue adquirida en sociedad por los señores Primo Capraro de Bariloche y Ricardo Roth de Peulla. Capraro, emprendedor colono italiano realizaba explotación comercial y construía las viviendas del Nahuel Huapi. Roth³³ por su parte, emprendedor colono alemán, tenía (y tienen hoy sus sucesores) en Chile hoteles, autos y barcos con los que contribuyó a dinamizar el intercambio comercial entre ambos países, y siguió consolidando a *Pérez Rosales* como espacio principal del tránsito binacional. Hasta 1920.

FIN DEL "LIBRE COMERCIO"

Entonces se instaló una aduana en la región, y con ello aranceles y trabas para el libre flujo del comercio que se daba hasta el momento. El gobierno nacional atendía los reclamos del pequeño comercio nacional, y *Pérez Rosales* dejaba de ser la expedita vía del intercambio comercial. En los '20 sobreviene una crisis en la continuidad del desarrollo regional: ya no es posible el libre intercambio comercial y declina la producción local. Debían buscarse alternativas para el sustento económico. Algunas las propuso Bailey Willis, geólogo e ingeniero norteamericano contratado por el Gobierno Nacional. Planteó y dejó proyectadas³⁴ líneas ferroviarias que surcarían el norte de la Patagonia y la vincularían con la correspondiente red chilena. Además represas, caminos de vinculación regional, áreas de colonización agrícola-ganadera; y hasta una ciudad industrial en la margen oriental del Nahuel Huapi (dejando a salvo la occidental que -Moreno mediante- debíase preservar). Todo un plan estratégico de desarrollo que no llegó a concretarse, aunque fue premonitorio en muchos aspectos como el del aprovechamiento hidroeléctrico del río Limay (antagonismos concretos se encontraron en los intereses del puerto de Buenos Aires y en el capital británico, interesado en mantener el monopolio sobre las líneas férreas, además de la oligarquía terrateniente tradicional opuesta a cualquier proyecto de industrialización). Un aspecto de lo entonces planteado sí comenzaría a desarrollarse: el mejoramiento del transporte y la infraestructura para atender a los primeros viajeros: el comienzo del turismo.

³³ Ricardo Roth Schutz (1883-1947) ya en el año 1913 había abierto el tráfico turístico hacia Chile. Este ciudadano del mundo, trajo a la región a un grupo de franceses desde Buenos Aires a San Carlos de Bariloche, y desde aquí los trasladó -vía P. Rosales- hasta Pto. Montt. Fue un verdadero promotor del turismo en la Patagonia. Fuente: Diario El Mercurio: Valparaíso; Domingo 2 de enero de 2005; www.mercuriovalpo.cl.

³⁴ Willis, Bailey; *"El Norte de la Patagonia"* EUDEBA; 1988. (Reedición del Estudio realizado entre 1911-1914 por el autor, a instancias del Ministerio de Obras Públicas, siendo Ministro Nacional el Dr. Exequiel Ramos-Mexía).

LA LLEGADA DEL TURISMO

Una serie de notas de José Varas, publicadas en el diario La Nación de 1905, describen detalles turísticos de la travesía veraniega -terrestre y lacustre- desde Chile por el paso Pérez Rosales hasta Puerto Blest. Quizá la **primera guía de turismo** de la región³⁵, describe de esta manera un amanecer en *Casa Pangué*, bajo la vigilia del majestuoso Tronador: *"una mesa bien servida sobre mantel blanquísimo....té, café con leche, mantequilla, queso, bizcochuelo, pan, torta, mermeladas y compotas a discreción"*. Una muestra de esas crónicas de novedosas travesías, en carros o a caballo para llegar al gran lago, *"anticipado por el ulular del vaporcito Cóndor que aguardaba a los viajeros en el muelle de Blest y navegaba hasta Bariloche"*.

Es que la compañía que gestiona *Pérez Rosales*, y fundamentalmente el socio afinado en Chile Don Ricardo Roth, con clara visión de perspectivas transforma la empresa de transporte en empresa de turismo. Las casas de administración se adaptan como casa de huéspedes donde los turistas descansaban luego de las largas travesías -de entonces- por el *Todos los Santos* o el *Nahuel Huapi*.

(También esta sintética reseña debe señalar la clave visita en 1913 de quien llega por *Pérez Rosales* como un adelantado -para la época- turista y viajero: el expresidente norteamericano Teodoro Roosevelt. El Perito Francisco P. Moreno lo espera en la frontera y oficia de experimentado guía de los atractivos regionales. Los diarios de entonces testimonian impresiones de uno de los primeros maravillados y prominentes visitantes).

Y el sustento para el desarrollo del turismo -del lado argentino- lo daba aquella iniciativa de donación de Don *Pancho* Moreno que en 1922 se materializa: el 8 de Abril de ese año un decreto firmado por el Presidente Hipolito Yrigoyen crea el *Parque Nacional del Sur*³⁶, ampliando considerablemente la cantidad de hectáreas inicialmente asignadas.

En 1924 se realizó en Buenos Aires una gran promoción turística del lago Nahuel Huapi, como resultado de la cual llegó un importante contingente turístico³⁷. El acer-

³⁵ Juárez, Francisco N.; *"Para llegar al Nahuel Huapi se hacía camino al andar"*; art. del Diario Río Negro (www.rionegro.com.ar); 23 de enero de 2005.

³⁶ Por esos años (1926) el Gobierno de Chile crea el *"Parque Nacional Vicente Pérez Rosales"*, también la primer área protegida de ese país.

³⁷ Schlüter, Regina G. ; *"San Carlos de Bariloche, Costos y Beneficios del Ecoturismo"*; Estudios y Perspectivas en Turismo, Revista Digital del Centro de Investigaciones y Estudios en Turismo, www.ciet.org.ar; Volumen 3, Número 2; Abril 1994

camiento de las vías férreas a la región del Nahuel Huapí (en 1927 la punta de rieles estaba en Pilcaniyeu); impulsó también el arribo de turistas (un aviso de Ferrocarriles del Estado de la época afirmaba: "*En el Parque Nacional del Sud, la hermosa región de los lagos australes, la naturaleza ha reunido armoniosamente los atractivos del cielo, el agua y la montaña, como factores de emoción y esparcimiento espiritual*").

Pero el gran crecimiento de la actividad turística regional se produjo después de 1934, cuando se le dio un marco jurídico a la conservación de la naturaleza con la sanción de la Ley N° 12.103 de "Los Parques Nacionales" que crea la Dirección Nacional encargada de administrarlos.

El Parque Nacional del Sud pasó a designarse *Parque Nacional Nahuel Huapí y San Carlos de Bariloche* quedaba incluida en su jurisdicción. El nombre de Ezequiel Bustillo, primer titular de la institución creada, abogado capitalino de origen patricio, queda asociado a partir de entonces a los esfuerzos de combinar la conservación de la naturaleza con la utilización del turismo como herramienta para el crecimiento económico y el asentamiento de la población en la región³⁸.

*"El turismo como avanzada, acompañado de una racional conservación de la naturaleza y de un buen y meditado programa de colonización,..."*³⁹ ahí se resume la visión estratégica de aquel gran gestor del desarrollo de Nahuel Huapí como destino turístico. Orientado tanto al mercado extranjero, como al turista argentino de elevados ingresos que en aquellos años orientaba sus viajes de placer hacia Europa. Para ello la inversión en servicios e infraestructura era indispensable: el transporte (se concretó el tendido de la línea férrea desde la punta de rieles en Pilcaniyeu hasta San Carlos de Bariloche); la hotelería (construcción del hotel Liao Liao, inaugurado en enero de 1938 y reconstruido luego de un incendio en 1940, además de la construcción de nuevos hoteles y la remodelación de otros en distintas áreas del Parque, (de aquellos años data la construcción del Hotel Puerto Blest, ubicado en el área que nos ocupa). Transformación que se definió con la aplicación de un "*estilo arquitectónico regional*"⁴⁰ que para Bustillo era indispensable referenciarlo en la región alpina europea, el cual se aplicó en la mencionada infraestructura hotelera dispersa y en el villo-

³⁸ Ibid.

³⁹ Bustillo, Ezequiel; "*El Despertar de Bariloche*"; Casa Pardo, Buenos Aires, 1971.

⁴⁰ Ibid.

rio de Bariloche (Centro Cívico, intendencia del Parque Nahuel Huapi, iglesia Catedral, etc.).

Esas inversiones iniciales dieron el sesgo que aún hoy define características regionales, y en el caso particular de la microrregión que nos ocupa se puede aseverar que desde esos años en que se instaló el hotel en Blest, los embarcaderos en Blest, Frías y Puerto Alegre, se consolidaron los caminos (abiertos en época de la *Chile-Argentina*) y demás instalaciones; no ha habido cambios (y si los hubo son menores como la remodelación del hotel de 1995 o la instalación de un salón Recreativo y centro de interpretación en Blest).

LOS CAMBIOS DEL TURISMO

Es más, este rincón del Parque Nacional Nahuel Huapi persiste en sus características de los '40, a pesar de los cambios en la dinámica del turismo regional de las décadas siguientes (luego de Bustillo desde 1944 y el cambio de gobierno nacional, la política de la Dirección de Parques Nacionales y Turismo también tomó una nueva orientación: comienza el denominado *turismo social* modificándose la composición y origen social de los viajantes, llega el avión en 1940 y el pavimento entre los '60 y los '70, más infraestructura hotelera y más visitantes en la región). En Blest, Frías y Pérez Rosales se incrementan los flujos turísticos, implementándose además de la siempre vigente posibilidad del Cruce de Lagos, excursiones parciales, como por ejemplo la que recorre Puerto Blest y Lago Frías pasando por cascada *Los Cántaros*. Pero todo ello no modifica sustancialmente las características e infraestructura inicial.

La única modificación que cabe destacar –en el área que nos ocupa- a mediados de la década del '70 (año 1974/75), es la interrupción del servicio de transbordadores. Hasta entonces estos podían llevar hasta seis vehículos simultáneamente desde Puerto Pañuelo hasta Puerto Blest en el lago Nahuel Huapi y luego desde Puerto Alegre al Puerto Frías en el Lago Frías (en Todos los Santos, del lado chileno, esta posibilidad hasta la fecha no se ha interrumpido). Salían tres veces por semana y tardaban dos horas en hacer la travesía⁴¹ lacustre, y hasta diez horas la totalidad del

⁴¹ En el lago Nahuel Huapi había tres lanchones el *Auca Pan*, el *Puelche* y el *Cumelen*. Podían llevar hasta seis autos sin los pasajeros, estos viajaban en lancha. Estaban hechos de madera (ciprés) y fueron construidos en el Varadero del Parque Nacional, por el carpintero *Müldenfordt*. En el Lago Frías había dos lanchones, el *Pampa* y el *Tronador*, al Pampa se le había construido una cabina para poder llevar a los pasajeros sentados bajo techo. *Fuente: Azpiri, Carlos; Jefe de Movilidad, Inten-*

tramo (Pañuelo-Frías). Transportaban también máquinas, combustibles, alimentos, etc. Cuando la demanda era grande también se utilizaba al *Modesta Victoria* (barco de pasajeros) que podía cargar hasta cuatro autos. Otra modificación que fue en desmedro de las posibilidades de amarre de embarcaciones, fue la desaparición del muelle alto de atraque, que hasta los '80 permitió el amarre de la *embarcación Modesta Victoria*.

Pérez Rosales como paso vehicular funcionó entonces hasta aquellos años; la suspensión de la alternativa vehicular está asociada a la habilitación y mejora del tránsito por el Paso "*Cardenal Samoré*" –vía más expedita y totalmente terrestre- cuya demandada construcción había comenzado en 1956 y demoró más de diez años en habilitarse.

Simultáneamente a partir de los '70s se producen más cambios en la gestión del producto turístico: llegada de capitales vinculados al turismo masivo, nacional e internacional, que invierten en hoteles y ofrecen paquetes turísticos; mitigación de la estacionalidad -San Carlos de Bariloche y la región se caracterizaron por varias décadas por ser un destino turístico de verano- intentando ahora captar a diferentes mercados durante la baja temporada, particularmente al turismo social.

También se buscó atraer al turismo extranjero: estadounidenses y europeos conforman un importante mercado, al igual que los turistas procedentes de Chile. Hacia 1970 tomó gran impulso el turismo brasileño, que se interesaba en particular por la temporada invernal. El desarrollo del turismo social (familias, mieleros, jubilados) incluyó el del turismo estudiantil (con auge desde los '80 hasta ahora), de egresados de escuelas secundarias, caracterizado por baja exigencia de calidad en los servicios y escaso nivel de gasto.

Para estos últimos sectores Blest y Frías constituyen un atractivo de recorrido en excursión lacustre de una jornada. Para el primer grupo de extranjeros, constituye y se instala como parte del *Cruce de Lagos* que permite el vínculo patagónico chileno-argentino. Finalmente el segmento del turismo particular, tanto argentinos como extranjeros, que merced al uso generalizado del automóvil –propio o rentado- no permanece como antes instalado en un destino, sino que transita recorriendo la región.

Segmento que sigue en crecimiento desde los '60-'70, el de central importancia en el resultado de este Estudio de prefactibilidad.

EL PRESENTE DE FRONTERA Y ENCUENTRO

En suma la reseña histórica confirma a Pérez Rosales como el espacio para el contacto intercultural, la comunicación. Un legado conservado desde los tiempos de los habitantes primigenios, que dio lugar a que la sociedad regional se organizara inicialmente en torno a las relaciones económicas y comerciales con Chile. La vía más sencilla, rápida y segura de *Pérez Rosales* se impuso marcando el derrotero inicial de la ciudad de San Carlos de Bariloche y la región. Por encima incluso de la intención gubernamental.

Pero esta intención gubernamental de trabar vínculos se impuso desde los '20. con el impedimento comercial. Persistió en las décadas siguientes de alternancias civiles y militares en ambos países. La frontera no era región de vínculo y unión, sino *espacio de desconfianza*⁴² que hay que vigilar y proteger. Y además consolidar con población, de ahí el incentivo al turismo –no constituyendo a Bariloche en destino distribuidor, diseminador de un ámbito regional binacional- sino asumiéndolo como avanzada de *presencia nacional* que frena la intención chilena de expansión.

Esta estrategia y este destino se modifica nuevamente a mediados de los '80, desde la firma del "*Tratado de Paz y Amistad*" (29 de noviembre de 1984), y fundamentalmente desde la vigencia de gobiernos democráticos en ambos países. Se realizan Encuentros y se constituyen comisiones Binacionales⁴³; se comienza a asumir nuevamente a la frontera como área de encuentro, crecimiento conjunto y proyectos compartidos.

En este marco *Pérez Rosales* vínculo existente y concreto, puede retomar protagonismo como vía de intercambio turístico y cultural –sin afectar el destino fijado por los visionarios desisores: Moreno en Argentina, Roth en Chile- posibilitando también el tránsito vehicular.

⁴² Méndez-Iwanow (Op.cit.)

⁴³ Acta de Constitución del Comité de Frontera Argentino-Chileno "*Región de Los Lagos*" el 23 de agosto de 1991. Web. del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; <http://www.mrecic.gov.ar/cancilleria.html>

3.3.2.1.2 Antecedentes políticos

COMITÉ DE FRONTERAS

Los objetivos fundantes del Comité de Fronteras "Región de los Lagos" según reza el capítulo II (Objetivos) Art. 3º del Tratado de Paz y Amistad (suscrito el 29 de Noviembre de 1984 entre los presidentes Alwyn y Alfonsín y ratificado por los sucesivos presidentes de los dos países) son:

"Los Comités de Frontera deberán cumplir con los siguientes objetivos:

- 1. Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos y bienes;*
- 2. Promover el desarrollo de las áreas de Frontera, así como la cooperación e integración regional;*
- 3. Considerar y promover proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento de las poblaciones fronterizas."*

En cumplimiento de lo precedente la provincia de Río Negro como signataria entre otras provincias de dicho comité, brega por mejorar la infraestructura, servicios, y comunicaciones de todos los pasos, sendas de penetración turística, calzadas enripiadas, y cualquier otro que permita mejorar la conexidad con el sur de la República de Chile.

COMPROMISOS CON EL PASO PÉREZ ROSALES

La Provincia de Río Negro en el afán de atender la problemática de uno de los pasos comprendidos en su jurisdicción, se propuso transformar la condición peatonal del Paso Pérez Rosales en vehicular, para mejorar la oferta turística y acortar las distancias entre Puerto Montt y Bariloche.

La propuesta provincial pasa –sintéticamente- en posibilitar la navegación de un trasbordador para vehículos que vaya desde Bahía López (circuito chico) ó Puerto Pañuelo hasta Puerto Blest, otro en Laguna Frías y, un tercero desde Peulla hasta los Saltos de Petrohué.

En función de ello, promovió una reunión con las autoridades de Chile, la que se efectuó en la ciudad de Valdivia el 19 de Noviembre de 2003, donde se firmó un Acta Acuerdo N° 1. Paralelamente solicitó al Sr. Delegado de la provincia de Río Negro ante el CFI, Dn. Oscar Echeverría, que gestionara un aporte para efectuar un análisis de pre-factibilidad para esta posibilidad.

Como continuidad a la tarea emprendida realizó luego en Puerto Blest (Lago Nahuel Huapi, Argentina) el día 22 de septiembre del presente año una nueva reunión, a la cual asistieron autoridades de ambos países y se trataron los siguientes temas y se realizaron las siguientes actividades:

- Intercambio de información del grado de avance de los diagnósticos realizados.
- Armado de una agenda de trabajo que contenga plazos de ejecución de los consensos arribados en la jornada de referencia.
- Acuerdo en el armado de una grilla de temas sobre los cuales hace falta intercambio de información entre los dos países para la realización del Estudio de Factibilidad.

Como consecuencia de la Jornada se labró el Acta N° 2 (*Ver Anexo final*).

3.3.2.2 Caracterización del paisaje



El vocablo "paisaje" se utiliza regularmente para indicar aquellas partes del ambiente que se destacan por su belleza. Es decir, este término es una calificación estética que se otorga a los elementos que constituyen el medio ambiente natural, ya sea éste un lago, una montaña nevada o un bosque. . Pero tenemos que reconocer que siempre es

necesaria la presencia de un hombre, observador sensible, frente un objeto estético, para que exista el concepto de paisaje

Paisaje natural: conjunto de caracteres físicos visibles de un lugar que no han sido modificados por el hombre

La percepción de un determinado paisaje, resulta de la identificación de una cierta cantidad de elementos abióticos, bióticos y antrópicos; los que están organizados y estructurados con características fácilmente reconocibles. La cantidad de elementos percibidos por un observador cualquiera depende de la capacidad que éste tenga para reconocer – diferenciar elementos. De esta forma, aunque el paisaje es una



característica accesible a todos, su caracterización es subjetiva por cuanto depende de la cantidad de elementos reconocidos por el observador.

El área de proyecto está inserta en ambiente de bosques andino patagónicos - cordillera andina – lagos en cota. Las cuencas visuales

incorporan elementos de 765 msnm a 2000 msnm. El paisaje observado es mixto (biótico – abiótico y antrópico).

3.3.2.3 Sistema construido

3.3.2.3.1 Infraestructura

PUERTO PAÑUELO

Dista 25 km. de la ciudad de San Carlos de Bariloche, circulando hacia el oeste por la Avda. Ezequiel Bustillo



(Ruta Nac. N° 237). Es un puerto artificial construido en una península que se transformó en tal, con el aporte de escombros, a partir de una isla.

Tanto el camino de ingreso y salida, estacionamiento y acceso a los muelles son consolidados de ripio. El estacionamiento organizado tiene capacidad para 40 vehículos, aproximadamente, pero si se considera la superficie disponible podría albergar a más de 100 vehículos.

El total de los muelles tienen capacidad de amarre para 6 embarcaciones turísticas de medio porte, a las que hay que sumar las embarcaciones de Prefectura y de Parques Nacionales.

El primero de los muelles es de hormigón, ubicado al



inicio del Puerto y a su lado se encuentra el embarcadero (rampa) actual para el transbordador en uso (lanchón).

Actualmente están en uso dos transbordadores de pequeño porte habilitados para navegar el Lago Nahuel Huapi, uno corresponde a la Empresa Turisur y el otro al Sr. Blas Chic. Este último tiene suspendido temporariamente, por Prefectura, el permiso de navegación. Ambos se utilizan para transportar maquinaria, mercaderías, combustible, etc.



Los otros 6 muelles son de madera de "Coihue"⁴⁴, difieren de tamaño entre sí pero puede estimarse un promedio de 20 mts. de largo por 3 mts. de ancho.

En general se encuentran en un aceptable estado de conservación, salvo los dos primeros que son de uso oficial, (Prefectura y Parques Nacionales).

El sistema constructivo, es el tradicional de la zona, con hincado de pilotes y enriestrado con vigas y diagonales y los pisos son de entablonado de madera.



Solo dos muelles tienen techo, el muelle de la "Modesta Victoria" y el muelle del "Cóndor" y el "Santa Fe", embarcaciones propiedad de la empresa Puerto Blest S.A.



Puerto Pañuelo se sirve de agua de red, y gas natural y la energía eléctrica es proveída por la Cooperativa de Electricidad Bariloche.

Carece de planta de tratamiento de líquidos cloacales y por lo tanto cada edificio utiliza el sistema de cámara séptica y lecho drenante.

⁴⁴ madera resistente a la humedad que perdura inalterable largo tiempo bajo el agua. El Coihue es un árbol típico los Parques Nacionales Lanín, Nahuel Huapi y Los Alerces (Nothofagus dombeyi) cuyo término mapuche que significa: lugar (hue) de agua (co)

La cantidad de baños públicos no son suficientes para la cantidad de pasajeros que circula diariamente por el puerto, solo hay dos baños en la llamada "Sala de Preembarque". Esto resulta conflictivo teniendo en cuenta que tampoco se pueden utilizar los baños de las embarcaciones cuando se encuentran en puerto.

La razón radica en que si bien las embarcaciones poseen baños químicos apropiados, que se pueden desagotar con camiones cisternas para ser transportados a la planta de tratamiento de líquidos cloacales de la ciudad de Bariloche, en la práctica este sistema no se utiliza.

Está instalado en el Puerto un sistema de acopio y distribución de combustible para cada una de las Empresas concesionarias, cuyo estado de conservación no es el deseable. La Empresa Puerto Blest S. A. carga el combustible directamente a sus embarcaciones, por medio de camión cisterna, que



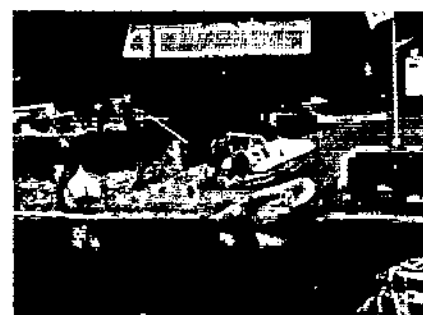
está habilitado por Prefectura. En la licitación para la construcción del nuevo Puerto Pañuelo, se prevé un área específica para el depósito de combustibles.

PUERTO BLEST:

Hay un muelle para dos embarcaciones de medio porte, también construido en madera de "Coihue" y de 15 mts. de largo por 3 mts. de ancho. El sistema constructivo es por hincado de pilotes y enriestrado con vigas y diagonales, los pisos son de entablonado de madera y no tiene techo.

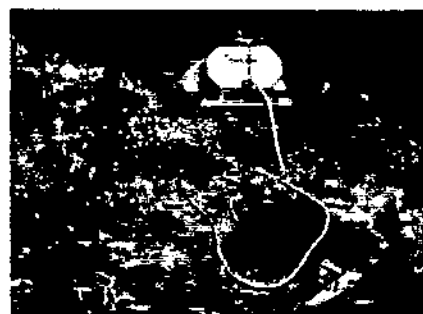


Junto al muelle hay una precaria rampa (con tirantes transversales sobre la arena) utilizada por los transbordadores (lanchones) para transportar maquinarias u otros elementos.



A un lado de la hostería, frente al lago, hay un espacio irregular de aproximadamente 25 X 40 m, desde donde se podría acceder a la plataforma de embarque de un transbordador. Por detrás de la hostería hay una playa de estacionamiento de aproximadamente 15 X 30 m donde, actualmente, se estacionan hasta 3 micros (ocupada en un 70% por los mismos).

El combustible se traslada desde Puerto Pañuelo en los tanques de la embarcación El Cóndor o en tanques de 200 lts. En Blest se acopia para ser utilizados en un tanque de (8.000 lts) que pertenece a la caldera de la Hostería, y en dos tanques que son de los generadores de electricidad. Desde allí se distribuye, nuevamente, el combustible para las embarcaciones "Dalca" y "Caleuche" y para ser utilizado por los buses, el camión y motoniveladoras de Frías, donde se lo acopia en un de un tanque móvil. En Puerto Blest: hay tres buses (dos de 45 pax y uno de 39 pax) para el transporte de pasajeros desde Blest a Puerto Alegre y viceversa; 1 camión para transporte de equipaje, dos fourtrax, un tractor y una motoniveladora.



Residuos sólidos: Se hace una separación previa en Puerto Blest, los papeles y cartones se queman. Se separan los plásticos, latas y botellas, de la basura orgánica. Se traslada en catamarán hasta Puerto Pañuelo, y allí un particular (camioneta tipo F100) se lleva lo orgánico y lo demás va a un contenedor habilitado que retira el servicio Municipal de saneamiento.

Puerto Blest no tiene servicio de agua de red, por lo cual se toma agua de un embalse aguas arriba y por gravedad se llenan los tanques de reserva.

La energía eléctrica es provista por una turbina propiedad de la Empresa y por dos generadores sustitutos.

No hay red de gas natural por lo tanto se transporta desde Bariloche en tubos de 45 kg.

No hay planta de tratamiento de líquidos cloacales y cada edificio utiliza el sistema de cámara séptica y lecho drenante. La Hostería tiene un sistema de cámaras sépticas en serie, las que son controladas en forma frecuente.

PUERTO ALEGRE

Tiene un pequeño muelle de madera de "Coihue" de aproximadamente 12 mts. de largo por 3 mts. de ancho.

El sistema constructivo es por hincado de pilotes y enriestrado con vigas y diagonales y los pisos son de entablonado de madera.

Posee techo y capacidad para 2 embarcaciones de mediano porte.

Al lado del muelle hay una plataforma o rampa precaria, con tirantes transversales de madera colocados sobre la arena, que se utiliza para embarque y desembarque de maquinarias vehículos u otros equipos de mantenimiento.

La embarcación "Dalca" es doble propósito, se utiliza como embarcación para pasajeros, pero también es un transbordador que en su proa, puede transportar dos vehículos. Normalmente en este espacio se transporta el equipaje.

No hay en este puerto ninguna otra construcción.

Hay, no obstante, un espacio pequeño que permite el estacionamiento de 3 micros los cuales a través de una rotonda pueden retomar el camino principal. Es importante destacar la imposibilidad de ampliación de este espacio por estar limitado por el lago de un lado y por un afloramiento rocoso del otro. La ampliación requeriría de voladuras..

En épocas de muchas lluvias el nivel del lago Frías asciende notablemente y en pocas horas sus aguas invaden gran parte del estacionamiento y la rotonda restringiendo la movilidad vehicular.



PUERTO FRIAS

El muelle que tiene capacidad para dos embarcaciones, es de madera de "Coihue" de aproximadamente 40 mts. de largo por 3 mts. de ancho. En su extremo tiene un ensanchamiento de 12 mts. de largo por 6 mts. de ancho.



El sistema constructivo es por hincado de pilotes y enriestrado con vigas y diagonales mientras el piso es de entablonado de madera y carece de techo.

A su lado hay una plataforma o rampa precaria, que se utiliza para embarque y desembarque de maquinarias, vehículos u otros equipos de mantenimiento.



Entre el lago y las edificaciones de Gendarmería Nacional y Aduana, hay un espacio de aproximadamente 40 mts. por 110 mts. que permite el estacionamiento de ocho micros y dos camiones para transporte de equipaje. De los cuatro micros, dos son 4X4. propiedad de Puerto Blest S.A. y cuatro micros, dos de los cuales son 4x4, son propiedad de Andina del sur S.A.

Aquí debe resaltarse la posibilidad de ampliación del estacionamiento, pues hay espacio antropizado disponible, tanto como, para triplicar su superficie sin provocar impactos ambientales relevantes.



El combustible llega aquí en los tanques de las embarcaciones "Dalca" y "Caleuche" o en tanques de 200 lts. Desde allí se distribuye para ser utilizado por los micros, el camión y la motoniveladora de Frías. La distribución se hace por medio de un tanque móvil igual al de Puerto Blest o directamente por medio de dos dispositivos de carga de combustible que se encuentran en el muelle.



Puerto Frías no tiene servicio de agua de red, por lo

cual se toma agua por gravedad desde un embalse para llenar los tanques de reserva.

La energía eléctrica es provista por una turbina propiedad de Gendarmería Nacional que se encuentra en el puesto viejo a 1 Km. de Puerto Frías y también por un grupo electrógeno.

No hay red de gas natural por lo tanto se transporta desde Bariloche en tubos de 45 kg.

No hay planta de tratamiento de líquidos cloacales y cada edificio utiliza el sistema de cámara séptica y lecho drenante.

Hay que destacar, que la disponibilidad de baños públicos es insuficiente para la cantidad de pasajeros que aquí confluyen, más si se tiene en cuenta que los trámites aduaneros llevan cierto tiempo y las embarcaciones tienen la misma dificultad para la utilización de sus baños que en Puerto Pañuelo y en Puerto Blest.

PUERTO PEULLA

Peulla es una villa, de aproximadamente 200 habitantes, que está ubicada en la margen este del río Peulla cercano a su desembocadura al Lago de Todos los Santos. Apenas llegando a Peulla, desde la frontera, están las oficinas de Migraciones y la Aduana chilenas, además de la de Carabineros.



Cercano a las oficinas está el "Hotel Peulla" y desde allí se deben recorrer 700 mts bordeando el lago por su margen este para llegar al Puerto de Peulla.

El muelle es de aproximadamente 80 mts. de largo por 6 mts. de ancho y está construido con un sistema mixto, que utiliza madera y estructura metálica soportada por pilotes que son tubos metálicos rellenos con hormigón.



A un lado del muelle hay una rampa de hormigón con sus correspondientes guías para el atraque de transbordadores. Tiene un ancho aproximado de 4 mts. y una pendiente suave para la entrada y salida de vehículos desde y hacia el transbordador.



El área para estacionamiento de vehículos está a escasos 10mts del muelle antes de finalizar el camino y sus dimensiones son aproximadamente de 25mts.x40mts.

PUERTO PETROHUE

El Puerto está ubicado sobre la margen del extremo oeste del Lago de Todos los Santos, al pie del Volcán Osorno.

Se caracteriza por tener un muelle que es una plataforma flotante y hueca, construida de hormigón que se comunica con la playa a través de una pasarela móvil.

Al lado de la plataforma de desembarque y sobre la playa de arena volcánica hay una precaria rampa de hormigón que apenas se distingue pues está cubierta por arena.

Apenas saliendo por la pasarela y luego de bordear la plaza seca central, hay una playa de estacionamiento de grandes dimensiones, pero la mencionada plaza se convierte en un cuello de botella para el flujo vehicular hacia la playa o el muelle de embarque.





CAMINOS DEL TRAYECTO PTO. BLEST- PEULLA

La traza del camino Blest-Pto. Alegre y el trayecto Frias-Límite con Chile corresponde a la Ruta Nacional 237 de la República Argentina. La responsabilidad del mantenimiento del mismo, a razón de un Convenio entre la Administración de Parques Nacionales, Vialidad Nacional y Vialidad Provincial (VIARSE),



recae sobre esta última. Pero finalmente es la Empresa Puerto Blest S.A. la que se ocupa del mantenimiento del camino por un Convenio con VIARSE que facilita las maquinarias necesarias: dos motoniveladoras, ubicadas en Pto. Blest y en Pto. Frias. La Empresa Puerto Blest S.A. aporta el personal, el combustible y la logística.

Del lado Chileno la situación es similar entre Vialidad Nacional de Chile y la Empresa Andina del Sur S.A.

La traza es típica de camino de montaña, con alta sinuosidad y pendientes importantes. En ambos lados de la frontera el camino recorre áreas dentro de la jurisdicción de Parques Nacionales.

Es notoria la falta de señalización que tiene todo el trayecto del camino tanto en territorio argentino como chileno a pesar de lo cual los choferes de los micros lo recorren con destreza y facilidad debido a su gran pericia y experiencia.

En casi la totalidad de su extensión el camino es de una sola vía, lo que permite que no se requiera del mantenimiento de banquetas, razón por la cual la vegetación avanza sobre las mismas.

Las dos Empresas que lo utilizan en la actualidad en forma exclusiva, poseen un sistema interconectado de comunicación por radio VHS entre sus vehículos (tam-

bién con las fuerzas de seguridad) advirtiéndolo de su posición en zonas difíciles (estrechamiento del camino, etc.) para evitar cruces innecesarios y potencialmente peligrosos. Existen lugares de "descanso" o "espera" donde se posibilita el cruce de vehículos que viajan en sentido opuesto.

OPERATIVIDAD DEL CAMINO:

Nunca se interrumpe al tránsito por razones climáticas, solo se cierra el día de Año Nuevo, Navidad, 1° de mayo y en el día del navegante. Las motoniveladoras lo mantienen despejado permanentemente aún en los días de nevadas que suelen variar entre treinta y sesenta días al año. Puede suceder circunstancialmente que por contingencias como caída de árboles, derrumbes o rotura de alcantarillas, el camino permanezca cerrado 2 o 3 días al año.

Los cruces pueden darse con los vehículos de mantenimiento, de transporte de equipajes, de Parques Nacionales, Carabineros de Chile, etc.

TRAMO PTO. BLEST-PTO. ALEGRE

Se trata de un típico camino interno del Parque Nacional Nahuel Huapi, de 3 km. de longitud con calzada de ripio y de 6 mts. de ancho en gran parte de su recorrido. No se observan banquetas, si bien existieron en alguna época, hoy fueron ganadas por la vegetación del lugar, dándole al camino el aspecto agreste y visualmente espléndido.



Este tramo es casi plano, no tiene dificultades respecto a curvas y pendientes y su mayor problemática lo ofrece el clima, que con la persistente lluvia que caracteriza la zona provoca el ablandamiento del camino por exceso de agua, pues hay que recordar que la traza transcurre sobre un mallín (turbera) casi la mayor parte de su recorrido.



