

# PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,  
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO

SUR

## LEGISLADORES

Nº 147

PERÍODO LEGISLATIVO

1997

**EXTRACTO**

**BLOQUE P.J - Proyecto de Resolución solicitando al P.E.P informe si existe autorización para el asentamiento realizado por la empresa POLIMET S.A, y otros items.**

---

---

---

---

---

**Entró en la Sesión**

**17/04/1997**

**Girado a la Comisión**

**s/t - Resolución Nº 065/97**

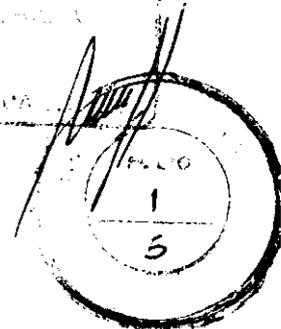
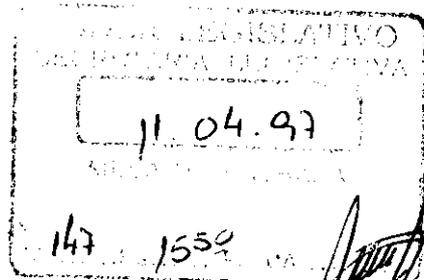
**Nº:**

**Orden del día Nº:**



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina

**PODER LEGISLATIVO**  
Bloque Partido Justicialista



**FUNDAMENTOS**

Sr. Presidente:

Los fundamentos del presente Proyecto de Resolución se basa en la denuncia realizada a la Fiscalía de Estado por la Asociación Ambientalista FINIS TERRAE la cual fuera publicada en un medio gráfico de nuestra provincia el pasado 7 de abril sobre un asentamiento minero aparentemente sin la autorización pertinente, bloqueando incluso el camino Provincial llamado El Camino del Atlantico ó ruta Provincial Nro. 20.

Este bloque apoya todo emprendimiento productivo en Nuestra Provincia, mas aún cuando se trata de inversiones en áreas poco explotadas, pero manifiesta preocupación y oposición cuando no estén encuadradas y contenidas por la normativa vigente, y/o causen algún daño irreparable al entorno ecológico.

*Juan S. Pérez Aquilaf*  
JUAN S. PÉREZ AQUILAF  
Legislador Bloque Justicialista  
Legislatura Provincial

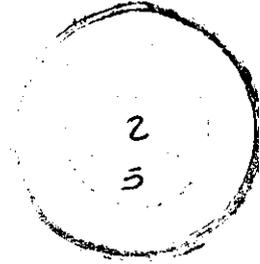
*Abraham O. Vazquez*  
ABRAHAM O. VAZQUEZ  
Vicepresidente Bloque Justicialista  
Legislatura Provincial

*Rubén Darío Sciutto*  
DR. RUBÉN DARIO SCIUTTO  
LEGISLADOR PROVINCIAL  
PRESIDENTE BLOQUE JUSTICIALISTA

*[Signature]*  
PRESIDENTE BLOQUE JUSTICIALISTA  
LEGISLATURA PROVINCIAL



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
**PODER LEGISLATIVO**  
Bloque Partido Justicialista



## LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR

### RESUELVE:

**ARTÍCULO 1º:** Requerir al Poder Ejecutivo Provincial informe a través del Organismo competente lo siguiente:

- 1) Si existe autorización para el asentamiento realizado por la empresa POLIMET S.A. a unos diez kilómetros del río Olivia sobre el denominado camino del Atlántico ó Ruta Provincial Nro. 20.
- 2) En caso afirmativo informar en que fecha se realizó el mismo y a través de que medio y si se realizó previamente algún estudio de Impacto Ambiental.
- 3) En caso negativo informar si el organismo competente estaba en conocimiento de esta irregularidad, y que medidas se han tomado o se tomaran al respecto.

**ARTÍCULO 2º:** Regístrese, Comuníquese y Archívese.-

  
RUBÉN DARIO SCIUTTO  
Legislador Provincial  
Legislatura Provincial

  
ABRAHAM O. VAZQUEZ  
Vicepresidente Bloque Justicialista  
Legislatura Provincial

  
RUBÉN DARIO SCIUTTO  
LEGISLADOR PROVINCIAL  
PRESIDENTE BLOQUE JUSTICIALISTA

  
RUBÉN DARIO SCIUTTO  
LEGISLADOR PROVINCIAL  
PRESIDENTE BLOQUE JUSTICIALISTA

¿Por qué hay una villa minera en medio del Camino del Atlántico?

