



RIDAA
Repositorio Institucional
Digital de Acceso Abierto de la
Universidad Nacional de Quilmes



Universidad
Nacional
de Quilmes

Pedetti, Marlene Roxanna

Las actividades del turismo náutico : estudio del caso de la ribera de Quilmes, República Argentina



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Argentina.
Atribución - No Comercial - Sin Obra Derivada 2.5
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.5/ar/>

Documento descargado de RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes de la Universidad Nacional de Quilmes

Cita recomendada:

Pedetti, M. R. (2019). *Las actividades del turismo náutico. Estudio del caso de la ribera de Quilmes, República Argentina. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Quilmes, Bernal, Argentina. Disponible en RIDAA-UNQ Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes*
<http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/1023>

Puede encontrar éste y otros documentos en: <https://ridaa.unq.edu.ar>

Las actividades del turismo náutico. Estudio del caso de la ribera de Quilmes, República Argentina.

TESIS DE MAESTRÍA

Marlene Roxanna Pedetti

marlene.pedetti@gmail.com

Resumen

El trabajo de investigación tiene por finalidad realizar un estudio de caso de carácter cualitativo y de alcance descriptivo sobre las actividades del turismo náutico en Quilmes, provincia de Buenos Aires, Argentina.

El área de estudio es la franja continental y la costa adyacente de mil metros lineales de norte a sur comprendida entre el Club Náutico hasta el Pejerrey Club de esa ciudad.

El problema de investigación pretende buscar respuestas sobre cuáles son las actividades del turismo náutico que se realizan en dicha área y cuáles son los equipamientos y prestadores de servicios, infraestructura e instalaciones que se disponen para tal fin para arribar a un diagnóstico de la situación actual de las mencionadas actividades con el objeto de posicionar a Quilmes como destino de turismo náutico. Se describen las características más determinantes y las condiciones en que se realizan las prácticas actualmente.

Se realiza el estudio de la situación actual aunque se hace necesario realizar un análisis de la evolución histórica del turismo en la ribera de Quilmes que permita justificar la importancia del turismo náutico en la actualidad.

Los instrumentos de recolección de datos incluyen la revisión bibliográfica, cartográfica, ilustrativa y documental. Se aplican entrevistas semi-estructuradas a actores calificados. Se entrevistan funcionarios del Municipio de Quilmes y del Ministerio de Turismo de la Nación (MINTUR), referentes del turismo náutico y practicantes de actividades náuticas en la ribera de Quilmes.

Se acompaña con la técnica de observación participante.

Dirección: Mg. Noemí Wallingre

1. DEFINICIÓN Y FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN	1
1.1. Introducción	1
1.2. Definición del problema	1
1.3. Justificación del tema de investigación	2
1.4. Objetivo general	3
1.4.1. Objetivos específicos.....	3
1.5. Hipótesis o supuestos de investigación	4
2. METODOLOGÍA DE TRABAJO	5
2.1. Tipo y nivel de investigación	5
2.2. Unidades de análisis	5
2.3. Identificación de principales variables.....	5
2.4. Técnicas e instrumentos de análisis	10
3. MARCO TEÓRICO.....	17
3.1. Marco conceptual	17
3.1.1. El espacio geográfico, el espacio turístico y el paisaje litoral como atractivo turístico	17
3.1.2. El turismo deportivo y el turismo náutico	19
3.1.3. La oferta y la demanda del turismo náutico	21
3.2. Estado del arte	29
4. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	35
4.1. Referencias generales de la ciudad de Quilmes	35
4.1.1. Ubicación	35
4.1.2. Accesos.....	37
4.1.3. Características ambientales	39
4.2. Orígenes del municipio.....	39
4.3. El Municipio de Quilmes en la actualidad	41
4.3.1. Características sociales	41
4.3.2. Contexto político-institucional.....	44
4.3.3. Principales actividades productivas	44
4.3.4. La perspectiva turística municipal	46

4.3.5. Proyecto La Ribera de Quilmes	47
5. EL TURISMO NÁUTICO	49
5.1. Surgimiento y evolución del turismo náutico en Quilmes	49
5.2. Pionerismo. El inicio de las actividades náuticas.....	54
5.3. Contexto actual y socialización del turismo náutico.....	59
5.4. Relevamiento de la oferta actual para la práctica de actividades náuticas	63
5.5. Identificación y contextualización de las actividades náuticas que se practican...	96
6. ANÁLISIS DE RESULTADOS	103
6.1. Evolución histórica del turismo náutico en Quilmes.....	103
6.2. Relevamiento de las características actuales de la oferta turística para la práctica de actividades náuticas	104
6.3. Actividades náuticas que se practican en la actualidad en la ribera	114
Actividad náutica practicada en la ribera de Quilmes	115
Edad.....	115
Género	116
Lugar de residencia	116
Frecuencia semanal de práctica de la actividad náutica	116
Propiedad del equipo.....	117
Seguridad urbana de la ribera.....	117
Existencia de normas de seguridad náutica	117
Normas de seguridad apropiadas	118
Motivo de elección de Quilmes para practicar actividades náuticas	118
Utilización de establecimientos hoteleros	118
Utilización de agencias de viajes	119
Uso de instalaciones y servicios	119
Evaluación de infraestructura y servicios generales.....	119
Satisfacción de la demanda	120
Sugerencias de mejoras.....	120
6.4. Respuesta al supuesto de investigación.....	120
7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	121

Para maximizar las Fortalezas y Oportunidades	122
Para minimizar tanto las debilidades como las amenazas	123
Para minimizar las debilidades y aprovechar las oportunidades.....	123
Para maximizar las fortalezas y minimizar las amenazas	124
8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES	126
Búsquedade páginas Web	129
Entrevistas realizadas a informantes clave.....	130

1. DEFINICIÓN Y FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Introducción

El turismo náutico es una actividad que concentra el interés de numerosos actores ya que genera la diversificación y especialización de la oferta turística, permite un nivel elevado de gasto per cápita, y atrae de manera inducida otras actividades y consumos gracias a las infraestructuras, equipamientos e instalaciones que necesita para su desarrollo.

Según el Informe Ejecutivo Conceptual de Turismo Náutico (2013:4) del Ministerio de Turismo de la Nación Argentina (MINTUR):

“La práctica de actividades náuticas estimula la presencia de paseos públicos, centros comerciales, servicios gastronómicos, hotelería, etc. Los proyectos inmobiliarios crecen en valor ya que la presencia de puertos deportivos o marinas prestigian a los mismos. Es necesario expandir las guarderías, amarras o puertos deportivos para que logre expandirse la industria náutica, tanto de fabricación de embarcaciones como las actividades conexas.

Las ciudades que cuentan con borde costero, deben plantearse el aprovechamiento y desarrollo de ese importante activo, promoviendo proyectos inclusivos de puertos turísticos y deportivos integrados a la misma. Con una adecuada planificación y una eficiente gestión público-privada se incrementarían las oportunidades de inversión, la recaudación para las arcas públicas y estimularía la industria, al tiempo que brindaría más ofertas a quienes desean practicar la náutica, así como también a turistas y residentes en general que podrían gozar de un espacio recreativo costero de jerarquía urbana”.

1.2. Definición del problema

El turismo náutico ha adquirido una creciente importancia en el contexto del turismo mundial, principalmente como impulsor de una oferta que complementa y diversifica la fórmula de turismo de sol y playa. Adicionalmente, en los últimos años ha aumentado progresivamente el número de personas que realizan esta actividad, que anteriormente se consideraba exclusiva de sectores socioeconómicos privilegiados.

El presente estudio se realiza en el marco del centenario de la inauguración de la rambla sobre la ribera en 1909, lo cual dio inicio al posicionamiento de la ciudad de Quilmes como centro turístico-recreativo de la zona sur del Gran Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XX. Desde entonces, la ribera de Quilmes se convirtió en el principal atractivo turístico del municipio y tuvo como pilares las casa-quintas de descanso y la práctica de deportes náuticos. El flujo de visitas fue decayendo luego de la década de los años 60 como consecuencia del surgimiento de los destinos de mar en la costa bonaerense. En la década de los años 90, resurgió el interés por el aprovechamiento de la

costa, pero esta vez solamente como consecuencia del surgimiento de discotecas para la recreación nocturna.

A principios del siglo XXI el municipio realizó varios intentos para posicionar la ribera como centro de deportes náuticos aunque las iniciativas no tuvieron continuidad.

Si bien en gestiones anteriores de gobierno se logró impulsar la actividad turística a partir de la creación de un Consejo Municipal de Turismo en el año 2000 cuyo objetivo era generar condiciones necesarias para atraer inversores que pudieran cubrir las necesidades requeridas en materia de hoteles, centros de convenciones y lugares de recreación que permitieran que el turismo se constituyera como una alternativa viable para el desarrollo del municipio, dicho organismo se encuentra inactivo actualmente.

Sin embargo, en relación al turismo náutico la ciudad de Quilmes posee ventajas comparativas respecto a otras localidades de la zona sur del Gran Buenos Aires a saber:

- Presenta el único Club Náutico entre Buenos Aires y Ensenada (61 kilómetros distancia en ruta).

- Cuenta con el único club de pesca con muelle de 600 metros en el Pejerrey Club, uno de los muelles de pesca más largos de Sudamérica.

- Posee una rambla de paseo peatonal paralela a la costa con escalones de acceso a la playa y bajada para lancha y otras embarcaciones náuticas.

- Está conectada a los grandes centros emisores de turismo y recreación mediante la Autopista Buenos Aires–La Plata, con bajada propia.

Todas estas ventajas destacan el potencial de Quilmes como un destino apto para desarrollarse para la práctica de actividades náuticas con fines turístico–recreativos.

1.3. Justificación del tema de investigación

En la ciudad de Quilmes no existe sobre la costa del Río de la Plata otro espacio natural de carácter público abierto a toda la comunidad con la cantidad de servicios que posee el territorio en estudio y las facilidades para practicar actividades náuticas. Tampoco existe un diagnóstico de la situación actual del turismo náutico.

El tema se eligió debido a la accesibilidad de los datos por ser la autora residente de Quilmes y estar interesada en el desarrollo turístico de la localidad.

El presente estudio se considera de utilidad ya que resulta:

- Conveniente, porque brindará en el corto plazo un inventario de la infraestructura, equipamiento, instalaciones náuticas con los servicios que se prestan. Esto posibilitará al sector público generar políticas equilibradas, integradas, sustentables que permitan impulsar esta actividad, al sector privado para invertir en aquellos sectores cuyas

necesidades no estén cubiertas actualmente o en la mejora de los existentes, de manera rentable, y a los practicantes de actividades náuticas para conocer y hacer uso de la oferta con el propósito de convertir la ribera de Quilmes en un destino de turismo náutico.

-Relevante socialmente; ya que actualmente se percibe poca conciencia en la población de la importancia de esta actividad (el turismo náutico). El espacio litoral de Quilmes viene utilizándose hace cien años como punto social de encuentro y de aprovechamiento de actividades turístico-recreativas. Es deseable que este espacio litoral se convierta en un destino de turismo náutico para utilidad y beneficio de los actores implicados con el objeto de aprovechar las oportunidades de desarrollo.

-Oportuno: la Universidad Nacional de Quilmes dicta las carreras de grado de Licenciatura en Turismo y Hotelería y Arquitectura Naval, y de posgrado, la Maestría en Desarrollo y Gestión del Turismo. Las carreras de grado forman profesionales idóneos en el campo del turismo y la industria náutica posibilitando a los egresados una rápida inserción laboral en el territorio en estudio y la Maestría en Turismo está orientada al desarrollo local.

-Válido teóricamente, porque pretende cubrir el actual vacío de conocimiento del tema turismo náutico en Quilmes.

-Práctico: la información resultante de la presente tesis puede ser presentada en publicaciones y/o congresos de carácter académicos.

-Estratégico: el MINTUR está dando importancia al turismo náutico y hay ejemplos de ciudades de Argentina que están impulsando fuertemente la actividad (Tigre, Rosario, Santa Fe y Paraná). Quilmes cuenta con el recurso del agua y un segmento creciente de aficionados o amantes de la náutica.

1.4. Objetivo general

Describir la situación actual en la que se encuentra la oferta existente para la práctica de actividades de turismo náutico en Quilmes (Argentina), con el propósito de determinar si satisface a la demanda.

1.4.1. Objetivos específicos

- i. Analizar la evolución histórica del turismo náutico en Quilmes.
- ii. Relevar las características actuales de: atractivos, infraestructuras, equipamientos, servicios e instalaciones existentes para la práctica de las actividades náuticas.
- iii. Identificar las distintas actividades náuticas que se practican en la actualidad en la ribera.

1.5. Hipótesis o supuestos de investigación

El propósito de la tesis es identificar las actividades de turismo náutico que se realizan en la ribera de Quilmes, las características actuales del atractivo, infraestructuras, equipamientos, servicios e instalaciones con que se cuenta para tal fin, y a la vez analizar la evolución histórica del turismo náutico en Quilmes.

Tradicionalmente, la ribera de Quilmes se caracterizó por el uso turístico-recreativo del río en actividades náuticas.

En este contexto, se plantea el siguiente supuesto:

La infraestructura, el equipamiento, los servicios y las instalaciones existentes en la zona ribereña de Quilmes relacionados con actividades de turismo náutico necesitan incrementarse y/o mejorarse para satisfacer las necesidades de los actuales practicantes de actividades náuticas.

2. METODOLOGÍA DE TRABAJO

2.1. Tipo y nivel de investigación

El tipo de investigación es cualitativa. Es un estudio de caso, a pequeña escala, que sólo se representa a sí mismo.

El nivel de diseño es descriptivo; pretende generar un conocimiento inicial sobre un problema que está poco investigado.

2.2. Unidades de análisis

El área de estudio corresponde a la franja continental y la costa adyacente de 1000 metros lineales de norte a sur de la ribera de Quilmes (Argentina) comprendida entre el Club Náutico sito en Alsina 1878 y Marinero López hasta el Pejerrey Club, ubicado en las Avenidas Cervantes e Iriarte.

Por franja continental se entiende la extensión de tierra paralela a la costa del Río de la Plata. Su ancho se mide desde la escollera contenedora del río hasta la vereda Oeste de la avenida costanera, denominada Cervantes. Este criterio de selección se debe a que dicho espacio concentra la mayoría de los servicios de la planta turística.

2.3. Identificación de principales variables

Se partió de las consideraciones teóricas que posibilitan la práctica de actividades de turismo náutico en el área estudiada y se plantearon diferentes categorías de análisis, que dieron como resultado la operacionalización de los constructos teóricos mencionados, a través de variables, dimensiones e indicadores.

Tabla 1: Operacionalización de variables del relevamiento.

Variable	Dimensión	Indicador
Primer objetivo: Evolución histórica	Etapas de desarrollo	Antecedentes remotos Pionerismo Socialización
Segundo objetivo: Oferta	Principal	Atractivo turístico
	Complementaria	Infraestructura Equipamiento Servicios Instalaciones
Tercer objetivo: Demanda	Actor	Actividades de turismo náutico Nivel de satisfacción respecto de la oferta
	Actor-observador	

Para analizar la evolución histórica del turismo náutico en la unidad de análisis estipulada, se tomaron como unidades de relevamiento el Club Náutico Quilmes (CNQ) por el norte, Pejerrey Club por el sur y el Río de la Plata que está comprendido entre ambos. Las variables de observación consisten en tipificar arbitrariamente tres etapas de desarrollo basadas en hitos o acontecimientos históricos significativos, a saber: antecedentes remotos, pionerismo y socialización de las actividades náuticas en la ribera de Quilmes. Se describen las características más destacadas de cada una.

Para los objetivos restantes se determinan dos diferentes categorías de análisis: oferta y demanda y se establecen dos dimensiones para cada una y varios indicadores.

Desde el punto de vista de la oferta se plantean indicadores con carácter preliminar que atraviesan esta investigación, a saber: atractivos, infraestructuras, equipamientos e instalaciones.

Con el objeto de conocer la realidad turística actual de Quilmes como destino de turismo náutico, se plantea la necesidad de poseer un instrumento de relevamiento adecuado de la oferta y sus servicios existentes para la práctica de actividades de turismo náutico, que permita su identificación, sistematización de la información y evaluación.

Para Varisco et. al (2014) “La función básica del relevamiento es dar respuesta a la pregunta: ¿Qué bienes y servicios pueden utilizarse para generar demanda turística y dar satisfacción a las necesidades de los visitantes? El análisis estará siempre referido a un espacio geográfico determinado (local, regional o nacional), y en el caso de los recursos, además puede contemplar elementos reales o potenciales. En consecuencia, el relevamiento es un instrumento básico para la información, planificación y gestión de la oferta turística”. Para proceder al inventario turístico del área de estudio se utiliza la

metodología propuesta entre 1974 y 1983 por el Centro Interamericano de Capacitación Turística (CICATUR) de la Organización de Estados Americanos (OEA), ya que responde específicamente a las dimensiones del destino que se pretende estudiar, consistente en un relevamiento. Las tareas de relevamiento de los atractivos se basan en dos pasos: el registro sistematizado de la información y la evaluación. Para la identificación y registro se presenta una clasificación de los atractivos y un modelo muy simple de ficha de relevamiento.

Cada jerarquía de atractivo puede asumir alguna de las cinco diferentes categorías, a saber: sitios naturales, museos y manifestaciones culturales históricas, folklore, realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas y acontecimientos programados.

Las cinco diferentes categorías incluyen variadas tipologías, que se enumeran a continuación:

Sitios naturales: glaciares, elevaciones, valles, planicies, costas, cuencas lacustres, ríos, esteros, arroyos, caídas de agua, grutas, cavernas, sitios de caza y pesca, caminos pintorescos, termas, islas, selvas, formaciones geológicas, sitios de observación de flora y fauna, parques nacionales, reservas y monumentos.

Museos y manifestaciones culturales históricas: museos, obras de arte y técnica, ciudades históricas, edificios históricos, ruinas y lugares arqueológicos.

Folklore: Manifestaciones religiosas y creencias populares, ferias y mercados tradicionales, artesanías y arte popular, grupos étnicos, comidas y bebidas típicas, música, canto y danza, arquitectura popular y espontánea.

Realizaciones técnicas, científicas o artísticas contemporáneas: explotaciones agropecuarias, mineras o industriales, obras de arte y técnicas, centros culturales, científicos y técnicos, realizaciones urbanas.

Acontecimientos programados: artísticos, deportivos, ferias y exposiciones, concursos, congresos, otros.