Un problema, no menor, es la falta de un área de préstamo de áridos en la zona, si se reconoce que el ripio es la solución al ablandamiento del camino y que es costoso su transporte pues debe traerse desde Bariloche o desde Peulla, siempre por transbordador.

En la actualidad el material se trae desde la Cantera del Río Peulla, utilizando la embarcación "Dalca" del Lago Frias que tiene la posibilidad en su proa de transportar hasta dos vehículos. Lo ideal, si se implementara el nuevo Proyecto, sería traer el ripio desde Bariloche para evitar congestionar el tránsito del tramo Frias-Peulla.



TRAMO PTO. FRIAS- PTO. PEULLA

Este tramo cuya longitud total es de 28 Km., sólo 3 Km. discurren en territorio Argentino.

Se trata del tramo más conflictivo teniendo en cuenta las curvas, las pendientes y la estrechez del mismo en buena parte de su recorrido.



Desde Puerto Frias (762 m.s.n.m.) hasta el límite con Chile (976 m.s.n.m.) hay que vencer un desnivel de aproximadamente 214 mts. en solo 3 Km. de trayecto.

En cuanto a banquetas mantiene las mismas características del tramo Pto. Blest-Pto. Alegre.

Este tramo es mas estrecho, pues aquí no podrían cruzarse dos colectivos si no se amplía el camino y no se despejan las banquetas. Ambas acciones son técnicamente factibles.



A 1km. de iniciado el trayecto en Pto Frías, se encuentra el puesto antiguo de Gendarmería Nacional, que hoy está abandonado. En este lugar hay una turbina propiedad de Gendarmería Nacional que genera electricidad para las instalaciones de Puerto Frias.

Cuatrocientos metros mas adelante en la progresiva 1,400 se encuentra la curva mas complicada de este trayecto llamada la curva "El Coihue". Es una curva muy cerrada (180°), con una pendiente muy pronunciada y con afloramiento rocoso a un lado del camino. Ello implica que su corrección requeriría de voladuras.



En la progresiva 1,900 hay un pequeño puente angosto y de madera, típica construcción de la región, con vigas de gran porte, pilotes, diagonales y con un entablado en la parte superior como carril para los vehículos.



Luego de circular por un tramo llamado "La Senda" en la progresiva 2,500 se llega al límite fronterizo Argentino Chileno, exactamente en la progresiva 3,000.



Este lugar se encuentra perfectamente señalado verificándose de ambos lados la importancia institucional de los Parques Nacionales Nahuel Huapi y Vicente Pérez Rosales.

Este lugar cuenta con una superficie aproximada a los 600 mts. (20 x30) que es utilizado como estacionamiento por los micros para la parada turística habitual.



A pocos metros de allí, en la progresiva 3,200 está el paraje "La Cumbre" en donde hay un apostadero de Vialidad Nacional de Chile. Tienen una motoniveladora. Desde aquí se maneja el operativo de limpieza de nieve del camino.

En la progresiva 3,600 se encuentra un lugar problemático en cuanto a la posibilidad de derrumbe del camino. Este lugar fue reconstruido con gaviones y durante el último invierno no soportó la presión desmoronándose alguno de ellos.

Estos lugares con alta posibilidad de derrumbes siempre están relacionados a taludes casi verticales en una banquina y paredones pronunciados en la otra, provocando el lógico estrechamiento del camino. Su solución definitiva siempre requiere de voladuras.



Existen otros lugares similares en cuanto a la problemática de derrumbes en las progresivas 4,500, 4,800 y 5,800

En la progresiva 4,400 se encuentra el Puente Blanco y en la progresiva 6,000 el A° Bravo.

La progresiva 7,500 corresponde al paraje "La Calavera".

En las progresivas 7,700 y 8,300 hay sendos miradores hacia el valle del Río Peulla. Debe señalarse que debe observarse el espléndido paisaje sólo desde el vehículo pues no hay posibilidad de estacionamiento.

La progresiva 9,0 corresponde a la curva de "Los Álamos"

En la progresiva 9,7 está la curva más conflictiva de todo el trayecto que se conoce como la "curva González".

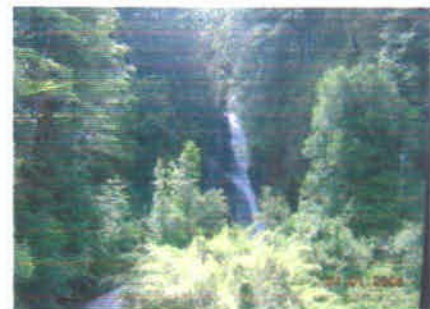
Muy cerrada y con gran desnivel, en la salida de la misma, la pendiente de la banquina imposibilita su ensanchamiento. Sólo hay un pequeño muro de piedra como medida de contención y seguridad.

En el ingreso a la curva un afloramiento rocoso impide su ensanchamiento salvo que se utilice voladuras.

En la progresiva 10,2 se encuentra el puente Casa Pangué el que se utiliza como mirador a la "Cascada de la Bienvenida". Este puente está construido de hormigón con barandas metálicas.

A pocos metros de aquí, en la progresiva 10,5, está "Casa Pangué".

Este lugar se caracteriza por ser un mirador excepcional al Monte Tronador, el cual puede visualizarse casi desde su base como también el Glaciar Casa Pangué.



El mirador aprovecha un área desmontada de aproximadamente 4000 metros cuadrados de superficie, ideal para estacionamiento y como lugar de espera.

En este lugar hay un destacamento de Carabineros.

Desde aquí el camino se hace más plano y sin tantos conflictos de pendientes, pues desde la frontera a Casa Pangue hay aproximadamente 400 mts de desnivel en 7,5 Km de recorrido.

En la progresiva 12,800 hay un puente sobre el Río Peulla construido en madera, de una sola vía y con barandas metálicas. A partir de aquí el camino se recuesta sobre la margen izquierda del río.

Desde la progresiva 17,200 el camino se acerca al

Río Peulla, situación que compromete la estabilidad del camino por cuanto el río mantiene una acción erosiva permanente sobre el talud. La situación se agrava en época de deshielos.

En la progresiva 17,800 se encuentra el Puente Tro-nador, construido de madera y de una sola vía.

Mas adelante en la progresiva 18,600 está el mirador de la cascada Los Helechos y en la 19,300 la cascada Las Mellizas.

En el Km. 20,500 en el paraje llamado La Mula se inicia la zona de las propiedades privadas, dentro del Parque Nacional Pérez Rosales.

En el Km. 23,400 está el aeropuerto Peulla exclusivamente para pequeños aviones y es allí donde comienza una área de ma-llin.



Este mallin corresponde al estuario del río Peulla que continua hasta el Lago de Todos los Santos donde esta ubicado el Puerto Peulla. Este mallín, en épocas de lluvia, se inunda y avanza sobre el camino el cual queda cortado por 7 a 10 días, en un trayecto aproximado de 4 Km, antes de llegar a Peulla.



Ante esta situación la Empresa Andina del Sur traslada a sus pasajeros en embarcaciones de pequeño porte.

Finalmente previo paso por el puesto de Control Aduanero en el Km. 27,400 se arriba a Peulla.

3.3.2.3.2 Equipamiento

PUERTO PAÑUELO

En la entrada al Puerto propiamente dicho, luego del estacionamiento para vehículos, se encuentra el destacamento de Prefectura Naval. Es una pequeña cabaña de madera con dos oficinas donde hay permanentemente una dotación de efectivos.



Hacia el oeste y por una ampliación del edificio anterior se encuentran las casillas de cobro de ingreso al Parque Nacional Nahuel Huapi y de las distintas Empresas de navegación.

Posee una precaria sala de preembarque con kiosco y sanitarios.



PUERTO BLEST

A pocos metros a la derecha del muelle está la Hostería Puerto Blest con capacidad para 25 plazas en 17 habitaciones. Se trata de un edificio de 3 plantas construido con el sistema típico de la región de los lagos con utilización de piedra y madera. En el primer piso ofrece un restaurante para 180 personas.



Cercana al muelle está la vivienda del Guardaparque, que es una cabaña de madera de un solo dormitorio.

A 100 mts de Puerto Blest y camino a Puerto Alegre hay un Snack Bar con comidas rápidas para 120 personas, sanitarios y un centro de interpretación para visitantes.



A 50 mts. de la Hostería se encuentra el Destacamento de Prefectura Naval que ocupa el edificio del ex Correo y en las cercanías están las viviendas para el personal y talleres para mantenimiento.

PUERTO ALEGRE

Es solo un punto de paso, carga y descarga de pasajeros. No cuenta con equipamiento de ningún tipo.

PUERTO FRIAS

En este puerto se encuentran las instalaciones argentinas de Gendarmería, Migraciones, Aduana, un quiosco y sanitarios.



El destacamento de Gendarmería opera en un edificio construido con madera y piedra, con techo de tejas.



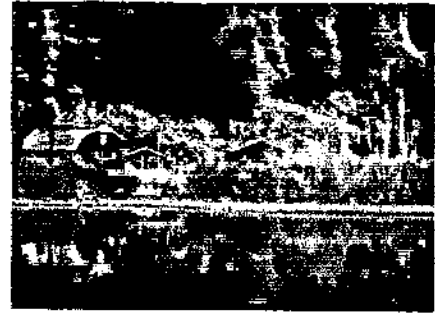
Las oficinas de Migraciones y Aduana ocupan el edificio contiguo a Gendarmería con las mismas características edilicias.

A unos pocos metros de estos edificios, están los sanitarios (dos para damas y dos para caballeros) y el quiosco.



En cercanías del Puerto, aproximadamente a 2 Km. y sobre la costa del lago, hay una vivienda de Guardaparques. Es una típica construcción de piedra y madera, construida en el

año 1939, dotada de caballeriza y leñera. Este complejo se encuentra hoy deshabitado y en estado de total abandono.



3.3.3 Sistema socioeconómico

3.3.3.1 Entorno económico de la Región de los Lagos

El brusco cambio operado en la Economía Argentina por fines del año 2001, con la caída de la convertibilidad y la consiguiente devaluación del Peso Argentino (de paridad \$1=u\$s1 a \$3=u\$s1), dio lugar a un nuevo marco económico que ha impactado favorablemente al sector de la economía regional y puntualmente en lo que hace a la actividad turística.

Esa notable devaluación de la moneda argentina, convierte al país en un destino atractivo no sólo por sus bellezas naturales, sino también ahora, por sus precios verdaderamente accesibles para el turista extranjero.

Estos nuevos términos de intercambio se tradujeron en una ventaja competitiva que trajo aparejada una gran actividad en materia de inversiones en obras civiles destinadas a mejorar y/o ampliar la infraestructura hotelera y gastronómica como así también la reactivación de los servicios vinculados al turismo y la actividad comercial en general.

El primer síntoma de reactivación, que permitió observar un cambio en la tendencia negativa de la crisis de los fines de la década del 90, tuvo lugar por el mes de Abril del 2002, ante la afluencia de visitantes Chilenos, quienes además de buscar el tradicional turismo de esparcimiento, también venían con el fin de realizar el "tour de compras".

De esta manera, a partir de la caída de la convertibilidad, el flujo turístico que a los inicios del los 90 se componía de Argentinos visitantes de Chile, se revirtió siendo actualmente los chilenos los que constituyen el grueso de la movilidad transfronteriza.

De todos modos es oportuno indicar que el movimiento transfronteras Argentino Chileno siempre ha sido importante en Las Regiones de los Lagos de ambos países, tanto por sus cercanías geográficas como por sus lejanías a sus Capitales Nacionales.

Además, los diversos momentos políticos, sociales y económicos de ambos países a lo largo de sus historias han propiciado corrientes migratorias e inmigratorias bidireccionales según las realidades de cada época. Esencialmente los vaivenes en los valores adquisitivos de ambas monedas siempre han garantizado el flujo transfronterizo, hacia uno u otro lado.

Actualmente además de las motivaciones cruzadas que se dan entre ambos países se suman las motivaciones de los extranjeros provenientes de países lejanos, que en general interpretan esta región como un área única de visita. En búsqueda de visitar La Patagonia, el turista desea conocerla en su integridad y eso lo lleva indefectiblemente al cruce de fronteras.

En materia de políticas de estado se está planteando la promoción de Corredores Bioceánicos destinados al tránsito polimodal de cargas, en general.

El carácter cíclico que la economía argentina ha presentado a lo largo del Siglo XX hace prever que la situación económica actual pueda variar al menos en el mediano plazo, tanto por crisis de orden nacional como internacional.

Sin embargo las circunstancias favorables actuales pueden considerarse propicias para diversificar la base económica de la región, a partir del desarrollo y la optimización de la comercialización turística, elevando la calidad de la oferta y mejorando el posicionamiento internacional regional.

Esta diversificación no solamente aporta a un crecimiento sostenible en el tiempo, sino también a un desarrollo que incluya a todos los sectores sociales con mayores niveles de integración y distribución del ingreso, contribuyendo al incremento de la calidad ambiental en sentido amplio.

Este desarrollo requiere un profundo análisis y transformaciones en el contexto público-institucional, en el privado, y en el regional-nacional y en el regional – binacional, necesarias para toda planificación a mediano y largo plazo que partiendo de las oportunidades del presente establezca un compromiso estratégico a futuro.

En el marco de una política internacional que tiende a profundizar la integración dentro del Cono Sur, resulta impensable imaginarse el desarrollo sobre las condiciones actuales sin contemplar una asociación regional de integración con la Décima y Novena Regiones de Chile.

Ese intento de regionalización concreta, por supuesto, se expresa en el Corredor de los Lagos de Chile y Argentina, remarcando los esfuerzos que desde la Pcia. de Río Negro se está haciendo para acompañar esta realidad.

En lo que hace al Corredor de los Lagos, la cuestión ambiental es un tema central que merece una amplia discusión acerca del delicado equilibrio que hay que mantener entre el crecimiento económico, la equidad social y la sostenibilidad del ambiente, cuando los recursos paisajísticos constituyen las características irremplazables de su economía.

La inseguridad en otras partes del globo, la existencia de una población educada y capacitada, las bajas densidades de población, las riquezas naturales de la región, la singularidad de algunas de ellas, el atractivo de la Patagonia, y los bajos precios a nivel internacional de suelo, bienes y producción anuncian en el corto plazo una actividad humana in crescendo sobre áreas protegidas. Situación por la cual el análisis de los proyectos a insertarse en las mismas deben sujetarse al mayor rigor profesional bajo las pautas generalés del desarrollo sostenido.

3.3.3.2 Subsistema turístico

Servicios Turísticos existentes en el Paso a Pérez Rosales

Se señaló mas arriba (*item 3.3.2.3*) que la única actividad socio-económica que registra actualmente el área en estudio es justamente la **turística** (excursiones y paseos terrestres y lacustres, posibilidad de alojamiento y servicios gastronómicos asociados). Todo ello realizado en el marco de concesiones otorgadas por el organismo nacional competente: la Administración de Parques Nacionales.

Al detentar la concesionaria la exclusividad de la explotación, la contratación de sus servicios es en la práctica indispensable para realizar el recorrido del área y/o la utilización del Paso Internacional. Es decir, este sólo es utilizado con fines turísticos

habiendo desaparecido los usos comerciales del pasado (en 3.3.2.1 Antecedentes históricos).

La oferta turística⁴⁵ actual entonces está dada por las siguientes alternativas:

- La realización de la excursión lacustre Puerto Pañuelo-Puerto Blest, que incluye la Cascada de los Cántaros y el Lago Frías.
- La excursión a Chile por los lagos –denominada “*Cruce de Lagos*”- y sus distintas variantes.
- La realización parcial de trayectos lacustres y/o terrestres para acceder a los distintos sitios de interés. Permanecer en Puerto Blest, acceder a zonas de acampe o travesías y *treking* (paseos pedestres) o *mountain bike* (en bicicletas apropiadas).

Descripción de las alternativas

Excursión lacustre Puerto Pañuelo-Puerto Blest: se inicia en la ciudad de Bariloche y luego de transitar por la Av. Ezequiel Bustillo (*en cuadro adjunto se indican distancias y tiempos*) se llega a Puerto Pañuelo. Allí se embarca y se navega hasta Puerto Blest. La isla Centinela, donde descansan los restos del Perito Moreno es uno de los puntos atractivos de esta navegación.

Al llegar a Blest se puede optar por visitar el área o realizar el paseo opcional al lago Frías. El embarque se realiza en Puerto Alegre (extremo este del lago), y se navega hasta el extremo opuesto: Puerto Frías donde se ubica la Aduana Argentina. Al regresar a Blest se embarca nuevamente y se arriba al Puerto Cántaros y desde allí se asciende por una escalinata hasta el Lago los Cántaros. A lo largo de esta caminata se pueden observar los diferentes saltos de esta pintoresca cascada. Finalizando este recorrido se vuelve a embarcar y se regresa a Puerto Pañuelo

Esta excursión se completa en un día. El precio indicativo de la alternativa completa es de u\$s 21.-

Excursión “*Cruce de Lagos*”: consiste en partir desde San Carlos de Bariloche y realizar el mismo recorrido inicial señalado en la excursión anterior hasta Puerto Frías, para desde allí continuar hasta la República de Chile. Para ello una vez realizado el

⁴⁵ Fuente: entrevistas a Informantes Clave; Sitios Web de las Empresas: <http://www.crucedelagos.cl> y <http://www.hotelpuertoblest.com.ar>

trámite de salida en Migraciones y Aduana, se cruza la frontera por el "Paso Vicente Pérez Rosales", accediendo vía terrestre hasta Peulla, primer localidad chilena donde se realizan los trámites de ingreso al país. Luego, ya en Chile se surcan las aguas del lago Todos los Santos, desembarcando en Petrohue (extremo oeste del lago); a partir de allí por camino pavimentado la excursión culmina en las ciudades de Puerto Varas o Puerto Montt. (La excursión se hace del mismo modo, también en el sentido contrario.). Desde allí se puede optar por regresar a Bariloche por el Paso Internacional Puyehue, de tránsito exclusivamente terrestre y pavimentado.

En la actualidad esta excursión se comercializa en dos modalidades, una denominada rápida y otra normal: la primera prevé el almuerzo en Peulla, culminando al anochecer del mismo día en Puerto Varas (o Puerto Montt).

Si el viaje se inicia en Puerto Montt los horarios son idénticos con la salvedad que en este caso el almuerzo se ofrece en la hostería de Puerto Blest. El costo indicativo de esta alternativa es de u\$s 70 para Argentinos y u\$s 140 para extranjeros.

La otra modalidad transcurre en dos días y una noche, pernoctando en la hostería de Peulla, tanto si el viaje comienza en San Carlos de Bariloche o si se inicia en Puerto Montt (o Puerto Varas).

Como variantes alternativas de la modalidad se puede considerar: agregar noches adicionales de hotel y/o cambiar el sitio de pernocte, dentro de las opciones ofrecidas: Hostería Blest (Argentina) u Hostería Peulla (Chile).

El costo de la excursión es de u\$s 145 para Argentinos y u\$s 170 para extranjeros.

Las noches adicionales tienen un valor de u\$s 150 la habitación doble en la hostería Peulla y de u\$s 33 para Argentinos o u\$s 75 para extranjeros en la hostería Puerto Blest. (En todos los casos los valores son promedios estimativos –temporada de verano 2005- pudiendo variar según la época del año)

Realización parcial de trayectos: es la posibilidad de adquirir solo algún tramo terrestre y/o lacustre de recorrido. Por ejemplo –para los excursionistas pedestres- solo el transporte hasta Puerto Frías, para desde allí emprender el ascenso al Cerro Tronador o por el sendero de "Paso de las Nubes" trasladarse hasta Pampa Linda, desde donde se accede a otros transportes para volver a la ciudad de Bariloche.

Los siguientes gráficos detallan las características: distancia, duración y altura con respecto al nivel del mar, de cada de los trayectos (con y sin pernocte):

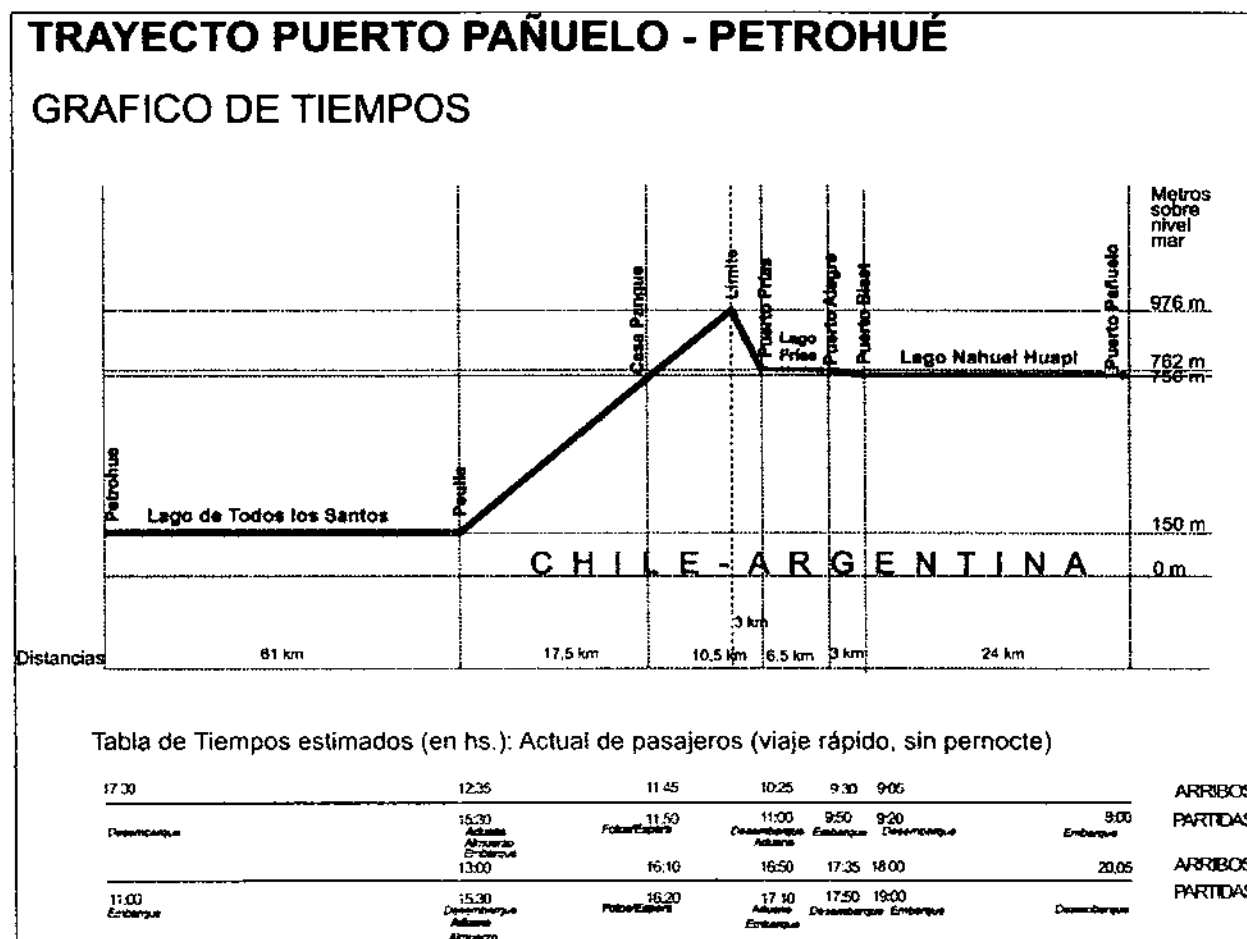


Gráfico I-1

TRAYECTO PUERTO PAÑUELO - PETROHUÉ

GRAFICO DE TIEMPOS

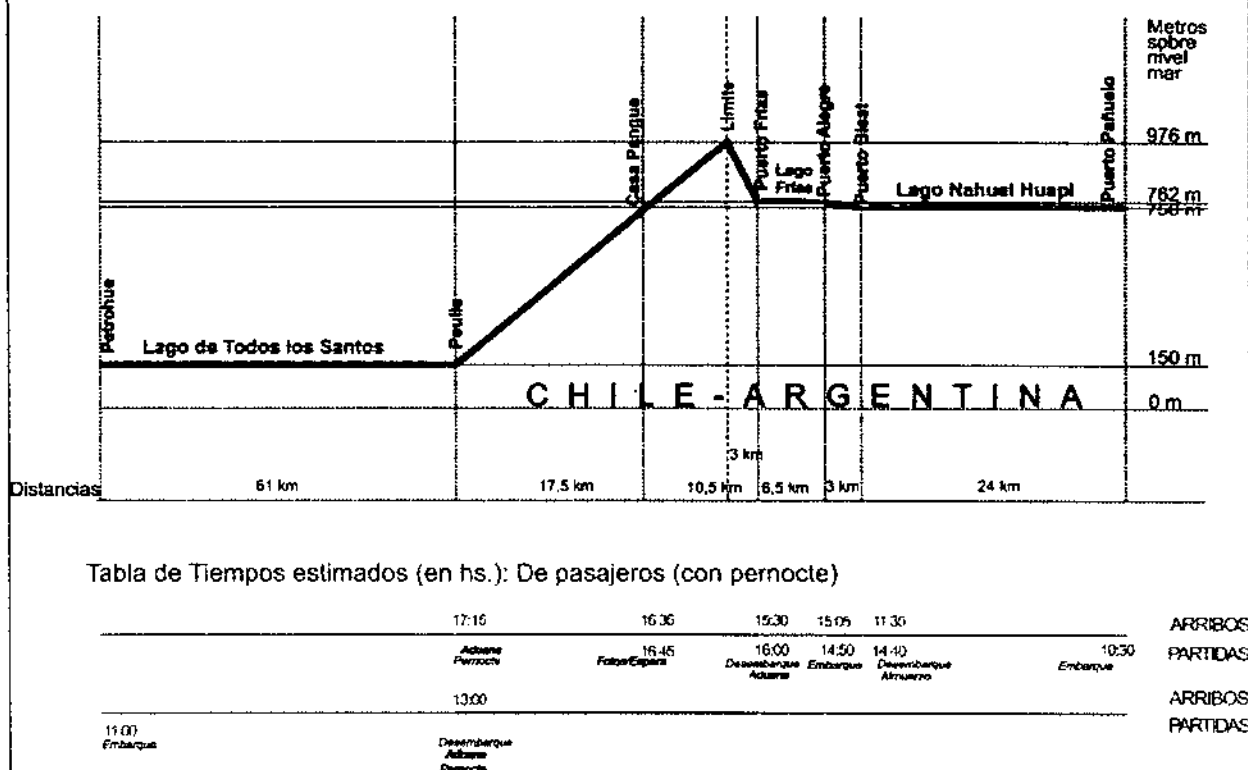


Gráfico I-2

Equipamiento e infraestructura turística

En este apartado señalamos características centrales de las localidades citadas, tanto argentinas como chilenas, en su condición de destinos turísticos de vinculación indudable al área en estudio.

CIUDAD DE SAN CARLOS DE BARILOCHE

Destino turístico reconocido internacionalmente, punto de referencia insoslayable del turismo en Patagonia. Ubicada en la Provincia de Río Negro, en la margen Sur del Lago Nahuel Huapi -rodeada por la jurisdicción del Parque Nacional del mismo nombre- cuenta con una población de 93.352 habitantes⁴⁶.

Es la ciudad síntesis de la geografía patagónica: al este el paisaje seco, árido de la estepa; definido en continuas elevaciones precordilleranas y los típicos pastizales de la meseta. Al oeste los valles, lagos, brazos y entradas el gran lago Nahuel Huapi, en el encuentro con la cordillera de los Andes. Allí se encuentran los principales

⁴⁶ Censo 2001 (Instituto Nacional de Estadística y Censos R. Argentina - www.indec.mecon.gov.ar)

atractivos turísticos: además de los propios del "Gran Lago", como el mencionado Blest, el Bosque de Arrayanes o la Isla Victoria; el Cerro Catedral principal centro de esquí de Sudamérica, o el Cerro Tronador, entre muchos otros atractivos naturales reconocidos.

El turismo es la principal actividad económica de la ciudad. Está dotada de equipamiento e infraestructura para recepcionar a más de un millón de turistas anuales. Posee aeropuerto internacional, terminal de ómnibus y estación de trenes. Vínculo a través de rutas nacionales pavimentadas (Nº237, Nº 258) con las principales ciudades emisoras de turismo nacional Buenos Aires, Córdoba, Rosario, Santa Fé; así como con otros destinos turísticos de la región: San Martín de los Andes, Villa la Angostura, El Bolsón y Esquel.

PUERTO MONTT

Es la capital de la Región de los Lagos (Xª Región), tiene una población de 175.838 habitantes (considerando la Comuna⁴⁷). Se ubica al norte del seno de Relonconví sobre el Océano Pacífico. Centro turístico de importancia del sur chileno, pintoresco y característico: sus construcciones en madera históricas, típicas de la cultura regional "chilota", puerto de pesca artesanal (Angelmó), alrededores de costas marítimas y lacustres (Lago Llanquihe) de particular atractivo. Posee importante infraestructura turística, hoteles, hosterías, bungalows y restaurantes.

Cuenta con aeropuerto internacional, un puerto de gran calado y acceso por la Ruta Nacional Nº 5 ("*Panamericana Sur*") a Santiago de Chile y las ciudades mas importantes del país; y también por ruta pavimentada a través del Paso Internacional Puyehue, a San Carlos de Bariloche.

PUERTO VARAS

Ubicada –al igual que Puerto Montt- en la Xª Región, a una distancia de sólo 17 kilómetros de la ciudad capital. A orillas del lago Llanquihue (32.911 habitantes⁴⁸), con mediana capacidad hotelera, restaurantes, casino, y otros servicios indispensables para el viajero, es un destino turístico de singulares atractivos naturales. Custodiada por el imponente Volcán Osorno, es también llamada la ciudad de las rosas y patrimonio de una interesante arquitectura. Por su cercanía a Puerto Montt, se conside-

⁴⁷ *Ibid.*

⁴⁸ Censo 2002 (*Instituto Nacional de Estadísticas R. de Chile - <http://www.ine.cl>*)

ran las mismas posibilidades de tránsito y accesos (aeropuerto internacional, rutas, puerto).

PEULLA

Pequeña localidad de aproximadamente 200 habitantes enclavada en el Parque Nacional Pérez Rosales, donde están las instalaciones de Gendarmería, Migraciones y Aduana chilenas.

Posee un solo establecimiento hotelero, el "Hotel Peulla" que tiene 76 habitaciones y dos restaurantes; el "Peulla" con capacidad para 180 personas y el "Tejuela" que es de tipo autoservicio con capacidad para 280 pasajeros.

En esta pintoresca aldea se pueden acceder a variadas actividades: caminatas (*trecking*), cabalgatas y tránsito con vehículos especiales (*tipo 4X4*) a cerros, cascadas y sitios de interés; pesca con mosca (*fly fishing*) en lagos y ríos cercanos.

PETROHUE

Este pequeño paraje ubicado en el extremo occidental del lago Todos Los Santos, posee una pequeña hostería (con 12 habitaciones dobles) y un restaurante con capacidad para 25 personas. También 4 cabañas con capacidad para 4, 7 y 8 personas.

Al igual que en Peulla, es posible acceder a distintas actividades de paseo y aventura que incluyen: safari fotográfico por los bosques, navegación en *kayak*, o bajada en balsa por el río Petrohue (*Rafting*), visita a los rápidos de ese mismo río, pesca (*fly fishing*) en ríos y lagos.

CAPITULO II

7

CAPITULO II

4. LINEAMIENTOS GENERALES DEL PROYECTO

FUNDAMENTOS TEÓRICOS

En este punto se trazan sintéticamente las líneas de análisis sobre las que se sustenta la hipótesis de trabajo que permitió diseñar al Producto⁴⁹ propuesto.

Dicho Producto y el análisis de su Prefactibilidad han tenido, desde su gestación, el objetivo medular e inamovible de ser diseñado en el marco del paradigma de la sustentabilidad ambiental y económica.

La hipótesis de trabajo surge, entonces, de aplicar una forma moderna de gestión ambiental que implica pensar y diseñar un proyecto con la premisa primordial de adaptarlo al ambiente y no llegar a la instancia de tener que justificar sus impactos negativos y esforzarse por mitigarlos.

Consecuentemente, del análisis transdisciplinario, especialmente de las observaciones de campo se desprendió casi naturalmente la hipótesis de trabajo que marca los lineamientos del presente trabajo:

La limitante⁵⁰ en el diseño del nuevo Proyecto no es la fragilidad del ambiente natural sino el camino y su margen de operatividad.

De tal modo que la unidad de medida del **límite admisible de cambio⁵¹** lo dan los vehículos en forma simultánea y no las personas, de forma que la operatividad del camino se impone al concepto tradicional de capacidad de carga.

Por lo tanto la estimación de la **capacidad receptiva del ambiente natural⁵²** es tarea vana pues el límite admisible de cambio (que es seguramente más restrictivo que la capacidad receptiva del ambiente natural) está determinado antes por la operatividad del camino que por la fragilidad del ambiente natural.

Este criterio debe resaltarse porque no es menor al momento de manejarse el concepto de sustentabilidad ambiental.

⁴⁹ Llamamos **Producto** a la nueva oferta turística "**Cruce de Lagos vehicular por medio de Transbordadores a través del Paso Internacional Pérez Rosales**", que formula el presente Estudio.

⁵⁰ Se establece esta limitante desde la decisión de diseñar el nuevo Proyecto partiendo de la premisa de no modificar la traza del camino, si su ancho, al menos no en forma sustancial.

⁵¹ Stankey et al (1985)

⁵² Bullón, R&Otero, A et al (1995) Estándares para las actividades del tiempo libre. Secretaría de Investigación, Facultad de Turismo, Universidad Nacional del Comahue.

Entonces, a partir de las evaluaciones de los aspectos detallados más arriba, surgen dos escenarios posibles y diametralmente opuestos para el diseño del nuevo Proyecto:

1. Con modificación sustantiva del espacio físico existente
2. Sin modificación sustantiva del espacio existente

De la observación y relevamiento realizados sobre el terreno, se pudo analizar la circulación del paso. La misma está estrechamente vinculada al tipo de camino que es fundamentalmente de alta montaña. Ello significa que presenta un alto grado de dificultad y por su ancho sólo admite la circulación vehicular, a veces con dificultad, en un solo sentido a la vez.