## Ruta provincial Nro. 20: cerrada al t

**La ruta provincial número 20 es la protagonista de una carta presentada recientemente a la Fiscalía de Estado por la organización no gubernamental FinisTerra.**

**Tanto la ruta ya existente como la alternativa que se planea construir -bordeando la costa- son motivo de alarma y preocupación para el grupo ambientalista, que halló un elemento más con el cual dar vuelo a su curiosidad en el poco conocido emplazamiento que la empresa minera Polimet S.A. tiene a unos ocho kilómetros del río Olivia, sobre este camino, cerrado al tránsito vehicular. Según FinisTerra, la compañía está instalada encima del suelo perteneciente a la ruta 20 y en sus adyacencias, con numerosos edificios permanentes -donde vive el personal-, un helipuerto, dos laboratorios, una central de radio y playones varios, donde se despliegan las muestras de roca que diariamente colectan los técnicos para su estudio, muestras que son transportadas al lugar por un helicóptero. Las fotografías que acompañan este artículo, tomadas hace pocos días, fueron presentadas a la Fiscalía por FinisTerra junto con su carta.**

**La principal inquietud de la asociación ambientalista, sin embargo, reside en la posible apertura de la nueva ruta 20, alternativa costera de la ya existente, por el daño que -según ese grupo- se causaría sobre el entorno natural y por la supuesta pérdida de sus condiciones turísticas, ideales para la práctica del trekking por locales y visitantes. Las mismas razones, las turísticas, fueron invocadas por el InFueTur, uno de los organismos impulsores de tal proyecto: el nuevo camino descongestionaría el flujo al Parque Nacional y proporcionaría un nuevo atractivo sobre la costa del canal.**

**No obstante, FinisTerra desconfía: ¿es ésa la verdadera razón de la futura ruta? ¿Es necesaria, habiendo ya una? ¿Por qué una empresa minera privada ocupa y utiliza una ruta que fue construída con fondos públicos?**

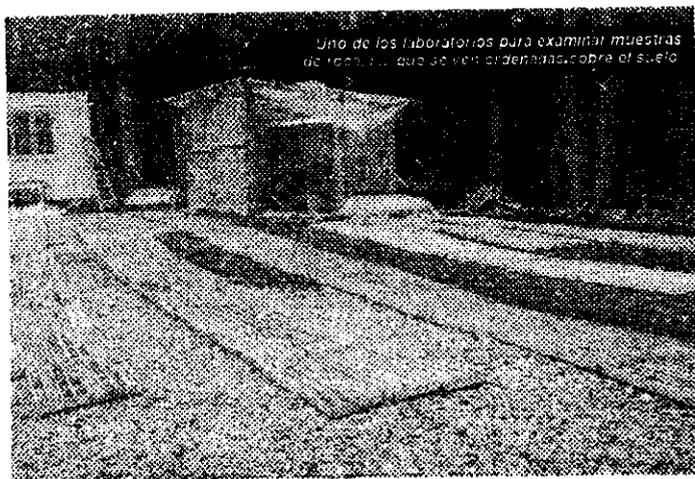
“Alarmada por la fuerza que ha puesto el gobierno y Vialidad en la intención de abrir una nueva ruta 20”, se declaró Graciela Ramaciotti, representante de la Asociación FinisTerra en diálogo con *el diario*. La presentación de una carta al Fiscal de Estado, en la que se detalla el hallazgo de una villa minera montada sobre la ruta provincial 20, además de reflexionar sobre la inconveniencia de abrir una nueva traza más cercana a la costa, tuvo lugar hace pocos días. El documento fue acompañado de varias fotos que ilustran sobre el tipo de instalaciones encontradas, pertenecientes a la compañía minera Polimet S.A., que incluyen una veintena de viviendas permanentes, dos laboratorios para estudiar muestras de roca, una central de radio, un grupo eléctrico y un helicóptero tipo Lama con su helipuerto, todo emplazado sobre el camino no habilitado de la ruta 20, que llega hasta el norte de la estancia Túnel.

Un playón enorme rodeado de casas es lo que el caminante encuentra al llegar, si es que ha traspasado una tranquera de caños metálicos cerrada con candado, a menos de diez kilómetros desde el río Olivia.