Para la evaluación integral de los atractivos turísticos se aplica un sistema de jerarquización de cuatro niveles basado en la importancia y las características para su aprovechamiento (OEA-CICATUR, 1983). Los criterios de jerarquías son los siguientes:

Tabla 2: Jerarquización de atractivos turísticos, OEA-CICATUR, 1983

Jerarquía	Descripción
4	Atractivo excepcional De gran significación a nivel internacional Capaz de motivar una importante corriente de visitantes Gran porcentaje del total de la demanda del país
3	Rasgos excepcionales Corrientes de visitantes de mercado interno o externo Menor porcentaje de visitantes Se visita junto a otros atractivos contiguos
2	Algún rasgo llamativo Visitantes de larga distancia que llegan al lugar por otros intereses/motivaciones turísticas
1	Sin méritos suficientes para jerarquías anteriores Pueden complementar otros atractivos de mayor jerarquía

La evaluación del potencial aprovechamiento turístico de los atractivos se realiza en base a Domínguez de Nakayama (1994) ponderando su atraktividad, aptitud y disponibilidad mediante la asignación arbitraria de 1 a 3 puntos siendo: baja, media y alta respectivamente la potencialidad asignada.

Dentro de las variables de atraktividad se consideran: su singularidad, sus valores estéticos y emocionales. Dentro de aptitud turística se evalúa qué tipo de actividades permite, su intensidad de uso, temporalidad y frecuencia. En cuanto a la disponibilidad, se tiene en cuenta la accesibilidad temporal, la física o espacial y la administrativa, refiriéndose ésta al permiso para acercarse al territorio-admite diversos grados según quién sea el titular (estatal o privado) y a qué régimen esté sometido-.

Desde el punto de vista de la demanda, la misma se clasifica en actor y actor - observador y se evalúa cuáles son las actividades de turismo náutico que se practican en la actualidad siguiendo la conceptualización de actividades náuticas del MINTUR, además de su nivel de satisfacción respecto de la oferta en la ribera de Quilmes mediante una escala de cuatro opciones: no satisfactoria, regular, satisfactoria, muy satisfactoria; que se pregunta en entrevistas.

Se instrumentan entrevistas a los siguientes actores:

- Referente técnico de turismo náutico en el MINTUR. Se busca conocer detalladamente qué factores resultan prioritarios al Ministerio en la ponderación de los elementos constitutivos del producto turismo náutico.

- Funcionarios municipales. Se indaga acerca del compromiso para con el turismo náutico que posee el Estado Municipal como factor dinamizador de las economías locales.

- Personal de Prefectura Naval Argentina. Con el objeto de obtener conocimiento de los requisitos de establecimiento de infraestructura e instalaciones náuticas en el área de estudio.

- Voceros de Club Náutico y Pejerrey Club. Se averigua cuál es el papel social de cada uno de los clubes, como facilitadores y/o proveedores de las actividades náuticas, como así también qué papel juegan sus instalaciones para socios y no socios. Además se indaga en los aportes de dichas instituciones a la historia del turismo náutico local.

- Empresarios, personas que comercializan servicios turísticos náuticos. Se busca conocer cuáles son los servicios se ofrecen a los deportistas náuticos, costos de los mismos, variedad.

- Personas que practican deportes náuticos en forma profesional y/o amateur que se realicen en el espacio territorial en estudio. Se procura establecer preferencia de actividad náutica mayoritariamente practicada y frecuencia en la práctica. A su vez se busca conocer su lugar de procedencia para establecer si es un turista, un excursionista o un residente recreándose.

Las entrevistas se realizan en tres dimensiones diferentes de utilización del espacio:

En el ámbito privado del Club Náutico a sus socios o usuarios de instalaciones.

En el ámbito público, a los practicantes independientes de actividades náuticas diversas.

En el ámbito privado del Pejerrey Club en el contexto de una competencia, a socios y participantes de otros clubes.

Se detecta a priori que las personas que practican actividades náuticas en el espacio público requieren menor cantidad de servicios y de instalaciones ya que utilizan sus propios equipos y no tienen mayores necesidades que una rampa y/o duchas y vestuarios. Las que, por el contrario, practican deportes náuticos y requieren de embarcaciones, necesitan infraestructura e instalaciones especializadas para tal fin, que se ofrecen en el CNQ o la rampa del Pejerrey Club.

El criterio para tomar decisiones acerca de las muestras no probabilísticas responde a: quiénes poseen información relevante acerca del tema estudiado, quiénes son accesibles física y socialmente, quiénes están dispuestos a informar. Se cuenta con

unidades de análisis comprometidas en responder las primeras entrevistas y se espera generar contacto con nuevos informantes a través de los primeros.

2.4. Técnicas e instrumentos de análisis

En base al objeto y los objetivos de la investigación se emplean las siguientes técnicas:

- Revisión documental y bibliográfica: se utilizan como fuentes primarias: fotografías, periódicos, documentos originales (actas de asambleas de los clubes Náutico y Pejerrey Club), con el objeto de reconstruir la historia del turismo náutico en la ribera de Quilmes. Entre las fuentes secundarias se consultan: bibliografía de autores locales, portales de Internet, documentos estadísticos de Prefectura, etc. con los que se recogió la máxima información posible sobre un ecosistema tan complejo como es la náutica deportiva y de recreación.

- Relevamiento: con el fin de registrar el estado de la oferta (atractivos turísticos, infraestructura, equipamientos, servicios e instalaciones turísticas existentes) y evaluar el potencial aprovechamiento turístico se aplica la metodología OEA-CICATUR.

- Aplicación de entrevistas semiestructuradas a informantes clave: para recabar información sobre la historia del turismo náutico en el área de estudio y para tomar conocimiento de cuáles son las distintas actividades náuticas que se practican en la actualidad. Se sistematizaron las entrevistas por ejes temáticos y según las diferentes unidades de recolección seleccionadas.

Tabla 3: Unidades de análisis, de relevamiento y técnicas de recolección de datos, según objetivos específicos del estudio.

Objetivos	Unidades de análisis	Unidades de relevamiento	Técnicas de recolección
Analizar la evolución histórica del turismo náutico en Quilmes	Ribera de Quilmes	Club Náutico Pejerrey Club Creador del H-20	Entrevistas semiestructuradas. Fuentes primarias y secundarias
Relevar las características actuales de los atractivos, infraestructuras, equipamientos, servicios e instalaciones existentes para la práctica de las actividades náuticas	Estado municipal y Empresas prestadoras de servicios náuticos, gastronomía, transporte, alojamiento, esparcimiento	Funcionarios públicos del sector turístico municipal y empresarios de los rubros mencionados	Entrevistas semiestructuradas Observación de campo Matriz de relevamiento

Identificar las distintas actividades náuticas que se practican en la actualidad en la ribera Evaluar la infraestructura equipamientos, servicios e instalaciones existentes para su práctica	Practicantes de actividades náuticas	Visitantes o residentes de Quilmes	Observación de campo Entrevistas semiestructuradas
--	--------------------------------------	------------------------------------	---

Para el procesamiento y análisis de datos resultantes de las entrevistas semiestructuradas y la revisión de fuentes primarias y secundarias, se extrae la información más relevante que permita responder de manera integral a la evolución histórica y situación actual del turismo náutico en Quilmes.

A los practicantes de actividades náuticas se les solicita contesten en escala su nivel de satisfacción respecto de situación actual en la que se encuentra la oferta existente para la práctica de actividades de turismo náutico en Quilmes.

Todos los resultados se analizan de manera complementaria en el primer caso y comparativa en el segundo.

Para evaluar el potencial turístico tanto del Río de la Plata como del Paseo de la Ribera se adjudicó arbitrariamente un número del 1 al 3 (baja, media y alta) según su situación actual. Se ponderaron: la atraktividad, la aptitud y la disponibilidad (Domínguez de Nakayama, 1994)

En lo concerniente al inventario de facilidades (infraestructuras, equipamientos, servicios e instalaciones) para la práctica de actividades náuticas volcado en matrices de registro se estudian las características generales de cada uno de sus componentes. Para el rubro alimentación de equipamiento se asigna calificación con tenedores, siendo cinco el máximo puntaje. Respecto a las instalaciones, se evalúan la cantidad y el estado de conservación y se identifican los tipos de servicios en ellas ofrecidos según el MINTUR en su Informe Ejecutivo Conceptual Documento Base de Turismo Náutico (2013) comparativamente con los datos relevados en el área de estudio. Esto último también se aplica para la identificación de las distintas actividades náuticas que se practican en la actualidad.

Estamos tratando de una jurisdicción cuya oferta se debiera gestionar de manera integral por lo tanto se procede a evaluar la situación del turismo náutico de la unidad territorial estudiada mediante la denominada matriz de análisis FODA, que permite una evaluación tanto de los factores internos (debilidades y fortalezas) como de los factores externos (amenazas y oportunidades). Este modelo es utilizado especialmente en la planificación estratégica y permite identificar de manera simple los elementos que propulsarán el desarrollo del turismo náutico (aquellos ítems que se deben reforzar) y los

elementos que actuarán como freno o lastre (cuyo efecto se debe mitigar). Consiste en confeccionar una matriz que simplifica el diagnóstico de un espacio, formada por dos criterios:

1. La diferenciación entre el diagnóstico actual (análisis previo) y el futuro (estudio del entorno).
2. La diferencia entre los aspectos (presentes y futuros) positivos y negativos.

Los diseños FODA son utilizados por muchos tipos de empresas, organizaciones e incluso regiones geográficas. Las ciudades o regiones utilizan diseños FODA para determinar las políticas sociales y económicas y la comercialización de sus áreas para turistas (Harbour, 2015).

Para la identificación de las distintas actividades náuticas practicadas en la Ribera de Quilmes se ha dividido a la demanda en tres grandes grupos, debido a sus diferentes necesidades, detectadas a priori en las observaciones de campo.

El primer grupo lo constituyen los practicantes de actividades que utilizan embarcaciones, ya sea a vela o a motor y requieren de infraestructura provista por el Estado como también de instalaciones náuticas específicas como las anteriormente enunciadas en el presente trabajo. Su base operativa es el CNQ. En este caso concreto para realizar la muestra de entrevistas a la cantidad adecuada de individuos se utilizó el muestreo probabilístico con conocimiento del tamaño de la población. Se partió de la base que el CNQ tiene actualmente 1400 socios. Con la ayuda de tres socios experimentados y conocedores de la realidad actual del club, se realizó la siguiente estimación para filtrar aquellas personas que realmente navegan en las diferentes embarcaciones que poseen.

Los 1400 socios totales se dividieron en 4 para estimar una familia tipo (de 4 integrantes), lo que da un total de 350 que serían los adultos cabeza de familia. De ellos sólo la mitad posee embarcación en el CNQ. La otra mitad solo hace uso de las otras instalaciones (especialmente deportivas) del club, sin practicar náutica. La población ahora se reduce a 175 personas de las cuales sólo 50 navegan frecuentemente con fines recreativos o competitivos. Se puede deducir ello de los registros de entradas y salidas de Prefectura Naval Argentina. El resto de las embarcaciones permanecen amarradas y los fines de semana son abordadas por sus propietarios, pero sin salir a navegar. Ese será el número que se tomará como población a entrevistar para reconocer qué actividad realiza y su nivel de satisfacción respecto de la oferta náutica. El tamaño de la muestra se calcula aplicando la siguiente fórmula:

Donde:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot \sigma^2}{(N - 1) \cdot e^2 + Z^2 \cdot \sigma^2}$$

n es el tamaño de la

muestra (entrevistas a realizar)

Z es el nivel de confianza, para el caso se considera 95% (1.96)

σ es la desviación estándar, para el caso se considera (0,5)

N es el tamaño de la población, para el caso en particular (50)

e es el límite aceptable de error, para el caso se considera (0,05)

Resolviendo se obtiene: $n = 44,34$

La cantidad de entrevistas a realizar es de 45 en el CNQ.

La primera tanda de entrevistas se realizó el 13 de septiembre de 2014 en el contexto de la regata Pino Daparenti, corrida de Olivos a Quilmes, en la que participaron 44 embarcaciones en total. Se realizaron 17 entrevistas ya que no todas las tripulaciones que llegaban a la meta bajaban a tierra. Los socios del CNQ resultaron 13. El resto de las entrevistas para completar las 45 totales se realizó a socios del CNQ durante los primeros cinco meses de 2015.

El segundo y el tercer grupo que se han detectado en la ribera están compuestos por los practicantes de actividades náuticas que no necesitan instalaciones náuticas específicas a excepción de una rampa, por lo tanto no utilizan de base al CNQ, sino que usan el espacio público y el Pejerrey Club y se compone por la gente que practica deportes náuticos de vela ligera en el primer espacio mencionado y embarcaciones de remo en el segundo espacio. No hay datos exactos para ese universo.

Para entrevistar al segundo grupo se toma como referencia la cantidad de 20 personas que se unieron para afrontar en forma privada el cableado subterráneo de la electricidad en la rambla y Paseo de la Ribera justo frente al Bar- Guardería Náutica Malibet, siendo estas personas residentes de Quilmes y habitués del mencionado bar que se reúnen allí con el objeto de practicar deportes náuticos, especialmente kite surf y luego utilizar sus instalaciones. Los cables aéreos entorpecían la operatoria y seguridad del tendido de los barriletes (kites) y por esa razón se organizaron en forma conjunta para eliminar el inconveniente. De estas 20 personas se entrevistó a 11 con el propósito de asegurarse una muestra representativa del 50%.

Por último, el grupo que realiza pesca embarcada en kayak desde el Pejerrey Club, fue entrevistado en el contexto del Gran Concurso de pesca en Kayak organizado por el mencionado club y entre aproximadamente 70 kayaks se entrevistó un 20%: siete residentes de Quilmes y siete provenientes de otros sitios.

Habiendo explicado las bases metodológicas de la cantidad de entrevistados para cada grupo de la demanda, se establece que el total de entrevistas a realizar es de 70, correspondiendo 45 al CNQ, 11 a los practicantes independientes de actividades náuticas y 14 de pescadores en kayak correspondientes al Pejerrey Club, de los cuales el 50% es de Quilmes y el otro 50% proveniente de otras localidades.

El modelo a aplicar en todos los casos incluye las siguientes variables:

Actividad náutica que practica

En lo que respecta al análisis indagatorio de actividades náuticas para su identificación, se pregunta a los entrevistados cuál es la totalidad de actividades náuticas que practica en la ribera. Se acepta más de una respuesta para conocer el detalle de quiénes tienen más de una preferencia y alternativamente practican dos o más actividades náuticas diferentes.

Edad

Para este ítem se pregunta abiertamente la edad a la persona y se ha dividido en cuatro rangos: hasta 21, de 22 a 40, de 41 a 65 y más de 65 años. El objetivo es conocer si existe un período de la vida en que claramente se observa un auge de dichas prácticas o si por el contrario, las actividades se practican de manera indistinta a lo largo de toda la vida.

Género

Se pretende conocer si existe igualdad de condiciones para su práctica por parte de ambos géneros. Se entrevista a 12 mujeres y 58 hombres.

Lugar de residencia

Consiste en una pregunta abierta, que se sistematiza en tres variables: Quilmes – incluye todo el Municipio-, municipios colindantes y otros.

Frecuencia de uso de la ribera para la práctica de actividad náutica

Se analiza esta variable para conocer si se hace un uso intensivo o eventual.

Propiedad del equipo (propio/prestado/alquilado)

Se pregunta para conocer si los practicantes invierten en su propio equipo o si existen y prefieren formas alternativas de utilizarlo.

Seguridad urbana del lugar

Se indaga si los practicantes de actividades náuticas sienten el lugar –Ribera de Quilmes- como seguro.

Normas de seguridad náutica

Se pretende conocer si se ponen en práctica y se respetan normas básicas de convivencia y propias del navegante o practicante de otras actividades náuticas.

Normas de seguridad apropiadas

Complementa a la pregunta anterior en el sentido que valoran la normativa o costumbres existentes.

Razón de la elección de Quilmes como destino para la práctica de actividades náuticas (servicios, instalaciones, costos, condiciones naturales, condiciones climáticas, otras)

En este punto se sistematizan las respuestas en base a las primeras entrevistas realizadas a informantes clave. Las opciones son: servicios, instalaciones, costos, condiciones naturales, condiciones climáticas y otras.

Utiliza alojamientos hoteleros en Quilmes

Si bien no se encuentran en la zona de la ribera, sino que los únicos tres hoteles de Quilmes se ubican en el área céntrica, se indaga entre los practicantes si en alguna ocasión los ha usado o si los usaría.

Utiliza agencias de viajes

Al igual que con la pregunta anterior, no se localizan agencias de viaje en el área de estudio.

Uso de instalaciones y servicios (baños públicos, baños privados, estacionamiento público, estacionamiento privado, información turística, cursos e instructores, muelles, marinas, guarderías, sanidad, alquiler de equipos, otros)

La consigna hace referencia al uso de las instalaciones y servicios más usuales, tanto generales como específicos náuticos.

Evaluación de la infraestructura y servicios en general

Apunta a conocer si las necesidades respecto del turismo náutico de los actuales practicantes de actividades en la ribera están satisfechas y en qué medida. Por ello se sistematiza la evaluación en cuatro alternativas: no satisfactoria, regular, satisfactoria y muy satisfactoria.

Satisfacción de la demanda

Para contrastar con la pregunta anterior se pregunta si los actuales practicantes de actividades náuticas se sienten satisfechos con la oferta.

Sugerencias de mejoras

En relación a la pregunta anterior, se formula esta pregunta en forma abierta, pero ante la reiteración de varios ítems, se sistematizan las respuestas más frecuentes.

Se dará cuenta de la validez y confiabilidad de la información a través de la triangulación de las fuentes de información obtenidas y luego se realizará un análisis que permita complementar tanto los resultados de la matriz de relevamiento, como de las entrevistas, a través de los gráficos.

3. MARCO TEÓRICO

3.1. Marco conceptual

El marco conceptual tiene como intención establecer un sistema estructurado de conceptos que permitan abordar el problema de estudio de manera coherente y organizada de la siguiente manera:

3.1.1. El espacio geográfico, el espacio turístico y el paisaje litoral como atractivo turístico

Se parte de la base de que el espacio geográfico es el conjunto conformado tanto por elementos naturales (vegetación, suelo, cuerpos de agua) como por elementos sociales o culturales, es decir, la organización social y económica de los pueblos, sus valores y costumbres. En el capitalismo, el espacio toma una función principal ya que su mercantilización es una construcción histórica de este sistema, cuyo eje principal es la actividad privada (Villegas, 2003, citado en Dachary, 2004).

Capece (2001) comenta que el espacio turístico es la porción geográfica y el espacio virtual en que se ubican los factores de producción y consumo que permiten la generación de los productos turísticos y del turismo como actividad. El autor agrega que es un espacio subjetivo porque está condicionado por cuestiones subjetivas propias de quien lo considera.

Boullón (2006) plantea que el espacio turístico abarca las partes del territorio donde se verifica o podría verificarse la práctica de actividades turísticas; por lo tanto puede ser real o potencial. El elemento clave para delimitar el espacio turístico son los atractivos, sin cuya presencia el turismo no podría existir, salvo en casos excepcionales. Para el autor los atractivos turísticos se comportan como la materia prima del sector. Pero la sola presencia de atractivos no es suficiente, porque para que el lugar que los contiene pueda operar turísticamente, hay que dotarlo de todos los elementos que facilitan la llegada, desplazamiento y permanencia de los visitantes en el espacio considerado. Es decir, hay que agregarle lo que se llama la planta turística (hoteles, restaurantes y otros) e infraestructura (transporte, comunicaciones, sanidad, energía, etc.)