Esto significa que para poder lograr un tránsito fluido deberían realizarse importantes obras de ingeniería vial. Las características topográficas y de relieve, la presencia de importantes afloramientos rocosos, la intensa vegetación y la fragilidad del ambiente natural, tal como se ha descrito en otra parte de este informe, obligan a considerar un elevado monto de inversión para lograr adaptar el camino a otro cometido.

De modo que ampliar el ancho del camino implicaría un costo económico tan elevado que difícilmente se pueda recuperar con la incorporación del nuevo Producto⁵³ en las condiciones de sustentabilidad que se tiene como premisa esencial.

Esto conlleva a tomar como línea de trabajo la alternativa 2: *sin modificación sustantiva del camino*, que además nos da un límite máximo mucho menor al que admitiría el ambiente natural.

Va de suyo que la alternativa de modificar el camino implica un impacto ambiental de grandes magnitudes, que se vuelve casi inadmisibles si recordamos que el mismo discurre dentro del área del Parque Nacional Nahuel Huapi en Argentina y en el del Parque Nacional Pérez Rosales en Chile.

Por lo tanto y tal como surge de los párrafos anteriores se desprende que:

- ✓ la magnitud de las obras que permitan un tránsito continuo e intenso de vehículos, en ambas direcciones y con el auxilio de trasbordadores requiere un nivel de inversión tan elevada que no resultaría económicamente sustentable. Ni siquiera hay razones de carácter estratégico que merezca tal inversión,

⁵³ Esta afirmación está debidamente sustentada en el punto 4.2 correspondiente al análisis de prefactibilidad económica.

mucho menos si se tiene en cuenta que a pocos kilómetros⁵⁴ se encuentra habilitado todo el año el Paso Internacional Cardenal Samoré (Pcia. del Neuquén).

- ✓ Que el impacto de dichas obras viales, dejaría al Producto en una situación de muy difícil aceptabilidad en función del marco conceptual y metodológico con que se rige el actual staff técnico de la Administración de Parques Nacionales.

Aún con la hipótesis de trabajo sustentada en diseñar el Producto con la alternativa de un tránsito vehicular sin modificar las actuales condiciones del camino, serán necesarias algunas modificaciones de menor cuantía en algunos lugares puntuales.

Conclusión: se opta por la alternativa de mantener el camino en las condiciones actuales, incorporando algunas mejoras mínimas para la mejor operatividad y seguridad.

ELEMENTOS A CONSIDERAR

De las entrevistas realizadas a informantes claves se ha obtenido una descripción del actual sistema de operatividad del camino. Sumada a las observaciones, permitió identificar los parámetros que deberán tenerse en cuenta para ajustar el Producto con tránsito de vehículos particulares al camino existente:

- A. Capacidad del camino actual (cuantificación)
- B. Lugares críticos
- C. Sitios de espera
- D. Áreas de estacionamiento
- E. Sitios de cruces de flujos
- F. Simultaneidad admisible
- G. Compatibilidad con las actuales actividades

⁵⁴ Apenas 40Km. en línea recta

4.1. El Subsistema Turístico

4.1.1 Operatividad del Producto

A continuación se detallan los elementos esenciales, que se utilizan para el diseño de la operatividad del Producto, bajo la hipótesis de trabajo planteada.

A. Capacidad del camino:

De acuerdo a la premisa elegida, se toma a la actual capacidad física del camino como determinante de la cantidad de vehículos que pueden ser admitidos simultáneamente en la parte terrestre del circuito:

Estos tramos involucrados son:

- a) Pto. Blest – Pto. Alegre,
- b) Frías – Peulla.

Para la estimación se tomaron en consideración los puntos más restringidos y críticos del camino. Para esos lugares se estima que el máximo de vehículos que circulen en caravana no deberían ocupar más de 300 metros lineales del camino⁵⁵.

A dicha situación se debe añadir la condición de que los vehículos se desplacen a baja velocidad y que mantengan una distancia prudencial de al menos 15 metros, tanto por las características del camino como para permitir una tranquila observación del paisaje. En función de ello se construyó la siguiente tabla:

Requerimiento de espacios		
Autos	Largo	Longitud camino
5	20	95
6	24	114
7	28	133
8	32	152
9	36	171
10	40	190
11	44	209
12	48	228
13	52	247
14	56	266
15	60	285
16	64	304
17	68	323
18	72	342
19	76	361
20	80	380
21	84	399

⁵⁵ Este número resulta de definir la longitud máxima de la caravana para que esta resulte segura y adecuada a un tránsito turístico contemplativo, y adaptado a las características viales.

22	88	418
23	92	437
24	96	456
25	100	475
26	104	494
27	108	513

De la tabla anterior se desprende que el número de autos simultáneos que admiten las actuales condiciones del camino es de 16 unidades.

Superada esa cantidad de vehículos comenzarían a surgir una serie de dificultades operativas.

B- Lugares críticos:

Existen dentro de los tramos terrestres ciertos lugares que aparecen como conflictivos y que ameritarían algún tipo de obra de ingeniería para hacerlos más seguros al tránsito:

- ✓ Curva El Coihue
- ✓ Curva de González
- ✓ La Senda, La Calavera, El Puesto Viejo, áreas de derrumbes y puentes, etc

C- Sitios de espera:

Si se viaja en un solo sentido, aún con esa hipótesis, hay que establecer sitios donde ante la necesidad de: evacuación, emergencia o por razones operativas (camiones de equipajes, maquinas viales, etc.) sea posible disponer de espacio para el doble flujo vehicular.

Como ya se tiene estimada la distancia que ocupan 16 autos estacionados en forma continua (paragolpe contra paragolpe, estos lugares deberán ser de aproximadamente 45 o 50 metros de largo y donde se haga un ensanche no mayor a 1,5 mts. o 2 mts.

Estos lugares deberían ser regulares en el espacio, si la topografía lo permitiera, o en su defecto en el tiempo, si lo anterior no fuera posible.

Algunas áreas que son utilizados actualmente como lugares de detención para la observación del paisaje, la toma de fotografías, o para trámites migratorios o aduaneros, podrían ser elegidos como sitios de espera, Ej:

- ✓ Puerto Frías:

- ✓ Límite internacional Argentina Chile.
- ✓ Casa Pangué: desde donde se puede admirar el Monte tronador y el glaciar y donde además hay un destacamento de Carabineros, etc

D- Áreas de estacionamiento: En función del espacio disponible y de acuerdo a la tabla que más abajo detallamos, los estacionamientos factibles de utilizarse son: Pto. Pañuelo, Pto. Blest (área del Snack Bar); Pto. Frías, Casa Pangué, Peulla (área hotel) y en Petrohue.

Requerimiento de espacios			
Autos	Largo	ancho	Superficie Estacionamiento
5	20	15	75 m ²
6	24	18	90 m ²
7	28	21	105 m ²
8	32	24	120 m ²
9	36	27	135 m ²
10	40	30	150 m ²
11	44	33	165 m ²
12	48	36	180 m ²
13	52	39	195 m ²
14	56	42	210 m ²
16	60	45	225 m ²
16	64	48	240 m ²
17	68	51	255 m ²
18	72	54	270 m ²
19	76	57	285 m ²
20	80	60	300 m ²
21	84	63	315 m ²
22	88	66	330 m ²
23	92	69	345 m ²
24	96	72	360 m ²
25	100	75	375 m ²
26	104	78	390 m ²
27	108	81	405 m ²

E- Sitios de cruce de flujos:

Los sitios de cruce de flujo pueden definirse como un nodo donde se requiere algo más que permitir sólo el cruce vehicular, sino que se necesita de áreas de estacionamiento. A veces los sitios de espera coinciden con los de cruce de flujo, por ej.

- Puerto Frías
Tiene estacionamiento, servicios: cafetería y baños, Aduana y Migraciones, paisaje.
- Casa Pangué
Lugar para estacionamiento, paisaje, puesto de Carabineros.

Tanto uno como otro tienen elementos adicionales, como son el paisaje que es una razón válida para justificar el tiempo de espera útil y no ociosa. Son los únicos sitios que ofrecen la posibilidad de que puedan encontrarse simultáneamente dos caravanas que viajan en sentido contrario sin generar conflictos en el movimiento ni en la seguridad de los vehículos. De acuerdo a las distancias y horarios el indicado es Casa Pangue.

F- Simultaneidad admisible:

Se debe considerar y prever el caso de los factores críticos, como posibilidad extrema: tal puede ser la simultaneidad de los distintos flujos turísticos durante una catástrofe natural o accidente.

Ante tal hipótesis desfavorable debe plantearse, cuales serían los sitios que admitan las condiciones de operatividad máxima con simultaneidad de flujo, durante una contingencia de grandes magnitudes. De la misma manera que en E- los sitios posibles son Pto. Frías y Casa Pangue.

G- Compatibilidad con las actuales actividades:

Hay que tomar en cuenta las actividades que actualmente se desarrollan en el circuito, para que estas no sean alteradas.

Las actividades turísticas actuales en el área son las siguientes:

- a) Cruce de lagos Petrohué – Puerto Pañuelo,
- b) Excursión lacustre Petrohué – Peulla,
- c) Excursión Pañuelo – Frías,
- d) Cruce de lagos Pañuelos – Petrohué

De la observación directa realizada en un recorrido completo en ambas direcciones se ha extraído la siguiente tabla de tiempos:

Lugar	Llegada	Partida	Duración
Centro Bariloche		07:05	00:25
Tunkelen	07:30	07:34:00	00:04
Pto. Pañuelo	07:37	08:02:00	00:25
Pto. Blest	09:08	09:25	00:17
Pto. Alegre	09:32	09:50	00:18
Pto. Fias	10:08	11:00	00:52
Limite	11:13	11:17	00:04
Mirador 01	11:30	11:30	00:00
Casa Pangue	11:43	11:52	00:09
Peulla (rio)	12:17	12:17	00:00
Peulla (pueblo)	12:24	12:40	00:16
Peulla hotel	12:42		
Peulla Puerto		15:58	15:58

Pto. Petrohue	17:40	18:05	00:25
Petrohue (salto)	18:18	18:53	00:35
Pto. Varas	19:40		

Descripción del circuito turístico en transbordadores

La elección de Puerto Pañuelo como lugar de partida de los transbordadores surge luego de analizar y descartar otras posibles alternativas:

Puerto San Carlos: es un Puerto que actualmente no está activo y la partida desde este lugar implica un incremento de al menos 30 Km. del trayecto, a lo largo del lago Nahuel Huapi, antes de llegar a Puerto Blest. Esta mayor distancia anula, además, la posibilidad de realizar dos viajes diarios, en época estival.

Bahía López: Las condiciones naturales de esta Bahía no favorecen la navegabilidad segura⁵⁶, particularmente en los procedimientos de amarre y zarpado, debido a la dirección e intensidad de los vientos dominantes y por la presencia de jangadas de troncos de ciprés y coihue.

Los siguientes gráficos indican la conformación de los trayectos, y diagrama de horarios asociados a los mismos, que conforman el diseño del nuevo proyecto turístico de tránsito vehicular mediante transbordadores, por el *Paso Internacional Pérez Rosales*.

Para este diseño se tuvo en cuenta –por razones de seguridad, coordinación y compatibilización con el flujo de pasajeros existente- las tablas de luz solar⁵⁷ del área geográfica en estudio, utilizando como periodo de tránsito posible, el que incluye la luz crepuscular.

De acuerdo a esta tabla se ha diferenciado la consideración del tránsito factible: durante todo el año de acuerdo a lo indicado en el **Gráfico II-1**. Para los meses comprendidos entre septiembre y mayo se le agrega lo considerado por el **Gráfico II-2**.

Los tiempos estimados en estos gráficos se han analizado teniendo en cuenta y compatibilizando el tránsito previsto, con el flujo existente de pasajeros y buses vigente para cada uno de los periodos considerados.

⁵⁶ Así lo indicaron las fuentes de Prefectura Naval consultadas.

⁵⁷ Se consideraron los datos obtenidos de las Tablas Solares Diarias extraídas del sitio web del *Servicio de Hidrografía Naval*: www.hidro.gov.ar/observatorio

El **sitio de cruce de flujos** definido es –para todos los diagramas de tránsito-Casa Pangué.

Los tiempos se adecuan a la infraestructura existente. Si del proceso de integración, y la voluntad expresada por los Gobiernos Argentino y Chileno (*ver apartado 3.2.1.2. Antecedentes políticos*) se avanza en la habilitación de una sola aduana, se sugiere como ubicación de la misma Casa Pangué –del lado de la República de Chile- por su condición de **sitio de cruce de flujos** señalada. Además esto liberaría en el área de Puerto Frías el sector destinado a Aduana y Migraciones, pudiendo ser reciclado y utilizado en servicios al visitante (Área de Interpretación y/o Confeitería, sala de espera, etc.). Sus características arquitectónicas y tipo de construcción podrán revalorizarse.

Debemos señalar que la propuesta de pernocte en Puerto Blest obedece a un óptimo aprovechamiento del movimiento del trasbordador previsto en el Nahuel Huapi, de manera que todos sus desplazamientos se realicen con vehículos embarcados (durante los ocho meses de mayor luz solar). Idéntica consideración se tiene en el lago de Todos los Santos.

Descripción de trayectos y horarios:

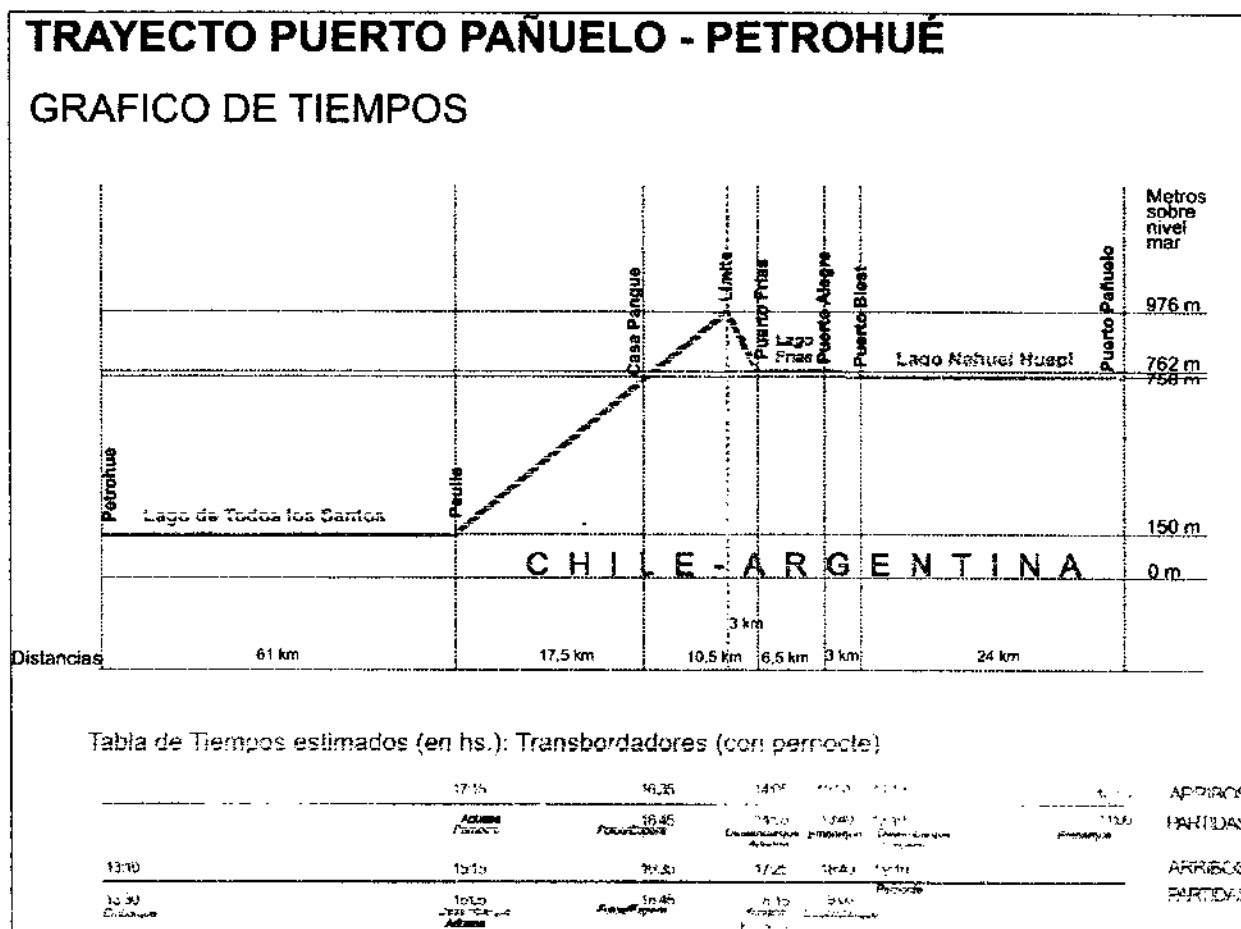


Gráfico II-1

PUERTO PAÑUELO-PETROHUE (con pernocte)

- 10:40 hs. Arriban los vehículos a PUERTO PAÑUELO, estacionando ordenadamente –en orden de arribo- para el embarque. Se inicia el embarque a bordo del transbordador, siguiendo las indicaciones del personal.
- 11:00 hs. Parte el transbordador.
- 12:10 hs. Arribo del transbordador a PUERTO BLEST. Desembarque y ubicación en el área de estacionamiento –siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos.
Almuerzo.
- 13:10 hs. Partida ordenada –siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia PUERTO ALEGRE.
- 13:20 hs. Arribo a PUERTO ALEGRE y progresivo embarque de los vehículos en el transbordador de Lago Frías.
- 13:40 hs. Partida del transbordador.
- 14:05 hs. Arribo del transbordador a PUERTO FRIAS. Desembarque y ubicación en el área de estacionamiento –siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos.
Realización de los trámites migratorios y aduana (Argentina).
- 14:55 hs. Partida ordenada –siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia

CASA PANGUE (República de Chile).

- 16:35 hs. Arribo de los vehículos a CASA PANGUE. Estacionamiento ordenado –por orden de llegada- y detención.
Descenso de los vehículos, fotos y observación del paisaje.
- 16:45 hs. Partida de los vehículos.
- 17:15 hs. Arribo de los vehículos a PEULLA.
Realización de los trámites migratorios y de aduana (chilena).
Ubicación en lugares de alojamiento. (Tiempo para la actividad de los turistas: culturales y de intercambio, transferencia, aporte cultural, intercambio).
Pernocte

PETROHUE-PUERTO PAÑUELO (con pernocte)

- 13:10 hs. Arriban los vehículos a PETROHUE, estacionando ordenadamente –en orden de arribo- para el embarque. Se inicia el embarque a bordo del transbordador, siguiendo las indicaciones del personal.
- 13:30 hs. Parte el transbordador.
- 15:15 hs. Arribo del transbordador a PEULLA. Desembarque.
Realización de los trámites migratorios y de aduana (chilena).
- 16:05 hs. Partida ordenada -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia PUERTO FRIAS.
- 16:35 hs. Arribo de los vehículos a CASA PANGUE. Estacionamiento ordenado –por orden de llegada- y detención.
Descenso de los vehículos, fotos y observación del paisaje.
- 16:45 hs. Partida ordenada de los vehículos.
- 17:25 hs. Arribo de los vehículos a PUERTO FRIAS. Ubicación en el área de estacionamiento, siguiendo las indicaciones del personal.
Realización de los trámites migratorios y aduana (Argentina).
- 18:15 hs. Embarque de los vehículos en el transbordador de Lago Frías.
Partida del transbordador.
- 18:40 hs. Arribo del transbordador a PUERTO ALEGRE, desembarque de los vehículos y traslado inmediato hacia PUERTO BLEST.
- 19:00 hs. Circulación de los vehículos hacia PUERTO BLEST.
- 19:10 hs. Arribo de los vehículos a PUERTO BLEST. Ubicación en el área de estacionamiento -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos.
Pernocte

TRAYECTO PUERTO PAÑUELO - PETROHÚE

GRAFICO DE TIEMPOS

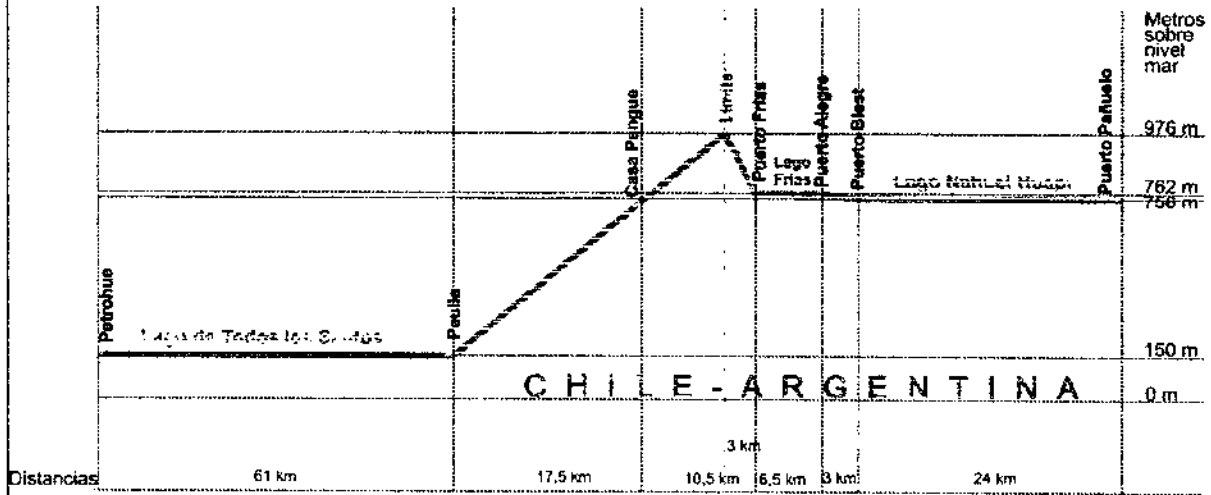


Tabla de Tiempos estimados (en hrs.) - Transbordadores (vía rápido) - Sin peajes

Origen	Destino	Tiempo (hrs.)
Puerto Pañuelo	Puerto Alegre	09:30
Puerto Alegre	Puerto Frías	10:00
Puerto Frías	Casa Pangue	11:15
Casa Pangue	Petrohué	12:05

Grafico II-2

PUERTO PAÑUELO-PETROHUE (viaje rápido)

- 07:40 hs. Arriban los vehículos a PUERTO PAÑUELO, estacionando ordenadamente –en orden de arribo- para el embarque. Se inicia el embarque a bordo del transbordador, siguiendo las indicaciones del personal.
- 08:00 hs. Parte el transbordador.
- 09:10 hs. Arribo del transbordador a PUERTO BLEST. Desembarque y ubicación en el área de estacionamiento -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos.
- 09:30 hs. Partida ordenada -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia PUERTO ALEGRE.
- 09:40 hs. Arribo a PUERTO ALEGRE y progresivo embarque de los vehículos en el transbordador de Lago Frías.
- 10:00 hs. Partida del transbordador.
- 10:25 hs. Arribo del transbordador a PUERTO FRIAS. Desembarque y ubicación en el área de estacionamiento -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos. Realización de los trámites migratorios y aduana (Argentina).
- 11:15 hs. Partida ordenada -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia CASA PANGUE (República de Chile).
- 11:55 hs. Arribo de los vehículos a CASA PANGUE. Estacionamiento ordenado –por orden de llegada- y detención.
Descenso de los vehículos, fotos y observación del paisaje.
- 12:05 hs. Partida de los vehículos.

12:35 hs.	Arribo de los vehículos a PEULLA. Realización de los trámites migratorios y de aduana (chilena). Almuerzo.
14:05 hs.	Embarque de los vehículos en el transbordador y partida. Navegación lago de Todos los Santos.
15:50 hs.	Arribo del transbordador a PETROHUE.
16:10 hs.	Desembarque y continuación del tránsito libre de los vehículos.

PETROHUE-PUERTO PAÑUELO (viaje rápido)

08:30 hs.	Arriban los vehículos a PETROHUE, estacionando ordenadamente –en orden de arribo- para el embarque. Se inicia el embarque a bordo del transbordador, siguiendo las indicaciones del personal.
08:50 hs.	Parte el transbordador.
10:35 hs.	Arribo del transbordador a PEULLA. Desembarque. Realización de los trámites migratorios y de aduana (chilena).
11:25 hs.	Partida ordenada -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos hacia PUERTO FRIAS.
11:55 hs.	Arribo de los vehículos a CASA PANGUE. Estacionamiento ordenado –por orden de llegada- y detención. Descenso de los vehículos, fotos y observación del paisaje.
12:05 hs.	Partida ordenada de los vehículos.
12:45 hs.	Arribo de los vehículos a PUERTO FRIAS. Ubicación en el área de estacionamiento, siguiendo las indicaciones del personal. Realización de los trámites migratorios y aduana (Argentina).
13:35 hs.	Embarque de los vehículos en el transbordador de Lago Frías. Partida del transbordador.
14:00 hs.	Arribo del transbordador a PUERTO ALEGRE, desembarque de los vehículos y traslado inmediato hacia PUERTO BLEST.
14:20 hs.	Circulación de los vehículos hacia PUERTO BLEST.
14:30 hs.	Arribo de los vehículos a PUERTO BLEST. Ubicación en el área de estacionamiento -siguiendo las indicaciones del personal- de los vehículos. Almuerzo.
15:30 hs.	Embarque de los vehículos en el transbordador y partida. Navegación lago Nahuel Huapi.
16:40 hs.	Arribo del transbordador a PUERTO PAÑUELO.
17:00 hs.	Desembarque y continuación del tránsito libre de los vehículos.

Adecuación de Infraestructura

El Producto diseñado requiere para su implementación la adecuación de la infraestructura existente en distintos lugares del trayecto. Estos se han definido de modo

de producir el menor impacto posible tanto en su intensidad como en su extensión. Los lugares y las adecuaciones son las siguientes:

PUERTO PAÑUELO: Se deberá rehabilitar y consolidar la rampa de embarque y desembarque de vehículos existente, en el sector frente a las instalaciones de la Prefectura Naval. Dragar en la profundidad necesaria (De acuerdo a la embarcación que se defina). Este dragado –así como la mejora de los servicios de atención al pasajero, están previstos en la obra de *refuncionalización*⁵⁸ (en la misma podría incluirse la realización de esta mínima obra de adecuación de embarcadero). La mejora de los servicios de atención al pasajero, sanitarios, sala de espera, confitería, son indispensables.

PUERTO BLEST: Se deberá rehabilitar y consolidar rampa de embarque y desembarque de vehículos existente. Acondicionar estacionamiento en el área del snack bar existente.

PUERTO FRIAS: De la misma manera que en los puertos antes mencionados, se deberá rehabilitar y consolidar rampa de embarque y desembarque de vehículos existente. Además es necesario acondicionar para estacionamiento áreas antropizadas disponibles. La ampliación del área de tramites aduaneros y migraciones; así como ampliación y mejora del sector de sanitarios y precario kiosco-bar existente, es también indispensable. Fundamental para el sector, dadas las características actuales, es contar con aleros o galerías cubiertas para que la circulación de los pasajeros no esté expuesta a las inclemencias climáticas (el abundante régimen de precipitaciones señalado).

CAMINO FRIAS-LIMITE: Es necesario el mejoramiento de puentes, el reacondicionamiento en función de mayor seguridad de la “*curva del Cohiue*”; el mantenimiento de alcantarillas y la limpieza de las cunetas existentes. Debe disponerse la señalización turística y de seguridad vial a lo largo del trayecto. Es por último necesario el mejoramiento de las condiciones actuales (enripiado, bacheo, etc).

⁵⁸ Licitación Pública N° 1/2004, para adjudicar la Concesión para las Obras de Refuncionalización y Explotación de los Servicios a los Visitantes del Área de Puerto Pañuelo; Administración de Parques Nacionales. Actualmente impugnada por empresas oferentes, y en proceso de nueva convocatoria.

4.1.2 Descripción de la afluencia turística

Para analizar la actual demanda turística de San Carlos de Bariloche -y más puntualmente la que corresponde al paso "Pérez Rosales"- se debe hacer énfasis en sus variantes tanto cuantitativas, como cualitativas; de tal forma que, posteriormente nos permitan realizar un abordaje a la demanda objetivo del presente estudio.

El paso fronterizo "Pérez Rosales" se utiliza exclusivamente por un flujo turístico que vincula Chile y Argentina mediante el circuito denominado "Cruce de Lagos" (como indicáramos en el Capítulo I).

Dicho circuito no solo constituye un atractivo "primario" por sí mismo, sino que se fortalece en su relación de complementariedad con otros circuitos patagónicos. Por tal motivo, éste producto se relaciona directamente con puntos nodales o de distribución⁵⁹ que conforman el sistema y contribuyen como motores de estos flujos turísticos. Los centros de distribución asociados al circuito "Cruce de Lagos" son las ciudades de San Carlos de Bariloche, Puerto Varas y Puerto Montt.

4.1.2.1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

Este análisis de la demanda se considera –dadas sus condiciones de centro de distribución principal de la Patagonia Argentina- en San Carlos de Bariloche, para esquematizar el comportamiento del volumen de los flujos turísticos. Se toman en consecuencia como referencia las estadísticas que elabora la Secretaría de Turismo de la Provincia de Río Negro y la Dirección Nacional de Migraciones Delegación Bariloche. La primera de las fuentes mencionadas, considera que Bariloche recibe actualmente un flujo turístico de alrededor de 630.000⁶⁰ turistas anuales.

EVOLUCIÓN

En los últimos 40 años la demanda se incrementó un 473%, a una tasa promedio anual de crecimiento de 11.27%.

⁵⁹ Denominamos *centro de distribución* a aquel conglomerado urbano que por poseer multiplicidad de servicios y ubicación estratégica, es considerado centro o punto principal dentro de un itinerario y desde el cual se originan excursiones en el radio de influencia.

⁶⁰ Respecto este N^o, que se mantiene invariable desde el año 2000, alcaramos que se ven notables diferencias que no se reflejan en estas estadísticas. **Ha habido un notable incremento de los turistas que ingresan en auto, que son justamente los que no se cuantifican en la metodología estadística actual.** Ellos son justamente el principal target para este *Producto*.

En ésta proyección hay picos cíclicos, mostrando los años 1992, 1998, 2003 y en principio también el 2004 como favorables en cuanto a crecimiento.



GRAFICO II-3 – Elaborac. propia; fuente: Secretaría de Turismo de la Pcia de Río Negro.

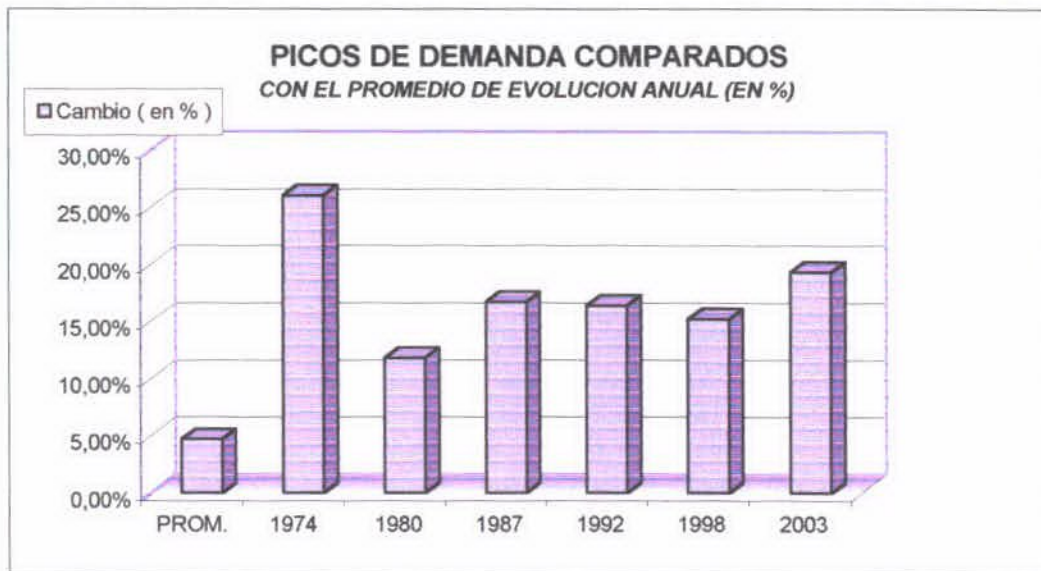


GRAFICO II-4 – Elaborac. propia; fuente: Secretaría de Turismo de la Pcia de Río Negro.

ESTACIONALIDAD

Si se toman las estadísticas de los últimos 4 años (a partir de la devaluación del peso) se observa que los flujos turísticos han variado su comportamiento en cuanto a estacionalidad. Se ha pasado de una estacionalidad marcada de invierno y verano, a otra menos pronunciada de invierno, primavera y verano.

Esta última tendencia, favorecida por acciones de distintos estamentos – gubernamentales, privados y mixtos⁶¹ – que actúan en los últimos años en ese sentido, se logra a partir de la captación de diferentes mercados, en diferentes épocas del año. Se prevé la profundización de esta estrategia de captación, –lo atestigua por ejemplo la intención de construir un gran Centro de Congresos y Convenciones– para con ello incrementar y mantener la actividad a lo largo de todo el año.