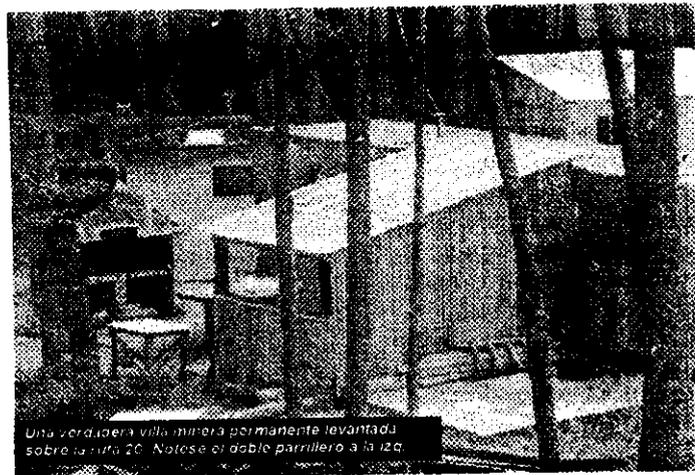
La actividad de Polimet S.A. fue declarada de Interés Provincial el año pasado, algo que para el grupo ambientalista resulta “curioso”.

¿Por qué una nueva ruta 20?

La idea habría partido del Instituto Fuegoño de Turismo, con el objeto principal de descomprimir el acceso de visi-



Uno de los laboratorios para examinar muestras de roca que se ven ordenadas sobre el suelo



Una verdadera villa minera permanente levantada sobre la ruta 20. Nótese el doble parrillero a la izq.

# Insito, pero abierta a los helicópteros

tantes al Parque Nacional, creando un circuito alternativo. También habrían presionado algunos habitantes -"hasta ahora intrusos", aclara Ramaciotti- instalados en la ruta a Almanza, que buscan a través de esa potencial vía un acceso más rápido a Ushuaia, gracias al cual podrían evitar el desvío hasta Rancho Hambre.

Pero para FinisTerra, si es que de turismo se trata, la razón de la apertura de una nueva ruta es inclusive perjudicial: "Nos estamos perdiendo una franja muy importante de turistas, que hoy va caminar a las Torres del Paine y que no vienen aquí porque no hay circuitos de trekking bien organizados. Con esta ruta, se arruinaría el único trekking realmente instalado, que no necesita guías. Y esto no es sólo para el visitante; la gente de acá encuentra en este recorrido el único sendero para caminar seguros, sin riesgo de perderse, gracias a la cercanía con la costa".

"El que va a caminar, evidentemente no quiere tener autos pasando al lado", agrega.

Las objeciones al proyecto fueron presentadas por la agrupación ambientalista. "Lo que adujeron los técni-



Helipuerto instalado sobre la ruta (impide el paso). Está rodeado de tanques de combustible en desuso.

cos de Vialidad fue que la ruta existente era impracticable en invierno y que su mantenimiento tenía un costo muy alto", recuerda Ramaciotti.

Por otro lado, en su momento también hubo cierta oposición por parte de algunos científicos, en especial de arqueólogos, porque los trabajos de movimiento de suelos podían coincidir con sitios de interés arqueológico -

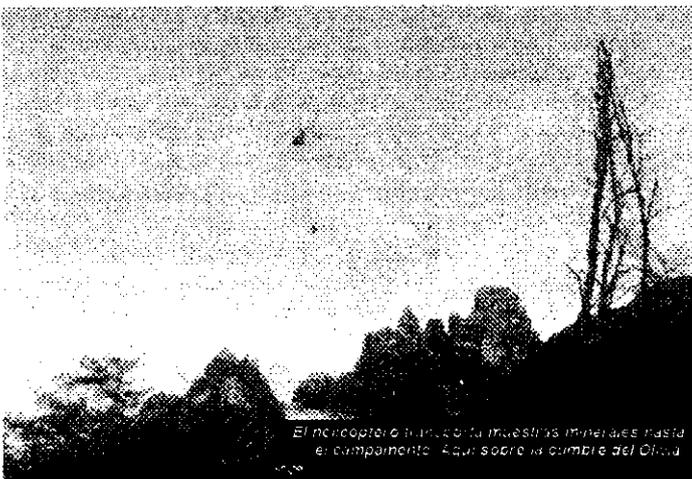
aún no hallados-, corriendo el riesgo de destruirlos. Así, la traza se modificó en parte, alejándose de la costa por sectores.

"Metro más arriba o metro más abajo, a los fines de romper todo es lo mismo", razona Graciela Ramaciotti. "En especial en el primer tramo, que es de pura roca, donde tendrán que hacer unas voladuras enormes".