Las playas de ríos, las lagunas y el mar son recursos naturales que poseen una altavaloración y motivan el desplazamiento turístico; condicionan la localización espacial del turismo y permiten diferenciar espacios definidos por la función turística conocidas como espacio litoral.

El devenir del turismo en el espacio litoral genera una ocupación lineal y constituye el rasgo característico de los procesos de implantación de la modalidad turística de sol y playa.

El turismo en el espacio litoral es la forma más común del desarrollo turístico y el motivo de desplazamiento de los mayores flujos turísticos internacionales. El turismo realiza un elevado consumo y uso del suelo, así como también induce la transformación de estructuras territoriales, sociales y económicas (Benseny, 2006).

Como reconoce Sánchez (1985), el uso económico del espacio turístico es distinto del de la producción urbana. En el caso del espacio litoral se trata de un espacio productivo en el cual se aprovechan al mismo tiempo, sus características geofísicas como recurso y como medio de producción y se requerirá de la producción de espacios e instalaciones complementarias para que el visitante pueda usar-consumir “in situ” dicho recurso geofísico.

A medida que las ciudades crecen, aumentan los comercios, las instalaciones destinadas al ocio para satisfacer las necesidades psico-sociales de los habitantes y cada clase social comienza a consumir según sus posibilidades. En este contexto, los espacios litorales constituyen el área de transición entre los sistemas terrestres y los acuáticos, por tanto, son ecosistemas dinámicos y en constante evolución. Su variedad y singularidad hacen de éstos un espacio de alto valor ecológico, pero también social, estético y patrimonial, con alto valor económico, con potencialidades y diversidad de recursos naturales, lo que los constituye en importantes sitios de valor educativo, recreativo y cultural en general.

Pearce (1988, citado en Vera Rebollo et al, 1997:90) reconoce que “el turismo litoral es la forma más común y diferencial del desarrollo turístico, la que genera la mayor parte de los movimientos turísticos internacionales, de manera que el litoral es el principal espacio de destino en muchos países”.

Aquí podemos insertar el concepto de ribera, entendiendo por ella a la franja de costa adyacente a las aguas de los mares, ríos, o lagos, hasta la distancia interna que determinan las leyes vigentes (Prefectura Naval Argentina).

Respecto del paisaje, se entiende como tal todo aquello que vemos y que abarca nuestra vista. Juega un papel fundamental ya que cuando la actividad central es el turismo, no sólo el paisaje debe contar con atractivos, sino que deben estar gestionados sustentablemente.

La dinámica de cambio del paisaje es el de la sociedad (Santos, 1996, citado en Dachary, 2004). Por eso plantea Bertrand (1978, citado en Dachary, 2004) que la definición de paisaje está mediada entre la naturaleza y la sociedad.

Picazo Córdoba (2012:2) sugiere que se puede conceptualizar la utilización del paisaje como recurso turístico en sí mismo ya que éste es:

“un elemento no sólo intrínsecamente valioso por su estética, sino también muy útil para explicar la historia (natural, cultural y humana) del territorio que se visita.

un recurso globalizador, que resume la personalidad del destino.

un parámetro motivador, como escenario que contiene elementos que animan a la exploración y el disfrute.

un perfecto estimulador de los sentidos.

un generador de emociones que, bien gestionado y comunicado, genera empatía, cercanía y apreciación global por el destino que se visita”.

En este contexto, se entiende por paisaje litoral a aquella extensión del terreno perteneciente o relativo a la orilla del río, socialmente valorado y aceptado por sus cualidades estéticas para ser consumido como espacio de ocio por la amalgama de recursos que posee, a saber: clima, sol, agua y playa. Es lineal, con lo que su extensión territorial es reducida, por lo tanto es lo que en economía se conoce como un bien escaso.

Relacionado con los anteriores conceptos, Altés Machín (1997) sostiene que los recursos turísticos son aquellos atractivos que, en el contexto de un destino, pueden generar un interés entre el público, determinar la elección y motivar el desplazamiento o la visita. Aquellos que tiene que ver con el agua los clasifica como “recursos relacionados con la naturaleza” tales como playas y ríos; o relativos a la tierra y su ecosistema, como los paisajes, flora, fauna, etc. Por lo tanto, para dicha autora, no existe diferencia entre los recursos y los atractivos turísticos.

Boullón (1991) considera que entre la clasificación de atractivos turísticos se encuentran las categorías de sitios naturales que incluyen las tipologías de costas, ríos y arroyos.

3.1.2. El turismo deportivo y el turismo náutico

El turismo deportivo hace referencia a los viajes que se realizan para ver o participar en un evento o actividad deportiva. Según Wallingre y Toyos (2010:254) es “Aquel ejercido por quienes desean buscar un tiempo de descanso vacacional en contacto con las actividades deportivas, de carácter recreativo” y cita como ejemplos los deportes acuáticos, la pesca, el rafting, el esquí, entre otros.

Gammon y Robinson (1997) clasificaron al turismo deportivo en estricto y blando. La definición de turismo deportivo estricto se refiere a la cantidad de personas que participan en una serie de eventos deportivos competitivos. Normalmente este tipo de eventos atraen a muchos visitantes que quieren disfrutar de los acontecimientos. En cambio el turismo deportivo blando es aquel en que los visitantes viajan para participar de actividades recreativas, deportivas o para inscribirse en una actividad de ocio de su interés.

El turismo náutico se incluye dentro de la categoría de turismo deportivo al que hace referencia Jafari (2000:647) quien define al turismo deportivo como:...”el uso de los deportes como vehículo para la consecución de los objetivos del turismo”, en el que se incluye una gran variedad de prácticas deportivas que necesitan la participación o la

presencia de los turistas en dichas actividades. Es ineludible desde este punto de vista tener en cuenta que son diversas las actividades deportivas que se asocian con el turismo deportivo, y que OEA-CICATUR cataloga como acontecimientos programados dentro de su clasificación de atractivos turísticos (Boullón, 1991, op. cit.).

Las actividades del turismo deportivo se desarrollan en un entorno recreativo y/o competitivo. En este último caso habrá competidores, que desafíen su propia destreza y capacidad y espectadores, que disfruten y se satisfagan con la observación. Tanto los participantes como los observadores serían consumidores o demandantes de turismo deportivo, por lo tanto es una actividad que tiene un impacto económico donde se la practique.

Para el caso de Europa Besteiro Rodríguez considera al turismo náutico como un segmento del turismo litoral relacionado con prácticas de ocio y actividades deportivas en contacto con el mar y asociado a otros tipos de turismo como el de sol y playa; y lo define como (Besteiro Rodríguez, 2004:146) ...“la actividad enfocada a disfrutar de unas vacaciones activas en contacto con el agua durante el tiempo de ocio, en el que se pueden realizar distintos tipos de actividades: vela, a motor, surf y windsurf, submarinismo, remo, cruceros, etc. en un disfrute conjunto de la naturaleza y de la oferta turística y recreativa”. Abarca tanto el turismo náutico litoral como el turismo náutico interior.

En América del Norte, específicamente en México y Estados Unidos, se emplea más el concepto de marinas para referirse al turismo náutico, y lo acotan a los usuarios de embarcaciones livianas (vela, yates, lanchas a motor) y cruceros; no incluyendo en este concepto el aspecto de los deportes acuáticos (surf, windsurf, remo, kayak, pesca embarcada, etc.)

En Argentina, El Ministerio de Turismo de la Nación (MINTUR)(2014:8) cita el documento Modelos Alternativos de Desarrollo y Buenas Prácticas para el Turismo Costero Sostenible; Un Marco para la Toma de decisiones en México, elaborado por Center for Responsible Travel (CREST) que define una marina como “una facilidad de manejo que brinda atraque y puede ofrecer otros servicios relacionados para recreación o turismo acuático”. El término “marina” es ampliamente utilizado en Estados Unidos, América Latina y el Caribe para describir una facilidad de manejo para botes recreativos (de propiedad privada) y/o para botes turísticos (utilizados comercialmente), para navegación y paseos en botes de placer, pesca deportiva, snorkeling o buceo de superficie, buceo, etc. Marina es sinónimo de “puerto deportivo”, el cual es también utilizado en otros países de América Latina”.

Según Esteban Biondi (citado en MINTUR, 2014:8), experto en desarrollo y planificación de marinas deportivas, “las embarcaciones residentes en una marina constituyen una fuente de tránsito potencial hacia otras marinas de la región. Si bien en general las marinas con amarra residencial no se consideran como parte de la oferta

turística, cumplen un rol importante de apoyo al desarrollo de la industria náutica y el turismo. Esta realidad, a veces ignorada en los estudios de turismo náutico, debe ser incorporada en todas las evaluaciones orientadas a promover el desarrollo turístico, ya que es imprescindible para la confección de una estrategia integral de desarrollo de la infraestructura náutica.”

En el Informe Ejecutivo de MINTUR (2013:3-4) que conceptualiza al turismo náutico, se concibe que:

“El Turismo Náutico representa todo desplazamiento turístico cuya motivación principal es la realización de actividades con ánimo recreativo o deportivo, en cuerpos de agua como el mar, ríos, lagos o lagunas, y donde se utiliza algún elemento de desplazamiento acuático (embarcación, tabla, equipo de buceo, etc.).

Dentro de este concepto se pueden enmarcar, entre otras, las siguientes actividades:

- Navegación recreativa (a vela o motor) con embarcación propia.
- Cruceros de mega yates y de mediano porte.
- Chárter náuticos: alquiler de embarcaciones.
- Paseos y excursiones en embarcaciones de recreo (pesca embarcada; avistaje de fauna; etc.).
- Actividades deportivas en el agua: windsurf, surf, kite surf, rafting, remo, vela, kayak, wakeboard, moto de agua, esquí acuático, submarinismo, etc.

A su vez, dependiendo del medio acuático en que se desarrolle, la actividad puede ser: fluvial, marítima o lacustre”.

Por último, el turismo náutico puede clasificarse según Ibáñez y Schlüter (2012:454) como un turismo de interés específico, que sería aquel “en el que la motivación y toma de decisión del viaje están determinados primariamente por un interés especial. Por lo tanto, el término turismo –o viaje de interés especial- implica un viaje activo y experimental”.

Para el caso del presente trabajo se considerará la definición de turismo náutico del MINTUR, en primer lugar para mantener una coherencia de terminología con el organismo máximo de administración del turismo a nivel nacional del sector público, y en segunda instancia debido a que dicha conceptualización permitirá observar las actividades deportivas, recreativas y turísticas en unidades de uso personal o familiar de menor porte (surf y sus variables, kayak, lanchas a remo y motor, semirrígidos, pequeños cruceros, y todo tipo de embarcaciones a vela) que impliquen usar el agua del río como atractivo convocante para el ocio recreativo de un creciente número de usuarios que reemplazan o complementan el producto "sol y playa" en el territorio estudiado.

3.1.3. La oferta y la demanda del turismo náutico

La Organización Mundial de Turismo (OMT) (1998:45) distingue como elementos básicos de la actividad turística a los siguientes: demanda, oferta, espacio geográfico y operadores de mercado.

La oferta se define como “conjunto de productos turísticos y servicios puestos a disposición del usuario turístico en un destino determinado, para su disfrute y consumo”. Representa un todo integrado por esos productos, servicios, imagen, etc.; no la sumatoria de cada uno de ellos en forma aislada. Los servicios se entenderán en el presente estudio desde el punto de vista económico, como los define la Real Academia Española (2014): “Prestación humana que satisface alguna necesidad social y que no consiste en la producción de bienes materiales”.

La definición de oferta turística que formula Milio Balanzá (citada en Wallingre, 2014:126) sostiene que “es el conjunto de productos, servicios y organizaciones que intervienen de forma activa en el sector turístico, e incluyen como parte de ella la intermediación y la venta realizadas por los tour operadores y las agencias mayoristas y minoristas”. De esta manera, la oferta es el componente esencial para satisfacer a la demanda y debe concebirse en función de los visitantes deseados, de su evolución y cambios de comportamiento de consumo; aunque sin descuidar a las comunidades locales.

Ejarque (citado en Wallingre, 2014, op.cit.) plantea que los destinos funcionan si responden adecuadamente a los deseos de los mercados, para lo cual la oferta debe “crearse”, es decir, que el destino deberá ser llenado de distintos elementos o dotado de contenidos integrando la oferta de atractivos, productos, infraestructura y servicios. Este proceso de creación y elaboración deberá corresponderse con las características y los factores propios e internos del destino. Para ello deben tenerse en cuenta aspectos materiales o tangibles como los intangibles.

Wallingre (2014, op. cit.) diferencia entre oferta principal y oferta complementaria. La oferta principal hace referencia a los atractivos turísticos generadores de las motivaciones necesarias para originar los desplazamientos hacia los destinos debido a que los visitantes se trasladan para tener experiencia con ellos y determinan o pueden producir una determinada cantidad de servicios. Estos atractivos integran el patrimonio turístico de un destino. Acompañados de la planta turística y la infraestructura necesaria, se creará la línea de productos. La oferta complementaria se crea como consecuencia de la existencia de los anteriores. Está compuesta por los factores que facilitan y posibilitan el traslado y la permanencia de los visitantes e integran el equipamiento turístico, que forma junto con el conjunto de instalaciones, la planta turística. El equipamiento debe concebirse en función del lugar, el clima y el tipo de cliente.

Boullón (1991:47) reconoce a la infraestructura general como “la dotación de bienes y servicios con que cuenta un país para sostener sus estructuras sociales y productivas”, en

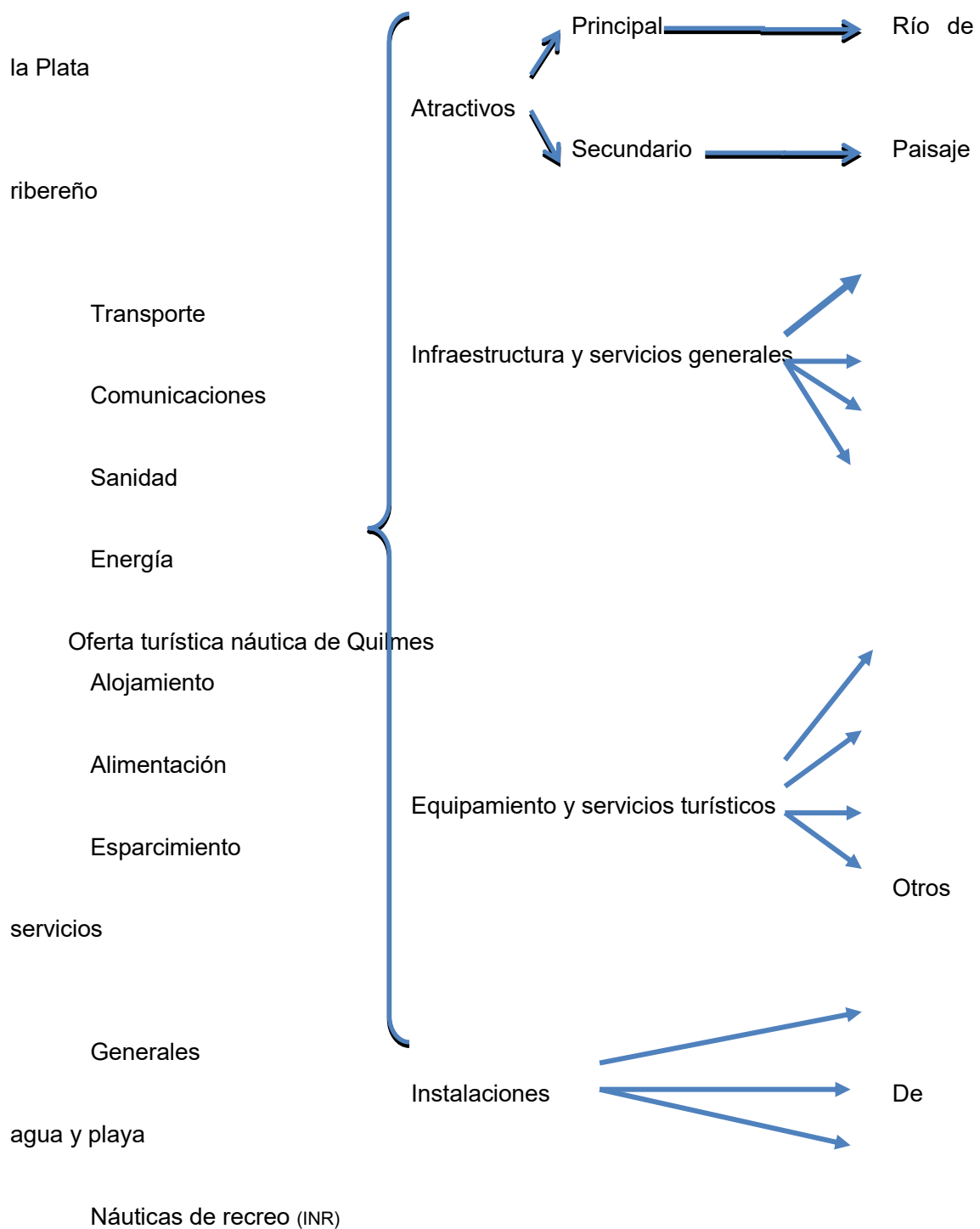
tanto que el equipamiento y las instalaciones integran un subsistema denominado “planta turística”. El autor clasifica a dicha infraestructura en: transportes, comunicaciones, sanidad y energía. El que interesa al presente estudio es el primer grupo. Como se vio anteriormente, la infraestructura forma parte de la oferta turística, pero no es privativa del sector, por lo tanto no se puede hablar de infraestructura turística sino de infraestructura general utilizada por el sector turístico.

Wallingre (2014:15) entiende por medio de transporte “la sumatoria de tres elementos imprescindibles: la infraestructura, la infraestructura de apoyo y el parque móvil”. Denomina infraestructura a la ruta o vía de desplazamiento del vehículo. El transporte acuático, al igual que el aéreo, no necesita el trazado de una ruta debido a que ésta es, por lo general, natural (y a excepción de los canales), aunque sí requiere de infraestructura de apoyo.

La misma autora plantea que (Wallingre, 2014:22) “el parque móvil está formado por los vehículos que contienen el transporte de personas o cosas y se desplazan por una ruta o vía”. Para este caso de estudio se incluyen: barcos, veleros, motos de agua, tablas, esquíes y cualquier otro elemento capaz de desplazarse por sobre o dentro del agua.

En cuanto a la infraestructura de apoyo, o supraestructura del transporte, actúa de sustento en el funcionamiento del vehículo, acompañando a la infraestructura. Para el transporte acuático se consideran infraestructura de apoyo a las terminales, los puertos, las marinas, los sistemas de señalización, entre otros. Cabe aclarar que gran parte de la misma es responsabilidad del Servicio de Hidrografía Naval, dependencia orgánica de la Secretaría de Ciencia, Tecnología y Producción para la Defensa del Ministerio de Defensa.