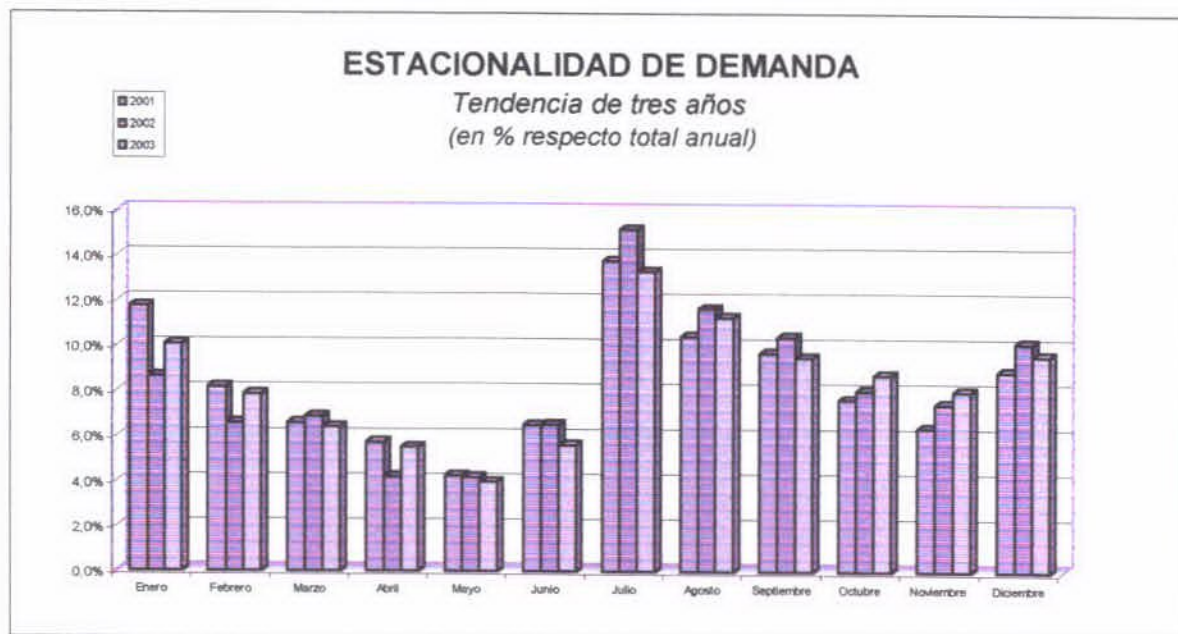


GRAFICO II-5 – Elaborac. propia; fuente: Secretaría de Turismo de la Pcia de Río Negro.

MEDIO DE TRANSPORTE

La composición de la demanda en relación al medio de transporte utilizado ha variado del uso tradicional de la carretera (vehículo y ómnibus) a un incremento significativo del medio aéreo, basado en las mejoras de las conexiones aéreas y por la apertura –luego de la devaluación de la moneda argentina– a mercados internacionales de larga distancia.

También es apreciable el crecimiento –se observa en el siguiente gráfico comparativo de dos periodos recientes– del acceso lacustre de pasajeros por “Perez Rosales” (de representar alrededor del 2,5% en anteriores años, al 4,40% en el último).

⁶¹ En San Carlos de Bariloche el EMPROTUR, es un ente mixto establecido por la Municipalidad local; agrupa al estado y empresarios turísticos en la tarea común de la promoción turística.

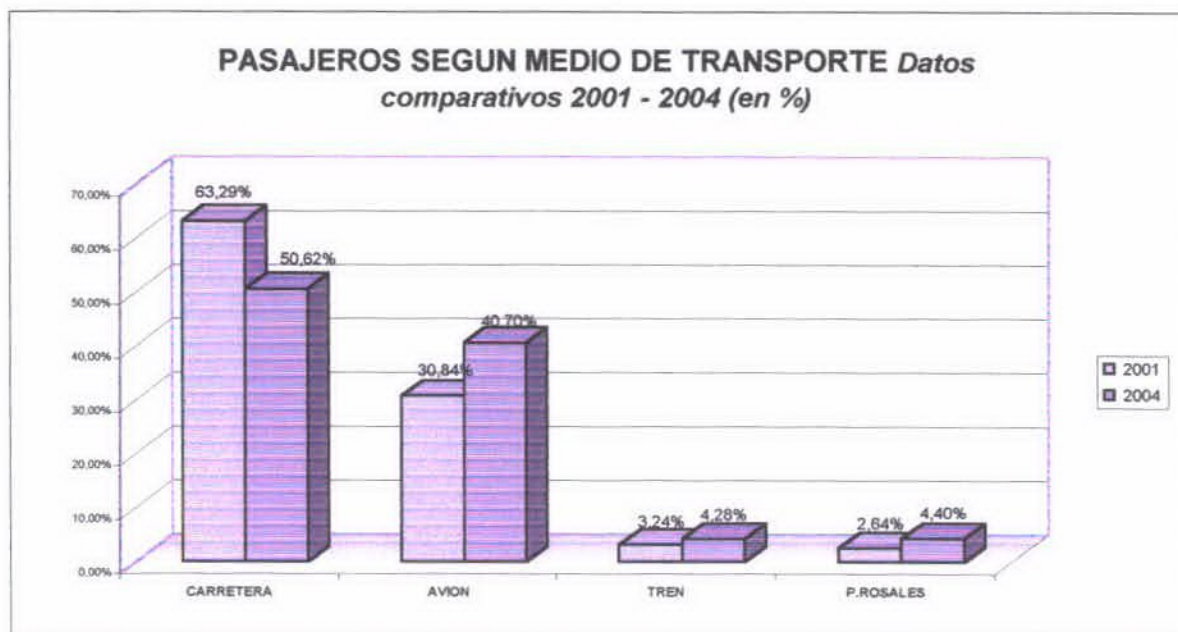


GRAFICO II-6 – Elaborac. propia; fuente: Secretaría de Turismo de la Pcia de Río Negro. Los datos del año 2004 se proyectaron al año, por carecerse a la fecha de la información de los últimos cuatro meses del año.

PROCEDENCIA

Según apreciación del área técnica de la Secretaría Municipal de Turismo⁶² (Invierno 2.002 y Verano 2.003), Bariloche recibe aproximadamente un 60% de turistas argentinos y un 40% de extranjeros. Indican al propio tiempo la modificación de esta proporción a partir del año 2001, en beneficio del porcentual de extranjeros.

Nacional: En el plano nacional, el 70 % de los turistas procede de Capital Federal y Gran Buenos Aires, el resto se lo reparten las urbes de Córdoba, Santa Fe y Mendoza y las localidades próximas de Neuquén y Río Negro.

Internacional: Para indicar el comportamiento de los flujos turísticos internacionales, se toman las cifras del movimiento migratorio de Bariloche⁶³, exhibiendo la siguiente perspectiva:

ACCESO AÉREO

El flujo migratorio es equilibrado en cuanto a ingresos y egresos. De los 38.700 extranjeros que ingresan a Bariloche por ésta vía de acceso el 63% son brasileros, 22% chilenos, 7% americanos, 5% uruguayos y 3% europeos.

⁶² Datos tomados de consultas en mostrador de informes turísticos, única fuente actual disponible. Se instrumenta en estos días una nueva metodología de muestreo en los lugares de alojamiento (INDEC, Secret. Turismo de RN) que permitirá mejorar los datos del sector.

⁶³ Datos de la Dirección Nacional de Migraciones – Delegación San Carlos de Bariloche.

Los brasileros ingresan mayoritariamente en los meses de Julio y Agosto en vuelos charters.

Los turistas chilenos ingresan en forma más continua, aunque hay una leve alza en los meses de Febrero y Septiembre, éste último debido al periodo festivo nacional de Chile.

La cifra de los americanos y europeos es relativa, en cuanto al volumen real; ya que ésta cifra no tiene en consideración que muchos de éstos turistas ya han realizado los trámites migratorios en Bs. As. y por ende no se registran en el aeropuerto de Bariloche.

ACCESO LACUSTRE POR PEREZ ROSALES⁶⁴

Por esta vía el flujo es desequilibrado debido a que ingresan en un 77% más turistas de los que egresan. Ingresan por éste paso 60% brasileros, 28% americanos, 6% chilenos y 6% europeos (Ver Gráfico 6). Los brasileros acceden en los meses de Enero, Julio, Agosto, Septiembre y Octubre.

Los americanos lo utilizan en Enero, Febrero, Marzo, Octubre, Noviembre y Diciembre. Los chilenos y europeos, también lo transitan en las estaciones de primavera y verano.

ACCESO TERRESTRE POR PASO C. SAMORÉ⁶⁵

Acceden por esta vía prácticamente el 90% chilenos y el resto europeos y americanos, en un flujo migratorio equilibrado (egresan tantos como los que ingresan).

ACCESO PEDESTRE VURILOCHE⁶⁶

Este paso alternativo de poco flujo (Es utilizado por 46% chilenos, 34% europeos, 13% americanos y 7% resto de extranjeros).

⁶⁴ Tránsito exclusivamente turístico.

⁶⁵ Tránsito mixto: comercial y turístico

⁶⁶ Tránsito alternativo de "turismo aventura".

ARRIBO DE EXTRANJEROS - Año 2004
Comparativo en % entre Pasos Internacionales de la Región y
Aeropuerto

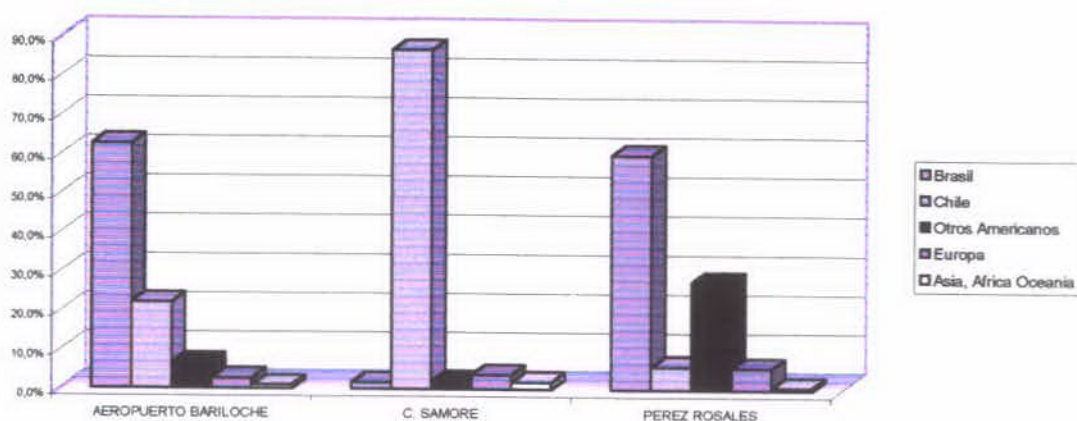


GRAFICO II-7 – Elaborac. propia; fuente: Dirección Nacional de Migraciones, Delegación S.C. de Bariloche.

COMPARATIVO PASOS: PERES ROSALEZ Y C. SAMORE

En expresiones relativas el paso Pérez Rosales representa, en el mejor de los casos, el 10 % del movimiento total de ambos pasos.

La diferencia de volúmenes está explicada en la accesibilidad de uso que tienen y la utilidad consecuente que protagonizan. El paso Pérez Rosales es lacustre y por ende limita la cantidad de personas a turistas que lo utilizan sólo como excursión; mientras que C. Samoré al ser acceso terrestre permite el tránsito vehicular y con ello mayor volumen de turistas y personas con fines no sólo turísticos sino también comerciales e industriales.

Igualmente, en términos absolutos, Pérez Rosales duplicó su volumen en año 2003 y siguió creciendo en el 2004, mientras que C. Samoré tiene un tránsito casi estabilizado, creciendo a razón de 10% anual.

PASO PEREZ ROSALES

Año	2000		2001		2002		2003		2004	
Total Ing-Egr.	15.877	9.896	14.812	8.679	11.993	5.433	25.878	11.718	35.753	17.965
Balance ing/egre %	62%	38%	63%	37%	69%	31%	69%	31%	67%	33%
Incremento anual		0%		-9%		-26%		116%		43%
% Total mov. entre pasos		5%		5%		4%		7%		9%

PASO C. SAMORE

Año	2000		2001		2002		2003		2004	
Total Ing-Egr.	240.243	242.507	242.777	240.924	223.340	224.222	247.978	253.637	273.152	264.909
Balance Ing/egr %	50%	50%	50%	50%	50%	50%	49%	51%	51%	49%
Incremento anual		0%		0%		-7%		12%		7%
% Total mov. entre pasos		95%		95%		96%		93%		91%

Ambos pasos tienen una marcada estacionalidad de uso intensivo en primavera, verano.

En cuanto a la procedencia de los ingresantes a cada paso, tenemos que P. Rosales posee un 98% de extranjeros y sólo el 2% de argentinos y C. Samoré 76% de extranjeros y el 24% de argentinos en el año 2004. La disminución del tránsito de argentinos se produce a partir de la modificación de la relación monetaria.

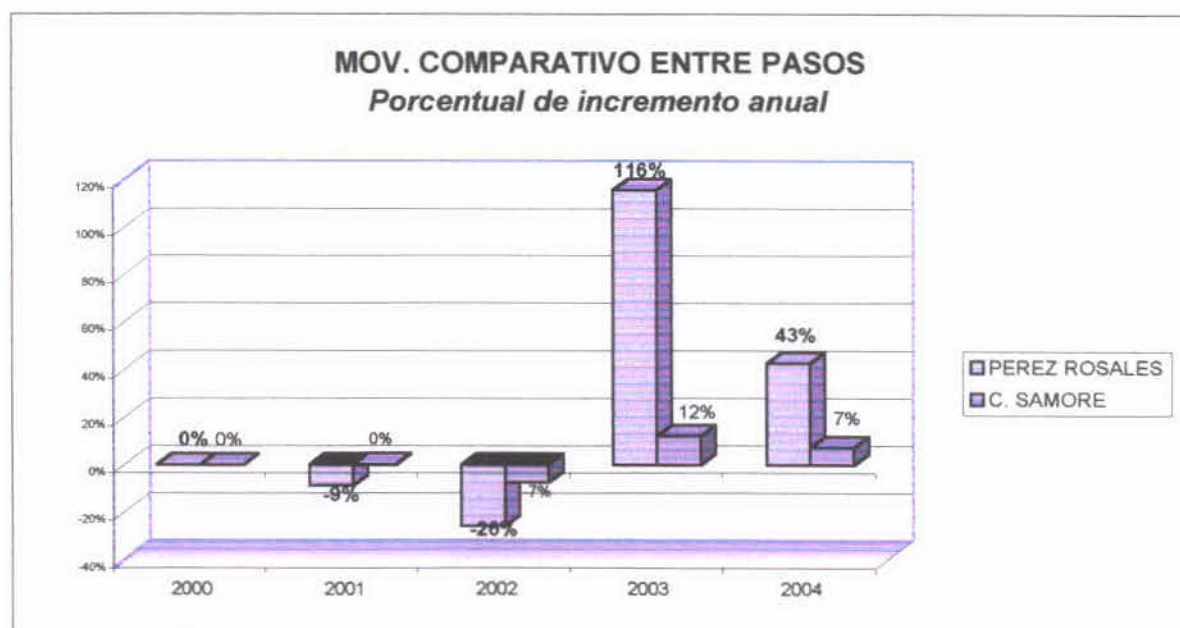


GRAFICO II-8 – Elaborac. propia; fuente: Dirección Nacional de Migraciones, Delegación S.C. de Bariloche

4.1.2.2. COMPORTAMIENTO DE LOS DISTINTOS MERCADOS

MERCADO NACIONAL

Es el segmento más voluminoso que visita Bariloche⁶⁷. Un sector representativo de este mercado lo constituyen quienes viajan en forma autónoma, en grupos familiares, pertenecientes a la clase media, se trasladan en vehículo propios, se hospedan en alojamientos de categoría media (hosterías, cabañas, bungalows) y realizan ex-

⁶⁷ Ros Santasusana, "Plan Estratégico y de Competitividad de San Carlos de Bariloche". Documento VII. Ros & Asociados. CFI.

cursiones en forma independiente; mencionado por representar un potencial mercado atraído por el producto en estudio.

MERCADOS INTERNACIONALES

CHILE: Debido a la proximidad entre países y a la paridad cambiaria favorable; este flujo turístico constituye, en términos de volumen, un mercado muy importante para la ciudad de Bariloche. Posee una marcada estacionalidad: se concentra durante los meses de verano (en invierno la región se encuentra en una posición desfavorable frente a los resorts de esquí como Portillos o Valle Nevado de Chile). Es un mercado con muy alto potencial y crecimiento actual aceptable.

Dentro de este grupo de turismo podemos caracterizar dos sub-grupos:

Los turistas chilenos de corta distancia, que son los que residen en las regiones más cercanas a Bariloche y que por tal motivo se desplazan en vehículos propios, en grupos familiares, realizan las excursiones en forma independiente, es de corta estadía (inferiores a 3 noches) y prefieren hospedajes de media categoría .

El turismo chileno de larga distancia, esta comprendido por grupos cuya residencia habitual se encuentra alejada de Bariloche y por tal motivo deben desplazarse en avión. Estos grupos provienen generalmente de grandes urbes como Santiago de Chile. Se caracteriza por ser de clase media-alta y alta, movilizarse en familia o pareja, poseen una duración media del viaje que va de 5 a 7 días, recurren a agencias de viajes para la realización parcial o total de tour y prefieren hotelería superior de 4 y 5 estrellas.

BRASIL: Integra otro mercado de relevancia para Bariloche. El mismo se ha incrementado en los últimos años favorecido por las mejoras en cuanto a conexiones aéreas (programación de vuelos charters en temporada invernal) y a la paridad cambiaria. Bariloche se conforma junto a Bs. As. como las ciudades argentinas más visitadas por éste grupo.

Este mercado presenta una muy marcada estacionalidad, y la mayor concentración radica en los meses invernales debido a que el objetivo principal y motivacional del mismo es "la nieve".

Las características principales de éste sector son: el alto poder adquisitivo, el alojamiento en hotelería de alta calidad (4 a 5 estrellas), realizan los viajes generalmente

en parejas (en su mayoría adultos de edades superiores a los 35 años) o en pequeños grupos familiares.

Debido a la lejanía de su lugar de residencia es un turismo que se transporta en avión y por tal motivo contrata los denominados "paquetes turísticos" comprendidos por tramos aéreos, hotelería, excursiones y traslados.

EUROPA: Sector en plena evolución y crecimiento, no sólo en cantidad sino también en diversidad. La causa principal radica en la ventaja cambiaria que presenta el euro frente al peso argentino. Se pueden diferenciar dos segmentos bien marcados: uno cuenta con un nivel económico alto, que viaja generalmente en pareja (de mayor edad), es un turista muy experimentado, realiza su viaje en forma organizada y elige establecimientos turísticos de categorías superiores.

El segundo segmento, relativamente nuevo, es de poder económico medio, está compuesto en su mayoría por jóvenes que viajan en parejas o grupos, se hospedan en hoteles de baja categoría, albergues, youth hostels, etc. y se trasladan itinerantemente en ómnibus y avión.

Los principales países emisores son España, Italia, Francia, Alemania, Inglaterra y podemos considerar de Oriente Medio a Israel, formando parte del mismo segmento.

ESTADOS UNIDOS: Es un mercado que posee un alto poder adquisitivo, favorecido también por la diferencia cambiaria. Este segmento ve en Bariloche diversidad de paisajes y atractivos turísticos. Generalmente viajan en parejas de edad mayor o en grupos, con preferencia alta en lo que respecta a servicios hoteleros y las estadías promedio no superan las dos noches de hospedaje. Esto se debe a que este segmento turístico realiza viajes itinerantes por distintos puntos dentro de la Patagonia y sur de Chile.

Existe un sub-grupo que además de tener como motivación el tourig/naturaleza son atraídos por la práctica de pesca, caza, escalada, senderismo, 4x4, rafting, etc. Dicho flujo viaja en los meses primaverales y estivales mayoritariamente.

RESTO DE AMERICA: Es un mercado de incipiente incidencia en el flujo regional, con un alto potencial de crecimiento. Está conformado mayoritariamente por los países de: México, Colombia, Uruguay, Perú y Venezuela.

Viajan en parejas y en vuelos regulares utilizando las conexiones que ofrecen Santiago de Chile y/o Buenos Aires. Tiene un poder adquisitivo medio y se alojan en hotelería de media categoría.

4.1.2.3. CONSIDERACIONES PARA LA DEFINICION DE LA DEMANDA OBJETIVO

En razón de que el fuerte del mercado objetivo estará conformado por extranjeros (en función de la representación que tienen en el flujo actual), y que los mismos necesitarían alquilar autos para hacer uso de los servicios del presente *producto*, realizamos una aproximación al mercado de alquiler de autos. Esto no implica descuidar la posibilidad de incorporar un nuevo mercado para el *producto*: el de turistas nacionales y de países limítrofes que se desplazan con vehículo (caracterizados más arriba); considerar las rentadoras de vehículos es atender a un segmento importante en el potencial de venta del *producto* estudiado. También al mercado aéreo, que posibilita el acceso nacional e internacional a la región.

MERCADO DE RENTADORAS DE AUTOS DE BARILOCHE

La plaza de rentadoras de autos de Bariloche fue incrementándose en los últimos años en mayor medida al crecimiento de la demanda turística. En 1996 en la ciudad de Bariloche existían alrededor de 15 rentadoras (entre habilitadas y no) con un promedio inferior a 10 autos cada una.

Luego de la devaluación del peso argentino surgieron nuevas rentadoras, lo que determinó que en la actualidad haya un mercado de 50 rentadoras con un promedio de 20 autos cada una⁶⁸.

Las características principales de este mercado son:

- Marcada estacionalidad en los meses de invierno, primavera y verano.
- Los servicios son requeridos, en su mayoría, por grupos familiares, parejas o grupos de amigos.
- Mayoritariamente son pasajeros que regresan a Bariloche por segunda o tercera vez.
- Los alquileres no superan la semana de estadía.

⁶⁸ Datos propios, consultas y entrevista con la Cámara de Vehículos sin Chofer de Bariloche.

- Los autos son tomados y dejados en el aeropuerto de Bariloche.
- Requerimiento de autos modernos, con servicios técnicos periódicos y servicio técnico de emergencia.
- Fuerte competencia de precios.

Según referentes del sector, en el mes de Enero la ocupación máxima rondaría el 80%, siendo el máximo porcentaje anual. La media de ocupación anual estaría en el orden del 60 %⁶⁹.

El incremento de dicho sector se debe, principalmente, a la existencia de turistas con mejor poder adquisitivo que pueden realizar excursiones en forma más independiente, teniendo la posibilidad de diagramar los circuitos y los tiempos de acuerdo a sus propias conveniencias, y de esta forma relegar las excursiones convencionales.

MERCADO DE RENTADORAS DE AUTOS DEL SUR DE CHILE⁷⁰

En las ciudades de Puerto Montt y Puerto Varas se detectan 20 empresas orientadas al *rent a car*, de ellas el 50% es completamente local y desarrollan su actividad en la zona, el restante grupo posee actividades en el ámbito nacional e incluso forman parte de redes internacionales, desarrollan sus actividades en la zona, pero sus casas matrices se ubican fuera de la región de los lagos. La mayoría de ellas no se orientan solo al arriendo de automóviles, sino que brindan el servicio que corresponde a una Agencia de Viajes.

Estimación porcentual de temporadas de renta de vehículos: aun cuando no existen registros preparados y precisos al respecto⁷¹, la estimación de las empresas una ocupación del 60% en verano y del 40% en las épocas invernales.

Una marcada estacionalidad similar a la acusada por las empresas argentinas: en uno de los casos se señaló una importante variación entre estas épocas, particularizando que en los meses de diciembre, enero y febrero se registra el 70% de sus rentas.

⁶⁹ Este valor es la resultante de calcular el 60% del N° que resulta de multiplicar el N° total de autos de alquiler X 365 días

⁷⁰ Apartado elaborado con la colaboración del CEDER (Centro de Estudios del Desarrollo), Universidad de Los Lagos; República de Chile

⁷¹ En las empresas mas importantes y de presencia nacional, no se obtuvo respuestas pues toda información debe proceder de su casa matriz.

Caracterización del mercado: coinciden todas en señalar el aumento de la cantidad de personas que buscan arrendar vehículos. Además señalan la prevalencia de turistas extranjeros entre sus clientes. De ellos los europeos son mayoría, también quiénes pertenecen empresas privadas y públicas, y en los últimos años de manera creciente pescadores de salmón y pesca con mosca. Además indican la creciente demanda que se realiza a través de operadores turísticos tanto del país como del extranjero.

El requerimiento realizado a las empresas nos permitió inferir un perfil de los pasajeros:

- Se han vuelto más exigentes, buscan mayor seguridad y que confiabilidad en los servicios.
- Esperan que se entregue un servicio más completo, que las empresas puedan ofrecer otras actividades, que se pueda atender lo que buscan.
- Dependiendo de su nacionalidad y nivel socioeconómico, esperan que los servicios sean más rápidos.
- Europeos y extranjeros en general, se preocupan más por los servicios entregados.
- Los chilenos tienen una tendencia a preocuparse más por el precio que por la calidad del servicio.

En lo que se refiere a las características individuales,

- En los últimos años, los pasajeros buscan más aventuras, ha aumentado la renta que se dirige a zonas de pesca y excursión. Especialmente europeos y algunos japoneses (y otros orientales)
- Aumentado el número de pasajeros chilenos; en general adulto.
- Un aumento de turistas más jóvenes y estudiantes especialmente extranjeros.

Modalidad: Respecto a la cantidad de alquileres que se desarrollan diariamente, es extremadamente variable, y que su nivel de ocupación en temporadas (estival o invernal) es sólo con reserva, ya que no hay oferta para la demanda espontánea.

Convenios y arriendos hacia Argentina: ninguna de las empresas entrevistadas señala poseer convenios con empresas en Bariloche, sí plantean interés por lograr establecer este tipo de convenios con empresas argentinas, resulta interesante poder coordinar actividades conjuntas con empresas de Bariloche, y se muestran intensa-

dos además por establecer algún acuerdo legal que facilite el desplazamiento de vehículos rentados.

Esta importante cuestión operativa detectada -en relación al intercambio entre empresas del rubro argentinas y chilenas- de la falta de convenios de entrega / recepción de vehículos internacional, obliga a cada una a movilizar personal y recursos en el caso de devolución de vehículos en destino de nacionalidad distinta al origen del contrato de alquiler.

MERCADO AEREO

CHILE: El tráfico aéreo nacional está centralizado entre Santiago y las principales ciudades de Chile, representando el 83%⁷² del total del movimiento.

Las rutas de cabotaje más importantes son: Santiago y Concepción; Santiago y Antofagasta; Santiago e Iquique; Santiago y Puerto Montt y Santiago y Punta Arenas. Le siguen en importancia los desplazamientos en los extremos del país, como Puerto Montt-Punta Arenas; Puerto Montt-Balmaceda; Arica-Iquique y Antofagasta-Iquique. Las compañías aéreas internas que desarrollan dichas rutas son Lan Chile, Sky Airlines y Aerolíneas del Sur. El tráfico aéreo internacional entre ciudades chilenas y el resto del mundo, creció un 12.9 % en el período 2.003.

El 70 % de las conexiones aéreas se efectúa con ciudades latinoamericanas; un 15 % con ciudades de Estados Unidos y Canadá; un 12 % con urbes europeas y un 3% con destinos ubicados en el Pacífico Sur.

Los pares de ciudades que concentran el mayor tráfico aéreo internacional son Santiago-Buenos Aires y le siguen Santiago-Sao Paulo; Santiago-Madrid y Santiago-Miami.

En Sudamérica Chile mantiene vuelos directos con Argentina, Perú, Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay, Ecuador, Colombia y Venezuela.

En Centroamérica y el Caribe se mantienen vuelos entre Santiago y destinos de 10 países: Barbados, Costa Rica, Cuba, San Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Puerto Rico y República Dominicana.

⁷² Elaboración propia a partir de datos suministrados por *Aeropuertos Argentina 2000*, temporada invernal 2004

En Norteamérica se cubren las rutas entre Santiago y las ciudades de : Atlanta, Dallas, Los Angeles, Miami y Nueva York. En Canadá la conexión es con la ciudad de Toronto.

En Europa los vuelos directos conectan a Santiago con 5 países: Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido. En Oceanía se realizan vuelos entre Santiago y Papeete, Auckland y Sydney.

ARGENTINA:

El movimiento aéreo argentino se centraliza a través de Buenos Aires. Las principales rutas aéreas de cabotaje son: Bs.As.-Córdoba, Bs.As.-Mendoza y las turísticas Bs.As.-Iguazú, Bs.As.-Salta, Bs. As.-Ushuahia, Bs. As.-Bariloche y Bs. As.-Calafate. Un tramo interno importante, es el desarrollado últimamente Bariloche-Calafate.

Las compañías que cubren el mercado de cabotaje son: Aerolíneas Argentinas, Southern Winds, American Falcon y Lade.

Internacionalmente, Argentina mantiene a través del aeropuerto de Ezeiza conexiones directas con vuelos de Latinoamérica, Norteamérica y Europa.

En Bariloche, puntualmente, hay conexiones internacionales a través de las líneas aéreas de cabotaje y con Santiago de Chile por medio de la línea aérea regular "Lan Chile". En temporada invernal existen vuelos charters desde Montevideo (Uruguay) y desde las principales ciudades brasileras como Sao Paulo, Río de Janeiro, Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis y Brasilia. Las compañías que operan estos vuelos son Aerolíneas Argentinas, Varig, Tam, Gol, Uair y Pluna.

4.1.3. Cuantificación de la oferta del Producto

En términos numéricos y según la hipótesis de trabajo del presente estudio, la oferta diaria instalada sería la siguiente:

Verano x 2 frecuencias diarias:	32 vehículos	-	128 pasajeros
Invierno x 1 frecuencia diaria:	16 vehículos	-	64 pasajeros

Si a éste cálculo, se le añade la existencia de dos sentidos (Argentina-Chile y viceversa);

Verano x 2 frecuencias diarias:	64 vehículos	-	256 pasajeros
Invierno x 1 frecuencia diaria:	32 vehículos	-	128 pasajeros

Aualmente, la oferta de vehículos y pasajeros a transportar se esquematiza en el siguiente cuadro, siendo el operativo anual de 19.200 vehículos y 76.800 pasajeros:

Oferta Anual del proyecto

Meses	Cant. máx. vehículos x embarcación	Pax nodal x vehículo	Frecuencia unidireccional	Cant. máxima vehículos x mes unidireccional	Cant. máxima pax x mes unidireccional	Cant. máxima vehículos x mes bidireccional	Cantidad máxima pax x mes bidireccional
Enero	16	4	2	960	3840	1920	7680
Febrero	16	4	2	960	3840	1920	7680
Marzo	16	4	2	960	3840	1920	7680
Abril	16	4	2	960	3840	1920	7680
Mayo	16	4	1	480	1920	960	3840
Junio	16	4	1	480	1920	960	3840
Julio	16	4	1	480	1920	960	3840
Agosto	16	4	1	480	1920	960	3840
Septiembre	16	4	2	960	3840	1920	7680
Octubre	16	4	2	960	3840	1920	7680
Noviembre	16	4	2	960	3840	1920	7680
Diciembre	16	4	2	960	3840	1920	7680
Total máximo anual Vehículos / Pax				9600	38400	19200	76800

Fuente: Elaboración propia

4.1.4. Demanda Potencial del Producto

Para estimar la demanda objetivo mensualizada, se ajustan los valores hipotéticos de operación al 100%, por factores de ocupación dados por la estacionalidad histórica del paso "Perez Rosales" y afectados por la direccionalidad del movimiento migratorio del mismo paso.

Demanda Cuantitativa Objetivo del Proyecto

Meses	Factor Operativo	Ingreso (70 %) Chile - Argentina		Egreso (30 %) Argentina - Chile		Total Mensual		% Operativo Mensual Total
		Vehiculos	Pax	Vehiculos	Pax	Vehiculos	Pax	
Enero	90%	864	3456	370	1481	1234	4937	64%
Febrero	82%	787	3149	337	1349	1125	4498	59%
Marzo	85%	624	2496	267	1070	891	3566	46%
Abril	40%	384	1536	165	658	549	2194	29%
Mayo	30%	144	576	62	247	206	823	21%
Junio	30%	144	576	62	247	206	823	21%
Julio	55%	264	1056	113	453	377	1509	39%
Agosto	40%	192	768	82	329	274	1097	29%
Septiembre	52%	499	1997	214	856	713	2853	37%
Octubre	60%	576	2304	247	987	823	3291	43%
Noviembre	77%	739	2957	317	1267	1056	4224	55%
Diciembre	85%	816	3264	350	1399	1166	4663	61%
Total estimado Anual Vehículos / Pax	59%	6034	24134	2586	10343	8619	34478	42%

Nota: El factor operativo, es un coeficiente calculado con la misma relación de estacionalidad migratoria del paso "Perez Rosales" y con una sobrevaloración de 10 % de acuerdo a que los sistemas de reservas del proyecto permitirían aproximarse al ideal operativo y además concuerda con el porcentaje de ocupación de las rentadoras de autos.

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo a los análisis previos, el mercado que consuma éste producto tendría como principal motivación "Touring / naturaleza". En tanto, la idea movilizadora de "conocer y descubrir paisajes" estaría asociada no sólo a la necesidad de vincular dos puntos de un itinerario, sino también y en forma de valor agregado a la modalidad de poder hacerlo en una forma más activa e innovadora.

Las necesidades básicas que se cubrirían a modo de servicio de transporte, se potenciarían con otras de características psicológicas, conformando ventajas comparativas diferenciadoras:

- Posibilidad vínculo binacional andino-patagónico con auto
- Excursión semi-independiente
- Protagonismo del turista
- Sensación de internación y descubrimiento de paisajes con su núcleo de viaje (amigos, familia y pareja) sin perder intimidad.
- Apariencia de aislamiento y sensación de exploración

De éstas motivaciones se desprende que el público posible para este proyecto, no está sólo relacionado con las expectativas que éste producto ofrece sino que además requiere de un cierto poder adquisitivo para lograrlo, esto es poseer vehículo propio o bien la posibilidad monetaria de rentarlo. En razón de ello estaríamos frente a los siguientes segmentos de mercado, con una considerable apuesta al mercado internacional:

- Familia de turistas chilenos con vehículo propio
- Familia de turistas argentinos y grupo de amigos con vehículo propio
- Grupo de amigos y parejas de turistas internacionales con vehículos rentados.

El perfil de estos turistas potenciales, denotarían las siguientes características:

- El turista argentino y chileno fundamentalmente viajaría desde Bs. As. y Santiago de Chile respectivamente en grupos de familia y/o amigos en auto propio hasta los nodos turísticos. No se descarta un nicho minoritario que viajaría en avión y luego rentaría el auto para realizar excursiones.
- La temporada de viaje sería en verano y la forma de realización del itinerario sería cruzar los lagos y retornar a su país por otro paso fronterizo, posibilitando el enriquecimiento de la experiencia turística. Contrataría o se informaría del servicio de transbordadores en los Puerto Varas, Puerto Montt y/o Bariloche.
- El turista extranjero procedería primordialmente de Brasil, EE.UU y Europa.
- Viajaría en pareja y/o grupos de amigos y rentaría los servicios prácticamente en origen.