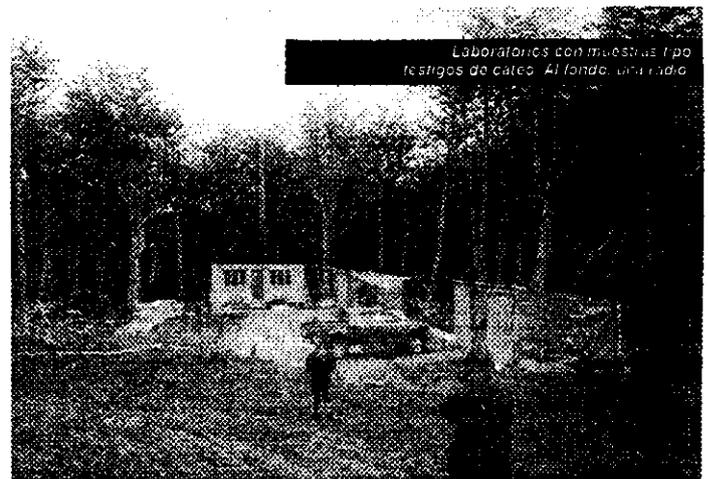
Para la ambientalista,

siempre será menor el impacto si se "corrige" -modifica y mejora- la existente, que si se abre una nueva ruta. Pero la gran pregunta que se formula FinisTerra no tiene que ver tanto con el posible impacto sino con una supuesta relación oculta entre los intereses mineros de Polimet y el proyecto del camino costero ●

*Emilio Urruty*



El helicóptero hizo la muestra mineral en el campamento. Aquí sobre la cumbre del Oliva.



Laboratorios con muestras y por restos de catco. Al fondo, una radio.

Respuestas oficiales por la ruta provincial Nro. 20 (1ra. nota): **Vialidad**

# Un camino inexistente que quizá

**A raíz de lo publicado ayer por el diario, en relación con la presencia de un campamento minero levantado sobre la inhabilitada ruta provincial 20, organismos del Estado fueguino creyeron conveniente efectuar algunas aclaraciones. Es que distintas áreas se ven involucradas en los procesos de planificación socioeconómica de Tierra del Fuego, de la cual el desarrollo vial y el turístico forman parte. Así, la dirección provincial de Vialidad, por un lado, y el Instituto Fueguino de Turismo, por el otro, aportaron a este medio sus precisiones frente al tema. Dos completos informes, suministrados casi al unisono, por Vialidad y por el InFueTur, detallan muchos de los aspectos relacionados con la decisión de abrir una nueva ruta provincial Nro. 20, de traza costera, proyecto que ha provocado curiosidad en parte de la población y una seria inquietud en organizaciones ambientalistas locales. De hecho, fue FinisTerraes la que sembró la sospecha a través de una carta remitida a la Fiscalía de Estado, carta que fue acompañada de fotos -publicadas ayer- que documentan el hallazgo de la villa minera en la ciudad de la inutilizada ruta.**

**No obstante los dos informes que estos organismos enviaron al diario, queda algo por decir en materia del trabajo minero que está haciendo la compañía Polimet S.A. -dueña del campamento-, tema que se desarrollará en notas subsiguientes. En este primer artículo, la completa aclaración que da la dirección provincial de Vialidad acerca de los motivos que llevaron al proyecto de la ruta 20, la costera, que es la única que merece llamarse así, según ese organismo, porque el otro camino, que abrió el Ejército hace años, es "impracticable en invierno".**

Veloz capacidad de respuesta tienen algunos organismos del Estado provincial, como la dirección de Vialidad y el Instituto Fueguino de Turismo. Ambos, consultados por *el diario*, presentaron dos informes que intentan responder los interrogantes que surgieron como consecuencia del hallazgo de la organización no gubernamental FinisTerraes de un campamento minero emplazado en plena traza de la vieja ruta provincial Nro. 20. Este camino no se halla habilitado para el tránsito de vehículos, aunque sí está siendo utilizado por el personal de la empresa Polimet S.A. para el emplazamiento de viviendas, laboratorios, depósitos, y un helipuerto con su correspondiente aeronave tripala, necesaria para el movimiento de equipo y de muestras, así como para la prospección aérea.

La inquietud de la agrupación ambientalista tiene, por lo menos, tres caras. Por un lado, que una ruta construida con fondos públicos esté siendo usufructuada por parte de una empresa privada para sus propios intereses, a la vez que ese camino no puede ser utilizado por la población. En segundo lugar, aunque no menos importante, a FinisTerraes le preocupa la apertura de una nueva ruta 20 por una traza diferente, que correría bordeando la costa del canal Beagle, y su posible impacto sobre un área rica en posibilidades turísticas para caminantes, por su cercanía a la ciudad y las facilidades que presenta para el diseño de circuitos de trekking. Asociado a esto, se presume que la construcción de otra ruta significa someter a la zona a un doble impacto que, a criterio de FinisTerraes, sería innecesario.