Esquema 1: Mapa conceptual de la oferta turística náutica de la Ribera de Quilmes



Respecto al concepto de planta turística, Boullón (1991, op.cit.) sostiene que está integrada por dos elementos: el equipamiento y las instalaciones. El autor (1991:40) entiende que el equipamiento...“incluye todos los establecimientos administrados por la actividad pública o privada que se dedican a prestar los servicios básicos”. Los clasifica en:

alojamiento, alimentación, esparcimiento y otros servicios. Las instalaciones son “construcciones especiales cuya función es facilitar la práctica de actividades netamente turísticas”. Son obras imprescindibles para que una actividad pueda realizarse. Se clasifican en: de agua y playa (marinas, espigones, muelles, quinchos, carpas, sombrillas, reposeras, observación submarina), de montaña y generales.

Martín (citado en Gómes Javaloyes; 2012:123) entiende por instalación náutica de recreo (INR)...“al conjunto de servicios elementales prestados, generalmente, por una o varias organizaciones, destinados a satisfacer determinadas necesidades relacionadas con el uso y disfrute de embarcaciones deportivas o de recreo.” No sólo constituyen el recurso principal del turismo náutico, sino que además sirven de soporte para el desarrollo de las distintas prácticas náutico-deportivas que se han clasificado como productos de turismo náutico en España. En dicho país en 1975 el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo estableció las distintas tipologías de INR, a saber: embarcadero, base marítima, fondeadero, dársena, puerto, complejo náutico-residencial, marina o ciudad marítima y marina seca.

El Informe Ejecutivo Conceptual de Turismo Náutico Documento de Base del MINTUR (2013:15) establece en cambio la siguiente tipología de instalaciones náuticas para Argentina:

“Se reconocen cinco tipos de instalaciones náuticas deportivas, aunque no todas ellas pueden considerarse estrictamente como puertos deportivos:

1) Fondeaderos: zonas en las cuales las embarcaciones quedan distribuidas en sus plazas, sin necesidad de muelles, amarradas al borneo.

2) Dársenas: espejos de agua dispuestos para el abrigo de embarcaciones en la que se encuentran muelles y pasarelas de amarre, ubicadas dentro de un puerto cohabitando con otras instalaciones.

3) Puertos interiores: en ríos o rías costeras, que invaden zona de tierra, de manera que de la línea de costa solamente sale el espigón protector de la bocana.

4) Puertos marítimos: situados a lo largo de la costa, que se protegen por dos espigones que forman la boca de acceso al puerto.

5) Marinas secas: con espacios habilitados para depositar las embarcaciones en tierra, en el interior, ya sea en explanadas, repisas, etc.”

Tabla 4: Mapa conceptual de atractivos turísticos y planta turística referidos a las actividades náuticas del área en estudio elaborado a partir de OEA-CICATUR y Boullón

Atractivo	Categoría	Tipo
Río de la Plata	Sitios naturales	Ríos
	Acontecimientos programados	Deportivos
Paisaje ribereño	Sitios naturales	Caminos pintorescos

Equipamiento	Categoría	Tipo
	Alimentación	Restaurantes
		Cafeterías
		Quioscos
		Comedores típicos
	Esparcimiento	Clubes deportivos
	Otros servicios	Información
		Servicios de Transportes
		Guías de pesca
		Cursos de instrucción
		Astilleros/reparación embarcación
		Guarderías
		Estacionamiento

Instalaciones	Categoría	Tipo
	De agua y playa	Marinas
		Espigones
		Muelles
		Rambla
	Generales	Piscinas
		Vestuarios
		Juegos infantiles
		Golf
		Tenis
		Otros deportes

Infraestructura/ Categoría	Tipo	Subtipo
Transporte	Terrestre	Terminales de ómnibus
		Señalización

Comunicaciones	Acuático	Fluvial
		Terminal fluvial
	Telefónicas	Fija y móvil
	Internet	Wi Fi
Sanidad	Recolección de residuos	
Energía	Red eléctrica	Alumbrado público

Por otra parte, los servicios de las INR ofrecen una amplia gama de prestaciones. Precisamente, de su mayor o menor número y de sus características y cualidades dependerá el tipo de instalación que se trate. Utilizando los criterios propuestos por Eiglier y Langeard (citados en Bedmar Fernández; 2006) los servicios ofertados por las INR pueden clasificarse en cuatro grupos, concepto que también adopta el Informe Ejecutivo de Turismo Náutico del MINTUR:

Básicos: Son los que posibilitan la actividad náutica, sin los cuales la instalación no tiene utilidad práctica alguna. Constituyen la razón principal por la cual el cliente se dirige a la instalación náutica. El servicio básico por excelencia es el de atraque seguro. Puede ser sustituido por marinas secas, o una rampa de varada y botadura. El documento del MINTUR agrega: seguridad, recepción, partes meteorológicos, comunicación por VHF.

Periféricos: No pueden ser disfrutados por los usuarios de las INR a menos que utilicen también el servicio de base, como por ejemplo: agua, teléfono, electricidad, TV por cable a pie de atraque, duchas, sanitarios, vestuarios. El documento del MINTUR agrega: suministros de combustible, recogida de aceites y residuos, servicios de transporte con la ciudad que acoge al puerto, servicio de mecánica ligera.

Base-derivados: Son los que pueden ser utilizados por los clientes sin necesidad de que éstos sean usuarios del servicio básico (por ejemplo el varadero); ya que su existencia implica la presencia de talleres mecánicos, de electricidad y electrónica, carpintería de ribera, velerías, etc. Otros ejemplos de la marina seca son: los servicios de abastecimiento, los clubes sociales y las escuelas de enseñanza náutico-deportivas.

Complementarios: Servicios no directamente relacionados con la náutica. Ejemplos: lavandería, bares, restaurantes, estación de servicio, compraventa de embarcaciones, supermercados. El informe del MINTUR agrega: ocio, gastronomía y hotelería.

En cuanto a las actividades del turista, Wallingre (2014:143) sostiene que son aquellas que “tienen por finalidad el entretenimiento y la animación de los turistas en el destino”. Pueden ser activas o pasivas, según el turista participe en ese carácter.

Boullón (1991, op.cit.) especifica que son aquellas actividades que realiza la persona que visita un destino y da lugar a tres tipos de turistas: espectador, actor y actor-observador. Un turista espectador es aquel que se mantiene fuera del paisaje y se limita a observarlo desde los distintos puntos de vista que le ofrece la ruta por la cual transita. Este tipo de turista no se contempla en el presente estudio debido a que no responde a la condición de realizar actividades de turismo náutico. El turista actor se incorpora al paisaje para practicar algún deporte como el esquí, la motonáutica o el surf. El hecho de realizar una actividad que le exige poner en juego alguna habilidad física, hace que el sujeto centre su atención en ella y deje al paisaje como fondo. Su receptividad disminuye, pues no es el paisaje lo que ha determinado su presencia en ese sitio y su imagen-recuerdo casi siempre será borrosa, ya que estará dominada por las secuencias del deporte. Pero si este tipo de turista es un asiduo concurrente al mismo lugar, aunque no se lo proponga, terminará por conocerlo a la perfección. El tercer caso se refiere al turista actor-observador e incluye a su vez dos situaciones: a) la del visitante que entra y permanece en el paisaje, y b) la del turista que practica deportes o actividades sedentarias. La primera situación corresponde a actividades tales como las que se pueden llevar a cabo en una playa poco desarrollada, las cuales el sujeto que desarrolla la actividad siente que forma parte del paisaje y deja de ser espectador para convertirse en protagonista. Para que se produzca este cambio de actitud, es determinante la duración de la estadía, que puede ser de algunas horas o varios días, tiempo que difiere de los pocos minutos con que cuenta el turista-espectador. El turista aficionado a la práctica de deportes o actividades sedentarias, como el velerismo, la pesca en bote, etc. comparte su interés principal con permanencias también prolongadas en un mismo sitio natural. Debido a que este tipo de deportes se caracterizan por largos periodos de espera o de pasividad, el turista tiene la oportunidad de entretenerse y gozar plenamente de la escena natural.

Entre las actividades de turismo náutico que se contemplarán en el presente estudio podemos mencionar: paseos en barco, submarinismo, pesca embarcada, vela, piragüismo, motos náuticas, windsurf, esquí acuático, kite surf y todas aquellas actividades especificadas anteriormente en la definición de turismo náutico de MINTUR.

La demanda es un concepto que está íntimamente relacionado con el proceso de toma de decisiones, por lo que su determinación depende de factores diversos como: económicos, psicológicos, físicos, éticos, etc.

Mathieson & Wall (citados en OMT, 1998:59) definen a la demanda como “el número total de personas que viajan o desean viajar para disfrutar de facilidades turísticas y de servicios en lugares distintos al lugar de trabajo y de residencia habitual”. En el presente

trabajo se entiende por demanda a las personas que participan actualmente de la actividad turística. Se considerarán sujetos de estudio los visitantes, tanto turistas como excursionistas, que practiquen las mencionadas actividades de turismo náutico.

Con respecto específicamente a la relación entre la oferta y la demanda de servicios turísticos, el turismo responde a la necesidad de descanso y esparcimiento, por lo que está ligado al ambiente físico y natural. Ramírez Cavassa (2006: 49) plantea al respecto:

“Los dos elementos clave que conforman al turismo son el individuo, con su motivación y decisión de viaje, de descanso y recreación, y el espacio turístico, como producto y oferta para satisfacer dichas necesidades. Esta correlación de demanda y oferta intrínsecas al ser humano y a la naturaleza conjugan el mercado turístico en el cual se desarrolla el fenómeno turístico en cualquier parte del mundo. Surge aquí la primera interrelación de los dos principales componentes del turismo que le dan la característica de sistema, a los cuales se integran los demás elementos...”

La satisfacción del consumidor turista pasa necesariamente por la percepción de la calidad en la experiencia turística. Sólo cuando esa percepción iguala o supera a las expectativas, puede hablarse de satisfacción.

3.2. Estado del arte

Como punto de partida, se plantea que no existe un diagnóstico turístico del Municipio de Quilmes, sino sólo un relevamiento de atractivos, sin jerarquizar ni potenciar. Por lo tanto, tampoco se encontró bibliografía concerniente al turismo náutico en esa ciudad.

En el caso de Europa, donde este tipo de turismo se encuentra más desarrollado, Besteiro Rodríguez (2004) analiza el turismo náutico en Galicia, destino de producto consolidado en los últimos 20 años debido a las condiciones geográficas para su práctica. Asimismo la autora plantea que esta modalidad turística permite la diversificación y cualificación de la oferta turística, lo que la liga íntimamente al turismo de calidad y al concepto de riqueza. Otra de las observaciones que realiza es que el turismo náutico puede ser practicado en cualquier época del año, lo cual juega un importante papel en la desestacionalización de la oferta turística gallega, lo que permite la dinamización de ciertas áreas en retroceso económico tradicionalmente vinculadas con el mar. La zona de Galicia posee la ventaja diferencial de presentar puertos de escala para los cruceros o de paso para las embarcaciones más pequeñas que viajan entre el Norte de Europa y el Mediterráneo, por lo que no resulta un modelo análogo para el presente estudio.

En la costa mediterránea el turismo náutico se consolida como motor económico en destinos españoles, en particular en Cataluña, comunidad con las matriculaciones más nuevas de embarcaciones deportivas por año. Por esta razón la Fundación Tecno Campus de Mataró creó el Postgrado en Turismo Náutico y de Cruceros con la finalidad de llevar a

cabo varias actividades empresariales para la creación de puestos de trabajo relacionados con el mar y la náutica.

En el continente americano, Ramírez Vizcarra (1990) hace mención al documento “Evolución del mercado naviero y sus requerimientos”, de la Secretaría de Turismo de México donde se observa que Estados Unidos de Norteamérica constituye uno de los principales productos del turismo náutico en el mundo, siguiéndolos: Inglaterra, Francia, España e Italia. En Estados Unidos existen más de 30.000.000 de aficionados a la navegación recreativa y a la práctica de actividades náuticas, 2.000.000 en Inglaterra y un 1.500.000 en Francia.

El mismo autor plantea que México cuenta con cuatro mares (Pacífico, Atlántico, Caribe y de Cortés), lo cual le concede la categoría internacional de ser un país 100% marítimo, no obstante, a pesar del interés manifestado por el Estado Mexicano, no se contaba en los años 90 con infraestructura financiera y administrativa y mucho menos con instalaciones físicas ni con los principios sociopolíticos definidos que permitieran ampliar ingresos por turismo náutico. Esto se debía principalmente a: la falta de políticas y legislación desfavorables, créditos internacionales deficientes de organismos especializados que no permitían la rentabilidad del negocio, falta de programas de fomento y promoción como así también de concientización turística marítima internacional, utilización limitada de los recursos naturales, pues sólo se han aprovechado las playas y unos cuantos metros hacia el interior del mar.

En 2004 el Diario Oficial (versión mexicana del Boletín Oficial) publica el Reglamento de Turismo Náutico de México en relación a la navegación con fines recreativos que se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.

En 2007 ese país da a conocer un documento de la Secretaría de Turismo (SECTUR) a cargo de Rivera Hope, director de turismo náutico y deportivo de México, que hace referencia a que éste es uno de los principales segmentos turísticos a seguir en el próximo sexenio. El mismo documento informa que los deportes, luego del sol y playa son los segmentos de mercado más importantes según OMT para el 2020. Analiza los mercados deportivos en Estados Unidos, la Unión Europea y concluye que para México el reto es doble: por un lado debe transformar los eventos deportivos en una experiencia turística en el corto plazo y por otro lado transformar una región, país, estado o ciudad anfitrión en un destino turístico náutico a largo plazo.

En Sudamérica, Colombia es uno de los países que más ha avanzado en la temática al punto de poseer un Plan Nacional de Turismo Náutico que elaborara en 2012. El objetivo principal de este plan es evidenciar la potencialidad del Turismo Náutico en Colombia, Costa Caribe y Pacífica colombiana, la cual favorezca el desarrollo de este tipo de turismo, tanto en su vertiente recreativa como deportiva. Igualmente busca que tenga

un desarrollo óptimo y sostenible del turismo náutico y en extensión del turismo en todo el litoral colombiano potenciando los recursos y la identidad local de cada una de las regiones.

En la Costa de Colombia hay un total de 7.336 embarcaciones registradas. La Capitanía de Cartagena es la que mayor número de embarcaciones tiene registradas: 3.048, el 41,55% del total de la costa de Colombia. (Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia, 2012).

En cuanto a los países limítrofes de Argentina, CaviedesDuprá (2009), ex director de la Federación Chilena de Navegación a Vela (FEDEVELA), plantea que “En Chile, diez embarcaciones generan cinco puestos de trabajo directo y nueve indirectos...”

Según Balde Loosli (2007), del periódico Cybertour.cl en Chile hay en la actualidad 28 marinas con capacidad para 961 embarcaciones deportivas registradas. En concordancia con su geografía esta cifra se considera baja. La estimación es que el parque de embarcaciones crecerá en un 7,6% a nivel nacional, lo que da una cifra de 2.773 yates al 2020. El crecimiento anual se mantendrá en un 7% y los lugares que compiten con la Patagonia son, principalmente, las Bahamas, Baja California, Florida, Nueva Zelanda, Tailandia y el Caribe. En enero de 2014 el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), con la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante firmaron un acuerdo de cooperación con el objetivo de regular actividades náuticas vinculadas a los servicios de turismo aventura. En la actualidad hay un total de 338 actividades de turismo aventura náuticas que están registradas en SERNATUR y que son cubiertas por este acuerdo marco, como ocurre con el buceo, canotaje, paseos náuticos, surf y rafting, entre otras.

Como otro antecedente internacional más cercano a Argentina se puede mencionar al Plan Director de Turismo Náutico Fluvial en Uruguay del que da testimonio Méndez de la Muela (2010), realizado bajo el marco general del Plan Nacional de Turismo Sostenible 2009-2020, y elaborado por el Ministerio de Turismo y Deporte de Uruguay. El objetivo principal que persigue el plan es “Posicionar Uruguay como un destino de Turismo Náutico de referencia en el Cono Sur diseñando un plan de actuación que, basado en la sostenibilidad y la innovación, favorezca el desarrollo de este tipo de turismo”. El autor describe la potencialidad marítima y fluvial del país para desarrollar el turismo náutico, ofreciendo diferentes posibilidades en un contexto general de seguridad y naturaleza que debe ser aprovechado. El mencionado plan constituye un diagnóstico territorial turístico y un inventario de instalaciones náuticas en Uruguay. De la zonificación estratégica homogénea desde el punto de vista náutico, han surgido diez estrategias generales de actuación, que a través del diseño de productos turísticos pondrán en valor el potencial en materia de turismo náutico que posee Uruguay. En total el plan ha identificado más de 40 puntos con potencial para el desarrollo del turismo náutico ya sean en ámbito marítimo,

fluvial o en aguas interiores, además, 10 de estos puntos se consideran estratégicos y contarán con un grado de desarrollo mayor.

En nuestro país, Argentina, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS) tiene como objetivo guiar las acciones con impacto espacial hacia un crecimiento equilibrado, integrado, sustentable y socialmente justo del territorio argentino y construir mecanismos de intervención más adecuados para aprovechar las oportunidades de desarrollo.

En este sentido, el MINTUR, comenzó en el año 2012 a investigar y desarrollar un marco conceptual sobre el turismo náutico, que le permitiera reconocer sus características, actividades, ofertas, demandas, actores y espacios de desarrollo turístico potencial para la generación de experiencias turísticas innovadoras. A raíz de ello, ese organismo confeccionó cuatro documentos de avance sobre el tema durante 2012 y elaboró un Informe Ejecutivo en 2013, que sirve como documento de base para el tratamiento del producto turismo náutico. Éste se enmarca en el contexto del PFETS y que fue conceptualizado en el marco teórico.

En el marco conceptual que presenta dicho Informe Ejecutivo cita a Besteiro Rodríguez por su antecedente de la definición de Turespaña del turismo náutico y la definición aportada en el Plan Nacional de Turismo Náutico del Uruguay. Por último, esboza una definición propia de lo que el MINTUR considera turismo náutico a la vez que tipifica los bienes y servicios demandados por dicho producto. Más adelante describe los impactos esperados, dejando en claro que no existen ni estadísticas ni estudios de la demanda de dicho producto en la actualidad, revisa preliminarmente el marco normativo e impositivo de la actividad, estudia el rol del Estado, se presenta el caso de estudio de la potencialidad de turismo náutico del Río Paraná y para finalizar se analizan las principales debilidades y fortalezas de la modalidad en Argentina.