- Accedería indudablemente por vía aérea y de acuerdo a su recorrido itinerante de 1 a 2 días en cada sitio, rentaría el auto para cruzar de Argentina a Chile o viceversa, dejando el auto en otro punto del recorrido.
- La temporada de viaje variaría desde la época primaveral hasta la estival.

Por lo tanto el Producto estaría orientado principalmente al turista que busca recorrer la Patagonia como un todo, integrando: La Estepa Argentina, La Cordillera, Los Lagos, La Selva Valdiviana y el Océano Pacífico. Los mayores demandantes serían, entonces ,aquellos turistas que de algún modo lleguen a esta región en auto, en grupo familiar o con afinidad, para quiénes no romper esa intimidad sería un atractivo interesante.

4.1.5. Valoración de la inserción del producto

Encuesta

El relevamiento de opinión realizado, tiene el sentido de justipreciar la opinión sobre el *Paso Pérez Rosales* y el trayecto turístico "*Cruce de Lagos*"; su estado actual (ventajas y déficit de la oferta turística involucrada) y perspectivas a partir de la consideración también de su habilitación para el tránsito vehicular mediante transbordadores, de acuerdo al planteo del Estudio.

Para ello se realizó la encuesta cualitativa, en una intención de aproximación –no exhaustiva- a la opinión prevaleciente. Se abordó la encuesta con los mismos *informantes clave* entrevistados para la obtención de datos particulares del estudio, que a la vez permitieron ampliar las fuentes de información, en un esquema de definición de entrevistas *abierto*⁷³ en función del enriquecimiento de resultados. Ello hizo que también consideráramos encuestar a la contraparte chilena⁷⁴ (consideración que se realiza tanto aquí, como en distintos apartados de este trabajo), toda vez que se trató de indagar la opinión prevaleciente sobre un producto turístico de características claramente binacionales.

Diseño de la investigación:

OBJETIVO: Conocer opinión sobre el *Paso Pérez Rosales* y el producto turístico "*Cruce de Lagos*".

⁷³ "...es importante que el investigador cualitativo tenga una posición *abierto*...dispuesta a enriquecer sus hipótesis de trabajo". Forni, María Antonia Gallart, Irene Vasilachia de Gialdino, "Métodos cualitativos: La práctica de la investigación"; Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1993.

⁷⁴ Merced a la colaboración del CEDER (Centro de Estudios del Desarrollo), Universidad de Los Lagos; República de Chile.

	Ficha Técnica:
TIPO DE ENTREVISTA:	Personales, en profundidad. Cuatro preguntas de registro abierto.
MUESTRA:	En total 21 personas.
PERFIL DEL ENTREVISTADO:	Decisores del sector público y privado vinculados a la actividad turística y/o a la gestión de <i>Pérez Rosales</i> . Actores gubernamentales de organismos relacionados con la gestión del sector, privados de empresas y servicios relacionados con el producto " <i>Cruce de Lagos</i> ". Argentinos y Chilenos.
CUESTIONARIO EFECTUADO:	<ol style="list-style-type: none"> 1) ¿Qué importancia le asigna en la oferta turística regional, al Cruce de Lagos a Chile, a través del Paso Pérez Rosales? 2) ¿Qué atractivos resalta de esta oferta turística? 3) ¿Qué déficit encuentra en esta oferta turística? 4) ¿Cómo piensa que afectaría la oferta, habilitarla para el tránsito vehicular mediante transbordadores?

Resultado

La investigación reveló características comunes en cuanto a la valorización del producto actual. La respuesta a la pregunta 1) fue en todos los casos clasificarlo como un producto de suma importancia en el marco de la oferta turística regional. "Relevante", "muy relevante", "importante" o "super importante" son aseveraciones respondidas tanto por entrevistados públicos o privados, argentinos o chilenos⁷⁵. Además algunas respuestas (10%) marcan la importancia que tiene para los turistas: "...casi todos preguntan por ella, "; o "todos a quienes recibo preguntan por Cruce de Lagos".

También se encuentran respuestas coincidentes en todos los entrevistados, respecto de los atractivos de la oferta (pregunta 2); se resalta lo paisajístico, la "belleza magnificente" del Paso, el entorno de cordillera, volcanes, ríos y lagos cristalinos, exuberante bosque, variedad de flora y fauna. También la diversidad de productos asociados: treeking, cabalgatas, pesca, rafting, es marcada por algunas respuestas de entrevistados chilenos (dónde el evidentemente esta posibilidad está mas promocionada). Solo una respuesta⁷⁶ señala la condición de Parque Nacional, tanto en Argentina como en Chile, del área involucrada.

⁷⁵ Debemos señalar que obtuvimos devolución de la encuesta de todos los destinatarios abordados de acuerdo al perfil definido, salvo de actores gubernamentales de la República de Chile que en ningún caso dieron respuesta al cuestionario remitido.

⁷⁶ Gubernamental, Argentina.

Indagadas las deficiencias que actualmente se encuentran en esta oferta turística (pregunta 3), las respuestas fueron variadas. Un 19% de los entrevistados considera como factor negativo el tiempo que demanda el recorrido; *"hoy el turista no sólo es contemplativo, busca recorrer con urgencias"* expresa un entrevistado empresario. Para otros –sobre todo entrevistados argentinos- el precio actual es un factor limitativo para esta oferta (mencionan el factor un 26% de los entrevistados). Un déficit marcado por operadores de turismo chilenos (lo menciona un 10%) es el monopolio del producto; el hecho que se halle en manos de una sola empresa –para estos entrevistados- posibilita el abuso y la declinación en la prestación del servicio (se ha hecho *"...demasiado masivo donde se privilegia la cantidad v/s la calidad del servicio ofrecido"* asevera.). Por último se señalan déficit en los servicios asociados: hotelería y gastronomía. Del lado argentino (24%) señalan mala infraestructura para la atención de los pasajeros en Blest y Frías; falta de consideración para con los pasajeros durante el *Cruce* en días de lluvia. *"Podría evitarse que se mojen pasajeros y equipaje"* asegura una guía de turismo con experiencia en el sector, en el cual señala además el importante índice de precipitaciones.

Finalmente (pregunta 4) destacamos las consideraciones respecto de habilitar Pérez Rosales para el paso vehicular:

La mayoría de los entrevistados (86%) –quiénes fueron informados de los objetivos de este estudio- ven como *atractiva* esta posibilidad (*"idea atractiva"*, *"mejora la oferta"*, *"buena opción"*, *"de vital importancia"*, son algunos de los calificativos asociados).

Consideraciones económicas son también realizadas (29%): se indica la posibilidad de mejora en la rentabilidad; el atractivo para empresarios turísticos inversionistas y la *"puesta en valor"* del un producto turístico. En este marco una minoría (10%) señalan lo económico como limitante: una *importante inversión* sería necesaria, *costos grandes de comercialización* o *costo fijo muy importante* son vistos de esta manera. Aunque en todos estos casos de objeción se deja abierta la posibilidad de consideración: *"abría que ver el proyecto"*, *"tendría que analizarlo"* son respuestas recurrente de estos entrevistados. Al respecto reproducimos una respuesta característica: *"En general , le puedo decir que la idea en una primera instancia resulta atractiva , pero debe ir acompañada de los elementos necesarios como para hacer de este cruce algo expedito , seguro y atractivo para los pasajeros"*.

La mayoría (52%) señalan justamente el atractivo adicional que se abriría para el turismo: *"más cantidad y calidad de turistas"*, una *"posibilidad adicional muy interesante"*, un *"disfrute para el turismo que recorre la región en auto"*. También algunos indican (10%) que *"se incrementará la demanda a las rentadoras de carros"* o *"muchos extranjeros optarían por esta posibilidad rentando"*.

Preocupación ambiental se encuentra en pocas respuestas (5%), *"Bajo impacto visual, alto impacto vial"* asevera un entrevistado.

Por último (19%), respuestas sobre todo del sector gubernamental resaltan la cuestión de la integración binacional. *"Fortalecimiento del corredor binacional de los lagos argentino-chilenos"* se responde por un lado; también *"mayor integración regional"*, y en relación a los otros pasos internacionales: *"se brindaría una alternativa a baja altura del Cardenal Samoré, con mas posibilidad de circulación todo el año"*.o podría *"volver a ser lo que fue antes de la habilitación de C. Samoré"*.

4.2 El Subsistema Económico

4.2.1 Análisis de la prefactibilidad económica del Producto

En este apartado se analiza la factibilidad económica de la prestación del servicio de transporte de autos, sus ocupantes y eventuales pasajeros peatones, con transbordadores que cubrirían el cruce de Argentina a Chile por el Paso Pérez Rosales, a través de la navegación de tres tramos lacustres. El Lago Nahuel Huapi y la Laguna Frías del lado Argentino y el Lago de Todos los Santos del lado Chileno.

El recorrido cubre en su totalidad 91,50 km de navegación lacustre, objeto central del proyecto, más 31 km a realizarse por tierra en autos particulares.

Actualmente este cruce se realiza utilizando un servicio de transporte de pasajeros peatones, alternando el transporte lacustre con el terrestre colectivo.

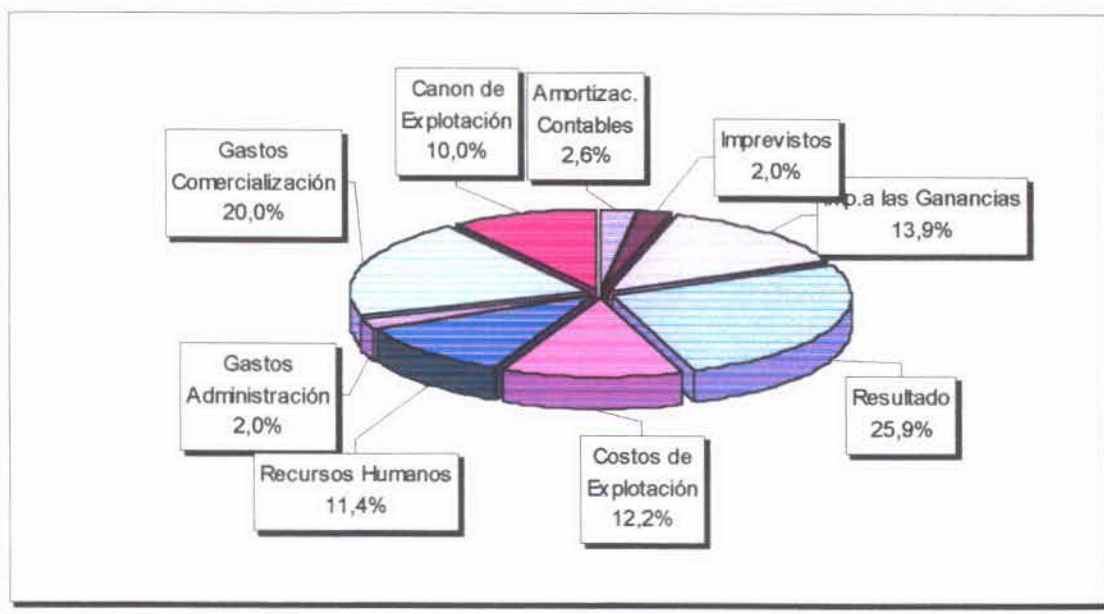
Bajo la óptica de una prefactibilidad, el servicio se analizó como un producto único, desde Puerto Pañuelo hasta Petrohué, valuándose las tarifas y costos a valores de Argentina⁷⁷.

Para poder desarrollar las actividades planeadas, será necesario invertir en transbordadores (3) que cubran las tres etapas de navegación y en la adecuación de los puertos existentes con rampas de desembarco.

La estructura económica del negocio y la participación de los componentes de costos estimados se muestran en la siguiente tabla y gráfico:

Estructura Económica del Negocio

	\$ / año	Participación
Total Ingresos	13.234.875	100,0%
Costos de Explotación	1.612.440	12,2%
Recursos Humanos	1.512.140	11,4%
Gastos Administración	264.697	2,0%
Gastos Comercialización	2.646.975	20,0%
Canon de Explotación	1.323.487	10,0%
Amortizac. Contables	340.217	2,6%
Imprevistos	264.697	2,0%
Imp.a las Ganancias	1.844.577	13,9%
Resultado	3.425.643	25,9%



Sobre esta estructura económica el proyecto presenta los siguientes indicadores financieros:

⁷⁷ Valor de un dólar igual a 2,94 pesos.

Período Proyectado	a 5 años	a 10 años	a 25 años
VAN @ 8,00%	3.240.015	12.715.237	27.114.735
TIR	20,53%	32,74%	34,93%

La Inversión Inicial

Se prevé la necesidad de tres transbordadores con una capacidad de transporte de 16 automotores de hasta 2 Toneladas c/u, con sus ocupantes estimados en 64 personas y otros 64 pasajeros peatones. Los mismos representan una inversión de u\$s 2.683.000.-⁷⁸

Además se estimó una necesidad de inversión en adecuación de áreas de desembarco y playones de espera del orden de u\$s 210.000.-

Se ha trabajado sobre un horizonte temporal de 25 años de concesión del servicio, lo representa una cuota de amortización anual de \$ 339.041.-

Se realizó una estimación del costo de obra vial para transformar los 31 km de tramos terrestres a caminos de doble mano de tipo consolidado. El monto de la obra ascendería a u\$s 7.809.000.-

Se ensayó la posibilidad de que esta obra vial formara parte de la inversión a realizarse, observándose que la ejecución de la misma tornaría inviable el proyecto por el alto costo que representa, para el giro comercial del negocio.

El Servicio Prestado y Niveles de Ventas

A los efectos de calcular el volumen de prestación del servicio se fraccionó el año en 6 bimestres, agrupados en 3 estaciones:

- Alta Actividad: (ENE-FEB) y (NOV-DIC) con 4 viajes diarios
- Media Actividad: (MAR-ABR) Y (SEP-OCT) con 4 viajes diarios
- Baja Actividad: (MAY-JUN) Y (JUL-AGO) con 2 viajes diarios

En los casos de 4 viajes diarios, 2 son de extremo a extremo y 2 con pernocte.

En los casos de 2 viajes diarios, son 2 con pernocte.

A cada bimestre se les ponderó un grado de ocupación esperado según la estación y de navegabilidad considerando Interrupciones por factores climáticos y/o manteni-

⁷⁸ Presupuesto estimado sobre valores informados por " A.C. Noel y Asoc. Ingeniería Naval y Mecánica ".

mientos. Se llegó a una tasa de navegabilidad del 88% y una tasa de uso resultante final del 56%.

A su vez sobre estas premisas se aplicó un nivel de actividad del 60% y 80% para el primer y segundo año, a fin de reflejar un período de posicionamiento del producto en el mercado. Siendo el tercero, el año que funcionaría en régimen de actividad normal.

Las tarifas en Media y Baja estación tienen aplicado un descuento del 10% y 20% respecto de las aplicadas en Alta.

La actividad del Bar se la ponderó sobre una tasa de uso del 25% del pasaje y a un valor de \$ 8.- por consumidor.

Las tarifas estimadas aplicadas responden a los siguientes cuadros:

Tarifas Con IVA	en Alta		en Media		en Baja	
	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	853	290	767	261	682	232
Pasajeros Autos	74	25	66	23	59	20
Pasajeros Peatón	44	15	40	14	35	12

Tarifas Sin IVA	en Alta		en Media		en Baja	
	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	705	240	634	216	564	192
Pasajeros Autos	67	23	60	20	53	18
Pasajeros Peatón	40	14	36	12	32	11

Los niveles de facturación resultantes esperados son los siguientes:

INGRESOS	Año 01	Año 02	Año 03
Concepto	60%	80%	100%
Rodados	5.181.567	6.908.756	8.635.945
Pasajeros Autos	1.473.362	1.964.483	2.455.603
Pasajeros Peatón	1.176.293	1.568.391	1.960.489
Bar	109.703	146.270	182.838
Total Ingresos	7.940.925	10.587.900	13.234.875

Los Recursos Humanos

Se trabajó sobre un esquema de cobertura total de la tripulación necesaria para cada embarcación ponderando los reemplazos por licencias según usos en la actividad naviera Argentina.

Además de las tripulaciones de los transbordadores se contempló el personal necesario para atender una oficina administrativa en cada país, a razón de un Gerente y un Asistente en cada una.

La nómina estaría compuesta por 20 personas asignadas a las embarcaciones y 6 al área administrativa.

Los valores remunerativos y cargas sociales se cargaron acorde los diversos niveles de responsabilidad.

Se incluyen 6 guías como personal vinculado a la actividad turística propiamente dicha.

El presupuesto anual de este rubro asciende a \$ 1.512.140,-

Los Costos Variables de Producción

En este rubro se incluyen esencialmente los costos en combustibles y lubricantes de los transbordadores y un estimado destinado a mantenimiento y seguros de las naves.

El presupuesto anual de este rubro asciende a \$ 1.484.454,-

Respecto de los costos vinculados a la actividad del Bar se los estimó en un 70% sobre las ventas proyectadas.

Gastos Generales

Los gastos generales de administración y de comercialización se estimaron como un porcentaje sobre los niveles de facturación, a razón del 2% y 20% respectivamente.

Canon de Explotación

El Canon Explotación del 10% incorporado al Estado de Resultados, se lo expone a título indicativo y dependerá de las Autoridades de Aplicación correspondientes en cada país el ratio definitivo a considerar.

Análisis de Sensibilidad

A los efectos de observar la solidez del proyecto ante las variaciones que puedan sufrir algunas de las variables claves del negocio se presenta el siguiente cuadro que muestra el impacto sobre el Valor Neto Actual y de la Tasa Interna de Retorno, a 5 años, frente a distintos niveles de caídas en las tarifas o de aumentos en canon de explotación:

Indicadores	VAN @ 5	TIR @ 5
En Condiciones Normales Previstas	3.240.015	20,53%

Análisis de Sensibilidad - a 5 años

Variables	Variación	VAN @ 5	TIR @ 5
Tarifas / Caída	-5%	2.314.919	17,12%
	-10%	1.432.571	13,76%
	-15%	563.977	10,31%
	-20%	-343.485	6,56%
Canon / Aumento	20%	2.690.261	18,52%
	30%	2.415.384	17,50%
	40%	2.140.507	16,47%
	50%	1.865.630	15,42%

De su lectura se puede concluir que una caída leve en los niveles de tarifas pone en riesgo la factibilidad económica del negocio.

Por otro lado, el proyecto podría hacer frente a exigencias mayores en materia de canon de explotación.

El Factor Escala

Más allá del rinde positivo que presentan estas estimaciones preliminares es oportuno observar que el negocio se presentaría más sólido para el concesionario desde el punto de vista económico y comercial si también tuviera a su cargo la explotación del servicio de cruce que se brinda actualmente de pasajeros peatones, alternando el transporte lacustre con el terrestre colectivo.

Esto le permitiría un uso más eficiente de sus recursos centrales y una coordinación logística y comercial también más eficiente, especialmente en los meses de media y baja actividad.

Sin perjuicio de analizar los riesgos de un prestador monopólico, un esquema integrado le permitiría hacer frente a períodos que puedan presentarse recesivos pudiendo garantizar así la continuidad del servicio.

4.3 La prefactibilidad ambiental

Se indican a continuación las acciones previstas –tanto durante la ejecución de las obras de adecuación, como durante la operación del Producto- así como la preliminar enumeración de los impactos previstos.

SINTESIS DE ACCIONES E IMPACTOS POTENCIALES

ETAPA I: Durante la ejecución de las obras de adecuación

IMPACTOS			
IMPORTANCIA:			
SIGNO:	BAJO	MODERADO	ALTO
POSITIVO	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■
NEGATIVO	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■	■■■■■■■■■■

ACCIONES	SISTEMA:		FISICO		BIOTICO				HUMANO				
	Factores ambientales		Suelo	Agua superficial Geomorfología / relieve	Aire		Flora		Fauna		Paisaje	Empleo	Oferta turística
Atributos ambientales	Rehabilitar y consolidar rampas en todos los puertos Dragar Puerto Pañuelo ⁷⁹ Construir y ampliar, reacondicionar áreas de servicios (sanitarios, confiterías, Aduana y Migraciones) Mejorar manejo de combustibles líquidos Mejorar manejo de residuos sólidos, tratamiento efluentes Acondicionar áreas de estacionamiento en Puerto Blest y Puerto Frías Readecuar puentes y alcantarillas, enripiar camino Puerto Frías – Límite Mejorar traza del camino en "curva del Colihue" Colocar señalización turística y de seguridad vial en camino y puertos Armado de transbordador en lago Frías	Erodabilidad											
		Calidad											
		Calidad											
		Alteración											
		Calidad											
		Ruido											
		Abundancia											
		Diversidad											
		Abundancia											
		Diversidad											
Afectación													
Calidad													
Disponibilidad													
Afectación													
Diversificación													
Ampliación													

⁷⁹ En caso que no se concrete la Refuncionalización de Puerto Pañuelo mencionada.

ETAPA II: Durante la operación del Producto

SISTEMA:		FISICO		BIOTICO				HUMANO				
Factores ambientales	Suelo	Erodabilidad										
		Calidad										
		Agua superficial Geomorfología / relieve	Calidad									
			Alteración									
		Aire	Calidad									
Ruido												
Atributos ambientales	Flora	Abundancia										
		Diversidad										
	Fauna	Abundancia										
		Diversidad										
ACCIONES	Paisaje	Afectación										
		Calidad										
	Empleo	Disponibilidad										
		Afectación										
ACCIONES	Economía local y regional	Diversificación										
		Ampliación										
	Oferta turística											
ACCIONES	Navegación transbordadores Lagos Nahuel Huapi y Frías											
		Manipobras embarque y desembarque en todos los puertos										
		Circulación y manipobras de vehículos en áreas de estacionamiento										
		Circulación de vehículos automotores por camino terrestre										
		Circulación de pasajeros en áreas de estacionamiento y puertos										
ACCIONES	Utilización de nuevos servicios (confiterías, sanitarios)											
		Funcionamiento de un nuevo sistema de tratamiento de efluentes										
		Manipulación y disposición correctas de combustibles líquidos										

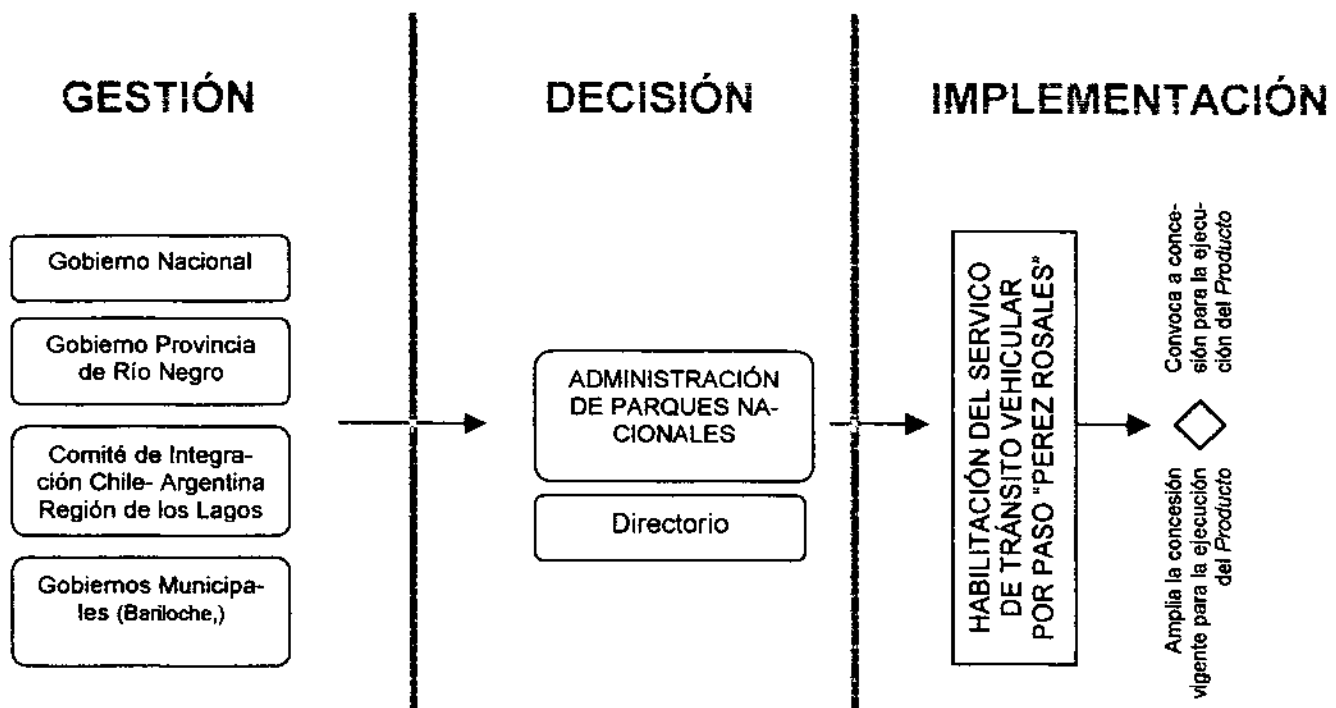
4.4 Propuesta de gestión

A partir de lo considerado en el apartado 3.3.1 *Sistema normativo y jurisdiccional* donde se enumeraron las atribuciones e incumbencias de los distintos estamentos gubernamentales, así como las normas de distinto orden que deben atenderse en la instrumentación del *producto*, se elabora este diagrama de decisión. No se trata de la definición de un *camino crítico*⁸⁰ exhaustivo (que seguramente formará parte de la factibilidad y diseño final), sino de discernir el posible camino de gestión necesario con el objetivo de instrumentar el tránsito vehicular por el Paso Internacional Pérez Rosales.

GESTION GUBERNAMENTAL ARGENTINA

Debe iniciarse en la Administración de Parques Nacionales. Se trata de la definición de una concesión para la explotación de un servicio turístico, que involucra transporte, navegación, uso de las costas y puertos de amarre de las embarcaciones. Debe tomarse la decisión política (Directorio de la Administración de Parques Nacionales) de llamar a una nueva concesión o plantear la alternativa de modificación de la concesión existente (en 3.3.2 *Actual Concesión – Responsabilidad empresaria*; habíamos señalado la caducidad de la misma a partir del 31 de marzo del 2007). Para este camino de decisión es indispensable la gestión asociada de los estamentos de gobierno que se señalan, así como de las comunidades que representan. Esta sinergia de actores gubernamentales y sectores económicos y sociales relacionados con la actividad turística, el cuidado de las áreas protegidas, la promoción del ecoturismo (o turismo sustentable) y por supuesto un empresariado interesado en invertir en un nuevo producto turístico condicionado en su explotación por criterios de conservación; posibilitaran la instrumentación efectiva.

⁸⁰ Metodología que involucra un proceso administrativo de planeación, programación, ejecución y control de todas y cada una de las actividades para la ejecución del proyecto.



GESTION GUBERNAMENTAL CHILENA

Mencionamos en varios apartados que para la instrumentación del *Producto* es indispensable el compromiso de la contraparte (gubernamental, empresaria, comunidades involucradas) de Argentina y Chile. Los estamentos gubernamentales argentinos deben necesariamente conciliar su gestión con los correspondientes de la República de Chile.

El área protegida involucrada de Argentina -el Parque Nacional Nahuel Huapi-, es indispensable concilie con la respectiva administración trasandina -el Parque Nacional Pérez Rosales- las características de la concesión de un servicio turístico que involucra ambos territorios (Se señaló en 3.3.1 *Sistema normativo y jurisdiccional*, incluso la imposición normativa que el *Plan de Manejo* de este Parque Nacional prevé en este sentido). Idéntica consideración le va corresponder a la dependencia vial Argentina responsable de la ruta terrestre: VIARSE (Vialidad Rionegrina Soc. del Estado) con su contraparte chilena (la Dirección Nacional de Vialidad de Chile). También los estados regionales y provinciales que ejercen jurisdicción, deberán acordar estrategias; lo mismo que los gobiernos municipales -San Carlos de Bariloche, Puerto Varas, Puerto Montt- que como indicamos mas arriba, son ciudades en directa relación con el *Producto*.

GESTION ASOCIADA

Mencionamos al *Comité de Integración "Región de los Lagos"* como coparticipe de la gestión decisoria. En el apartado 3.3.2.1.2 *Antecedentes políticos*, indicamos el rol que cupo a este estamento gubernamental de entendimiento binacional, en la decisión de analizar la posibilidad de llevar adelante el proyecto que comprende el presente Estudio. Es claramente el ámbito donde se concertan políticas y acciones de interés común.

En los últimos encuentros⁸¹ incluso, se ratifica la necesidad de concertar normativas; haciendo hincapié en las que tienen que ver con lo ambiental y el desarrollo común de las Áreas Protegidas que comparten frontera. Nahuel Huapi–Pérez Rosales es una de ellas, y el *Producto* que las vincula una iniciativa mas que propicia para encontrar -también en este aspecto- un *Modelo Replicable* de manejo concertado.

ACUERDO EMPRESARIAL

La gestión privada –es y será inevitable- acuerdan tácticas de servicio, operativas, de comercialización y venta. Lo hizo en el pasado (*ver 3.3.2.1. Reseña histórica*) y el presente (*3.3.1.2 Actual Concesión*); y lo hará seguramente en el futuro si se avanza en la instrumentación del *Producto*. Los estados intervinientes deben ser facilitadores, de estos acuerdos de explotación conjunta.

En suma los proyectos se comparten, se participan, se elaboran en conjunto, se acuerdan, se comunican e internalizan en el colectivo. Se compatibilizan los intereses sectoriales con los intereses comunes.. Así se materializan y se convierten en realmente útiles.

4.5. Conclusiones

Matriz FODA

Se realizó –entre los integrantes del Equipo Técnico actuante en el Estudio- una jornada taller, para elaborar una Matriz FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas); que contribuya a las conclusiones del Estudio.

⁸¹ Por ejemplo en el último de ellos, el XXIII Encuentro realizado los días 2, 3 y 4 de Marzo del presente año en el Centro Turístico Las Grutas, pcia. de Río Negro.

Aspectos	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
Jurisdiccionales:	-Encuadra en normativa de Parques Nacionales.	-Apoyo Comité de Integración "Región de los Lagos". -Respaldo gobierno Pcia. de Río Negro. -Vencimiento en el año 2007 de concesión actual.	-Complejidad jurisdiccional: Nacional e Internacional (PN, Pcia. R.N) y (2 Estados. Arg.Chile; 2 Parques Nacionales).	- La inestabilidad jurídica Argentina. -Disparidad de exigencias: mayores requisitos en la APN de Arg.
Turísticos:	-Producto reconocido en la región patagónica e internacionalmente. -Producto asociado a otro ya instalado. -Experiencia probada. -Aceptación servicio preexistente.	-Ampliación del producto. -Diversificación de oferta turística. -Crecimiento demanda potencial. -Inexistencia competencia directa.	-Oferta limitada. -Complejidad logística de servicios. -Dependencia de la calidad de los productos/ infraestructura / servicios complementarios.	- Los posibles cambios en la relación binacional Chile-Argentina.
Ambientales:	- Calidad del entorno paisajístico. -Se desarrolla en Áreas Protegidas nacionales. -De bajo impacto.	-Aprovecha el valor del turismo ecológico. -Fortalece el segmento del mercado de turismo ecológico como preservador del ambiente. -Aprovecha el buen estado –general- de conservación del medio. -Permite implementar un "modelo binacional replicable" de criterio de gestión .	-El manejo sustentable del producto limita la oferta.	- Los riesgos naturales. -La dificultad en aunar criterios de conservación.
Económicos:	Posicionamiento a tarifas internacionales. Una propuesta de canon aceptable. Se estima una rápida inserción al medio. Tasa Interna de Retorno (TIR) razonable.	Tipo de proyecto calificable por fuentes de financiamiento (BID, PRO-RIONEGRO). Inversión inicial en activos fijos. Ventaja cambiaria.	-Alta inversión inicial.	-Pérdida de las ventajas relativas generales para el turista.
Gobierno:	-Gestación de acuerdos e intenciones binacionales	-Disparador de políticas de integración, de benefi-	-	- La Interrupción o demora en la implementación de

para conciliación de políticas y normativas.

cio común.
- Disparador de la sinergia regional.

acuerdos binacionales sobre normativa y acciones comunes.
-Alta dependencia de la confluencia de intereses argentinos y chilenos como condición necesaria para implementar el Proyecto.

Conclusiones finales

Antes de avanzar en las conclusiones finales de este estudio de prefactibilidad es necesario atender algunas consideraciones que surgen de la observación directa y que son evidentes, aún desde la óptica un visitante ajeno a las cuestiones ambientales.

Si bien el área sobre la que se estudia realizar el Proyecto se encuentra dentro del Parque Nacional Nahuel Huapi, es decir en un área natural protegida, es evidente que los esfuerzos de la administración de Parques Nacionales no han podido evitar que algunos sitios se encuentren invadidos de especies exóticas, ni que los edificios implantados en el lugar carezcan de algún tratamiento de efluentes, ni evitar el vertido crudo de las mismas sobre el entorno, tal cual sucede en la actualidad.

Tampoco se ha podido aplicar ningún plan de manejo que prevea el acopio y manipulación de combustibles líquidos en condiciones seguras para el ambiente ni ha logrado, entre otros, el mejoramiento de equipamiento e infraestructura del servicio existente.

En este sentido la investigadora Lic. Adriana Otero ha escrito en un trabajo anterior: *(sic)*. "Pero, en los Parques Nacionales de la Patagonia, la falta de criterio y de interés por parte de los administradores de las áreas protegidas por mejorar la calidad de la experiencia recreacional, unida a presupuestos ínfimos, pesa más como causa de deterioro y abandono del medio natural, que el número de turistas que concurren

a ellos. La falta de facilidades, de planeamiento y diseño ambiental refleja un uso recreativo mayor que el real.⁸²

Por lo dicho es menester advertir que la aprobación de este Proyecto por parte de la Administración de Parques Nacionales, que históricamente utiliza la demora en las respuestas técnicas y la no toma de decisiones como una manera de desalentar iniciativas dentro de su área protegida, puede sufrir idéntico tratamiento, cuando no una muy dificultosa aprobación en el mejor de los casos.