Y existe además otro motivo de preocupación -¿o de sospecha?- para esta ONG: que los intereses de la compañía minera y las razones de la construcción de la nueva ruta 20 tengan algún punto oscuro de contacto.

## El InFueTur contra los desconfiados

Esta postura de desconfianza sobre los verdaderos motivos que llevaron al Estado provincial a la decisión de comenzar los trabajos tendientes a abrir una vía de acceso costera hacia el oeste encontró en FinisTerraes uno de sus principales representantes. Y el Instituto Fueguino de Turismo, en su carácter de impulsor del proyecto, fue el encargado de intentar revertir la opinión desfavorable que todavía algunos sostienen.

A ese efecto, desde fines del año pasado ha venido organizando reuniones multidisciplinarias de debate, convocando a la dirección provincial de Vialidad para que explicara el proyecto a miembros del Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC), la Administración del Parque Nacional Tierra del Fuego, la Universidad Nacional de la Patagonia sede Ushuaia, las organizaciones no gubernamentales ambientalistas, la dirección municipal de Turismo, entre otras. También ha estado distribuyendo al público material informativo que fundamenta el respaldo de ese organismo al proyecto y la necesidad de que esa ruta sea construida.

El detallado informe del InFueTur será tema de la segunda nota de esta serie sobre la ruta 20, a publicarse mañana.

## Vialidad aclara

Según la dirección provincial de Vialidad, el proyecto que apunta a la construcción de la ruta provincial Nro. 20 «surgió ante las consultas realizadas a distintas dependencias de la provincia, referidas a la necesidad de su ejecución».

Pese a lo ya dicho sobre el protagonismo del InFueTur en la defensa de la nueva vía de comunicación, otros organismos aparecen mencionados por Vialidad como impulsores del proyecto, entre ellos, la Prefectura Naval Argentina, que destacó su necesidad de «acceder rápidamente a los destacamentos que po-

# rezca en la costa del canal Beagle

see, para las tareas operativas en la zona». Además, la dirección de Información y Planificación Territorial, que «consideró prioritario la construcción de la ruta para efectivizar la unión entre Almanza y Ushuaia». La Cámara de Comercio, Industria y Producción también habría motorizado la idea, solicitando la apertura «del tramo Puerto Harberton-Ushuaia por la costa del canal Beagle». El Instituto Fueguino de Turismo estimó por su parte que «sería necesario, para posibilitar otro nuevo circuito turístico y a la vez descomprimir en alguna medida el Parque Nacional Tierra del Fuego».

Los objetivos que se pretenden alcanzar con la construcción de esta nueva ruta costera, según Vialidad, incluyen permitir el acceso turístico a una zona paisajísticamente apreciable, por cuanto bordea al canal Beagle al pie de un faldeo montañoso. Otro punto importante que se persigue sería «vincular los establecimientos rurales en la zona y a su vez con la ciudad de Ushuaia», para lo cual el informe presentado por esa repartición vial provincial se ocupa en destacar «la importancia de ejecutar la presente obra», en el sentido de que «en algunos establecimientos rurales, la única forma de acceso es por vía marítima».

Por otra parte, la dirección provincial de Vialidad creyó oportuno mencionar los tres aspectos que se han tenido en cuenta para ejecutar el proyecto de construcción de la ruta: «que sea específicamente viable, que sea económicamente posible y que minimice al máximo los impactos ambientales negativos».

## La Ruta del Ejército no es la ruta 20

En ocasión de comenzar a deliberar sobre las alternativas que cabían para el diseño de la ruta provincial Nro. 20, los técnicos de Vialidad analizaron al menos dos: lo que ellos denominan Antigua Ruta del Ejército Argentino, y el trazado propuesto por la Dirección Nacional de Vialidad. Las conclusiones a las que llegaron pueden apreciarse en el cuadro comparativo que acompaña este artículo: De más está decir que se optó por el trazado costero, y se descartó la «Ruta del Ejército», por haber sido construida sin tener en cuenta factores elementales en materia vial, lo que la tornarían «inpracticable en invierno».

El organismo vial de Tierra del Fuego promedia su respuesta aclarando que «se cumplió con todo lo que establece la ley provincial Nro. 55 (de medio ambiente), exponiendo en audiencia pública el proyecto a construir, audiencia en la cual se encontraba tanto a los organismos gubernamentales como los no gubernamentales y entre ellos, la Asociación FinisTerae».