A escala local, el municipio del país que mejor ha ido trabajando el turismo náutico es Tigre. El documento de la Agencia de Turismo Tigre titulado "Turismo Náutico: Tigre, la gran estación náutica del Paraná 220 km² de turismo náutico" menciona que la actividad es un aliado clave de la sociedad en la puesta en valor de sus recursos naturales y culturales costeros, a la vez que constituye un rasgo identitario de Tigre, estrechamente vinculada al río. Por naturaleza posee espacios públicos de interés turísticos a la orilla del río y el sector público realizó inversiones en la consecución de obras relacionadas al dragado y la limpieza de los ríos y a la construcción de amarras. Cuenta además con servicios públicos asociados (emergencias, seguridad y recolección de residuos). En lo estrictamente relacionado al turismo náutico refiere 4.000 embarcaciones por fin de semana y 2.000 por semana (288.000 anual aproximadamente) con presencia de yates de banderas extranjeras, destacándose principalmente Uruguay, Brasil y España en el último año.

También es destacable el caso de las ciudades de Santa Fé y Paraná, ya que ambas se promocionan desde hace tres años como “Dos ciudades, un destino”, siendo el río Paraná el nexo entre ambas. Las propuestas de turismo náutico giran en torno al río, su atractivo natural, donde se pueden practicar deportes náuticos como: motonáutica, windsurf, esquí acuático, wakeboard, canotaje, regatas, veleros, paseos en lancha por las islas y pesca deportiva.

Con respecto a la caracterización de la demanda en el mercado americano el I Informe de avance de 2012 del MINTUR aclara que, por lo novedoso del producto en Argentina, aún no se cuenta con investigaciones de mercado ni información estadística, ni por parte del Ministerio de Turismo de la Nación, ni tampoco de parte de otros organismos relacionados, que obtengan datos precisos, continuos y sistemáticos acerca del comportamiento de la demanda de este tipo de producto; excepto en la variante de turismo de cruceros.

Los segmentos del público consumidor de este producto dependerán de sus variantes; por ejemplo, si se trata de marinas o puertos deportivos, la demanda estará compuesta básicamente por los propietarios de embarcaciones livianas, tanto aquellos en tránsito que recorren distintos puertos o marinas, como los que tengan su amarre permanente en alguna de ellas. Pero también este tipo de instalaciones son usadas por el turista que, sin tener una embarcación, y estando en el destino que posee esta infraestructura, va de paseo a visitar y consumir a las áreas y locales comerciales instalados en sus adyacencias.

Si se trata de alguna variante de actividad más deportiva como es el caso de la práctica del kayak, kite surf, surf, windsurf, etc. el público objetivo son jóvenes que buscan un contacto activo con el agua y la naturaleza. Este tipo de productos también cuenta con otras variantes como la pesca embarcada, los cruceros, las excursiones embarcadas (charters, catamaranes, etc.), donde la demanda es distinta según sea el caso.

El documento de turismo náutico mencionado también realiza un análisis preliminar del marco normativo e impositivo, destacándose a efectos del presente estudio los siguientes temas:

Con la Ley de Actividades Portuarias N° 24.093 del año 1992 se desregula la actividad portuaria en Argentina. Esta ley define, en su artículo 2°, a los puertos de la siguiente manera: “Denomínense puertos a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptas para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas”.

La ley clasifica los puertos de distintas maneras, según titularidad, uso y destino. Respecto de su titularidad, se clasifican en: nacionales, provinciales, municipales o particulares.

Según su uso; se clasifican de la siguiente manera:

- Uso público; aquellos que prestan servicios portuarios a cualquier usuario que lo requiera.

- Uso privado; aquellos que prestan servicios restringidos solamente a usuarios vinculados contractualmente con sus titulares.

Y la clasificación según su destino en:

- Comerciales; los que prestan servicios a buques y cargas cobrando por ello.

- Industriales; los que operan exclusivamente con las cargas específicas de algún proceso industrial, que pueden ser extractivas (minería) o de captura (pesca), debiendo existir una integración operativa entre la actividad de la industria y el puerto.

- Recreativos en general; incluye a los deportivos, científicos y turísticos, y donde se incluyen los de uso para la práctica del turismo náutico.

Los puertos recreativos no se encuentran obligados a tramitar su habilitación, según declara en el art. 4° la ley nacional 24.093/92 (sólo se exige la habilitación del Poder Ejecutivo Nacional para los comerciales e industriales), ya que no están vinculados al comercio internacional, sino que su destino es el amarre, abrigo y operación de yates y embarcaciones menores, o buques afectados al transporte de turistas o bien a otro tipo de actividades (oceanográficas, etc.)

Se puede concluir diciendo que esta ley 24.093/92 está orientada con mayor foco hacia la actividad comercial e industrial, quedando los puertos recreativos en general prácticamente desregulados desde el aspecto comercial y de habilitación. Son aquí los municipios los verdaderos protagonistas de esta actividad, ya que generalmente son los propietarios de la tierra donde se suelen instalar este tipo de puertos o marinas para el uso turístico recreativo.

4. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

4.1. Referencias generales de la ciudad de Quilmes

4.1.1. Ubicación

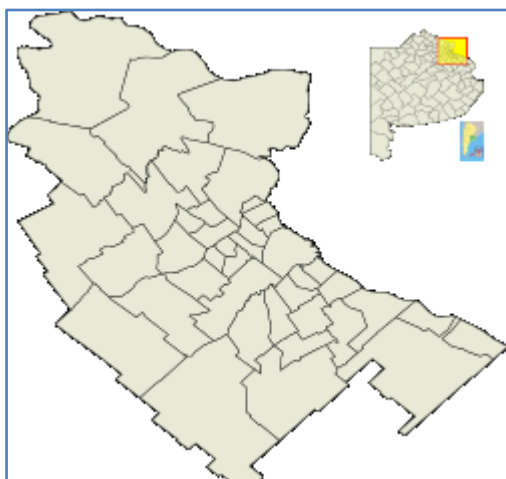
La ciudad de Quilmes es cabecera del municipio homónimo ubicado al sudeste del Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA), Argentina, a 17 kilómetros. de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, capital del país, que limita al este-nordeste con el Río de la Plata, al sur con los municipios de Berazategui y Florencio Varela, al oeste con los de Almirante Brown y Lomas de Zamora, y al noreste con los municipios de Avellaneda y Lanús. Sus coordenadas de ubicación son: 34° 43' 13" Latitud Sur–58° 16' 10" Longitud Oeste.

Esquema 2: Ubicación de Quilmes en Buenos Aires, República Argentina



Fuente: <http://mapoteca.educ.ar/.files/index.html.1.27.html>

Esquema 3: Ubicación de Quilmes en la Provincia de Buenos Aires y en el AMBA



Quilmes

Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Quilmes>

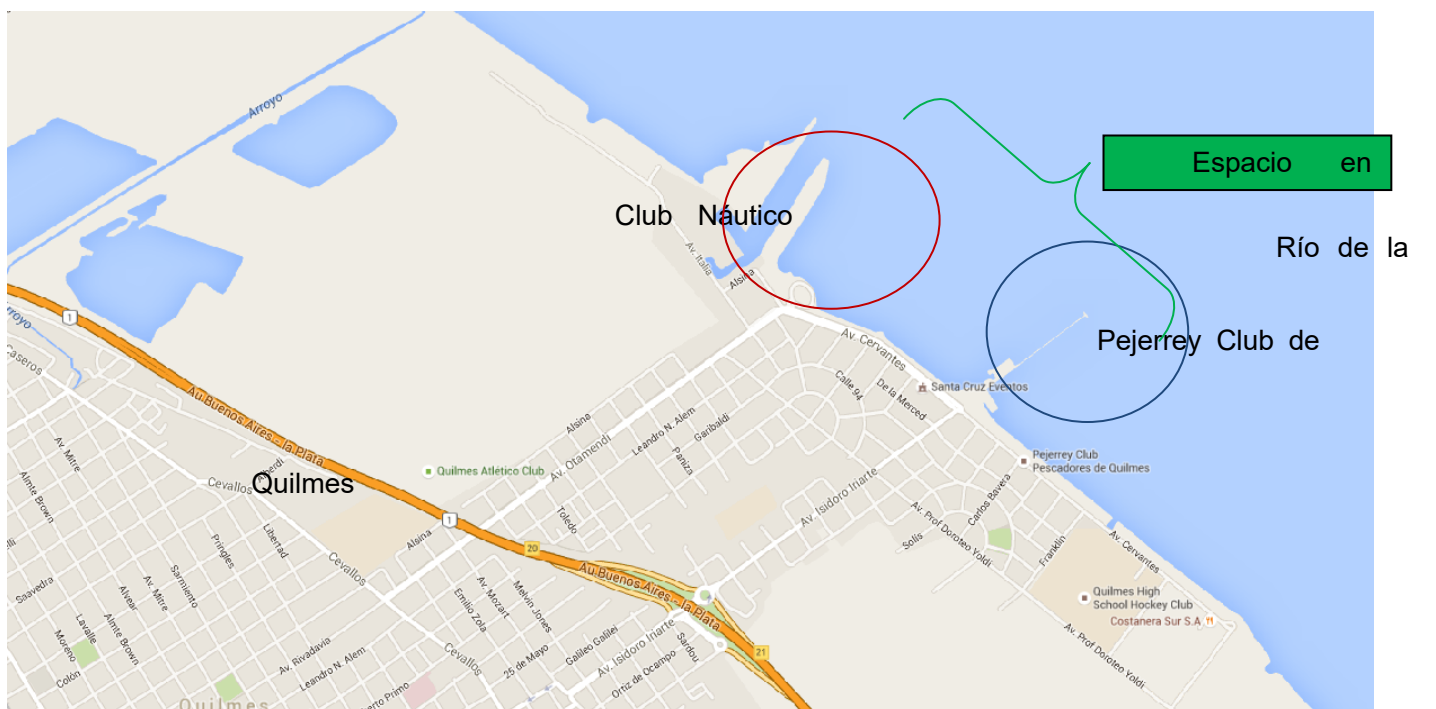
Esquema 4: Ubicación del área de estudio en la Ribera de Quilmes del Municipio homónimo



Área en estudio

Fuente: <http://pensardenuuevo.com.ar/Proyectos.html>

Esquema 5: Plano ampliado del espacio en estudio: la Ribera de Quilmes



Las principales vías de acceso desde Ciudad Autónoma de Buenos Aires y AMBA son las siguientes:

Norte:

Ferrocarril General Roca, (desde Estación Constitución -en Ciudad Autónoma de Buenos Aires- ramales La Plata o Bosques vía Quilmes)

Autopista Buenos Aires-La Plata.

Acceso Sudeste

Desde Avellaneda, Sarandí y Villa Domínico: Av. Mitre, Av. Ramón Franco, Av. San Martín. O también: Avenida Mitre, Dardo Rocha o Av. Mitre, Avenida Los Quilmes.

Oeste:

Desde Lanús: Camino General Belgrano, Amoedo, Guido, Av. Isidoro Iriarte.

Desde Burzaco y Claypole: Camino de Cintura (Av. Gobernador Monteverde), Av. República de Francia, Av. San Martín, Guido, Av. Isidoro Iriarte.

Desde Adrogué y Rafael Calzada: Av. San Martín y Av. Triunvirato.

Desde Remedios de Escalada, Banfield, Lomas de Zamora y Temperley: Av. Eva Perón (ex Pasco), Av. Lamadrid, Av. Las Heras, Cevallos.

Sur:

Desde Florencio Varela: Av. San Martín, Av. Mosconi, Amoedo, Guido, Av. Isidoro Iriarte; o bien desde Cruce Varela por Av. Calchaquí, Guido, etc.

Desde Berazategui: Ruta provincial 18 (Av. Mitre).

Desde La Plata: Autopista Buenos Aires-La Plata

Ferrocarril General Roca, (desde Estación La Plata o Bosques vía Quilmes)

Accesibilidad al borde Ribereño:

Los accesos pavimentados al área ribereña son las avenidas Isidoro Iriarte y Otamendi. La Avenida Cervantes, costanera, está asfaltada.

Esquemas 6 A y B: Accesos a Quilmes desde los diferentes puntos cardinales.

Viales



» Quilmes


<http://www.portalquilmes.com.ar/trenes.htm>

4.1.3. Características ambientales

La ciudad de Quilmes, ubicada sobre la costa oeste del Río de la Plata, se constituye en terreno alto, desde la base de la barranca hasta la orilla del río. El bañado sobre la costa, en una estrecha franja de aluvión de un ancho de dos o tres kilómetros, abarcaba las barrancas de la llanura y la costa del Río de la Plata. Era una zona fácilmente anegable, que por las repetidas crecientes, se fue elevando a lo largo del tiempo, sobre su antiguo nivel.

Actualmente ocupa una gran planicie suavemente ondulada. No existen zonas rurales; excepto pastizales y terrenos sin urbanizar en las localidades de Ezpeleta y San Francisco Solano. Los arroyos y lagunas tienen cauces de poca hondura, lechos barrocos, contornos inundables, aguas frecuentemente turbias y mansas. Uno de sus espacios naturales más reconocidos es la ribera, margen u orilla sur occidental del Río de la Plata.

El clima es subtropical húmedo. El promedio del mes de enero es de 26°C y el de julio es de 11°C. En verano las temperaturas pueden trepar a 40 °C y en invierno pueden descender a -2°C. La humedad es predominantemente alta y las precipitaciones son de unos 1100 milímetros anuales.

Los vientos predominantes son los que soplan del norte y del este, durante el invierno soplan vientos del sur y del sudeste.

En referencia a la flora, a finales del siglo XVI se prolongaba un monte ribereño natural en casi toda la costa, zona de bañados y pantanos; del que a partir de 1920 sólo se conservan algunos vestigios.

4.2. Orígenes del municipio

El Municipio de Quilmes es uno de los 135 municipios que integran la Provincia de Buenos Aires. Su nombre recuerda al pueblo originario de los Kilmes, que fue forzado a trasladarse 1.200 kilómetros a pie desde los Valles Calchaqués en la provincia de Tucumán en el siglo XVII por orden del Gobernador Imperial del Tucumán, Alonso de Mercado y Villacorta, con el propósito de lograr “su enseñanza religiosa, su mejor gobierno, y su utilización en tareas de construcción en la ciudad de Buenos Aires”. El nombre proviene del idioma cacán, hoy desaparecido, y significaría “entre cerros”. Se establecieron a orillas del Río de la Plata, en el primer poblado al sur del Riachuelo. La ciudad tuvo sus orígenes en 1666 en reducciones indígenas conformadas por unas 200 familias y formó parte del circuito de ciudades del "Camino Real" que unía Buenos Aires con Lima en tiempos de dominio de la Corona Española.

Poco a poco, en una geografía completamente ajena a su cultura, víctimas de abusos, enfermedades, mestizaje y miserias aquel grupo original de 2000 personas fue decreciendo y hacia 1718 una epidemia de viruela disminuyó a más de la mitad el número de habitantes de la reducción de la Exaltación de la Santa Cruz de los Quilmes (Lombán, 1990). En 1812 el Primer Triunvirato integrado por Chiclana, Sarratea y Paso da por extinguida la reducción. Se entregan sus territorios al Estado y todos sus habitantes se declaran libres, igualando a los indios Kilmes con los demás ciudadanos y culminando con las restricciones que impedían el normal desarrollo del pueblo. Por ese entonces, Quilmes era la principal localidad ganadera de la Provincia de Buenos Aires.

El documento “Proyecto de la Ribera. Lineamientos generales” plantea que en el año 1806 las cartas navales inglesas del siglo XIX dejaron los primeros registros sobre las características del área de la Ribera “...a comienzos del siglo pasado, la costa baja y formada por enormes camalotes, casi sin árboles, permitía destacar desde el interior del río algunos ombúes corpulentos que servían de balizas naturales a los navegantes carentes de otros puntos de referencia para su navegación”.

En 1818 se traza el pueblo con la forma actual, pero con 140 manzanas solamente, pertenecientes al casco céntrico. En 1834 se construye una nueva capilla y en 1856 se constituye la primera municipalidad electiva, siendo su presidente Don Tomás Flores. El progreso siguió su curso mediante la inauguración de las primeras escuelas públicas, el traslado del cementerio, la llegada de la primera diligencia a Buenos Aires, el alumbrado público, el primer periódico denominado “El Progreso de Quilmes” redactado por el Dr. José A. Wilde y la inauguración de la Cervecería Quilmes, propiedad de la familia Bemberg (Cabral, 2012). Con la llegada del ferrocarril desde Estación Central (actualmente estaría situada contigua a la casa de gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) con cuatro frecuencias diarias a Quilmes, como señala Cabral (2012:23)

“la propiedad se valoriza y llegan los primeros veraneantes, que al poco tiempo construyen sus casas-quintas y se incorporan a la vida activa del pueblo... quienes dieron impulso al progreso local”.

El progreso facilitó el establecimiento de nuevas industrias generando la creación de barrios obreros en las cercanías de las plantas fabriles extendiendo de esta manera la trama urbana hacia la periferia.

El 2 de agosto de 1916, el gobierno de la provincia de Buenos Aires declara “ciudad” al pueblo de Quilmes, por ley N° 3.627, debido a sus 400 cuadras pavimentadas (adoquinado), al Palacio Municipal, a los bancos de la Provincia de Buenos Aires y Popular de Quilmes, a la Escuela Normal, a sus industrias y a su población (tenía 38.449 habitantes).

Con el mejoramiento de los caminos, obras de desagüe y fuerza motriz, sumadas a ciertas franquicias impositivas para fortalecer la radicación de industrias, se instalan en el partido a partir de 1930 cuatro fábricas que estuvieron a la vanguardia de la industria textil. Cabe aclarar que un partido responde a la división política y administrativa de la provincia de Buenos Aires, que está dividida en 135 partidos. Aunque en algunos casos sus límites jurisdiccionales son coincidentes, (provincias de Buenos Aires, La Rioja, Mendoza y San Juan) no debe confundirse su concepto y función con el de los municipios, que se constituyen en entidades de gobierno local sobre una determinada porción de territorio. (IGN, 2015).

Para 1946, Quilmes cuenta con 705 establecimientos industriales, continuando en forma creciente el asentamiento de industrias en el partido y sus respectivos barrios obreros. El comercio se afianza sobre las calles y avenidas principales de acceso a la ciudad y en el centro Rivadavia es la calle que nuclea la actividad comercial cotidiana.

La migración interna en busca de trabajo provoca una demanda de vivienda muy importante, que a pesar de los planes implementados por el gobierno no se logra cubrir y comienzan a generarse los asentamientos espontáneos en lugares marginales; aprovechando esta situación comienzan a lotearse sin planificación grandes extensiones de tierra.

La política económica aplicada a partir de 1976, tuvo un fuerte impacto en Quilmes, provocando el cierre de las grandes fábricas. Durante las últimas décadas se han desarrollado el comercio y los servicios.