Tratando de dejar a un lado todo tipo de especulaciones que no sigan una línea razonable de análisis, comenzaremos por decir que luego de evaluar los altos costos de la obra de ingeniería vial que se requieren para construir un camino capaz de permitir la circulación de automóviles en ambas direcciones y en condiciones seguras, hemos abandonado rápidamente su evaluación, aún antes de considerar las consecuencias ambientales, dado que la relación costo – beneficios no permiten plantear esta alternativa como un negocio atractivo.

Es por ello que hemos adoptado para este trabajo la hipótesis de analizar la utilización de los diferentes tramos existentes en las condiciones actuales, es decir con circulación de automóviles en una sola dirección. No obstante ello debemos aclarar que aún en este caso es preciso realizar algunas obras de mantenimiento y acondicionamientos viales y portuarios.

Para una mejor operatividad del circuito, se plantea como ideal, habilitar una sola Aduana cuyo lugar sugerido es Casa Pangue (Chile) por su condición de cruce de flujo ya señalado. De este modo se liberaría en el área de Puerto Frías el sector destinado a Aduana y Migraciones, pudiendo ser reciclado y utilizado en servicios al visitante (Área de Interpretación y/o Confitería, sala de espera, etc.). De este modo sus características arquitectónicas y tipo de construcción podrán revalorizarse.

Se analizó, entonces, un diseño de proyecto con tránsito vehicular de mano única y **sin modificar las actuales condiciones del camino**, salvo algunas adecuaciones de menor cuantía en algunos lugares puntuales.

⁸² Otero, Adriana; *"Manejo ambiental de actividades turísticas en el corredor de los grandes lagos Argentinos Chilenos"*. Artículo que integra los resultados del Proyecto de investigación *"Pautas de manejo para actividades turísticas en circuitos binacionales Argentinos Chilenos"*. Universidad Nacional del Comahue y Universidad de La Habana. Publicado en el sitio web de la Facultad de Turismo de la U.N.Q. (<http://fatu.uncoma.edu.ar>)

La opción elegida obliga a restringir la oferta planeada al uso de transbordadores con capacidad de transportar a solo 16 vehículos por vez y a realizar solo dos viajes diarios, es decir solo 32 autos en cada sentido y 64 automóviles diarios en su totalidad.

La primera ventaja que surge de esta opción es que se encuadra perfectamente dentro de la normativa vigente en Parques Nacionales y que esta iniciativa cuenta con el apoyo explícito del Comité de Integración Binacional Argentino Chileno (“Región de los Lagos”) y el respaldo evidenciado por el Gobierno de la Provincia de Río Negro.

Se presenta, además la oportunidad que la actual concesión del transporte para este paso, vence en el cercano año 2007. La Administración de Parques Nacionales tendrá entonces la posibilidad de llamar a una nueva concesión, o bien extender la actual incluyendo la explotación de trasbordadores.

En contrapartida debemos señalar que la complejidad jurisdiccional que comprende a dos estados nacionales, dos administraciones de áreas protegidas y la disparidad de exigencias entre un lado y otro de la frontera aparece como una debilidad objetiva a la que se suma la supuesta inseguridad jurídica de la Argentina.

Desde lo turístico, debemos decir que la prestación de este servicio está orientado principalmente al turista que busca recorrer la Patagonia como un todo, integrando La estepa Argentina, La Cordillera, Los Lagos, La Selva Valdiviana y ambos Océanos.

En particular, el potencial demandante sería aquel turista que llega en auto a la región, en un grupo familiar o en un grupo con afinidades, por lo tanto el hecho que le permita seguir manteniendo esta intimidad le confiere al Producto un nuevo atractivo.

Esta claro que la Patagonia es hoy uno de los destinos mas valorados en el concierto internacional, y que este producto se asocia al más prestigioso de todos los productos patagónicos, como lo es el “Cruce de los Lagos Andinos”. Se trata de un producto reconocido internacionalmente y en la región “Patagonia”, ya instalado y de experiencia probada, el cual goza de una clara aceptación del servicio preexistente.

Obviamente esta alternativa brinda la oportunidad de diversificar la oferta por un lado, y por otro de incorporar otra franja de mercado, la de los autos particulares y la

de los autos de alquiler, que se traducirá en un aumento de la demanda actual, especialmente si consideramos que no existe hoy una competencia directa.

Naturalmente la debilidad que se presenta es la oferta limitada del producto, debido al manejo sustentable y a la complejidad logística de los servicios que dependen de la calidad de los productos/ infraestructura/ servicios complementarios. Paralelamente representa una potencial amenaza la posibilidad que varíen las ventajas relativas generales para los turistas

No obstante el Producto se presenta interesante desde el aspecto económico pues se estima una rápida inserción al medio con tarifas posicionadas internacionalmente que permiten una tasa de retorno (TIR) razonable que lo hace potencialmente calificable para concretas fuentes de financiamiento, como la del Programa BID PRO-RIONEGRO.

Sí bien la inversión inicial es alta (esencialmente tres catamaranes) y siendo estos bienes muebles, al cabo de 25 años de concesión, cabría la posibilidad de "recupero por venta."

Más allá del rinde positivo que presentan estas estimaciones preliminares es oportuno observar que el negocio se presentaría más sólido para el concesionario desde el punto de vista económico y comercial si también tuviera a su cargo la explotación del servicio de cruce que se brinda actualmente de pasajeros peatones, alternando el transporte lacustre con el terrestre colectivo.

Esto le permitiría un uso más eficiente de sus recursos centrales y una coordinación logística y comercial también más eficaz, especialmente en los meses de media y baja actividad.

Sin perjuicio de analizar los riesgos de un prestador monopólico, un esquema integrado le permitiría hacer frente a períodos que puedan presentarse recesivos pudiendo garantizar así la continuidad del servicio.

Ambientalmente es un producto de bajo impacto, por su propia concepción, que permite fortalecer el segmento del mercado del turismo ecológico que se convierte en preservador del alto valor del entorno natural.

Turísticamente es un producto que coadyuva a la cultura de la integración, la reciprocidad y el encuentro. Por encima del indudable beneficio empresario, la actividad

propuesta brinda a "*Pérez Rosales*" la posibilidad retomar protagonismo como vía de intercambio turístico y cultural.

Finalmente no debe desconocerse la realidad de que el Proyecto tiene una alta dependencia de la confluencia de intereses argentinos y chilenos como condición necesaria para implementarse. No obstante la gestión gubernamental Argentina debe iniciarse en la Administración de Parques Nacionales y continuar en órbita similar del gobierno Chileno. **Allí tendremos al *Proyecto de Tránsito Vehicular por Pérez Rosales*, convertido en disparador de una sinergia regional de políticas de integración y un modelo replicable de beneficio común.**

BIBLIOGRAFIA

Albornoz , Ana y Hajduk, Adán; *"Antecedentes arqueológicos e históricos del Camino de las Lagunas"*; Publicado en la Web de la "Pontificia Universidad Católica Argentina" <http://www2.uca.edu.ar>; 2004.

Beláustegui, Silvina;Castañeda, Sara;Lazos, Cristina;Domenech. Silvana;Martínez. Carmela, Fundación de Estudios Patagónicos; *"Corredor de los lagos del sur de Neuquén"*, F.3113/B15 Reg:04262 BASE DE DATOS: CATA; CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES.

Biedma, Juan Martín; *"Toponimia del Parque Nacional Nahuel Huapi"*; Ediciones Caleuche, 1994.

Brion, Cecilia; Grigera, Dora; Puntieri, Javier y Calvelo, Susana; *"Flora de Puerto Blest y sus alrededores"*; Centro Reg. Univ. Bariloche (U.N.C.), 1988.

Bustillo, Ezequiel; *"El Despertar de Bariloche"*; Casa Pardo, Buenos Aires, 1971.

Casamiquela, Rodolfo M.; *"Bosquejo de una etnología de la provincia de Río Negro"*; Fundación Ameghino, Viedma, 1985.

Chehébar, Claudio y Ramilo, Eduardo; *"Fauna del Parque Nacional Nahuel Huapi"*; s.d.

Correa Luna, H.; *"La conservación de la naturaleza: Parques Nacionales Argentinos"*; Ministerio de Economía de la Nación. Servicio Nacional de Parques Nacionales; Buenos Aires, 1974.

Departamento Provincial de Aguas; *"Informe Técnico Hidrometeorológico; Estadística de precipitaciones"*. – Dirección Nacional de Hidráulica; 1988.

Dimitri, Milán Jorge; *"Pequeña Flora Ilustrada de los Parques Nacionales Andino Patagónicos"*; Anales de Parques Nacionales. Tomo XIII; 1974..

Giacosa, R. y Heredia; *"Hoja Geológica 4172" – IV San Carlos de Bariloche*; Servicio Geológico Minero Argentino. Boletín N° 279. Buenos Aires. N.C., 2001

Güidi, Graciela;Badillos, Ana. colab;Magistrelli, Natalia. colab CFI: *"Aspectos jurídico-institucionales y operativos del turismo patagónico"*;CFI O/H.39/G32a Reg: 04074
BASE DE DATOS: CATA; CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES.

González Díaz, Emilio F; *"Mapa Geomorfológico del Parque Nacional Nahuel Huapi"* SEGEMAR. Instituto de Geología y Recursos Minerales, Dirección de Geología Ambiental y Aplicada. Escala 1: 250.000, (1999)

Forni, María Antonia Gallart, Irene Vasilachia de Gialdino, *"Métodos cualitativos: La práctica de la investigación"*; Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 1993.

Méndez, Laura y Iwanow, Wladimiro; *"Bariloche: Las Caras del Pasado"*; Ed. Manuscritos Libros; Neuquén 2001.

Moreno, Eduardo V. (Recopilador); *"Moreno, Francisco P., Reminiscencias"*; Ediciones Devenir-Sec.Cultura Nac.; 1994.

Otero, Adriana; *"Manejo ambiental de actividades turísticas en el corredor de los grandes lagos Argentinos Chilenos"*. Artículo que integra los resultados del Proyecto de investigación *"Pautas de manejo para actividades turísticas en circuitos binacionales Argentinos Chilenos"*. Universidad Nacional del Comahue y Universidad de La Habana. Publicado en el sitio web de la Facultad de Turismo de la U.N.Q. (<http://fatu.uncoma.edu.ar>)

Porcel de Peralta, Manuel; *"Biografía del Nahuel Huapi"*; Ediciones Marymar; 1965.

Riesgo, Julio A.; *"Bariloche ¡Cuándo era ayer!..."* Editorial Melipal, 1991.

Ros Santasusana, Josep. Ros & Assoc; *"Plan estratégico y de competitividad turística de San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro"*; C.F.I. (Consejo Federal de Inversiones); Base de Datos: CATA O/H.39/R26p Reg: 04072.

Ros Santasusana, Josep. Ros & Assoc; *"Plan de relanzamiento turístico de San Carlos de Bariloche, provincia de Río Negro: Etapa III. Plan de marketing operativo. 2001"*; C.F.I. (Consejo Federal de Inversiones); Base de Datos: CATA O/H.39/R26pl Reg: 04853.

Schlüter, Regina G. ; *"San Carlos de Bariloche, Costos y Beneficios del Ecoturismo"*; Estudios y Perspectivas en Turismo, Revista Digital del Centro de Investigaciones y Estudios en Turismo, www.ciet.org.ar; Volumen 3, Número 2; Abril 1994.

Sepiurka, Sergio D.; *"Sueños de Cordillera"*; Ed. Esquel S.A.; 1997.

Varios Autores; *"Plan de Manejo del Parque Nacional Nahuel Huapi"*; Consejo Federal de Inversiones. Administración de Parques Nacionales; 1986

Willis, Bailey; *"El Norte de la Patagonia"* EUDEBA; 1988. (Reedición del Estudio realizado entre 1911-1914 por el autor, a instancias del Ministerio de Obras Públicas, siendo Ministro Nacional el Dr. Exequiel Ramos-Mexía).

ENTREVISTAS CON REFERENTES CLAVES

Asenjo, Max ; Guía de Turismo, Andina del Sur S.A. (Chile).; *"INFORMACION SOBRE OFERTA TURISTICA CRUCE DE LAGOS"*; Enero-2005.

Aurelia C.; Empleada, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE COMERCIALIZACION EMPRESA CONSESIONARIA ACTUAL"*; Octubre-2004.

Azpiri, Carlos; Jefe de Movilidad, Intendencia del Parque Nacional Nahuel Huapi; *"DETALLES DEL SERVICIO DE TRANSBORDADORES HASTA 1975. INFRAESTRUCTURA"*; Octubre-2004

Barberis, Marco; Director Puerto Blest S.A. *"INFORMACION SOBRE OPREATIVIDAD EMPRESA CONSESIONARIA ACTUAL, DATOS EMPRESA"*; Enero.2005.

Barberis, Osmar; Director Puerto Blest S.A. *"INFORMACION SOBRE OPERATIVIDAD EMPRESA CONSESIONARIA ACTUAL"*; Diciembre 2004 - Enero 2005.

Barría, Carlos y familia. Nacido y criado en Puerto Blest. Exencargado de la Estafeta Postal.

Cabral, Ricardo, Gerente Ejecutivo Comité de Integración "Región de los Lagos"; *"INFORMACION SOBRE LA RELACION BILATERAL, ACUERDOS VIGENTES, NEXO CON AUTORIDADES CHILENAS"*; Octubre-2004-Enero 2005

Esteban; Empleado, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE TARIFAS DEL CIRCUITO, PARA ARGENTINOS Y EXTRANJEROS"*; Noviembre-2004.

Fabián G.; Empleado, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE VIAJES CATAMARAN CONDOR"*; Noviembre-2004.

Falco, Luis Alberto, Senador Nacional de la Pcia. de Río Negro, Miembro de la Comisión de Límites; *"ACCESO A INFORMACION Y OPINION SOBRE EL ESTUDIO"*, Octubre-2004.

Gendarme en destacamento Puerto Frías, Gendarmería Nacional; *"OPERATORIA DE MIGRACIONES Y ADUANA NACIONAL EN EL PASO PÉREZ ROSALES "*; Noviembre-2004

Greca, Hugo Héctor, Comandante mayor (R) , Director de Asuntos Técnicos de Frontera, Secretaría de Seguridad, Ministerio del Interior; *"INFORMACION SOBRE EL ESTUDIO"*; Octubre-2004.

Herrero, Alejandro Miguel; Embajador, Secretario de la Dirección de Países Limítrofes, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; *"INFORMACION SOBRE EL ESTUDIO"*; Octubre-2004.

López, Amilcar Carlos: Prefecto Ppal, Prefectura Naval San Carlos de Bariloche *"DATOS TÉCNICOS Y JURISDICCIONALES. TRÁNSITO Y NAVEGABILIDAD, CLIMA"*; Octubre, Noviembre-2004

Mauro L.; Empleado gastronomía, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE SERVICIOS GASTRONOMICOS EN PUERTO BLEST"*; Octubre-2004.

Pablo; Empleado, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE HOTELERIA EN PUERTO BLEST"*; Octubre-2004.

Páez, Cristina; Guía de Turismo, Blest S.A.; *"INFORMACION SOBRE OFERTA TURISTICA CRUCE DE LAGOS"*; Enero-2005.

Pola, Jorge; Ingeniero; Vialidad Nacional de Chile; *"INFORMACION SOBRE EL ESTUDIO"*, Noviembre-2004

Sáenz de Urquiza, Javier, Ministro Director de Límites y Fronteras; Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto; *"INFORMACION SOBRE EL ESTUDIO Y PROCESO INTEGRACION CHILE-ARGENTINA"*; Octubre-2004

Sheffield, Nelson; Delegado de Viarse (Vialidad de Río Negro S.E.); *"INFORMACION SOBRE RUTA PASO INTERNACIONAL"*, Octubre -2004/Enero-2005

Vázquez; Gustavo F.; Subprefecto, Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación; Prefectura Naval Argentina; *"DATOS TÉCNICOS SOBRE TRANSBORDADORES. LIMITANTES EN LA CAPACIDAD DE CARGA. ASTILLEROS NACIONALES"*; noviembre-2004

Vezjack, Martín Oficial Ppal. Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación; Prefectura Naval Argentina; *"DATOS TÉCNICOS SOBRE TRANSBORDADORES, FABRICACION EN ASTILLEROS NACIONALES"*; noviembre-2004

AGRADECIMIENTOS

Al Ing. Ricardo Cabral, Gerente Ejecutivo del Comité de Integración "Región de los Lagos".

A nuestros interlocutores del CFI (Consejo Federal de Inversiones) Lic. Mirta G. Velázquez e Ing. Guido Bergandi.

Al Gobierno de la Pcia. de Río Negro, en particular al Sr. Vicegobernador de la Pcia. Ing. Mario De Rege; al Sr. Ministro de Gobierno Iván Lázzeri; al Sr. Secretario de Planeamiento Dr. Juan Correa; al Sr. Secretario de Turismo Lic. Omar Contreras.

Al Sr. Prefecto Ppal. Amilcar Carlos López,; Prefectura Naval San Carlos de Bariloche.

Al Sr. Intendente del Parque Nacional Nahuel Huapí, Lic. Sergio Ruzak; al Sr. Viceintendente, Lic. Juan Salguero, a la Srta. Analía de la Secretaría de la Intendencia.

Al Sr. Osmar Barberis y al Sr. Marco Barberis de Puerto Blest. S.A.

Al Sr. Nelson Sheffield; Delegado de Viarse (Vialidad de Río Negro S.E.);

Al Dr. Juan Sánchez y Lic. Susan Avila Ñirril del CEDER (Centro de Estudios del Desarrollo); Universidad de los Lagos, República de Chile.

A la Dirección Nacional de Migraciones Delegación Bariloche, a la Secretaría Municipal de Turismo de S.C. de Bariloche, al EMPROTUR.

A todos los informantes clave y a todos quiénes consultamos como fuente.

ANEXOS

ACTA Nº2 "COMITE DE INTEGRACION REGION DE LOS LAGOS":

ACTA Nº 2
PASO INTERNACIONAL VICENTE PÉREZ ROSALES
PUERTO BLEST, REPÚBLICA ARGENTINA

A los 23 días del mes de Septiembre de 2004, con la presencia del Vicegobernador de Río Negro, Ing. Mario De Rege; el Intendente de Bariloche, Alberto Icare; las Legisladoras Provinciales Noemí Sosa y Esther Acuña y el Legislador Aníbal Hernandez; el Prefecto Principal Iturria Vallejos, Jefe Zona Lacustre y Comahue Prefectura Naval Argentina; el Prefecto Mayor Amilcar López, Jefe Bariloche de PNA; el Ing. Ricardo Cabral, Gerente Ejecutivo Comité de Integración "Región de los Lagos"; el Delegado de Viarse, Nelson Sheffield; la Lic. Mirta Velázquez del Consejo Federal de Inversiones; el Coordinador del Grupo Técnico Bariloche Jorge López Alfonsín y el Lic. Alejandro Avedissian; la Lic. María Coccia, Directora Gral. de Medio Ambiente de la Municipalidad de Bariloche, el Ing. Guillermo Estevez, Secretario Turismo de la Municipalidad de Bariloche; el Agr. Guido Bergandi, Enlace provincia de Río Negro-CFI; el Ing. Gabriel Sora, Delegado DPA Bariloche; todos ellos integrantes de la Delegación Argentina. Y por la República de Chile, con la presencia de la Jefa de Proyectos de Vialidad Nacional de Chile, María Henríquez; el Gerente Ejecutivo del Comité de Integración "Región de los Lagos" de la Xª Región, Fernando España España; el Delegado del SAG, Fernando Holmberg; y el Ing. Jorge Pola de Vialidad Nacional de Chile, se reúnen en Puerto Blest las comitivas de ambos países, en la cual surgen los siguientes puntos acordados:

Primero: La Comitiva de Chile comunica los grados de avances del Proyecto Cochamó - Paso El Manso, afirmando que existe la voluntad de integrar un Proyecto de Diseño para la factibilidad de comunicar Paso El Manso con la comuna de Cochamó de parte de la Dirección Nacional de Vialidad Chile.

Segundo: La Delegación Argentina informa a la Delegación Chilena, el Marco de Referencia social, político, económico y ambiental dentro del cual se inscribe la decisión de la provincia de Río Negro de iniciar estudios que permitan potenciar, a su máxima expresión, los Pasos Vicente Pérez Rosales y El Manso. En ese mismo acto, la Delegación Chilena recibe por parte del Grupo Técnico Bariloche los fundamentos, fines, objetivos, alcances, plan de tareas y metodología del Estudio a realizar.

Tercero: Se acordó trabajar de manera conjunta, intercambiándose toda la información que fuere menester, para lograr el mejor resultado.

Sin otro particular, se firman dos actas del mismo tenor y a un solo efecto.

Fernando España España

Ricardo Cabral

TEXTO DE LA CARTA DE DONACION DEL NUCLEO PRIMITIVO DEL PARQUE NACIONAL NAHUEL HUAPI⁸³

Buenos Aires, Noviembre 6 de 1903.

S. E. el señor
Ministro de Agricultura,
Dr. Wenceslao Escalante.

Señor Ministro:

La ley N 4192 que he visto promulgada en el "Boletín Oficial de la Nación" del 2 de Agosto último, me acuerda como reco mpenza por servicios prestados al país con anterioridad a mi nombramiento de Perito Argentino en la demarcación de límites con Chile una extensión de campos fiscales en el territorio del Neuquén o al Sur del río Negro.

Durante las excursiones que en aquellos años hice en el Sur con los propósitos que más tarde motivaron dicho nombramiento, admiré lugares excepcionalmente hermosos y más de una vez enuncié la conveniencia de que la Nación conservara la propiedad de algunos para el mejor provecho de las generaciones presente y de las venideras, siguiendo el ejemplo de los Estados Unidos y de otras naciones que poseen soberbios parques naturales. Hoy la ley citada me permite hacerme dueño de paisajes que, en día ya lejanos ¡nc hicieron entrever la grandeza futura de tierras entonces ignoradas que nos eran disputadas, pero que su conocimiento ha hecho argentinas para siempre y me es grato apresurarme a contribuir a la realización de ideas nacidas durante el desempeño de mis tareas en aquel medio y desarrollados con la enseñanza de su observación. Vengo por eso, por la presente, invocando los términos de la ley, a solicitar la ubicación de un área de tres leguas cuadradas en la región situada en el límite de los territorios del Neuquén y Río Negro, en el extremo Oeste del Ford principal del lago Nahuel Huapi, con el fin de que sea conservado como parque natural y al efecto pido a u. E. que hecha esa ubicación se sirva aceptar la donación que hago a favor del país de esa área que comprende desde la laguna de los Cantáros inclusive, al Norte, hasta el boquete Barros Arana al Sur, teniendo por límite occidental la línea fronteriza con Chile en los boquetes de los Raultes y Pérez Rosales, y oriental las serranías al Este de la Ensenada de Puerto Blest y de la laguna Frías, y contiene la reunión más interesante de bellezas naturales que he observado en Patagonia. Cada vez que he visitado esa región me he dicho que convertida en propiedad pública inalienable llegaría a ser pronto centro de grandes actividades intelectuales y sociales y, por lo tanto, excelente instrumento de progreso humano. Los fenómenos físicos naturales que allí se observan empiezan a atraer a los estudiosos, que se entregarían cómodos a sus investigaciones fructíferas y los maravillosos escenarios de los lagos y torrentes, de las selvas gigantes, de la abrupta montaña y del hielo eterno que se desarrollan en una situación geográfica trascendental desde que la cruza la vía más corta, Australia, Nueva Zelandia y la Europa, bañada por el Atlántico forman un conjunto único de circunstancias favorables a mi propósito presente en ese hermoso pedazo de tierra andina, donde el Monte Tronador asocia en su cumbre a dos naciones, cuya unión, impuesta por la naturaleza, raldarán siempre las selvas del coloso. Chile posee tierras físicas en la vecindad y quizá les diera este destino. Así, en aquella magnificencia tranquila podrán en contrar sano y adecuado panorama los habitantes de ambos lados de los Andes, y contribuir, reunidos en comunidad de ideas durante el descanso y solaz, cada vez más necesarios en la vida activa del día, a resolver problemas que no llegarán a solucionar nunca los documentos diplomáticos, y los visitantes del mundo entero, entremezclando intereses y sentimiento en aquella intrucijada internacional, beneficiarán más aún el progreso natural de la influencia que por sus condiciones geográficas corresponde a este extremo de América en el hemisferio austral. Al hacer esta donación emito el deseo de que la fisonomía actual del perímetro que abarca no sea alterada y que no se hagan más obras que aquellas que faciliten comodidades para la vida del visitante culto, cuya presencia en esos lugares será siempre beneficiosa a las regiones incorporadas definitivamente a nuestra soberanía y cuyo rápido y meditado aprovechamiento debe contribuir tanto a la buena orientación de los destinos de la nacionalidad argentina.

Tengo el honor de saludar a V. E. con mi más alta consideración.

FRANCISCO P. MORENO.

⁸³ Tomada de Moreno, Eduardo. *Op Cit.*

Esta donación fue aceptada por el siguiente Decreto del Presidente de la República:

Buenos Aires, Febrero 1 de 1904.

Vista la presente oferta y considerando que aun cuando puede tratarse de zonas reservadas en que pudiera concederse ubicación, en el presente caso, el Dr. Moreno renuncia en realidad a tres leguas de las que le fueron concedidas, para que se destinen a Parque Nacional:

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º: Acéptese dicha renuncia y resérvese como Parque Nacional la zona indicada, sin que en ella pueda hacerse concesión alguna a particulares.

Art. 2º: Déense las gracias al doctor Moreno y comuníquese, etc.

ROCA.

W. Escalante.

Recién en 1916 y por decreto de fecha 26 de mayo se nombró un encargado de esta reserva, que fue destinada a la formación del Parque Nacional del Sur; aceptando el cargo "ad-honorem", el caballero D. Jorge Newery, poblador de la región.

INVENTARIO DE PLANTAS VASCULARES (NATIVAS Y EXOTICAS)

DEL AREA EN ESTUDIO⁸⁴

DIVISION: PTERIDOPHYTA

1 LYCOPODIACEAE

Lycopodium paniculatum

2. EQUISETACEAE

Equisetum bogotense

3. HYMENOPHYLLACEAE

Hymenophyllum cuneatum

Hymenophyllum dentatum

Hymenophyllum ferrugineum

Hymenophyllum pectinatum

Hymenophyllum secundum

Hymenophyllum tortuosum

Serpyllopsis caespitosa

4. GLEICHENIACEAE

Gleichenia cryptocarpa

Gleichenia quadripartita

5. ADIANTACEAE

Adiantum chilense

6. ASPLENIACEAE

Asplenium dareoides

7. BLECHNACEAE

Blechnum chilense

Blechnum magellanicum

Blechnum penna

8. ASPIDIACEAE

Ctenitis spectabilis

Polystichum multitudine

9. GRAMMITIDACEAE

Grammitis magellanica

10. LOPHOSORIACEAE

Lopiphosoria quadripinnata

DIVISION: SPERMATOPHYTA

SUBDIVISION: GYMNOSPERMAE

11. PODOCARPACEAE

Podocarpus nubigena

Saxegothaea conspicua

12. CUPRESSACEAE

⁸⁴ Tomado (con modificaciones) de Brion, C.; Grigera, D.; Puntieri, J. y Calvelo, S.; Op. Cit.

Fitzroya cupressoides	Pilgerodendron uviferum	
SUBDIVISION: ANGIOSPERMAE		
13. SALICACEAE		
Populus nigra (O. Eurasia)		Salix fragilis (O. Eurasia)
14. FAGACEAE		
Nothofagus antarctica	Nothofagus dombeyi	Nothofagus pumilio
15. URTICACEAE		
Urtica magellanica		
16. PROTEACEAE		
Embothrium coccineum	Lomatia ferruginea	Lomatia hirsuta
17. SANTALACEAE		
Myoschilos oblongum		
18. MISODENDRACEAE		
Misodendrum oblongifolium	Misodendrum punctulatum	
19. POLYGONACEAE (todas: O. Eurasia)		
Polygonum aviculare	Rumex acetosella	Rumex crispus
20. CARYOPHYLLACEAE		
Arenaria serpens	Stellaria media (O. Eurasia)	
21. RANUNCULACEAE		
Aquilegia vulgaris (O. Europa)	Ranunculus chilensis	Ranunculus minutiflorus
22. BERBERIDACEAE		
Berberis buxifolia	Berberis darwinii	Berberis heterophylla
Berberis linearifolia	Berberis parodii	
23. WINTERACEAE		
Drymis winteri		
24. MONIMIACEAE		
Laureliopsis ippiana		
25. CRUCIFERAE		
Capsella bursa-pastoris	Medikus (O. Europa)	Cardamine valdiviana .
26. GROSSULARIACEAE		
Ribes magellanicum		
27. ESCALLONIACEAE		
Escallonia rubra	Escallonia virgata	
28. HYDRANGEACEAE		
Hydrangea serratifolia		
29. CUNONIACEAE		
Weinmannia trichosperma		
30. ROSACEAE		
Acaena ovalifolia	Acaena pinnatifida	Fragaria chiloensis
Geum magellanicum	Malus domestica (O. Eurasia)	
Rosa eglanteria (O. Europa)	Rubus ulmifolius (O. Europa)	
31. LEGUM		
Lotus uliginosus (O. Europa)	Lupinus polyphyllus Lindl. (O. Norteamérica)	Medicago lupulina L. (O. Eurasia)
Sarothamnus scoparius (O. Europa)		Trifolium pratense (Eurasia)
Trifolium repens (O. Eurasia)	Vicia nigricans	
32. OXALIDACEAE		
Oxalis valdiviensis		
33. EUPHORBIACEAE		
Dysopsis glechomoides		
34. EMPETRACEAE		
Empetrum rubrum		
35. CELASTRACEAE		
Maytenus disticha	Maytenus magellanica	
36. ACERACEAE		
Acer pseudo-platanus (O. Eurasia)		
37. RHAMNACEAE		
Discaria chacaye	Colletia hystrix	
38. VIOLACEAE		
Viola maculata		

39. FLACOURT		
Azara lanceolata		
40. LOASACEAE		
Loasa bergii		
41. MYRTACEAE		
Amomyrtus luma	Luma apiculata	Myrceugenia chrysocarpa
Myrceugenia exsucca	Myrteola nummularia	Tepualia stipularis
42. ONAGRACEAE		
Epilobium australe	Fuchsia magellanica	
43. GUNNERACEAE		
Gunnera magellanica	Gunnera tinctoria	
44. ARALIACEAE		
Pseudopanax laetevirens		
45. UMBELLIFERAE		
Hydrocotyle chamaemorus	Huanaca sp.	Osmorhiza chilensis
46. ERICACEAE		
Gaultheria antarctica	Gaultheria lyreaefolia	Gaultheria tenuifolia
Pernettya mucronata	Pernettya pumila	
47. PRIMULACEAE		
Anagallis alternifolia		
Lysimachia chilensis		
48. DESFONTAINEACEAE		
Desfontainea spinosa var.		
49. BUDDLEJACEAE		
Buddleja globosa		
50. APOCINACEAE		
Elytropus chilensis		
51. CONVULVACEAE		
Calystegia sepium (O. Norteamérica)		
52. HYDROPHYLLACEAE		
Phacelia secunda Gmelin		
53. BORAGINACEAE		
Myosotis dr. albiflora		
54. LABIATAE		
Prunellavulgaris L. (O. Eurasia)		
55. SCROPHULARIACEAE		
Calceolaria tenella Poepp.	Digitalis purpurea (O. Europa)	Euphrasia meiantha
Ourisia breviflora	Ourisia poeppigii	Veronica serpyllifolia(Eurasia)
56. BIGNONIACEAE		
Campsidium valdivianum		
57. GESNERIACEAE		
Asteranthera ovata	Mitraria coccinea	
58. LENTIBULARIACEAE		
Pinguicula chilensis		
59. PLANTAGINACEAE		
Plantago australis ssp. cumingiana	Plantago lanceolata L. (O. Europa)	
60. AUBIACEAE,		
Galium aparine L.(O. Europa)	Nertera granadensis	
61. CAPRIFOLIACEAE		
Lonicera japonica Thunb. (O. Asia)		
62. VALERIANACEAE		
Valeriana lapathifolia	Valeriana laxiflora	
63. COMPOSITAE		
Achillea millefolium L. (O. Europa, Asia y Norteamérica)	Adenocaulon chilense	Artemisia veriotorum (O. Asia)
Aster vahlii	Baccharis obovata	Cirsium vul. (O. Eurasia)
Cotula scariosa	Dasyphyllum diacanthoides	Gamochoeta spiciformis
Hypochoeris palustris	Hypochoeris radicata (O. Eurasia y Norte de Africa)	Lagenifera hariotii

Leucanthemum vulgare (O. Europa)	Perezia lactucoides ssp. palustris	Senecio hollermayeri
Senecio otites	Senecio parodii	Senecio trifurcatus
Taraxacum officinale (O. Eurasia)		
64. POTAMOGETONACEAE		
Potamogeton linguatus		
65. GAAMINEAE		
Agrostis capiflaris (O. Eurasia)		Bromus rigidus
Bromus stamineus	Cortaderia pilosa	Chusquea culeou
Dactylis glomerata (O. Europa)		Elymus andinus
Arrhenatherum elatius. (O. Europa)		Holcus lanatus. (O. Europa)
Festuca arundinacea (O. Eurasia)		Poa fuegiana
Poa pratensis (O. Europa)	Polypogon australis	
66. CYPERACEAE		
Carex darwinii	Carex fuscua var. disienta	Carex macloviana
Carex magellanica	Carex aff. patagonica	Scirpus inundatus
Carex riparia	Eleocharis melanostachys	Schoenus andinus
Schoenus rhynchosporoides	Uncinia lechieriana	
67. JUNCACEAE		
Juncus balticus	Juncus bufonius L. (O. Sur de Africa)	
Juncus cyperoides	Juncus chilensis	Juncus cfr. dombeyanus
Juncus lesueurii	Juncus procerus	Juncus stipulatus
Marsippospermum grandiflorum		
68. ESIACEAE		
Luzuriaga marginata	Luzuriaga radicans	
69. ALSTROEMERIACEAE		
Alstroemeria aurantiaca		
70. IRIDACEAE		
Sisyrinchium iridifolium ssp. valdivianum		
71. CORSIACEAE		
Arachnitis uniflora .		
72. ORCHIDACEAE		
Codonorchis lessonii		