## Una ruta que no existe

La sintética pero exhaustiva aclaración concluye con un párrafo que fue ampliado verbalmente a *el diario* por directivos de Vialidad: «El trazado que refiere su periódico no corresponde al que se encuentra ejecutando en la repartición». Debe entenderse que para esa dirección de Vialidad, no existe otra ruta provincial Nro. 20 que la que está en vías de ejecución. Por lo tanto, el camino sobre el que Polimet tiene montado su campamento minero no es la ruta provincial Nro. 20.

## Ninguna relación oculta

Por último, cabe señalar que Daniel Ibarra, director provincial de Vialidad, en diálogo con *el diario*, negó rotundamente que en su momento hayan existido presiones, y ni siquiera sugerencias, acerca de por dónde podría pasar la traza de la nueva ruta. «El trazado obedece a estrictas cuestiones técnicas», aseguró, descartando de este modo cualquier posibilidad de que hubiese alguna conexión oculta entre la apertura del nuevo camino y una explotación minera, ni con cualquiera de otro orden. «Las verdaderas razones son las expuestas, a lo que se suma que la antigua ruta construida por el Ejército es impracticable en invierno».

El informe concluye diciendo: «Rechazamos una supuesta relación oculta entre los intereses mineros de Polimet y el Proyecto de la Ruta que se encuentra ejecutando este organismo vial provincial».

Emilio Urruty

CUADRO COMPARATIVO RUTA PROVINCIAL Nro. 20 - RUTA DEL EJERCITO ARGENTINO		
ITEM	RUTA PROVINCIAL Nro. 20	RUTA DEL EJERCITO ARGENTINO
Area a afectar por la traza (ha)	6	10,50
Volumen de desmonte (m3)	57.611,04	1.000.000,00***
Area boscosa afectada (m2)*	34.725	43.500**
Pendiente máxima (%)	6	18
Altura sobre el nivel del mar (m)	18-40	20-320
Persistencia de nieve	NO	SI
Transitabilidad en invierno	Transitable con precaución	Intransitable
Apreciación paisajística	Variada	Monótona

\* Cálculo efectuado hasta la desembocadura del río Enacajonado.

\*\* Medidos en línea recta.

\*\*\*Volumen calculado para mejorar la pendiente existente en los primeros 4.500 m

(Fuente: Dirección Provincial de Vialidad)



Respuestas oficiales por la ruta provincial Nro. 20 (2da. nota)

## ¿La primera ruta planificada y

**Decíamos ayer que, a raíz de lo publicado el pasado lunes por el diario sobre la presencia de un campamento minero levantado sobre la inhabilitada vieja ruta provincial 20, al menos dos organismos del Estado fueguino creyeron apropiado efectuar algunas aclaraciones. Así fue que la dirección provincial de Vialidad elaboró un informe sintético de las razones que llevaron a la decisión de construir una nueva ruta por la costa, descartando la alternativa de utilizar otro camino, mal llamado "vieja ruta 20" y denominado "Ruta del Ejército Argentino" por ese organismo vial. Por su parte, el Instituto Fueguino de Turismo suministró otro informe -mucho más extenso debido a las variadas consideraciones que contiene-, en el cual se detalla todos los aspectos que demuestran la importancia del proyecto para el desarrollo turístico de la zona.**

**También decíamos ayer, en el primer artículo de la serie, que la futura apertura de una nueva ruta de traza costera ha provocado curiosidad en parte de la población, además de una seria inquietud en organizaciones ambientalistas locales. Como el caso de la Asociación FinisTerae, que envió una carta a la Fiscalía de Estado, acompañada de fotos que documentan el hallazgo de la villa minera que la empresa Polimet S.A. ha montado sobre playones y traza de la inutilizada ruta.**

**En cuanto al trabajo minero que está desarrollando esa compañía, el diario lo profundizará en próximos artículos, en diálogo con el director provincial de Geología y Minería. En esta segunda nota, se presentan los principales factores de crecimiento turístico que han intervenido -según el InFueTur- en la intención de llevar adelante el plan de construcción de la ruta provincial Nro. 20. En opinión de este organismo, no sólo es justificable su apertura, sino altamente recomendable.**

Los involucrados de una u otra manera con el mundo turístico local tal vez ya hayan tomado contacto con las opiniones que desde la presidencia del InFueTur se han vertido en relación con el proyecto de construcción de la ruta provincial Nro. 20, que partirá de Ushuaia hacia el oeste, bordeando la costa del canal Beagle. En parte, el trabajo de apertura ya ha comenzado, aunque en un primer tramo, donde no podría hablarse de "apertura", ya que allí simplemente coincide con una huella preexistente.