4.3. El Municipio de Quilmes en la actualidad

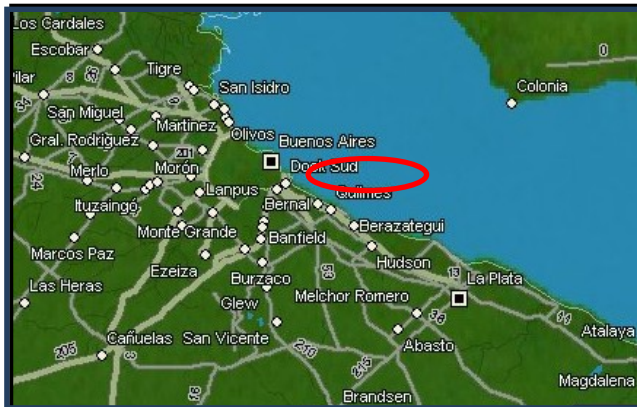
4.3.1. Características sociales

Actualmente es uno de los distritos más antiguos y poblados del territorio bonaerense y forma parte del segundo anillo en el sur del conglomerado urbano conocido como Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Presenta niveles mayores de pobreza a los alcanzados por los municipios limítrofes a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin embargo tiene características similares a las del primer cordón (Vicente López, Gral. San Martín, 3 de Febrero, La Matanza, Lomas de Zamora, Lanús y Avellaneda). La población es de 582.943 habitantes (INDEC, 2010) con una densidad de 4.664,6 habitantes por km².

Según informe de la ONG Fundación Ciudad (2007:39) "El Municipio de Quilmes muestra un alto grado de urbanización: el 77% de la superficie se encuentra amanzanada.

De la superficie restante, la franja ribereña abarca el 20%. Está ocupada fundamentalmente por usos recreativos y residenciales".

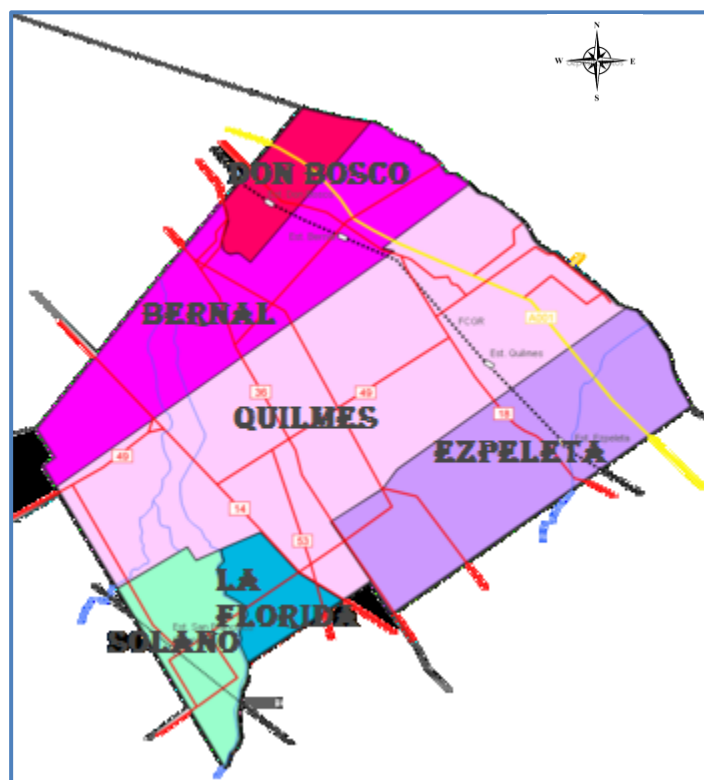
Esquema 7: Localización del Municipio de Quilmes en el Área Metropolitana de Buenos Aires.



Fuente: Página oficial del Programa de Análisis Social de la Ciudadanía Audiovisual Latinoamericana (PASCAL), de la Universidad Nacional de San Martín
<http://www.pascal.unsam.edu.ar/>

El Municipio de Quilmes se encuentra subdividido en las localidades de Bernal, Don Bosco, Quilmes, Ezpeleta, La Florida y San Francisco Solano.

Esquema 8: Localidades que integran el Municipio de Quilmes.



Fuente: <http://paisdelosquilmes.blogspot.com.ar>

Quilmes contaba en el último censo, con 230.810 habitantes, repartidos 111.575 en Quilmes y 119.235 en Quilmes Oeste (48% y 52% respectivamente). Esta población conforma un 45% del total del partido, del cual es la ciudad más poblada.

El analfabetismo es inferior al 2,5%, la población con necesidades básicas insatisfechas llega al 21% siendo el mayor porcentaje en el conurbano y la mortalidad infantil al 11,2%, siendo una de las más bajas de la Provincia de Buenos Aires.

La ciudad de Quilmes posee 65 escuelas públicas de enseñanza de primaria y secundaria básica, seis escuelas de enseñanza media y cinco escuelas de educación técnica. También existen 82 escuelas privadas. Además en Bernal se encuentra la Universidad Nacional de Quilmes que posee más de 30 carreras de grado y 15 de posgrado y una sede de la Universidad Católica de La Plata donde se dictan seis carreras de grado.

El sistema de salud municipal está organizado en dos niveles de complejidad:

- Primer Nivel de Atención: Conformado por 41 Centros de Atención Primaria de Salud (CAPS) y dos centros de resolución inmediata: el Instituto Municipal "Ramón Carrillo" y el Centro Asistencial Don Bosco.

- Segundo Nivel de Atención: Constituido por el Hospital "Dr. Eduardo Oller" de San Francisco Solano y el Hospital Zonal General de Agudos Dr. Isidoro Iriarte de Quilmes, este último dependiente de la provincia de Buenos Aires.

Además cuenta con servicios del Centro de Radio Enlace y Emergencias Médicas (CREM) que cumple las funciones de traslado de pacientes desde el primero al segundo nivel y atiende emergencias en vía pública, colegios, etc.

En cuanto a la energía, la municipalidad de Quilmes creó su propia empresa de distribución de energía eléctrica, Distribuidora Eléctrica Municipal Quilmes (DEMQUIL). Con el objeto de evitar los cortes de suministro se prevé colocar un total de 106 transformadores. Con cada uno de ellos se abarca diez manzanas a la redonda, desde donde se tiende el cableado y la iluminación por completo.

La población servida con redes de agua es el 98% y la población servida con redes cloacales es el 49%. (Fundación Ciudad, 2007)

La Dirección de Higiene Urbana es la encargada de la recolección de residuos domiciliarios y barrido de las calles.

Según consigna Reese (2001:22) "el informe sobre Desarrollo Humano de la Provincia de Buenos Aires de 1997 (elaborado en base a información de 1991), Quilmes se encontraba ubicado en el puesto 81 dentro de los 127 partidos que en aquel momento existían."

El Municipio de Quilmes realizó un Censo Social Quilmes entre junio de 2009 y marzo de 2010. El principal objetivo del relevamiento fue identificar los hogares en situación de vulnerabilidad social y recabar información estratégica que permita elaborar un Plan de Inversión Plurianual enfocado a solucionar los principales problemas sociales de Quilmes, mejorar las decisiones de políticas públicas, aumentar la eficiencia y la inversión social en

cada barrio. Se concluyó que 28.470 familias que habitan en 24.087 hogares en donde habitan 101.028 personas viven en la pobreza.

4.3.2. Contexto político-institucional

La estructura orgánica municipal está compuesta por 13 Secretarías: Privada, Gobierno y Derechos Humanos, Hacienda; Planeamiento Estratégico, Obras Públicas, Tierras y Vivienda, Salud; Agua, Cloacas y Saneamiento Hídrico; Medio Ambiente, Higiene Urbana y Turismo; Legal y Técnica; Desarrollo Social; Cultura y Educación, Desarrollo Económico Local, Producción y Empleo, Relaciones Institucionales, Regionales e Internacionales y Coordinación de Delegaciones y Servicios Generales. Además cuenta con tres Unidades Ejecutoras con rango de Secretaría: Unidad Ejecutora Legal Intendente, Ejecutora Ambiental y Unidad Ejecutora de la Ribera.

El área de Turismo depende de la Secretaría de Medio Ambiente, Higiene Urbana y Turismo y sus funciones se detallan más adelante.

La Secretaría de Gobierno es un organismo de inclusión y atención a todos los habitantes y grupos sociales del distrito. Tiene como función realizar estadísticas y análisis de políticas públicas y articular el diálogo entre organizaciones gremiales y las áreas dependientes del Departamento Ejecutivo.

También atiende las relaciones institucionales de la Comuna y asiste al intendente en la organización y funcionamiento del servicio interno. Establece la relación política del Municipio con los bloques del Concejo Deliberante, el Consejo Escolar y las restantes instancias políticas del orden Provincial y Nacional.

Además, coordina el funcionamiento de las Subsecretarías de Equidad de Género e Igualdad de Oportunidades, Tránsito, Transporte y Educación Vial, Seguridad Ciudadana y la Auditoría General.

Vale la pena destacar que la ciudad presenta rasgos característicos de los partidos del conurbano bonaerense con un importante tamaño de su población, la extensión y densidad de su ejido urbano y la compleja territorialización de la prestación de servicios que complican la relación con los ciudadanos de Quilmes.

4.3.3. Principales actividades productivas

Como se dijo, Quilmes es uno de los distritos más antiguos y poblados del territorio bonaerense, y uno de los más relevantes en su desarrollo industrial.

De las actividades productivas, según el Atlas Ambiental de Buenos Aires, la producción urbana se divide de la siguiente manera: 7% se dedica a la industria, 59,2% al comercio y 33,8% a los servicios.

El Municipio es una importante zona industrial. De especial preeminencia es la Cervecería Quilmes, fundada en 1888 por Otto Bemberg. También destacan sus destilerías, su industria textil y del vidrio. En 1971 se fundó la Unión Industriales del Partido de Quilmes (UIQ) que entre otros servicios a sus asociados, ofrece una bolsa de trabajo abierta a la comunidad.

Por otra parte, el comercio es de gran relevancia. Sus principales exponentes son: las metalúrgicas, textiles, gastronómicos, empresas de salud, seguridad, servicios, laboratorios, etc. También están nucleados en una entidad sin fines de lucro fundada en 1965, la Cámara de Comercio de Quilmes (CCQ), que ha venido realizando actividades vinculadas al comercio y a la comunidad local.

Según una investigación sobre demanda laboral realizada por la Universidad Nacional de Quilmes (UNQUI) se observa que(Biblioteca de Desarrollo Humano –FHCM (s/f)):

“Los oficios que concentran mayor cantidad de solicitudes son: chofer para taxis y remises, vendedores, empleadas administrativas y promotores. Por el lado de las habilidades se observa que 8 de cada 10 pedidos no exigen ningún conocimiento ni destreza previa para acceder al puesto, lo que describe un panorama bastante precario en lo que a la calidad de los puestos de trabajo generados se refiere. No obstante, los avisos donde se especifican habilidades se encuentran liderados por el conocimiento en el manejo de computadoras y sus principales utilitarios y en el uso de las máquinas de la industria textil.

Si desagregamos los sectores económicos de las empresas demandantes a nivel de rama tenemos que las empresas de transporte y comunicaciones se encuentran entre las más demandantes (sobre todo por el fuerte peso que tiene la solicitud de taxistas y remiseros) concentrando el 21% de los pedidos de personal. Le siguen en importancia las empresas del sector comercio con el 13,2% de la demanda (principalmente a través de la solicitud de vendedores y promotores), de servicios sociales (7,7%, a partir de la influencia de profesionales y profesores) y los establecimientos de la industria textil (7,7%)”.

Cabe aclarar que desde el área de Formación y Trabajo dependientes del gobierno de la Municipalidad, la Dirección de Trabajo y Formación tiene como misión la inclusión social y laboral de los jóvenes desempleados; los trabajadores desocupados y las personas con capacidades diferentes, fortalecer su empleabilidad a través de la educación general, la capacitación y la promoción de experiencias calificantes en actividades demandadas en el mercado de trabajo local y la estimulación para generación de micro emprendimientos sustentables y mantenidos en el tiempo, el establecimiento de canales de venta. Para eso se vale de diferentes planes/proyectos.

4.3.4. La perspectiva turística municipal

El Municipio de Quilmes, entiende que Turismo y Ambiente están interrelacionados. De hecho, ambas actividades se gestionan desde la Secretaría de Medio Ambiente, Higiene Urbana y Turismo. Según la página Web del Municipio:

“Estudia las condiciones ambientales y su problemática, diseñando y proponiendo políticas, programas, ordenanzas y reglamentos, para la mejora en las condiciones, la preservación, protección, defensa y mejoramiento del ambiente, como herramientas para prevenir el daño ambiental realizando el monitoreo y la fiscalización correspondientes para el cuidado del medio ambiente del distrito y organiza campañas de concientización y difusión sobre la problemática del medio ambiente, propiciando la participación ciudadana. Promueve la actividad turística como fuente de desarrollo local y difunde los atractivos del partido, como uno de los recursos locales.

Propone, crea y desarrolla áreas de recreación y turismo que puedan incorporarse a la oferta. Lleva adelante un programa de Turismo Social.”

En lo que concierne a la Dirección General de Turismo, el área está a cargo “de hecho” de la Dra. Mariana Márquez, quien confirmó que el sector público actualmente prioriza la promoción turística del territorio en desmedro de otras acciones tendientes al desarrollo local (que están plasmadas dentro de sus funciones) y que se carece de un plan que incluya al turismo como factor de desarrollo sostenible ya que no está entre las prioridades del actual intendente municipal.

El único esfuerzo por promocionar actividades netamente de turismo náutico desde la Dirección General de Turismo del Municipio de Quilmes fueron dos eventos que tuvieron lugar en la ribera de Quilmes: el Quilmes Kite Contest 2008 y 2009 sucesivamente.

Un órgano esencial, auxiliar de planificación y control del turismo náutico en Quilmes es la Prefectura Naval Argentina (PNA), situada en la ribera, a 100 metros de la entrada al Club Náutico, en Av. Otamendi y Marinero López. En el cúmulo de instituciones del Estado, la PNA es una fuerza de seguridad dependiente del Ministerio de Seguridad de la Nación.

A modo de síntesis funcional, se la puede definir como una institución policial de características especializadas, dirigidas al ejercicio del servicio público de policía de seguridad de la navegación, policía de seguridad y orden público, policía judicial y de la jurisdicción administrativa de la navegación. Interviene también, en lo que es de su competencia, en todo lo relativo a la policía de preservación del medio ambiente, la policía de la caza y pesca marítima y fluvial y ejerce, por delegación, funciones de policía auxiliar aduanera, migratoria y sanitaria.

Con respecto a organismos privados, los clubes Náutico y Pejerrey son los dos únicos implicados en el desarrollo, la planificación y la promoción del turismo náutico.

4.3.5. Proyecto La Ribera de Quilmes

Con el objeto de valorizar, potenciar y mejorar los espacios, en 2008 el intendente creó la Unidad Ejecutora del Proyecto de la Ribera de Quilmes, con rango de Secretaría por el decreto N° 2404/08. Entre sus objetivos se encuentran los siguientes:

- Delinear estrategias de desarrollo de la región costera identificando potencialidades propias del área.
- Definir los lineamientos estratégicos y objetivos generales del “Plan Maestro de la Ribera de Quilmes”, integrándolos y articulándolos en favor de políticas territoriales comunes a toda la comuna.
- Desarrollar proyectos específicos dentro del área de intervención.
- Supervisar proyectos específicos que comprendan el área delimitada por el Proyecto de la Ribera.
- Constituir convenios con organismos públicos (provinciales y nacionales), o privados que permitan optimizar el desarrollo del Proyecto de la Ribera de Quilmes.

El proyecto se propone, entre otras mejoras, ensanchar el paseo histórico construyendo una nueva escollera de contención, paralela a la ejecutada por el CNQ, con el fin de producir un canal de acceso a una nueva terminal portuaria y sus instalaciones que contará con estacionamiento, muelle para atracar lanchas, iluminación y un faro. Se prevé inauguración durante el transcurso del presente año.

El municipio de Quilmes confirmó a La Nación (30/03/15) que se firmó un convenio con la empresa de navegación Proa Urbana, habilitada por la Prefectura Naval para usufructuar la ruta desde Quilmes a Puerto Madero y realizó más de diez viajes de prueba para evaluar dichas rutas.



Foto N°1: Emplazamiento del proyecto del nuevo puerto municipal, lindante al actual canal del CNQ

Fuente: Blog El País de los Quilmes
http://paisdelosquilmes.blogspot.com.ar/2008_08_01_archive.html

La unidad Ejecutora del Proyecto de La Ribera también planifica el Parque de los Ginkgos, lindero a la escollera del CNQ, y actualmente en ejecución, encarna la recuperación de una conciencia que rescata al Río de la Plata como uno de los valores fundamentales para toda la comunidad quilmeña. Promueve el incremento de la superficie destinada al uso colectivo.

Otra mejora planeada y finalizada en el área es la realizada en la plaza de acceso y pérgola histórica. Su objetivo principal fue la restauración del espacio urbano comprendido como parte de la manifestación de la identidad de Quilmes y su Ribera en tanto ámbito vital de expresión y encuentro. El elemento más relevante que presenta es una fuente ubicada en el centro de la plazoleta e incluye al agua como un elemento simbólico que recupera la conciencia de una comunidad en contacto con su río. Cuando no está en funcionamiento, el espacio de la fuente se transforma en un pequeño escenario que permite albergar actividades deportivas y artísticas de pequeña escala.

Quedan pendientes tres obras de intervención pública, a saber: recuperación patrimonial de las condiciones estructurales y funcionales del Pejerrey Club, rescate y mejora de la estructura del destacamento de Defensa Civil, actualmente inactivo y construcción de una pista de skate próxima al Pejerrey Club.

5. EL TURISMO NÁUTICO

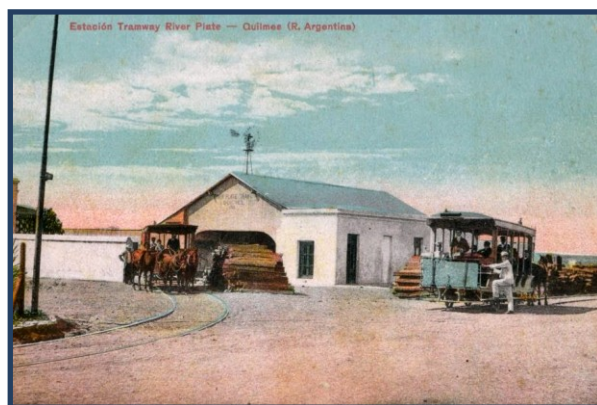
5.1. Surgimiento y evolución del turismo náutico en Quilmes

Las primeras manifestaciones de actividades turístico-recreativas en Quilmes tuvieron lugar en la ribera del río de La Plata. Numerosos autores detallan el carácter social que se le otorgaba como espacio de uso recreativo desde fines del Siglo XIX (Ales, 1968 y 1970, Russo, 2000, López en Salustio, 2009, Cabral, 2012).

Salustio (2009) sostiene que la historia del balneario de Quilmes debe remontarse a dos hechos fundamentales: el momento en que se procedió al relleno del bañado, ya que el balneario se asentó sobre terreno ganado al río, y el surgimiento del transporte, que permitió la llegada de visitantes a la zona, tanto de la misma ciudad como de otras localidades. Para ello, hacia 1867 el juez de paz Augusto Otamendi mandó a construir el camino a la ribera y en 1871 se concesionó una línea de tranvías tirados a caballo entre la estación ferroviaria y la ribera que comenzó a operar en 1873. El ferrocarril había llegado a Quilmes el 18 de abril de 1872 y trajo aparejada la afluencia de emigrantes de Buenos Aires (radicados) con motivo de la epidemia de fiebre amarilla de 1871 y de veraneantes (visitantes) que acudían desde sus lugares de residencia para disfrutar de caminatas a orillas del gran estuario del Plata, dando inicio a la actividad turístico-recreativa en la localidad.