INVENTARIO DE FAUNA (VERTEBRADOS) ALTOANDINA, BOSQUE HUMEDO Y ACUATICA DEL AREA EN ESTUDIO

ANFIBIOS

SAPITO DE TRES RAYAS

SAPITO NARIGON *

RANA GRACIL *

RANA BORRAVINO *

RANA CEJA CORTA *

RANA CEJA LARGA *

RANA PALMADA DE ARROYO *

RANA DE ARROYO

RANA DE CUATRO OJOS

RANA VERDE DORADA *

REPTILES

CULEBRA CORDILLERANA

LAGARTIJA MUSLOS AMARILLOS

LAGARTIJA ANARANJADA

AVES

MACA PLATEADO

MACA GRANDE HUAL

MACA PICO GRUESO

Bufo variegatus

Rinoderma darwinii

Batrachyla antartandica

Batrachyla leptopus

Batrachyla taeniata

Eupsophus roseus

Alsodes gargola

Alsodes monticola

Pleurodema thaul

Hylorina sylvatica

Tachymenis peruviana

Liolaemus lemniscatus

Liolaemus pictus

Podiceps occipitalis

Podiceps major

Podilymbus podiceps

BIGUA COMUN
 CORMORAN IMPERIAL
 GARZA MORA
 GARCITA BUEVERA
 GARZA BRUJA
 GARCITA BLANCA
 GARZA BLANCA
 BANDURRIA
 FLAMENCO
 GANSO COSCOROBA
 CISNE DE CUELLO NEGRO
 CAUOUEN
 CAUOUEN DE CABEZA GRIS
 PATO VAPOR NO VOLADOR
 PATO DE ANTEOJOS *
 PATO BARCINO
 PATO OVERO
 PATO MAICERO
 PATO CAPUCHINO
 PATO COLORADO
 PATO CUCHARA
 PATO DE LOS TORRENTES *
 PATO ZAMBULLIDOR
 JOTE CABEZA NEGRA
 CONDOR
 ESPARVERO
 AGUILUCHO CHICO
 AGUILUCHO COMUN
 AGUILUCHO COLA ROJA
 AGUILA MORA
 HALCON BLANCO
 MATAMICO BLANCO
 CHIMANGO
 CARANCHO
 HALCON PEREGRINO *
 HALCONCITO COLORADO
 GALLINETA
 GALLARETA LIGAS ROJAS
 TERO
 CHORLO CABEZON
 CHORLITO DOBLE COLLAR
 CHORLITO DE COLLAR
 CHORLO PATAS AMARILLAS
 PLAYERITO RABADILLA PARDA
 BECASINA
 AGACHONA GRANDE
 GAVIOTA COCINERA
 GAVIOTA CAPUCHO CAFÉ
 PALOMA ARAUCANA
 COTORRA AUSTRAL
 ÑACURUTU
 CABURE
 LECHUZA BATARAZ
 ATAJACAMINOS
 PICAFLOR SERRANO
 PICAFLOR CABEZA GRANATE
 MARTIN PESCADOR
 PITIO
 CARPINTERO BATARAZ
 CARPINTERO NEGRO

Phalacrocorax olivaceus
Phalacrocorax atriceps
Ardea cocoi
Rubulcus ibis
Nycticorax nycticorax
Egretta thula
Egretta alba
Theristicus caudatus
Phoenicopterus chilensis
Coscoroba coscoroba
Cygnus melancoryphus
Chldephaga picta
Chlöephaga poliocephala
Tachyeres patachonicu
Anas specularis
Anas flavirostris
Anas sibilatrix
Anas géorgica
Anas versicolor
Anas cyanoptera
Anas platalea
Merganetta armata
Oxyura ferruginea
Coragyps atratus
Vultur gryphus
Accipiter bicolor
Buteo albigula
Buteo porvosoma
Buteo ventraris
Geranoaetus melanoleucus
Elanus leucurus
Polyborus albogularis
Polyborus chimango
Polyborus plancus
Falco peregrinus
Falco aparverius
Rallus sanguinolentus
Fullca armillata
Vanellus chilensis
Oreopñolus ruficollis
Charadrius falcklandicus
Charadrius collaris
Tringa melanoleuca
Calidris bairdii
Gallinago gallinago
Attagis gayi
Larus dominicanus
Larus maculiperinis
Columba araucana
Enicognatus ferruginea
Bubo virginianus
Glaucidium nanum
Strix rufipes
Caprimulgus longirostris
Oreotrochilus leucopleurus
Sephanoides galeritus
Ceryle torquata
Colaptes pitius
Picoides lignarius
Campehilus magellanicus

CAMINERA
 BANDURRITA
 PILOTO CHICO
 PILOTO RAYADO
 PILOTO
 COLILARGA
 RAYADITO
 JUNQUERO
 PICOLEZNA
 HUET-HUET
 CHUCAO
 CHURRIN
 GAUCHO GRANDE
 GAUCHO COLA BLANCA
 MONJITA PLOMIZA DIUCON
 DORMILONA CEJA BLANCA
 DORMILONA NUCA AMARILLA
 DORMILONA CORONA CASTAÑA
 DORMILONA COMUN
 DORMILONA CHICA
 SOBREPUESTO
 PICO DE PLATA
 SIETE COLORES DE LAGUNA
 PEUTREN
 FIO-FIO
 GOLONDRINA PATAGONICA
 GOLONDRINA AZUL
 RATONA APERDIZADA
 RATONA
 ZORZAL
 DIUCA
 FRINGILO PATAGONICO
 FRINGILO PLOMIZO
 YALCEJA AMARILLA
 CHINGOLO
 CABECITA NEGRA
 TORDO PATAGONICO
 TORDO ALA AMARILLA
MAMIFEROS
 MONITO DE MONTE *
 MURCIELACO CHILENO
 MURCIELAGO OREJON
 MURCIELAGO PELUDO
 COIPO O FALSA NUTRIA
 RATA DE LOS PINARES **
 RATON COLILARGO
 RATON OLIVACEO
 RATON DE PELO LARGO
 RATON TOPO GRANDE
 RATON TOPO PARDO
 PERICOTE PATAGONICO
 RATON OREJA NEGRA
 ZORRO COLORADO *
 HURON COMUN
 HUILLIN **
 GATO MONTES
 GATO HUIÑA *
 PUMA
 HEUMUL **
 PUDU *

Geositta cunicularia
 Upucerthia dumetaria
 Cinclodes oustaleti
 Cinclodes patagonicus
 Cinolodes uscus
 Sylviorthorhynchus desmursii
 Aphrastura spinicauda
 Pheocryptes melanops
 Pygarrichas albogularis
 Pteroptochos tarnii
 Scelorchilus rubercula
 Scytalopus magellanicus
 Agriornis livida
 Agriornis montana
 Pyrope pyrope
 Muscisaxicola albilora
 Muscisaxicola flavinucha
 Muscisaxicola capistrata
 Muscisaxicola macloviana
 Wuscisaxicola maculirostris
 Lessonia ruta
 Hymonops perspicillata
 Tachuris rubrigastra
 Colorhamphus parvirrostris
 Elaenia albiceps
 Tachycineta leucopyga
 Notiochelidon oyancleuca
 Cistothorus platensis
 Troglodytes aedon
 Turdus facklandii
 Diuca diuca
 Phrygilus patagonicus
 Phrygilus unicolor
 Melanodera xanthogramma
 Zonotrichia capensis
 Carduelis barbatus
 Curaeus curaeus
 Agelaius thilius C

 Dromiciops australis Vulnerable
 Myntis chiloensis
 Histiopus montanus
 Lasiurus borealis
 Myccastor coypus
 Acánaerriys tuscus
 Oryzoniys longicaudatus
 Akodon olivaceus
 Akodon longipilis
 Chelemys macronyx
 Geoxus valdivianus
 Aliscomiys micropus
 Irenornys iarsalis
 Dusicyon culpaeus
 Galictis cuja
 Lutra provocax
 Felis geottroyi
 Felis guigna
 Felis concolor
 Hipocamelus bisulcus
 Pudu pudu

PECES

PUYEN *

PUYEN

OTUNO /BAGRE ATERCIOPELADO *

BAGRE DE LOS TORRENTES *

PEJERREY PATAGONICO

PERCA /TRUCHA CRIOLLA

PECES INTRODUCIDOS

TRUCHA MARRON

TUCHA ARCO IRIS

TRUCHA DE ARROYO

SALMON ENCERRADO

AVES INTRODUCIDAS

PATO REAL EUROPEO

GORRION

MAMIFEROS INTRODUCIDOS

LIEBRE E UROPEA

RATA NORUEGA

LAUCHA DOMESTICA

PERRO ASILVESTRADO

VISON AMERICANO

GATO ASILVESTRADO

CIERVO COLORADO

GANADO BAGUAL

JABALI EUROPEO

Galaxias platei

Galaxias maculalus

Diplomystes viedmensis

Hatcheria macraei

Basilichtys microleptidotus

Porcichthys trucha

Salmo fario

Oncorhyncusmikiss

Salvelinus fontinalis

Salmo salar

Anas platyrhynchos

Passer domesticus

Lepus capensis

Rattus norvégicus

Mus musculus

Canis familiaris

Mustela vison

Felis domesticus

Cervus elaphus

Bos taurus

Sus scrofa

Se señalan con * las especies vulnerables (afectadas por la reducción de su número o afectación de sus habitats, que pudieren pasar a la categoría siguiente de estado de conservación), con presencia indicada en el área en estudio.

Se señalan con ** las especies en peligro de extinción (cuyo número a disminuido a nivel crítico o cuyo habitat está reducido o degradado), con presencia indicada en el área en estudio.

CUADRO ECONOMICO

ESTADO DE RESULTADOS Y FLUJO DE CAJA

Año del Proyecto	Total	Año 0	Año 01	Año 02	Año 03	Año 04	Año 05
Año Calendario		2005	2006	2007	2008	2009	2010
ESTADO DE RESULTADOS	Nivel de actividad -->		60%	80%	100%		
INGRESOS							
Rodados	115,721,662		5,181,567	6,908,756	8,635,945	8,635,945	6,635,945
Pasajeros Autos	32,905,083		1,473,362	1,964,483	2,455,603	2,455,603	2,455,603
Pasajeros Peatón	26,270,552		1,176,293	1,568,391	1,960,489	1,960,489	1,960,489
Bar	2,450,026		109,703	146,270	182,838	182,838	182,838
Total Ingresos	177,347,323	-	7,940,925	10,587,900	13,234,875	13,234,875	13,234,875
CV de Producción	20,782,353	-	1,484,454	1,484,454	1,484,454	1,484,454	1,484,454
CV Gastronomía	1,715,018	-	76,792	102,389	127,986	127,986	127,986
Costos Variables	22,497,371		1,561,246	1,586,843	1,612,440	1,612,440	1,612,440
Contribución Marginal	154,849,953	-	6,379,679	9,001,057	11,622,435	11,622,435	11,622,435
EGRESOS							
Recursos Humanos	21,169,960		1,512,140	1,512,140	1,512,140	1,512,140	1,512,140
Gastos Administración	3,546,946	2.00%	158,818	211,758	264,697	264,697	264,697
Gastos Comercialización	35,469,485	20.00%	1,588,185	2,117,580	2,646,975	2,646,975	2,646,975
Canon de Explotación	17,734,732	10.00%	794,092	1,058,790	1,323,487	1,323,487	1,323,487
Amortizac. Contables	4,763,035		340,217	340,217	340,217	340,217	340,217
Imprevistos	3,546,946	2.00%	158,818	211,758	264,697	264,697	264,697
TOTAL EGRESOS	86,231,085		4,552,271	5,452,243	6,352,214	6,352,214	6,352,214
Resultado Pre-impuesto Gcias	68,618,867		1,827,408	3,546,814	5,270,220	5,270,220	5,270,220
Imp. a las Ganancias (#)	35%		639,593	1,242,085	1,844,577	1,844,577	1,844,577
Resultado Neto Post-Ganancias	44,602,264		1,187,815	2,306,729	3,425,643	3,425,643	3,425,643
Result. Acum. Post-Ganancias	-		1,187,815	3,494,544	6,920,188	10,345,831	13,771,474

(#) Tasa máxima para Sociedades Comerciales sin deducciones.

FLUJO DE CAJA

Inversiones		(8,505,420)					
Resultados Anuales			1,187,815	2,306,729	3,425,643	3,425,643	3,425,643
MAS - Amortiz. Contables	8,505,420		340,217	340,217	340,217	340,217	340,217
Caja del Ejercicio			1,528,032	2,646,946	3,765,860	3,765,860	3,765,860
Caja Acumulada		(8,505,420)	(6,977,388)	(4,330,442)	(564,582)	3,201,278	6,967,138

	1	2	3	4	5	
Flujo de Caja sin Construcción Caminos	-8,505,420	1,528,032	2,646,946	3,765,860	3,765,860	3,765,860
Flujo de Caja Acumulado	-8,505,420	-6,977,388	-4,330,442	-564,582	3,201,278	6,967,138

	a 5 años	a 10 años	a 25 años	
VAN @	8.00%	3,240,015	12,715,237	27,114,735
VAN @ TIR		0	0	0
TIR		20.53%	32.74%	34.93%

	1	2	3	4	5	
Flujo de Caja con Construcción Caminos	-31,464,020	1,528,032	2,646,946	3,765,860	3,765,860	3,765,860
Flujo de Caja Acumulado	-31,464,020	-29,935,988	-27,289,042	-23,523,182	-19,757,322	-15,991,462

	a 5 años	a 10 años	a 25 años	
VAN @	8.00%	-18,017,948	-8,542,728	5,856,772
VAN @ TIR		0	0	0
TIR		-18.25%	1.49%	10.06%

PREMISAS Y ESTRUCTURA DE VENTAS

Tipo de Cambio	\$	2.94
----------------	----	------

Tasa IVA - para Cargas	21.00%
Tasa IVA - para Pasajeros	10.50%

Cantidad de viajes posibles de realización						
Media Anual	Alta	Media	Baja	Baja	Media	Alta
Resultante en meses 12	Enero Febrero	Marzo Abril	Mayo Junio	Julio Agosto	Septiembre Octubre	Noviembre Diciembre
Arg > Ch Directo	1	1	0	0	1	1
Ch > Arg Directo	1	1	0	0	1	1
Arg > Ch con Pernocte	1	1	1	1	1	1
Ch > Arg con Pernocte	1	1	1	1	1	1

Unidades de Facturación						
Media Anual	Alta	Media	Baja	Baja	Media	Alta
Resultante en meses 12	Enero Febrero	Marzo Abril	Mayo Junio	Julio Agosto	Septiembre Octubre	Noviembre Diciembre
Arg > Ch Directo						
Rodados	16	16	16	16	16	16
Pasajeros Autos	48	48	48	48	48	48
Pasajeros Peatón	64	64	64	64	64	64
Ch > Arg Directo						
Rodados	16	16	16	16	16	16
Pasajeros Autos	48	48	48	48	48	48
Pasajeros Peatón	64	64	64	64	64	64
Arg > Ch con Pernocte						
Rodados	16	16	16	16	16	16
Pasajeros Autos	48	48	48	48	48	48
Pasajeros Peatón	64	64	64	64	64	64
Ch > Arg con Pernocte						
Rodados	16	16	16	16	16	16
Pasajeros Autos	48	48	48	48	48	48
Pasajeros Peatón	64	64	64	64	64	64

Niveles de Ocupación Esperados por Estación

Media Anual	Alta	Media	Baja	Baja	Media	Alta
Resultante en meses 12	Enero Febrero	Marzo Abril	Mayo Junio	Julio Agosto	Septiembre Octubre	Noviembre Diciembre
	90%	70%	50%	50%	70%	90%

Interrupciones por factores climáticos y/o mantenimientos

							Result. Anual
Tasa de Uso	95.0%	90.0%	80.0%	80.0%	90.0%	95.0%	88.3%
Días Totales	59	61	61	62	61	61	365
Días Resultantes	56	55	49	50	55	58	322

Unidades facturadas

							Total Anual
Rodados	3,228	2,460	781	794	2,460	3,338	13,060
Pasajeros Autos	9,685	7,379	2,342	2,381	7,379	10,014	39,180
Pasajeros Peatón	12,914	9,838	3,123	3,174	9,838	13,352	62,239

Tarifas "CON" IVA	en Alta		en Media		90%		en Baja		80%	
	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	853.00	290.00	767.00	261.00	682.00	232.00				
Pasajeros Autos	74.00	25.00	66.00	22.50	59.00	20.00				
Pasajeros Peatón	44.00	15.00	40.00	13.50	35.00	12.00				

Tarifas "SIN" IVA	en Alta		en Media		en Baja	
	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	705.00	239.67	634.00	215.70	564.00	191.74
Pasajeros Autos	67.00	22.62	60.00	20.36	53.00	18.10
Pasajeros Peatón	40.00	13.57	36.00	12.22	32.00	10.86

TARIFAS p/estación	Alta	Media	Baja	Baja	Media	Alta
Rodados	705	634	564	564	634	705
Pasajeros Autos	67	60	53	53	60	67
Pasajeros Peatón	40	36	32	32	36	40

Facturados	Alta	Media	Baja	Baja	Media	Alta	Total Anual
Rodados	2,276,078	1,559,336	440,371	447,590	1,559,336	2,353,234	8,636,946
Pasajeros Autos	648,924	442,714	124,147	126,182	442,714	670,922	2,456,603
Pasajeros Peatón	516,557	354,171	99,942	101,581	354,171	534,067	1,960,489
Totales	3,441,560	2,356,220	664,461	675,354	2,356,220	3,558,223	13,052,037

Gastronomía - Tarifas con IVA

Consumo Bar SIN IVA	8.00 Pesos	3.00 Dólares
Tasa de Consumos	25%	22,855 consumos
Costos BAR	70%	Vajilla / Alimentos y bebidas / Insumos de Lavado / Barman

COSTOS DE EXPLOTACION

Combustibles			1 viaje / día	2 viajes / día
Tramo Nahuel Huapi	48	km	400 lts	600 lts
Precio Gasoil			\$ 1.50	\$ 1.50
			<u>\$ 600.00</u>	<u>\$ 900.00</u>
Tramo L Frías	6	km	60 lts	90 lts
Precio Gasoil			\$ 1.50	\$ 1.50
			<u>\$ 90.00</u>	<u>\$ 135.00</u>
Tramo Todos los Santos	122	km	1,017 lts	1,600 lts
Precio Gasoil			\$ 1.50	\$ 1.50
			<u>\$ 1,525.00</u>	<u>\$ 2,400.00</u>
Total Litros			1,477 lts	2,290 lts
Total Costo Combustible			<u>\$ 2,215.00</u>	<u>\$ 3,435.00</u>
Cantidad de Viajes			98 días	224 días
Total Litros			<u>\$ 217,956.00</u>	<u>\$ 768,753.00</u>

TOTALES ANUALES

Viajes	322
Costo	\$ 986,709.00
Costo Medio / Día	\$ 3,062.41

Lubricantes	litros/mes	
Tramo Nahuel Huapi	200.00	
Tramo L Frías	25.00	
Tramo L T los Santos	600.00	
Total Litros / Mes	825.00	
Valor del Litro	\$ 20.00	
Costo por mes	<u>\$ 16,500.00</u>	
	12	
Costo Anual	<u>\$ 198,000.00</u>	20.07%

Mantenimiento Embarcaciones

Tasa Estimada	3.00%	
	7,888,020.00	
Costo Anual	<u>\$ 236,640.60</u>	

Seguro Transbordadores

Tasa Estimada	0.80%	
Valora Asegurar	7,888,020.00	
Costo Anual	<u>\$ 63,104.16</u>	

TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION / AÑO

Cargo Anual \$ 1,484,453.8

COSTO DE RECURSOS HUMANOS

		Sueldos Netos	Cargas Sociales 40%	Total costo Laboral
Tripulaciones				
6 Capitán Fluvial (4 lado Arg + 2 lado Ch)	4,500.00	27,000.00	10,800.00	37,800.00
6 Maquinista (4 lado Arg + 2 lado Ch)	3,825.00	22,950.00	9,180.00	32,130.00
8 Marineros (4 lado Arg + 3 lado Ch)	1,500.00	12,000.00	4,800.00	16,800.00
Costo mensual				86,730.00
Administración (Of. En Ag y Ch)				
2 Gerente	3,000.00	6,000.00	2,400.00	8,400.00
2 Asistente	1,000.00	2,000.00	800.00	2,800.00
2 Cadete	600.00	1,200.00	480.00	1,680.00
Costo mensual				12,880.00
6 Guías Turismo	1,000.00	6,000.00	2,400.00	8,400.00
Costo mensual				8,400.00
TOTAL COSTOS MENSUAL				108,010.00
Factor de Anualización (12m+1 SAC+1 de vacac.).				14
TOTAL COSTO ANUAL				1,512,140.00

INVERSIONES A REALIZAR

EMBARCACIONES TRANSBORDADORAS (*)

a) Tramo Servicio Lago Nahuel Huapi

Capacidad automotores	16
Capacidad pasajeros	64
Capacidad pasajeros independientes	64

Catamarán cascos de acero	(*)	\$ USA	800.000,0
Puesta en el Lago	(*)	\$ USA	80.000,0
Facilidades Gastronómicas Estimadas		\$ USA	9.000,0
		\$ USA	889.000,0

(*) Presupuesto estimado sobre valores informados por "A.C. Noel y Asoc. Ingeniería Naval y Mecánica".

Estora	30,00 m
Manga	9,00 m
Puntal	2,20 m
Calado	1,00 m

Apto para varar por proa o popa en playa de guijarros o consolidada (hormigón, varales), con planchada de embarque de rodados en ambos extremos.
Gastos Comercialización

Velocidad de Servicio: 10 nudos

64 pasajeros en los vehículos y 64 pasajeros independientes en refugio cerrado con asientos.

2 Sanitarios con lavatorio, sin facilidades gastronómicas. Propulsión convencional con dos motores Diesel.

Timonera elevada con instrumental reglamentario. Elementos de salvamento.

Tres tripulantes sin camas.

b) Tramo Servicio Laguna Frías / OPTATIVO

Capacidad automotores	8
Capacidad pasajeros	40
Capacidad pasajeros independientes	40

Catamarán cascos de acero	(*)	\$ USA	500.000,0
Puesta en el Lago	(*)	\$ USA	60.000,0
Facilidades Gastronómicas Estimadas		\$ USA	7.000,0
		\$ USA	567.000,0

Velocidad de Servicio: 8 nudos

Capacidad para 8 automotores con 4 pax y 40 pax independientes bajo refugio.

1 Sanitario con lavatorio, sin facilidades gastronómicas. Propulsión convencional con dos motores Diesel.

Timonera elevada con instrumental reglamentario. Elementos de salvamento.

Dos tripulantes sin camas.

c) Tramo Servicio Lago de Todos los Santos

Idem Servicio Nahuel Huapi.

No obtuvimos presupuesto de puesta en el lago, por lo que se lo estima un 20% más que la del N Huapi.

Capacidad automotores	16
Capacidad pasajeros	64
Capacidad pasajeros independientes	64

Catamarán cascos de acero	(*)	\$ USA	800.000,0
Puesta en el Lago (estimada)		\$ USA	96.000,0
Facilidades Gastronómicas Estimadas		\$ USA	9.000,0
		\$ USA	905.000,0

(*) A95

a) Tramo Servicio Lago Nahuel Huapi		889.000,0
b) Tramo Servicio Laguna Frías / Grande		889.000,0
c) Tramo Servicio Lago de Todos los Santos		905.000,0
Suma de las 3 embarcaciones GRANDES	\$ USA	2.683.000,0
Suma de las 3 embarcaciones	en Pesos	7.888.020,0

ADECUACIONES AREAS DE DESEMBARCO (estimado)

\$ USA	60.000,0
en Pesos	176.400,0

ADECUACIONES AREAS DE ESPERA (estimado)

\$ USA	150.000,0
en Pesos	441.000,0

Total de INVERSIONES	\$ USA	2.893.000,0
	en Pesos	8.505.420,0

Plazo de la Concesión en Años	25
Cuota Amortización Anual	en Pesos 340.216,8

Cálculo ESTIMADO del Costo/km de la adecuación a 2 manos de los caminos de tierra existentes.

Es esencial considerar si se puede asignar una cantera en la zona de construcción.

	Valor Unitario	m3/m	m3/km		
Construcción de Subbase	m3 \$ 61,05	1	1.000	\$	61.050
Construcción de Base	m3 \$ 62,45	1	1.000	\$	62.450
Construcción de Banquinas	m3 \$ 61,65	1	1.000	\$	61.650
				\$	185.150
Factor de adecuación por ubicación de la obra					4
Costo estimado por km.				\$	740.600
Distancia Tramo Puerto Blest / Puerto Alegre			km		31
COSTO TOTAL de 3 kms de camino consolidado.				\$	22.968.600
				\$ USA	7.809.047,6

Total Estimado de Inversiones con construcción de caminos.	en Pesos	31.464.020
---	-----------------	-------------------

Análisis de Sensibilidad

Indicadores	VAN @ 5	TIR @ 5
En Condiciones Normales Previstas	3.240.015	20,53%

Análisis de Sensibilidad - a 5 años

Variables	Variación	VAN @ 5	TIR @ 5
Tarifas / Caída	-5%	2.314.919	17,12%
	-10%	1.432.571	13,76%
	-15%	563.977	10,31%
	-20%	-343.485	6,56%
Canon / Aumento	20%	2.690.261	18,52%
	30%	2.415.384	17,50%
	40%	2.140.507	16,47%
	50%	1.865.630	15,42%

VENTAS

INGRESOS	Año 01	Año 02	Año 03
Concepto	60%	80%	100%
Rodados	5.181.567	6.908.756	8.635.945
Pasajeros Autos	1.473.362	1.964.483	2.455.603
Pasajeros Peatón	1.176.293	1.568.391	1.960.489
Bar	109.703	146.270	182.638
Total Ingresos	7.940.925	10.587.900	13.234.875

Tarifas Con IVA	en Alta		en Media		en Baja	
Concepto	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	853	290	767	261	682	232
Pasajeros Autos	74	25	66	23	59	20
Pasajeros Peatón	44	15	40	14	35	12

Tarifas Sin IVA	en Alta		en Media		en Baja	
Concepto	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares	Pesos	Dólares
Por Rodado	705	240	634	216	564	192
Pasajeros Autos	67	23	60	20	53	18
Pasajeros Peatón	40	14	36	12	32	11

MERCADO NACIONAL ARGENTINA	
Procedencia	En un 70 % proceden de Cap. Fed. y Prov. de Bs. Al. y el resto de Córdoba, Sta Fé y Mendoza
Estacionalidad	Existe público nacional, tanto en invierno como en verano, con características diferenciadas
Motivación	Turista de Invierno La motivación básica de esta clientela es "esquí" y en menor medida existen turistas que escogen Bariloche para "ver la nieve" Turista de Verano La motivación representativa de este segmento es "touring/travel" y en menor grado "recreatividad", aunque existen nichos específicos de "actividad/aventura", "convenciones", etc
Vía de acceso	Prácticamente la mayoría viaja en avión Mayoritariamente accede en vehículo propio, ya que lo necesita para la realización de excursiones; aunque se está incrementando un público que viaja en avión y renta el auto en destino
Poder adquisitivo	Medio alto y alto
Conformación grupo	Familias y grupos de amigos jóvenes de 25 a 45 años
Forma de organización del viaje	Contratan hotelería y aéreo en las ciudades de residencia
Estadía media	3 a 7 pernотaciones
Alojamiento	A pie co. Cataratas o en hoteles de alta categoría 4 a 5 estrellas

INTERNACIONAL EE.UU		EUROPA		RESTO AMERICA	
Procedencia	BRASIL Mayoritariamente proceden de Sao Paulo y Rio de Janeiro, aunque también lo hacen de Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis y Brasilia (1) Paises de estacionalidad muy marcadas, concentrando sobre todo en los meses de invierno; en los cuales alcanzan un peso relativo dentro de la demanda internacional del 85 %. En verano se estima rondará el 30 % del mercado internacional, siendo su peso relativo importante, pese a su concentración invernal La motivación principal es "ver y tocar la nieve" y en menor parte "esquí" en invierno y "touring/travel" en verano	CHILE XI Región y Santiago de Chile	EUROPA Los principales países emisores son: España, Italia, Francia, Alemania, Inglaterra e Irlanda (Medio Oriente) Viaje en primavera y verano	México, Colombia, Uruguay, Perú y Venezuela	
Estacionalidad	En invierno acceden mayoritariamente en vuelos charter directos desde Brasil, aunque en verano algunos acceden al paso Puyehue en auto propio y una cierta cantidad por vía aérea desde Santiago de Chile. Medio alto y alto	Marcada estacionalidad en los meses de invierno, sobre todo Febrero	El "touring/travel" constituye la principal motivación, pero los deportes de tipo aventura son la segunda característica que motiva estos desplazamientos	Primavera, verano	
Motivación	En invierno acceden mayoritariamente en vuelos charter directos desde Brasil, aunque en verano algunos acceden al paso Puyehue en auto propio y una cierta cantidad por vía aérea desde Santiago de Chile. Medio alto y alto	Acceden por diversas modalidades aéreas, terrestre y lacustre ya que realizan viajes itinerarios por toda la Patagonia	Para distancias largas utilizan el medio aéreo, pero en distancias cortas varían su modalidad de acceso	Utilizan vuelos regulares con conexiones que ofrecen Santiago de Chile y/o Bs. As.	
Vía de acceso	En invierno acceden mayoritariamente en vuelos charter directos desde Brasil, aunque en verano algunos acceden al paso Puyehue en auto propio y una cierta cantidad por vía aérea desde Santiago de Chile. Medio alto y alto	Medio medio alto y alto	Medio, medio alto y alto	Medio	
Poder adquisitivo	Adquieren los paquetes turísticos tipo "all inclusive" en Brasil	Familias con niños	Parejas de adultos experimentados en viajes y jóvenes que viajan en parejas o grupos	Parejas de mediana edad y adultos	
Conformación grupo	Adquieren los paquetes turísticos tipo "all inclusive" en Brasil	Los turistas chilenos de proximidad es independiente para la organización del viaje y los de lejania recorren a A.A.V.V. para la organización parcial o total de su viaje	Los turistas experimentados vienen en pequeños grupos armados en origen y los jóvenes van haciendo compras parciales en destino	Utilizan A.A.V.V.	
Forma de organización del viaje	Adquieren los paquetes turísticos tipo "all inclusive" en Brasil	Escuelas cortas de fin de semana para los turistas próximos y de 7 a 15 días para los turistas de zonas más alejadas	1 a 2 pernотaciones promedio	3 a 6 pernотaciones	
Estadía media	7 pernотaciones	Hoteles, hostelería y bungalows de media categoría en general y de alto standing (4 y 5 estrellas) para los turistas de lejania	Hoteles de alta categoría y los jóvenes itinerarios utilizan albergues y youth hostels	Hoteles de media a alta categoría	
Alojamiento	Hoteles de 3, 4 y 5 estrellas				

VIAJES

ACTUAL de Pasajeros	Solo Pasajeros		
	Viaje Rápido Sin Pernocte		Tiempo por Tramo
	Partida	Arribo	Duración
P Pañuelo Navegación	8:00	9:05	1:05
P Blest - Desembarque	9:05	9:20	0:15
Tierra 3 km	9:20	9:30	0:10
P Alegre - Embarque	9:30	9:50	0:20
L Frías Navegación	9:50	10:25	0:35
P Frías - Desemb + Aduana	10:25	11:00	0:35
Tierra 13,50 Km	11:00	11:45	0:45
Casa Pangue - Fotos	11:45	11:50	0:05
Tierra 17,50 Km	11:50	12:35	0:45
Peulla (Adu+Alm+Embarque)	12:35	15:30	2:55
L T Santos Navegación	15:30	17:30	2:00
Tiempo TOTAL		9:30	9:30

ACTUAL de Pasajeros	Solo Pasajeros con Pernocte		
	Viaje Rápido		Tiempo por Tramo
	Partida	Arribo	Duración
P Pañuelo Navegación	10:30	11:35	1:05
P Blest - Desmb Almrzo	11:35	14:40	3:05
Tierra 3 km	14:40	14:50	0:10
P Alegre - Embarque	14:50	15:05	0:15
L Frías Navegación	15:05	15:30	0:25
P Frías - Desemb + Aduana	15:30	16:00	0:30
Tierra 13,50 Km	16:00	16:35	0:35
Casa Pangue - Fotos	16:35	16:45	0:10
Tierra 17,50 Km	16:45	17:15	0:30
Peulla (Adu+Pernocte)	12:00		
L T Santos Navegación	11:00	13:00	2:00
Tiempo TOTAL			26:30

Con Transbordadores	Viaje con Auto Propio		
	Viaje Rápido Sin Pernocte		Tiempo por Tramo
	Partida	Arribo	Duración
P Pañuelo Navegación	8:00	9:10	1:10
P Blest - Desembarque	9:10	9:30	0:20
Tierra 3 km	9:30	9:40	0:10
P Alegre - Embarque	9:40	10:00	0:20
L Frías Navegación	10:00	10:25	0:25
P Frías - Desemb + Aduana	10:25	11:15	0:50
Tierra 13,50 Km	11:15	11:55	0:40
Casa Pangue - Fotos	11:55	12:05	0:10
Tierra 17,50 Km	12:05	12:35	0:30
Peulla (Adu+Alm+Embarque)	12:35	14:05	1:30
L T Santos Navegación	14:05	16:10	2:05
Tiempo TOTAL		8:10	8:10