Sin embargo, el plan suscitó algunas inquietudes en parte de la población, que el Instituto Fueguino de Turismo se apresuró en tratar de disipar, difundiendo

material de divulgación referido a la obra.

Hace pocos meses, desde ese ente provincial de promoción y planificación turística se propició la organización de encuentros entre técnicos de la dirección de Vialidad de Tierra del Fuego y "aquellas instituciones o personas calificadas para formar pautas directrices (CADIC, Parques Nacionales, Universidad, organizaciones no gubernamentales, Dirección Municipal de Turismo, etc.)", según se aclara en el informe del InFueTur. Para ser justos, merecería destacarse la permanente intención de Daniel Leguizamón, su presidente, de aunar las iniciativas que tienen puntos de contacto

con la actividad turística, apuntando a una planificación combinada. Esto ha quedado de manifiesto en otras oportunidades, no sólo en relación con esta ruta. Temas tales como la política de "cielos abiertos" o el precio del "gasoil antártico" son apenas dos ejemplos de esa actitud.

"En más de una ocasión insistí ante las autoridades de Vialidad", subraya Leguizamón, "en la conformación de un equipo de planificación integrado por los más calificados referentes de cada disciplina, a fin de garantizar que, en caso de hacerse, dicha obra se constituyera en un caso testigo en cuanto a obras de estas características, estableciendo un verdadero punto de inflexión en relación a metodologías de construcción vial en la provincia". Palabras ambiciosas para un panorama turístico que, según se estima desde el InFueTur, no espera menos que eso, sino mucho más.

**Planificar, para entrar al siglo XXI por una ruta nueva**

La ruta 20 fue considerada por el InFueTur como "un trazado prioritario", cuando la dirección provincial de Vialidad consultó al respecto. Entrar al siglo XXI -para el que faltan dos años y medio- por una nueva ruta, planeada y ejecutada en gran medida para satisfacer una demanda turística es, desde la óptica de ese organismo, un objetivo muy deseable.

De las reuniones multidisciplinarias brotaron coincidencias y diferencias. "Surgió un interesante debate", señala el informe, pero aclara que aquellas estaban sujetas "indefectiblemente a que se ofrecieran garantías suficientes en lo que se refiere al encuadre legal, tendiente a contar con un instrumento ágil y expeditivo para impedir el intrusaje y evitar la especulación, así como al más apropiado resguardo estético, escénico, ambiental y preservación del patrimonio histórico y arqueológico, postura a la que adhiere incondicionalmente este Instituto". El texto también menciona el surgimiento, "aunque en marcada minoría, de posturas opuestas", sobre las que no se brinda detalle alguno.

Según el InFueTur, la planificación técnica conjunta permitiría "liberar toda la potencialidad del sector, a fin de con-

# ¿Ejecutada con fines turísticos?

tribuir en la tarea de generar recursos dinamizadores de la economía a una comunidad que necesita imperiosa y urgentemente sustituir, desarrollar y consolidar alternativas económicas genuinas".

La posibilidad de crecimiento que se le presenta a la actividad turística local tendrá mucho que ver con la elaboración conjunta y responsable de estrategias eficientes, capaces de evitar lo que ya sucedió con otras industrias en la isla e inclusive en materia urbanística en Ushuaia.

Pero Leguizamón admite que "todo crecimiento tiene su precio" y que "no existe la varita mágica que nos permita crecer sin consecuencias". Minimizarlas es lo que se busca al planificar.

## "Nostálgicos y sentimentales"

Despectivos términos utiliza el presidente del InFueTur para referirse a quienes se oponen al cambio a la vez que desean el crecimiento. Una "evasión de la realidad" que hace caer en "pueril contradicción" a esos "nostálgicos y sentimentales". Aunque les concede la posibilidad de una "duda filosófica": de si será correcto "tener que desarrollar el potencial turístico a costa de la pérdida de virginidad y pureza ecológica de algunos sectores, para contribuir al sustento económico de la nueva población activa". Sin embargo, llega a este concepto a partir de una evaluación técnica del problema, que se basa en gran medida en datos de un trabajo elaborado por la Dirección Municipal de Turismo de Ushuaia ("Turismo, realidad y futuro", de 1995).