Posteriormente, para 1878, el periódico local El Quilmero publicaba un artículo en el que destacaba la gran concurrencia de familias los fines de semana, su instalación en el paseo arbolado que había hecho construir el intendente Felipe Amoedo, su recorrido por la playa en carruajes o a caballo, sus caminatas campestres por el bosque; en tanto que enfatizaba la importancia del río para el desarrollo de la zona.

Fotos N° 2 y 3: Izquierda: Arboladura de Av. Otamendi vista desde el río hacia el centro. Derecha: Estación terminal de tranvías en el río de Quilmes.



<http://elquilmero.blogspot.com.ar/search/label/RIBERA%20QUILMEÑA>

Señala el periódico “El Nacional” que desde entonces el río estuvo al alcance de quienes no disponían de otros medios de movilidad y “fue lugar de reunión de baño y de recreo, con los consiguientes asados y mates, según las crónicas de la época”.

Foto N° 4: Los visitantes arribaban a la ribera de Quilmes en vehículos o a caballo



Fuente: Museo Municipal Histórico Fotográfico de Quilmes "Gerónima Irma Giles y Gaete de Mayol"

Hacia 1885 el río, con su clima privilegiado, sus bosques y sus aguas aptas para baños, se había convertido en el espacio para recreación y de moda para numerosas familias y personas de distinta extracción social, provenientes de la Ciudad de Buenos Aires y alrededores Como cita Salustio(2009:62-63):

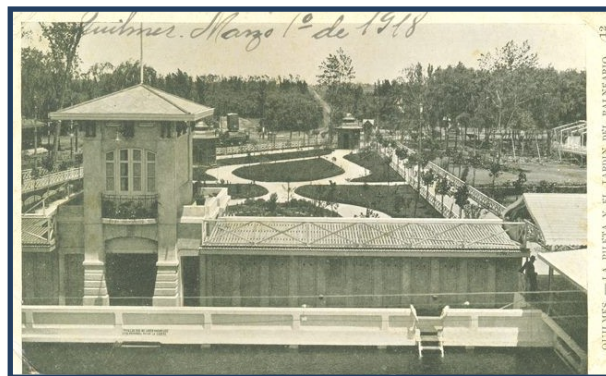
“El desarrollo creciente del transporte permitió el aumento de la concurrencia al río. A principios de siglo, la Compañía de Tranways se sumó al ferrocarril como transporte para llegar desde Buenos Aires hasta Quilmes. El tranvía inició su recorrido entre el Puente de Barracas y la plaza de Quilmes el 22 de enero de 1905, el trayecto alcanzó los 31 kilómetros y atravesó Crucecita, Sarandí, Villa Domínico, Wilde, Los Hornos (Don Bosco), Bernal y Quilmes”.

En el año 1909 la familia Fiorito, procedente de Italia, se radicó en Quilmes y fundó la empresa Balneario Quilmes S.A., proyectando la creación y realización en la costa quilmeña y sobre el espejo de agua del Río de la Plata, un parque turístico y de recreación, al cual se llegaría por medio de la línea de tranvía desde la estación de Quilmes. Conseguida la autorización del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires en el año 1910, compraron en La Rural la totalidad de los edificios e instalaciones del stand perteneciente al Reino de Italia, utilizado en la exposición de la feria del Centenario de la República.

En el año 1911 comenzaron las obras de construcción del primer balneario de río de la República Argentina, instalando en 1915 la rambla, los edificios y pérgola adquiridos en la feria. El complejo estaba dotado de: hotel, restaurante y confiterías. Esta época

constituiría los antecedentes remotos del turismo náutico ya que se ofertaban lanchas en la rambla y en las playas pero no se pueden precisar sus prestadores.

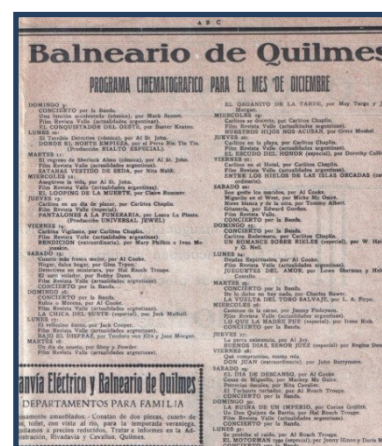
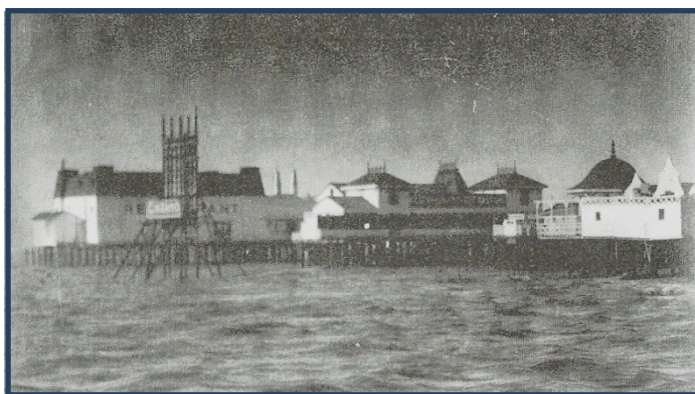
Fotos N° 5 y 6: Izquierda: 1915 La Rambla. Derecha: 1918 Piscina y jardines del



Fuente: Museo Municipal Histórico Fotográfico de Quilmes "Gerónima Irma Giles y Gaete de Mayol"

En la temporada 1917-1918 se inauguró el primer cine al aire libre del país el "Biógrafo de la Rambla" que en 1935 pasó a ser sonoro. También daba conciertos la Banda Filarmónica de La Boca. Todo esto definió a Quilmes como centro turístico-recreativo.

Fotos N° 7 y 8: Izquierda: Pantalla del cine "El Biógrafo" saliendo del agua. Circa 1930. Derecha: Programa del cinematógrafo del balneario, misma época.



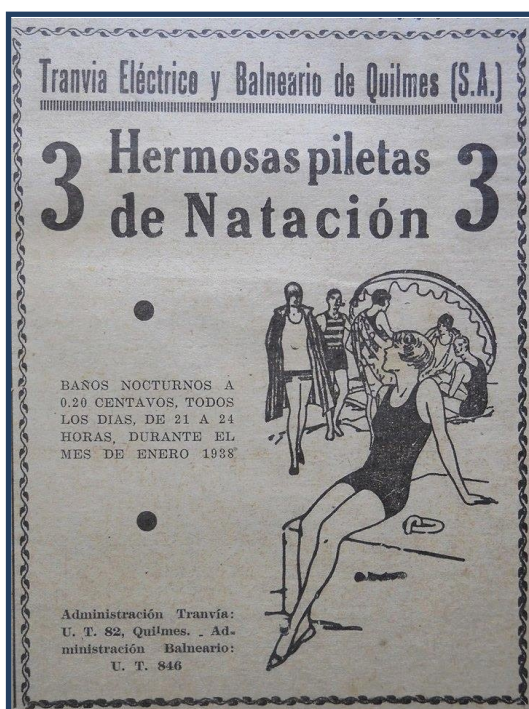
Fuente: Blog El Quilmero

<http://elquilmero.blogspot.com.ar/search/label/RIBERA%20QUILMEÑA>

En 1914 el Ferrocarril Sud emitía boletos de recreo y combinación en primera y segunda clase con salidas desde la Ciudad de Buenos Aires (Constitución, Barracas) y área del Gran Buenos Aires (Avellaneda, Sarandí); y con el objeto de abaratar la tarifa de

ingreso al balneario, su administrador Antonio Fiorito instrumentó un boleto combinado con el administrador del Tranvía (línea 22) a un precio unitario.

Foto N° 9: Ticket combinado tranvía más entrada al Balneario de Quilmes. Año 1938



Fuente: Museo Municipal Histórico Fotográfico de Quilmes "Gerónima Irma Giles y Gaete de Mayol"

En el año 1927 se inauguró la construcción de cemento, sobre el Río de la Plata, de las piletas con agua salada, con más de 400 vestuarios individuales, el murallón y las pérgolas de paseo con espejos y elementos típicos de las ferias de playas de Europa, inspiradas especialmente en Brighton, Inglaterra, que con su arquitectura de estilo victoriano, sirvió de modelo para la construcción del Balneario de Quilmes. Esta particularidad lo convirtió en uno de los balnearios más aristocráticos del Río de la Plata (Salustio, 2009).

Desde 1910 a 1950 se dio paso a una etapa de modernización con la llegada de una línea de tranvía eléctrico a la playa en principio desde Avellaneda y más tarde desde la Capital Federal, convirtiéndose años después en la línea 22 que concluía en Retiro lo que permitió revalorizar el área turístico-recreativamente. A partir de mediados de los años 40, dos hechos produjeron un recambio de los visitantes que aprovechaban la ribera: la industrialización y el crecimiento poblacional por migraciones internas hacia el conurbano bonaerense, que tuvieron dos consecuencias que impactaron sobre el área ribereña. Por un lado, el área se fue convirtiendo en un lugar de recreación masivo, en el cual se cedieron grandes extensiones de tierra pública para la construcción de centros de recreación de entidades intermedias, sindicatos, etc. y por el otro la incipiente

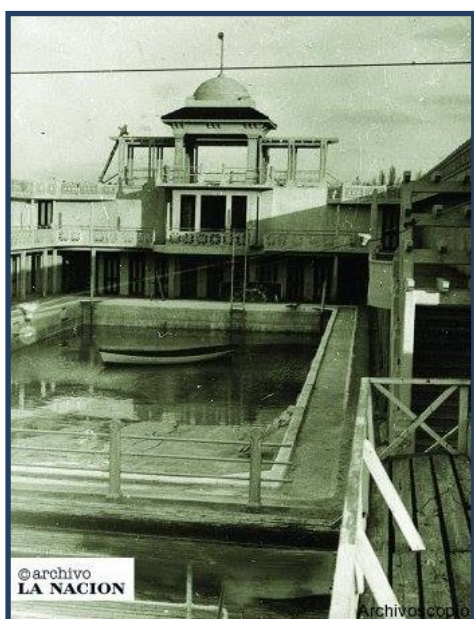
contaminación de las aguas producto de los desechos industriales, fue deteriorando la calidad del paisaje ribereño.

Después de esos hechos el área ya no fue considerada en planes de desarrollo local con la visión que había tenido en décadas anteriores y en las cuales la inversión en infraestructura fue prácticamente nula.

La decadencia del área ribereña se hace muy clara a fines de los años 60, cuando aparece la primera señalética de prohibición de baños. Hacia 1970 se produjeron las primeras grandes intervenciones sobre el área ribereña que afectaron irreversiblemente en algunos aspectos el característico paisaje costero. Ejemplo de esto son los rellenos de residuos de la empresa "Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad de Estado" (CEAMSE). Para la disposición final de residuos fueron elegidos predios bajos, inundables ubicados sobre la zona ribereña del Río de la Plata que otrora fuera de quintas y que por las frecuentes sudestadas las viviendas eran de madera sobre pilotes. El otro ejemplo es la contaminación del agua, producto de la descarga de efluentes líquidos de las industrias asentadas sobre las márgenes del río en el municipio y en los municipios vecinos almirante Brown y Florencio Varela. Las graves consecuencias de la creciente contaminación de las aguas del Río de la Plata, producto de ser receptora de los efluentes contaminantes conducidos a través de arroyos, influyeron sustancialmente en la desvalorización del área.

Por su parte, en 1938, se fundó el Pejerrey Club de Quilmes, alquilando un sector de la rambla. En 1957 se inauguró el primer tramo de 105 metros del actual muelle de pesca y 1967 se inauguró otro tramo más del muelle de 105 metros. En el año 1968 el Pejerrey Club compró el complejo a la empresa Fiorito. En el año 1989 se llegó a 376 metros de muelle de pesca, uno de los espigones más largos de Sudamérica con aguas pasantes.

Fotos N°10 y 11: Izquierda: Bote en piscina. Derecha: Botes en varadero del Pejerrey- Año 1950.



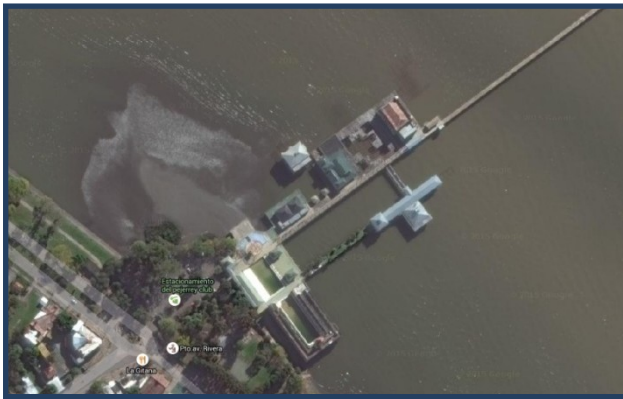
Fuente: Archivo de La Nación.

En la actualidad es un club abierto a la comunidad donde pueden concurrir socios y no socios, hacer uso de todas las instalaciones abonando una mínima entrada aquellos que no lo son.

Las principales actividades que se realizan son la pesca desde el muelle y el uso de las piscinas de aguas saladas, tanto para socios como para no socios. El club asimismo cuenta con un parque arbolado de más de tres hectáreas, quinchos abiertos y cerrados, juegos para niños, un polideportivo cerrado, dos canchas de tejo, parrillas, mesas, bancos y sillas.

La Comisión de Museos, Monumentos y Lugares Históricos declaró al edificio del Pejerrey Club de Quilmes como “Bien de Interés Histórico Artístico” por decreto nacional N°1163/14.

Foto N° 12: Vista aérea del Pejerrey Club Quilmes.



Fuente: Google Maps.

5.2. Pionerismo. El inicio de las actividades náuticas

A comienzos del Siglo XX, la navegación deportiva era casi inexistente debido a las mareas en la ribera de Quilmes, que pasaban de una inundación a una bajamar. Sin embargo esto cambió el 2 de abril de 1921 cuando un grupo integrado por: Jorge Beck, Aníbal Benguria, Gerardo Hollman, Bernardo Homps, Hans Jorgensen, Armando Labourt, Francisco Lagazzio, Jorge Peret, Carlos Torre y Marcelo Traversi crearon el Club Náutico Quilmes (CNQ). Lo primero que hicieron fue cavar con pala un zanjón que hacía las veces de canal, uniendo el apostadero con el río y luego contrataron un marinero llamado Vicente Mazignani, quien fuera el primer contramaestre del club. Por esos años el lugar se ubicaba en un pequeño bosque, había una zanja de unos tres metros de ancho y un puente para cruzarla. Dentro había tres botes de manufactura local amarrados a los árboles, galpones y una casilla de madera sobre pilotes de rieles de tranvía que sirvió como vestuarios separados para hombres y mujeres.

La primera embarcación de Quilmes fue un bote, denominado “Golondrina” y fabricado en el club por Marcelo Traversi, quién tuvo que demoler la pared para poder sacarlo del galpón que había usado como astillero; aunque hay familiares de Aníbal Benguria que sostienen que fue él quien construyó los primeros barcos spray (de recreo) ingleses y que el primero se denominó “Biguá”, que es un ave de río.

El Golondrina es un bote artesanal con vela latina, 3,05 metros de eslora (largo de proa a popa), 1,10 de manga (ancho) y 0,65 de puntal (altura vertical), totalmente realizado en madera. Surcó las aguas quilmeñas entre 1922 y 1924. Actualmente se encuentra en la entrada del edificio de la sede central del CNQ, en un lugar de privilegio ya que se considera una reliquia del club. Otra embarcación similar de la época fue el “Quilmes”.

Debido a las condiciones del río, los pocos botes que permanecían en el club frecuentemente se encajaban en la arena al bajar la marea y también se sacaban las embarcaciones por encima de la playa, incluso con la ayuda de un carro y un caballo que el club compró en 1927.

Foto N° 13: Bote “Golondrina”, uno de los primeros en navegar aguas quilmeñas, hecho en el CNQ.



Fuente: Club Náutico Quilmes. Publicación a propósito del festejo por el 94º aniversario del Club

Agnelli (2011) relata que Emilio Torre, intendente de Quilmes entre 1929 y 1930, desde pequeño fue un apasionado por la navegación y recorría el río con su velero “Erzucor”, construido por el arquitecto noruego CollinArcher. Ese barco era mellizo del Legh II, con el que Vito Dumas dio la vuelta al mundo en solitario alrededor de 1942, en plena Guerra Mundial.

La navegación se hizo tradición en su familia. Mariano Torre, su hermano fue uno de los fundadores del CNQ. Emilio Torre presidió el club durante varios años caracterizándose su gestión por el progreso en todas las fases.

Heguilor (2015) sostiene que en el año 1943 el CNQ contaba con seis veleros propios clase Q (monotipo) para uso de los socios más tres privados, y además había media docena de barcos particulares. Desde el inicio, a fines de los años 20, el CNQ poseía varios botes de remo: A, B y C para los asociados. En cuanto a las actividades que allí se realizaban, los socios se dividían entre navegantes y “picniqueros”, los que disfrutaban del aire libre y las parrillas pero no navegaban; siendo estos últimos muchos más. Los socios acudían por sus propios medios o en tranvía hasta la sede del club.

Foto N° 14: Vestuarios elevados del CNQ. Año 1958. Gentileza Sara Mangini



Fuente: Publicación de Sara Mangini en blog de red social

Los jóvenes que querían navegar a vela por lo general eran invitados por algún socio con carnet de timonel, quien los instruía. Una vez obtenido el carnet, el principiante debía disputarse con los otros socios el uso del barco, propiedad del CNQ.



Fotos N° 15 y 16: Izq.: Navegación desde el CNQ, año 1950. Der: Navegación desde el Pejerrey, año 1930.

Fuente: <https://www.flickr.com/photos/21225703@N06/3558257794/>

Según Heguilor, el primer astillero proveedor del CNQ fue de Uroda, un artesano croata que era carpintero naval de La Boca y fabricó a pedido los primeros botes clase Q, diseños del arquitecto naval norteamericano, John Alden. Construyó en total quince clase Q (seis de los cuales vendió al CNQ) más dos barcos de otro tipo, uno de ellos a motor, que fueron vendidos a particulares.

Foto N° 17: Antigua postal Peuser que grafica la importancia de los botes a la hora de la recreación. Al fondo el Pejerrey Club Quilmes. Circa 1925.



Fuente: Sitio Web dedicado al comercio de antigüedades coleccionables

Foto N° 18: Recuerdo del Balneario de Quilmes, año 1967. Gentileza: Sara Mangini.