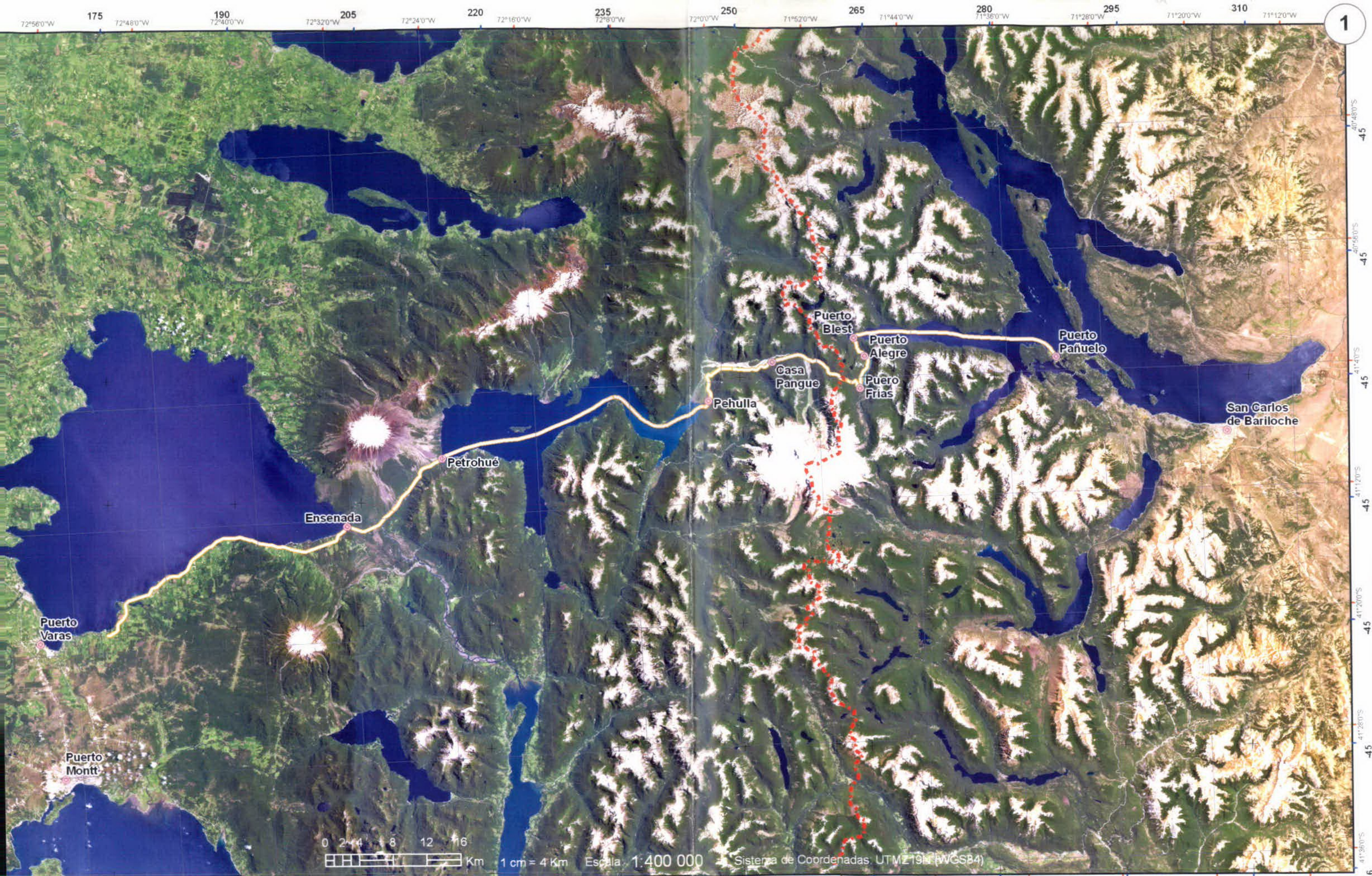
Con Transbordadores	Viaje con Auto Propio Con Pernocte		
	Viaje Rápido		Tiempo por Tramo
	Partida	Arribo	Duración
P Pañuelo Navegación	10:40	12:10	1:30
P Blest - Desmb Almrzo	12:10	13:10	1:00
Tierra 3 km	13:10	13:20	0:10
P Alegre - Embarque	13:20	13:40	0:20
L Frías Navegación	13:40	14:05	0:25
P Frías - Desemb + Aduana	14:05	14:55	0:50
Tierra 13,50 Km	14:55	16:35	1:40
Casa Pangue - Fotos	16:35	16:45	0:10
Tierra 17,50 Km	16:45	17:15	0:30
Peulla (Adu+Pernocte)	12:00		
L T Santos Navegación	10:00	12:00	2:00
Tiempo TOTAL			25:20

CARTOGRAFIA

CARTOGRAFIA:

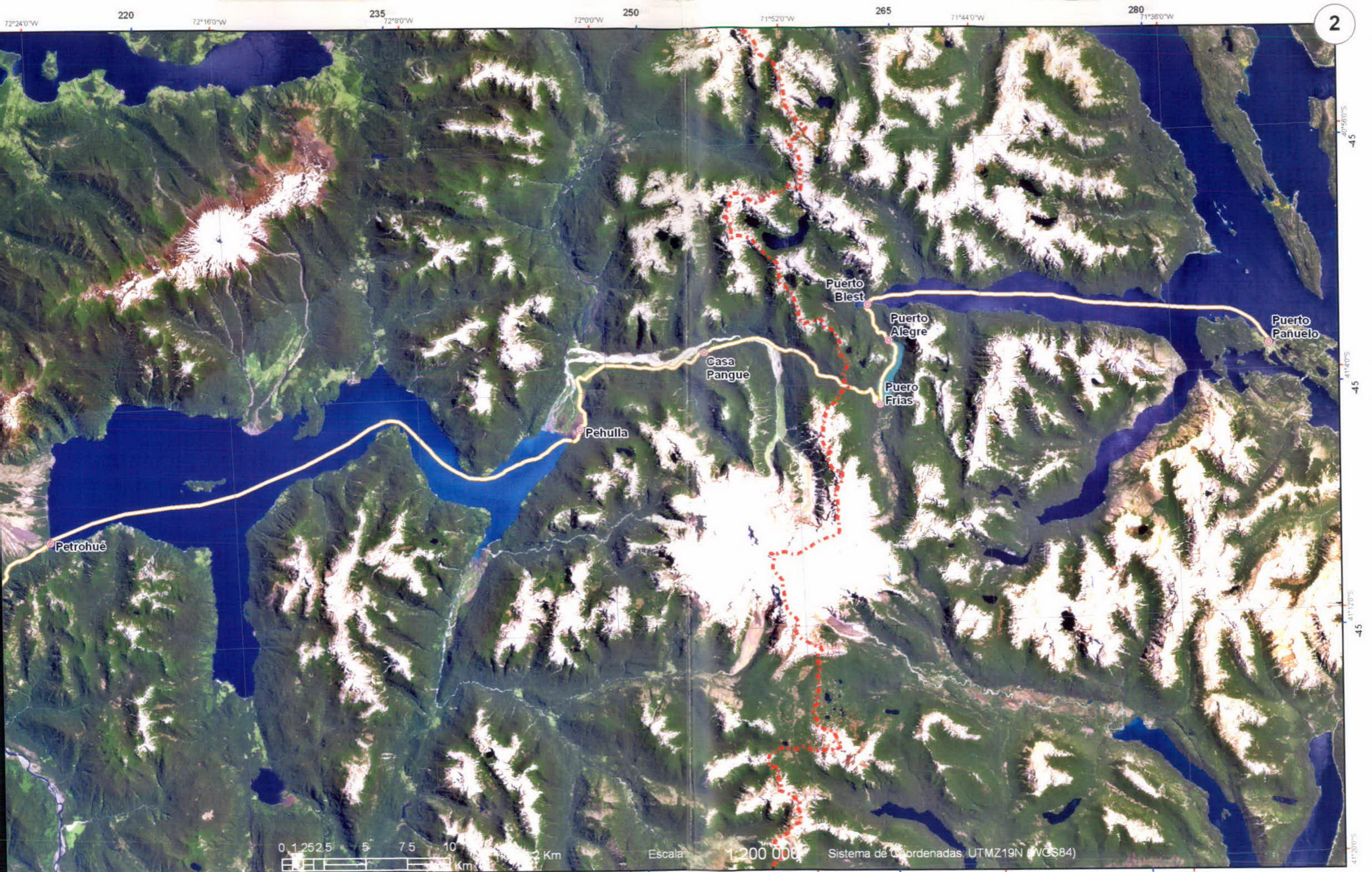
- VISTA 1:** Vista satelital vertical (1:400.000) panorámica del trayecto "Cruce de Lagos", completo: Argentina y Chile, tramos lacustres y terrestres indicados.
- VISTA 2:** Vista satelital vertical (1:200.000) particular del trayecto "Cruce de Lagos", tramos lacustres y terrestres.
- VISTA 3:** Vista satelital vertical (1:35.000) detallada del trayecto argentino: terrestre Puerto Blest–Puerto Alegre; lacustre por Lago Frías; y terrestre desde Puerto Frías, ascenso hasta el límite (se visualiza detalle de curvas) y descenso del camino hacia Casa Pangue (lado chileno).
- VISTA 4:** Vista satelital vertical (1:50.000) del trayecto terrestre desde el límite hasta Peulla. Se visualiza el derrotero del camino que desciende desde el Límite hasta alcanzar el valle del río *Peulla* y la localidad del mismo nombre, a orillas del Lago de Todos los Santos.
- VISTA 5:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del lago Nahuel Huapi donde se señala San Carlos de Bariloche, Puerto Pañuelo (inicio del trayecto lacustre) y el Brazo Blest hacia el oeste hasta el límite con Chile. En la misma dirección se visualiza el valle del río *Peulla*, el lagode Todos los Santos y por último el volcán Osorno.
- VISTA 6:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del trayecto lacustre, que inicia en Puerto Pañuelo y finaliza en Blest. Se visualiza la cercanía del límite binacional y el camino que lo cruza.
- VISTA 7:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del trayecto terrestre y lacustre en el Lago Frías, desde Puerto Blest, Puerto Alegre y Puerto Frías (del lado Argentino), hasta Casa Pangue y Peulla (del lado Chileno). Se visualiza el tramo (3 km) de camino de ripio consolidado Puerto Blest-Puerto Alegre; y también el corto tramo (3 km) del camino del lado argentino, con el detalle de curvas que se señalaron en el apartado respectivo (3.3.2.3 *Sistema construido*, 3.3.2.3.1 *Infraestructura*).
- VISTA 8:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del trayecto del lado chileno, con detalle sobre lago de Todos los Santos.

- VISTA 9:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del trayecto del lado chileno, con detalle sobre lagos de Todos los Santos y Llanquihue. En la parte inferior izquierda se distingue la ciudad de Puerto Montt y el Océano Pacífico (Seno del Reloncaví).
- VISTA 8:** Vista satelital en tres dimensiones (3D) panorámica del trayecto del lado chileno, con detalle sobre lago Lanquihue. En el extremo inf. Izquierdo la ciudad de Puerto Varas.



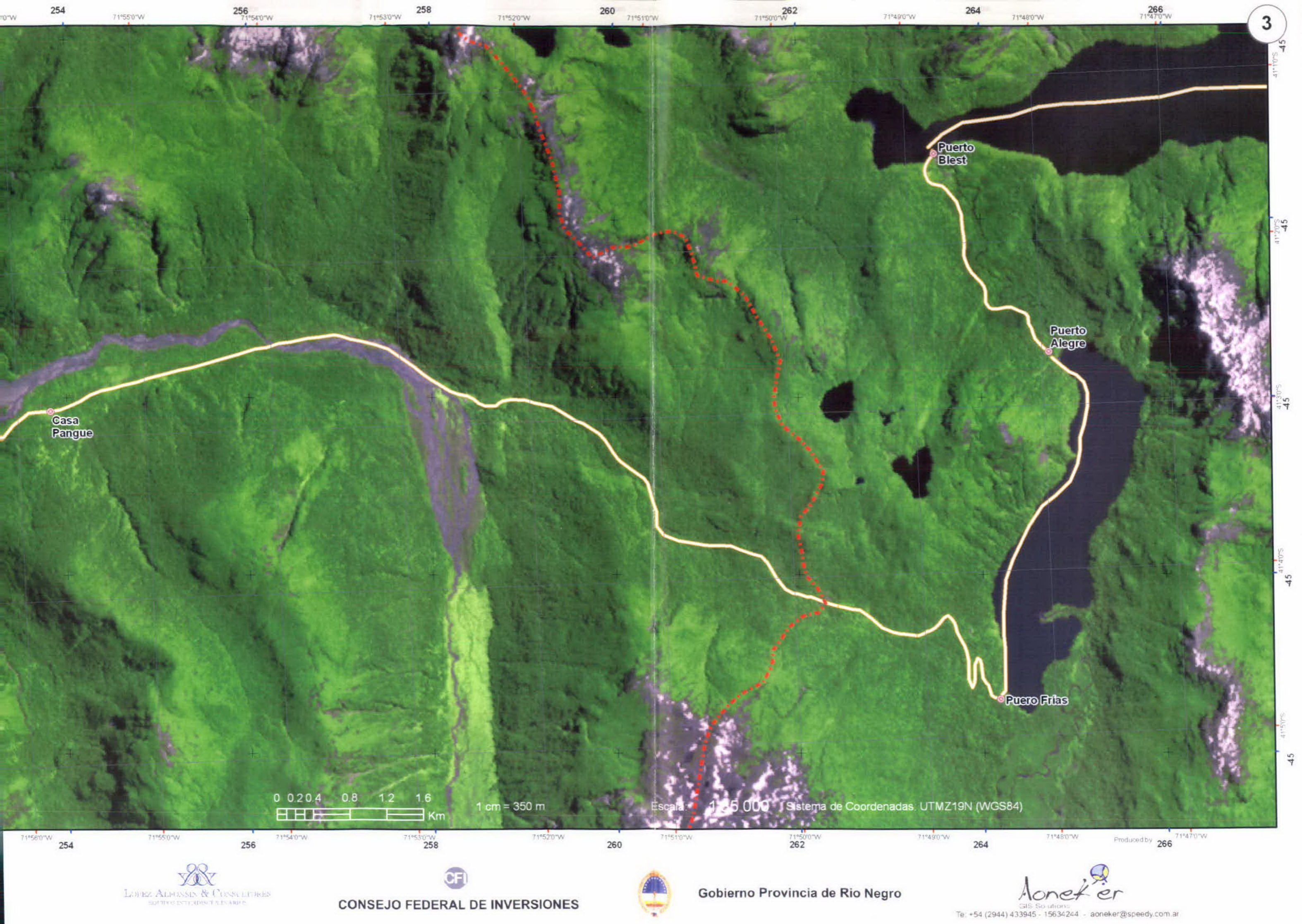
0 2 4 8 12 16 Km 1 cm = 4 Km Escala 1:400 000

Sistema de Coordenadas UTMZ19N (WGS84)



0 1 2.5 5 7.5 10 2 Km
Escala 1:200 000

Sistema de Coordenadas: UTMZ19N (WGS84)



Casa Pangué

Puerto Blest

Puerto Alegre

Puerto Frías



Escala: 1:35 000 Sistema de Coordenadas: UTMZ19N (WGS84)

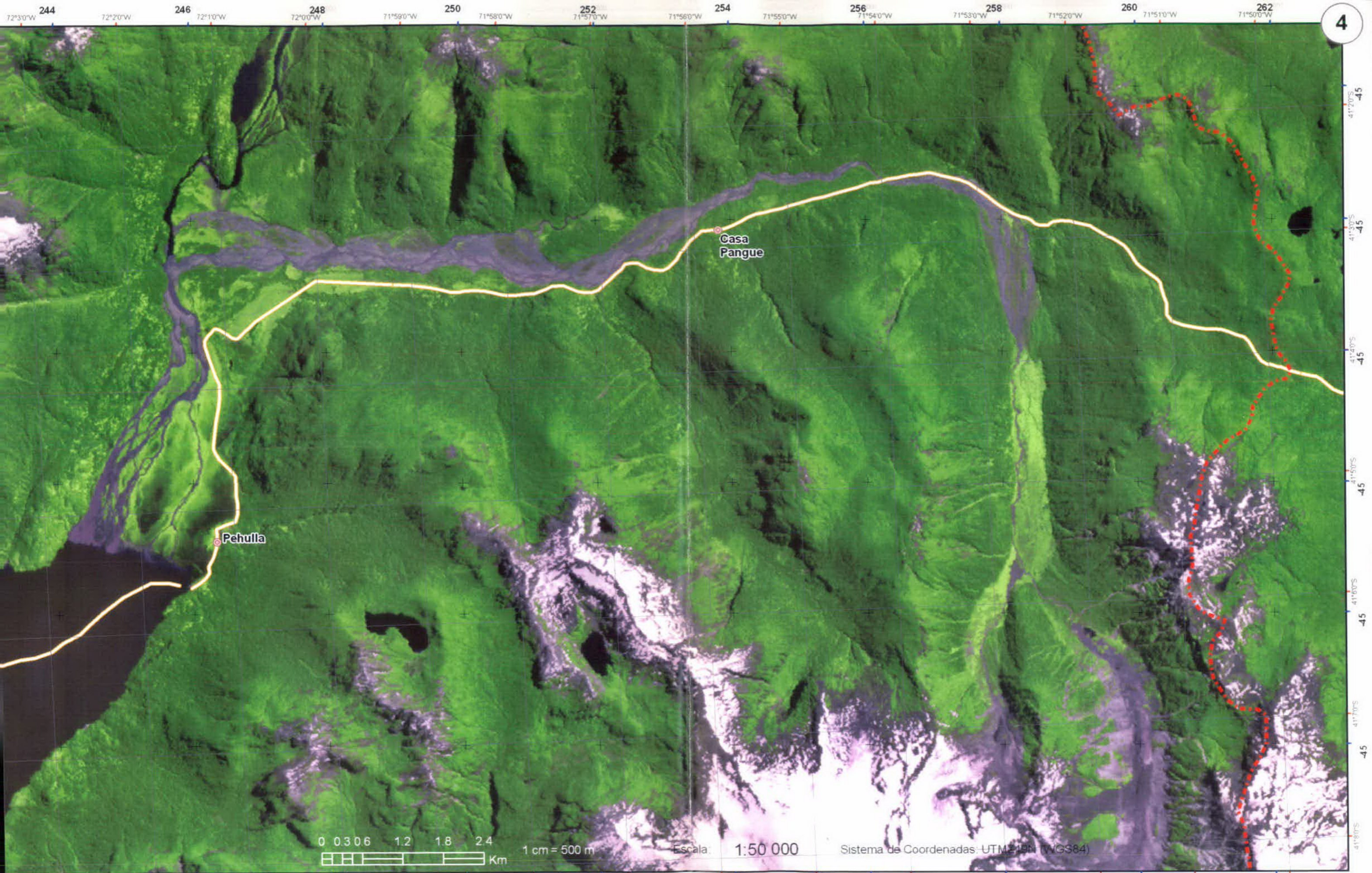
254 71°55'0"W 256 71°54'0"W 258 71°53'0"W 260 71°52'0"W 262 71°51'0"W 264 71°49'0"W 266 71°47'0"W



Gobierno Provincia de Rio Negro



Produced by 266 Te: +54 (2944) 433945 - 15634244 - aoneker@speedy.com.ar



1 cm = 500 m

Escala: 1:50 000

Sistema de Coordenadas: UTM 219N (WGS84)

San Carlos de Bariloche

Vista del paisaje en 3D

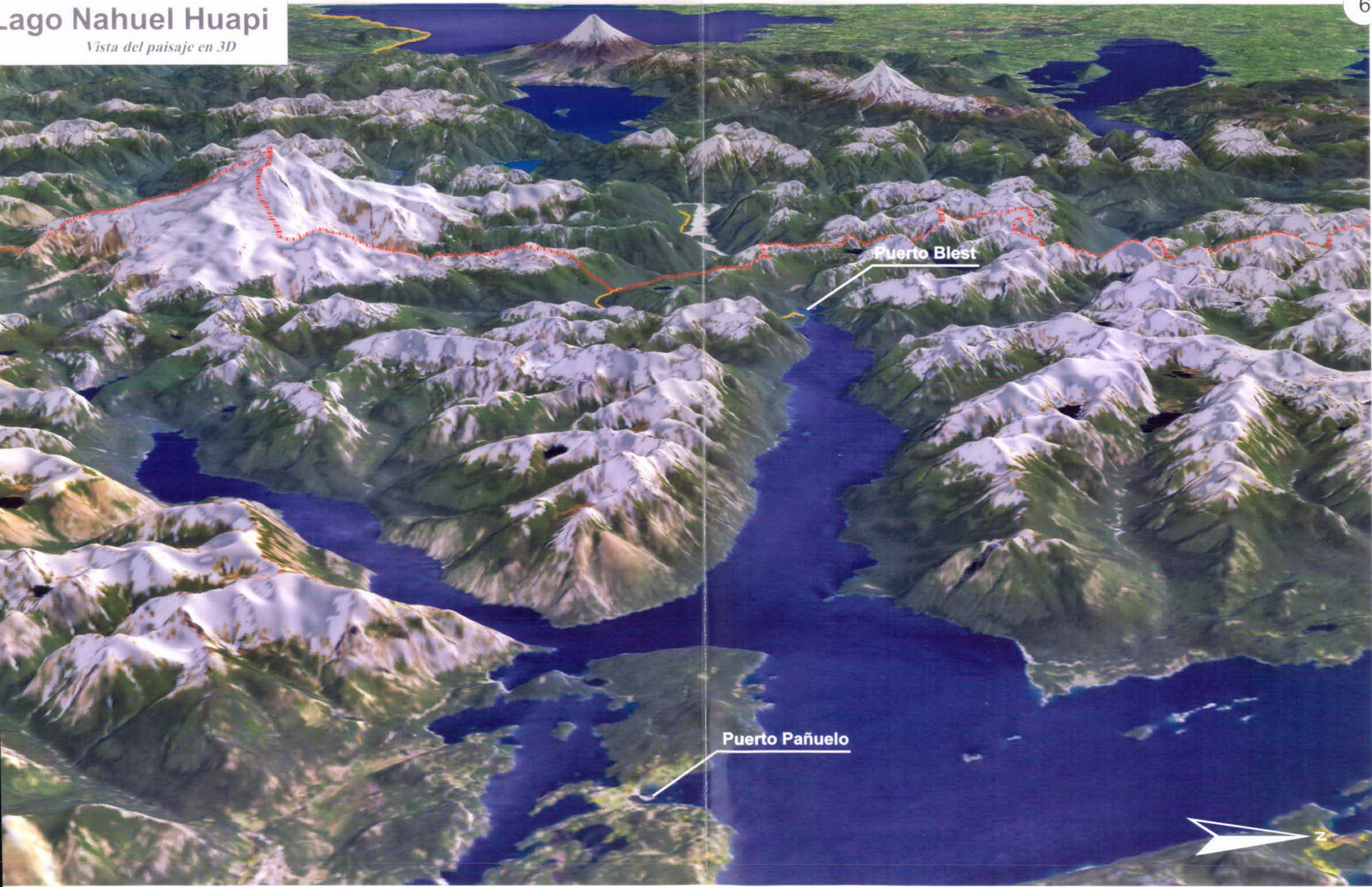


Puerto Pañuelo

Bariloche

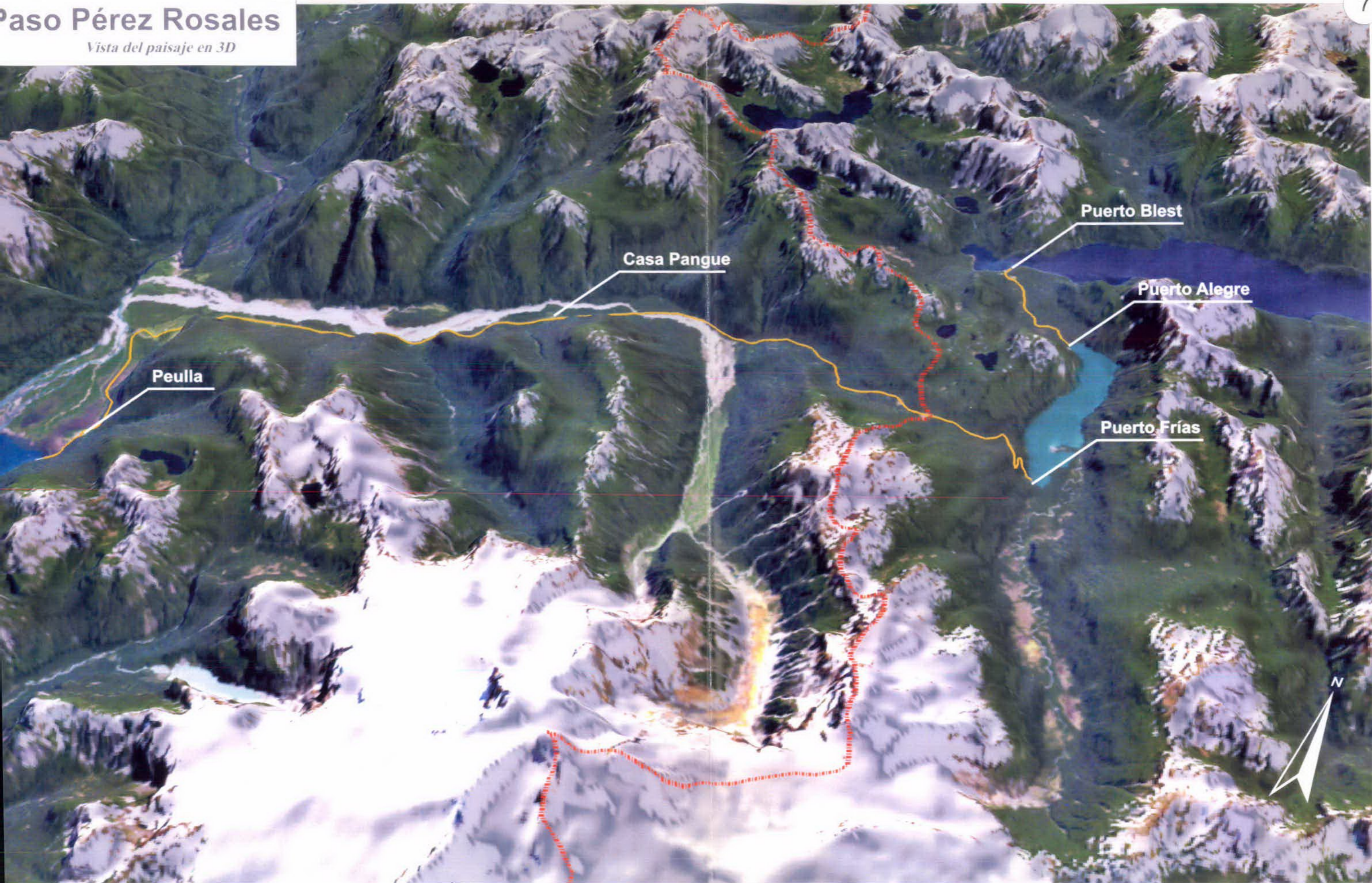
Lago Nahuel Huapi

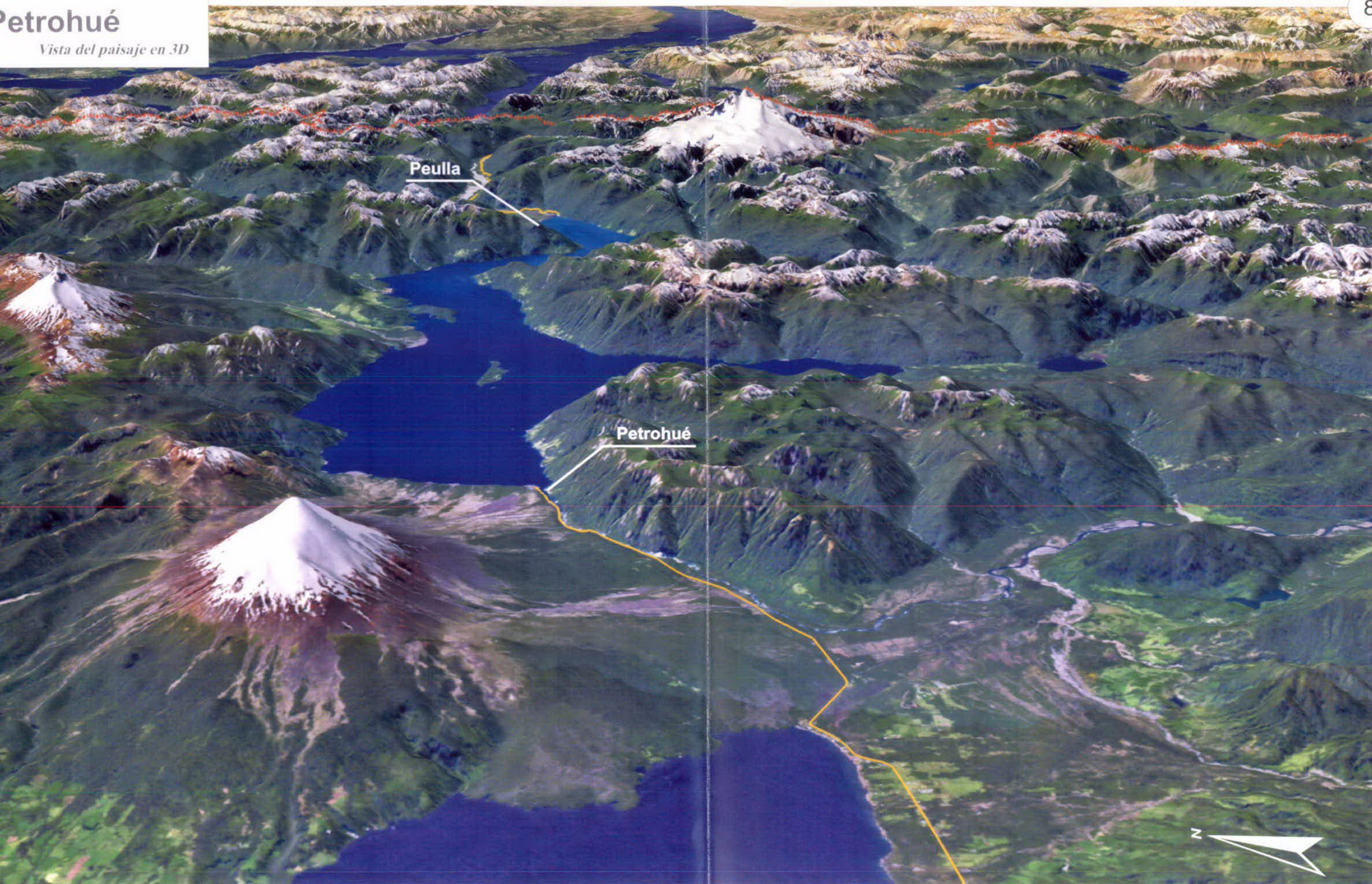
Vista del paisaje en 3D



Paso Pérez Rosales

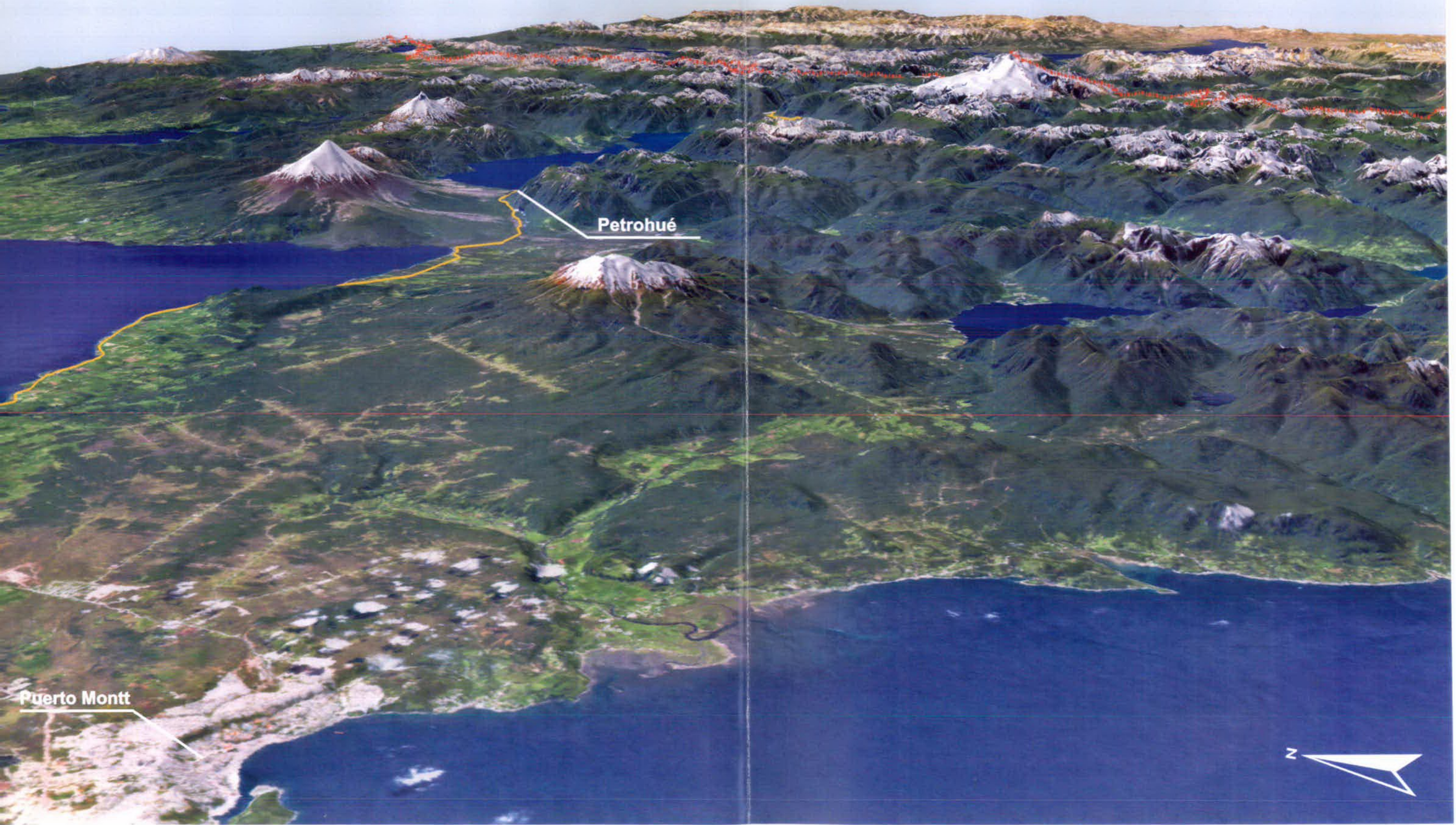
Vista del paisaje en 3D





Puerto Montt

Vista del paisaje en 3D



Lago Todos los Santos

Vista del paisaje en 3D