## Certezas técnicas contra dudas filosóficas

Las cifras que extrajo el InFueTur de algunos puntos del trabajo de la DMT muestran una estimación en el incremento de afluencia turística, que pasaría de menos de 50.000 visitantes a más de 100.000 para el año 2000, gracias a una suma de factores propicios, tales como el nuevo aeropuerto. Por otro lado, del mismo informe se saca que casi el 90 por ciento de los pasajeros visitan el Parque Nacional, y más del 50 por ciento los lagos Escondido y Fagnano. Además, una inquietud acerca de la evolución en

la estadia promedio de cada turista y su deseo de ampliarla lleva a la necesidad de ofrecer nuevas alternativas para ocupar ese mayor tiempo de permanencia en la zona.

A estos datos que el InFueTur selecciona para su análisis, suma también el crecimiento poblacional local y su propia actividad *miniturística*, lo que agrava la saturación en los únicos dos destinos terrestres que se ofrecen como opciones desde Ushuaia. "Es nuestra responsabilidad", declara el texto informativo del Instituto Fueguino de Turismo, "analizar los efectos que los factores socio-económicos puedan tener sobre el atractivo turístico, a fin de que la actividad recreativa que necesita y a la que tiene pleno derecho la comunidad residente, no atente contra sus propias expectativas de consolidar la actividad turística como soporte económico genuino e inagotable".

"En ese orden de ideas", continúa, "ningún criterio técnico podría desaconsejar las posibilidades de contar con nuevos circuitos capaces de descomprimir la presión sobre puntos de saturación crítica".

Y, volviendo a la planificación, "crecer en número de turistas significa indefectiblemente, crecer en infraestructura, y dentro de ella la vial". Más allá de la inobjetable contundencia de esta afirmación, para la asociación ambientalista FinisTerraes es justamente la ausencia de una ruta en ese sector lo que lo hace turísticamente descabado -muy cerca de la ciudad, en un entorno de bosque, montaña y costa-, sobre todo para la práctica segura del trekking por visitantes y locales.

De todas maneras, el informe del Infuetur se refiere en ese párrafo a la infraestructura de caminos en general, y destaca que la red vial existente en Tierra del Fuego "no fue diseñada, precisamente, en función de la actividad turística y si hoy es deficitaria mucho más lo será en el futuro".

El InFueTur insiste en la "inaceptable contradicción" que supone realizar grandes esfuerzos para "seducir y convocar a un mercado turístico que tiene cientos de alternativas en el planeta para elegir, para que cuando lleguen Tierra del Fuego se encuentren con maravillosos escenarios turísticos saturados o inaccesibles".

Un morrocotudo enfoque econométrico desarrollado en este informe, del que se desprende la impotencia del turis-

mo para eclipsar -o sustituir- a la primera actividad económica de la provincia, apunta a demostrar que ninguna nueva ruta estaría sobrando, en especial si es producto de la planificación, y que en todo caso apenas vendría a cubrir una necesidad anticipada por las proyecciones.

## Un síntesis general pero con conclusiones puntuales

El documento que el InFueTur hizo público a raíz de la polémica creada por el proyecto de construcción de la ruta provincial Nro. 20 no es, pese a sus muchas precisiones, específico en cuanto a la ruta en sí. En cambio, razones genéricas respaldan la intención de que si se construya el camino, sin demoras y sin dudas, salvo los resguardos enumerados al principio, a los que ese Instituto asegura adherir en forma incondicional. Igual postura y argumentos cabría utilizar para avalar otras iniciativas nacidas de la correspondiente planificación, que contasen con un marco sustentable y que contribuyesen a optimizar la industria turística fueguina.

Lo expuesto por el informe lleva a Leguizamón a opinar que "se hace imperativo tomar decisiones como en este caso la construcción de la ruta 20", prescindiendo "aunque nos pese, de sentimentalismos, nostalgia o de un idealismo contradictorio y reñido con la realidad, ya que, lamentablemente, no existen fórmulas mágicas que nos permitan desandar el camino o volver atrás en el tiempo, ni espacio para desatender las necesidades del futuro".

## El aporte de los "nostálgicos"

Más que un instrumento de promoción de las razones por las cuales debería hacerse esta ruta 20, el documento emitido por el InFueTur representa una invitación a contribuir a una planificación realista de la actividad turística, aunque los "nostálgicos y sentimentales" aparecen como excluidos del proceso. En cualquier caso, el futuro de la provincia deberá tenerlos en cuenta, al menos, como un factor desencadenante de debate público •

Emilio Urruty