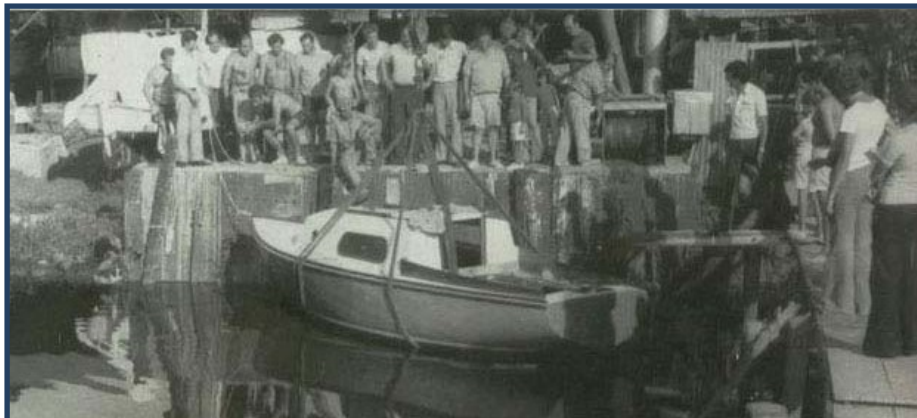


Foto N°19: Infancia en el CNQ. Año 1968. Gentileza de Gustavo Mura.



En el año 1974, en las calles 25 de Mayo y Cevallos (en lo que luego sería su astillero), Jorge Heguilor comenzó fabricando un barco artesanalmente para uso personal cuya novedad era que estaba realizado en fibra de vidrio en lugar de la madera de los tradicionales; y con mástil de aluminio; lo que abarataba enormemente el costo. Lo adaptó a las aguas bajas de Quilmes. A ese velero, lo denominó “Fog”. Varias personas de su círculo íntimo le fueron encargando barcos análogos y finalizó construyendo 750 durante el transcurso de 15 años. Su creación se conoce como H20. Actualmente es el barco insignia del Río de la Plata. También realizó adaptaciones mayores y menores denominadas H26 y H19, este último, para enseñar navegación a principiantes. Fue el astillero argentino que más barcos produjo y vendió en la historia del país (Selvás, 2015).

Foto N° 20: Botadura del Fog en el CNQ, fines del verano de 1974.



Fuente: Blog de Gerónimo Saint Martín
<http://www.geronimosaintmartin.com.ar/elviaje.php?action=elbarco#>

Paralelamente a este desarrollo impulsado por el CNQ, fuera del club surgían alrededor del año 1983 tres precursores de otro tipo de actividad náutica incipiente que comenzaron a utilizar el espacio público para introducirse a las aguas del Río de la Plata y practicar windsurf. Eran los hermanos Mattarollo, nacidos frente al río, y Ferré; todos eximios navegantes tratando de entender y mejorar las técnicas de dicho deporte que marcaron en la década de los años 80 una etapa de gran crecimiento para el windsurf como deporte de tipo profesional. Los vientos Este-Sudoeste a una velocidad de 25 kilómetros por hora configuraban inmejorables condiciones climatológicas para la práctica de este deporte, cuyos entusiastas se convocaron en torno al Bar Malibet, actualmente guardería para equipos de deportes náuticos ligeros.

5.3. Contexto actual y socialización del turismo náutico

Se denomina este periodo de esta manera ya que se observa que las actividades náuticas son gregarias y la mayoría de las veces se comparten y disfrutan en grupo. Es muy difícil ver deportistas aislados socialmente. Inclusive si practican en forma aislada existe un nivel de camaradería y cortesía tanto en la ayuda prestada a otros como en la práctica de actividades en grupo.

Se sigue manteniendo el carácter social de la recreación que se manifestaba en los antecedentes remotos, pero se resignifica compartiendo un deporte activo de a dos o más personas.

Por lo general, quienes utilizan embarcaciones salen en familia o en grupos consolidados de amigos y quienes realizan deportes individuales, se convocan en torno a la rampa de Malibet y se ayudan a desplegar y guardar sus equipos.

Según la actividad que se trate, la práctica de actividades náuticas en el área en estudio se realiza en tres unidades territoriales claramente diferenciadas, a saber:

Club Náutico Quilmes: es una sociedad civil, agrupación de individuos que desarrollan actividades de interés común (la náutica) en la esfera privada.

Pejerrey Club de Quilmes: también es una sociedad civil sin fines de lucro cuyo propósito es facilitar a sus asociados locales apropiados para el deporte de la pesca con caña, en todas sus manifestaciones.

Paseo de la Ribera: sector público municipal comprendido entre ambos clubes. Posee equipamiento privado e instalaciones privadas y públicas.

El CNQ se encuentra emplazado sobre la margen derecha de la costa del Río de la Plata. Por ser una estación netamente deportiva correspondiente a una entidad náutica, su administración se rige por estatutos emanados por la Comisión Directiva de turno.

Es de las tres unidades territoriales donde se produce la mayor cantidad de actividades náuticas a bordo de embarcaciones. Sus asociados ascienden a 1400 y la cantidad de empleados a 30, de los cuales 25 están dedicados a tareas de marinería (Selvás, 2015).

Es, de los tres espacios mencionados, el único que posee todas las instalaciones náuticas requeridas por Prefectura Naval Argentina para viabilizar la navegación de embarcaciones a vela y a motor. Eso lo convierte en el semillero de los deportes náuticos, especialmente el yatching.

En la actualidad, la mayoría de las embarcaciones deben ingresar al Río de la Plata por las instalaciones del CNQ por ser el único lugar habilitado por Prefectura Naval.

El canal de CNQ permite la navegación de embarcaciones deportivas de hasta 1,60 metros de calado (profundidad). Las que están en amarras miden en su mayoría alrededor de 20 pies, y las más grandes 30 pies aproximadamente.

Adicionalmente el CNQ posee una embarcación propia apta para el remolque denominada "Del Piero", cuya eslora es de 6,50 metros aproximadamente. También cuenta con un H-19 como barco escuela y botes de paseo que se alquilan a los socios mediante la tramitación del "Permiso de Remo" en la secretaría del club.

Foto N° 21: El barco escuela H-19, creación de Jorge Heguilor.



Fuente: Página Web del CNQ <http://www.nauticoquilmes.org.ar/web/>

Un grave problema que presentan las vías navegables en la estación náutica de Quilmes es la falta de agua, la que siempre está baja debido a que las corrientes fluviales depositan los sedimentos en el canal de ingreso invariablemente. Por este motivo el CNQ adquirió una draga que iba a ser desguazada, y luego de arreglarla, la destinó a dragar permanentemente el canal de acceso con el objeto de mantenerlo despejado, para facilitar el ingreso y egreso a la terminal. Sin embargo, al ser muy vieja y no poseer el motor original, muchas veces no funciona, imposibilitando las tareas de mantenimiento y despejado del canal.

Es justamente tan grave el problema del depósito de sedimentos que muchos socios han migrado a otros clubes náuticos del Río de la Plata pues sus barcos eran de gran calado y se les dificultaba el ingreso y egreso al CNQ. Las autoridades del club están al tanto de esta situación e intentan revertirla destinando tres turnos durante el día para la operatoria de la draga "Soberanía" las 24 horas.

Respecto del Pejerrey Club, la única actividad náutica que se realiza en el área de estudio es remo con fines de pesca y recreativos pero comparativamente en mucha menor cantidad.

Por último, encontramos a los practicantes de actividades náuticas que utilizan el espacio público y la infraestructura e instalaciones municipales para desarrollar su deporte, sea éste kite surf (actividad mayoritaria), como así también kayak y windsurf y hacen uso de otros servicios de la planta turística como restaurantes, confiterías, guardería de equipos náuticos desempeñados por la actividad privada de los comercios que están frente a la costa.

El kite surf es la actividad del espacio público más convocante. Se pueden citar dos grandes eventos que tuvieron lugar en la ribera del Quilmes, pero no continuidad. Uno fue el Quilmes Kite Contest 2008 y otro el 2009. Ambos fueron organizados por la Dirección General de Turismo del Municipio junto a la Asociación Argentina de Kite (AAK), llevándose a cabo a fines de marzo. El primero consistió en la quinta fecha del ranking nacional de kite y el segundo en la final internacional del torneo argentino. Se organizaron las series competitivas por tres categorías: Amateur, Intermedia y Pro.

Unas 2500 personas por vez, entre los participantes, amigos, visitantes y residentes disfrutaron del espectáculo en la ribera quilmeña. Por parte del Municipio también hubo invitados, personalidades y prensa.

Fotos N° 22 y 23: Izq.: Mientras algunos secan sus equipos de kite surf otros siguen en el agua. Der: kayak con kites de fondo



Fuente: Fotos de la autora

5.4. Relevamiento de la oferta actual para la práctica de actividades náuticas

Para el análisis del atractivo turístico estudiado, el Río de la Plata como atractivo principal y el paisaje ribereño como atractivo complementario, se procede a registrar la información en matrices descriptivas (inventario turístico) donde se tuvieron en cuenta las siguientes premisas:

- Nombre del atractivo turístico, categoría, tipo y subtipos
- Jerarquía de dicho atractivo
- Localización física y medios de acceso
- Características o particularidades que le confieren interés turístico
- Falencias o amenazas
- Evaluación del potencial aprovechamiento turístico

Matriz N° 1: Relevamiento del atractivo turístico principal: Río de la Plata

	
Nombre	Río de La Plata
Categoría	Sitios naturales
Tipo	Ríos y arroyos
Jerarquía	3
Localización	A 17 km al Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, entre el Canal del Este del CNQ 34.70 Lat. Sur; 58.22 Long. Oeste y 34.70 Lat. Sur; 58.21 Long. Oeste en el espigón del Pejerrey Club Quilmes
Medios de acceso	Se puede acceder de forma terrestre a través de la Autopista Buenos Aires-La Plata o por vía acuática hasta la estación fluvial de la ciudad de Quilmes, ubicado en el Club Náutico Quilmes.
Características de interés turístico	El río posee el carácter simbólico de representar la reivindicación del espacio público como elemento de articulación social, encuentro e identificación colectiva para residentes y visitantes. Permite la práctica de deportes y otras actividades náuticas. A la altura de Quilmes, el río más ancho del mundo presenta su parte más angosta siendo la distancia entre Quilmes y Colonia (Uruguay) de 47,64 kilómetros o 25,7 millas náuticas.

Falencias o amenazas	La contaminación de la franja ribereña de Quilmes compromete su destino turístico-recreativo. Está prohibido bañarse en el río. Peligra la pesca en la ribera debido a los metales pesados que pueden acumularse en la grasa de los especímenes y potenciar su toxicidad con el fuego. Esto incluye la pesca embarcada.
Evaluación del potencial aprovechamiento turístico	Atractividad: 3 (alta)
	Aptitud: 2 (media)
	Disponibilidad: 3 (alta)

Matriz N°2: Relevamiento de atractivos turísticos: Regatas

	
Nombre	Regatas por el Río de La Plata Las dos principales son en marzo el “Borde a Quilmes” y en septiembre la “Copa Pino Daparenti”. Otras frecuentadas son: “Regata Corsario del Plata”, “Regata Quilmes-Colonia”, “Copa homenaje a Don Jorge Heguilor”, “Copa Bellocchio” y en agosto, para el aniversario de la localidad, el “Premio Ciudad de Quilmes”.
Categoría	Acontecimientos programados
Tipo	Deportivos
Jerarquía	3
Localización	CNQ: Marinero López y Alsina. A 17 km al Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, (Kilómetro 26 del Canal de Acceso al Puerto de Buenos Aires), contando con la posición de la boya mareológica Latitud 34° 41' 89" Sur - Longitud 58° 13' 59" Oeste.
Medios de acceso	Se puede acceder de forma terrestre a través de la Autopista Buenos Aires-La Plata o por vía acuática hasta la estación fluvial de la ciudad de Quilmes, ubicada en el Club Náutico Quilmes.
Características de interés turístico	Las competencias fomentan grandes eventos sociales y solidarios. Los participantes representan competitivamente a sus respectivos clubes náuticos. Atraen participantes de localidades vecinas y países limítrofes.
Falencias o amenazas	La arena proveniente de las mareas amenaza permanentemente con acumularse en bancos, reduciendo el calado (la profundidad) del canal de acceso al CNQ. La draga que se utiliza para solucionar el inconveniente, frecuentemente se descompone por ser muy antigua.
Evaluación del potencial aprovechamiento turístico	Atractividad: 3 (alta)
	Aptitud: 3 (alta)
	Disponibilidad: 3 (alta)

Matriz N° 3: Relevamiento de atractivos turísticos: concurso de pesca enkayak

Nombre	Concurso de Pesca en Kayak
Categoría	Acontecimientos programados
Tipo	Deportivos
Jerarquía	3
Localización	Pejerrey Club Quilmes: Av. Iriarte y Cervantes. A 17 km al Sur de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a 40 km desde la ciudad de La Plata.
Medios de acceso	Se puede acceder de forma terrestre a través de la Autopista Buenos Aires-La Plata.
Características de interés turístico	Primer concurso de pesca en kayak organizado por la Subcomisión de Pesca en Kayak del Pejerrey Club, integrada por los Piratas del Sur. Convocó a participantes de varios lugares: Quilmes, Avellaneda, Wilde, Villa Domínico, Ituzaingó, Temperley, Banfield, Costa Atlántica Argentina (Santa Teresita, Las Toninas), Mar del Plata, Pablo Podestá, La Plata, Magdalena, Florida, Vicente López, San Isidro, y Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En encuentro incluye: concurso de pesca, premios, comida, grupo de música baile y sorteos.
Falencias o amenazas	No se encontraron. Tuvo excelentes críticas.
Evaluación del potencial aprovechamiento turístico	Atractividad: 3 (alta)
	Aptitud: 3 (alta)
	Disponibilidad: 3 (alta)

Matriz N° 4: Relevamiento de atractivos turísticos: Paseo de La Ribera

	
Nombre	Paseo de la Ribera/ Paisaje ribereño
Categoría	Sitios naturales
Tipo	Costas
Jerarquía	2
Localización	Franja costera entre Marinero López y Alsina, sede del CNQ, por el Norte y Av. Cervantes e Iriarte, sede del Pejerrey Club, por el Sur, limita al Este con el Río de la Plata y al Oeste con la Av. Cervantes.
Medios de acceso	En automóvil: Autopista Buenos Aires-La Plata En ómnibus: Avenida Otamendi, Avenida Cervantes hasta Avenida Isidoro Iriarte.
Características de interés turístico	Amplios espacios verdes parquizados para disfrutar al aire libre. La Avenida Costanera, Cervantes, se extiende por aproximadamente 10 cuadras y cuenta con todas las comodidades y servicios para ser disfrutada por los visitantes: monumentos, espacios de esparcimiento (con asientos, béisbol), de recreación (con juegos para niños y canchas de bochas) y gastronómicos, rodeados por frondosos árboles. Se contabilizaron 22 asientos en la rambla y 33 en el área parquizada, algunos rotos. Los vendedores ofrecen mercaderías variadas, desde comidas como: pochoclos, manzanas, chipas, empanadas, dulces, hasta juguetes. Hay sólo dos baños públicos para cada género en malas condiciones. Se destaca la práctica de deportes náuticos: kite surf, windsurf, stand up paddle, kayak.
Falencias o amenazas	Se encuentra en malas condiciones de mantenimiento. Inseguridad: se detectaron varios arrebatos en la vía pública.
Evaluación del	Atractividad: 3 (alta)

potencial aprovechamiento turístico	Aptitud: 2 (media)
	Disponibilidad: 3 (alta)

Relevamiento de infraestructura

A continuación, se releva la infraestructura, parte de la oferta complementaria. Para el análisis se tomarán los siguientes datos:

Categoría

Tipo

Subtipo

Característica

Matriz N° 5: Relevamiento de infraestructura: transporte terrestre

	
Nombre	Infraestructura
Categoría	Transporte
Tipo	Terrestre
Características	Red de carreteras y accesos: El principal acceso a la Ribera de Quilmes es a través de la Autopista Buenos Aires-La Plata. Una vez que se llega al acceso a la ciudad de Quilmes (kilómetro 20) se gira a mano izquierda por Av. Iriarte en dirección Este hasta la Av. Cervantes, aproximadamente 1.200 metros. Toda la zona está señalizada, aunque esta vía de acceso está en malas condiciones debido a la presencia de pozos en el asfalto. Servicios para el automotor: No se presentan en la zona estudiada ni talleres mecánicos ni estaciones de servicio (gasolineras). Red de ferrocarriles: El área de la Ribera de Quilmes no cuenta con trazado ferroviario ni terminal ferroviaria. La estación dista unos 3,6 kilómetros.

Matriz N° 6: Relevamiento de infraestructura de apoyo: transporte acuático



Nombre	Infraestructura de apoyo
Categoría	Acuático
Tipo	Fluvial
Elementos/Características	Terminales: En la actualidad, la estación fluvial de Quilmes está situada en las instalaciones del CNQ (Marinero López y Alsina), siendo la posición de la boya mareológica Lat. 31°41'89" Sur- Long. 58°13'59" Oeste. La Municipalidad de Quilmes está proyectando un nuevo puerto lindero a la escollera Sur del CNQ (en realidad será otra estación fluvial). Canalización y servicios: Cuenta con un canal de acceso de 600 metros de largo por 100 metros de ancho aproximadamente apto para navegación de embarcaciones deportivas de hasta 1,60 metros de calado. Está perfectamente balizado con las farolas reglamentarias y luces de enfilación nocturnas. Además posee dos escolleras de piedra y: 1. Parque náutico de 220 embarcaciones deportivas y de placer, ello en sus distintas arboladuras. 2. Varadero y dos plumas de 3 y 6 toneladas respectivamente para izar y arriar a las embarcaciones, con fines diversos, o para pasarlas al varadero.

Matriz N° 7: Relevamiento de infraestructura de apoyo en el CNQ

Nombre	Infraestructura de apoyo
Categoría	Acuático
Tipo	Fluvial
Elementos/Características	-Draga "Soberanía": Con su refulado se rellena un sector del club denominado "La Isla" ganando tierras fiscales, donde hay un hangar para guarda de optimist, dinghis (embarcaciones descabinadas, no carrozadas) y otras embarcaciones livianas (lazers, botes F-de remo- y catamaranes). -Finger: Estructura flotante que sirve como muelle de amarre para las embarcaciones. Admite máximo 2 embarcaciones - Pontón: Estructura flotante más ancha que la marina que sirve para amarrar varias embarcaciones. - Malacate en rampa con el fin de traccionar las embarcaciones para elevarlas o arriarlas. - Murallón reglado para conocer la cantidad de agua que hay a calado (por debajo de 0 metros). - Farolas: Posee dos balizas de ingreso al canal: una roja que señala babor (izquierda) y otra verde que señala estribor (derecha). - Boyarines: delimitan zonas navegables. - Boya mareográfica: color amarilla y negra. Está equipada con elementos de comunicación y análisis meteorológico, luz, antena modem, GPS. - Boya de franquía: Tiene como objetivo el amarre de las embarcaciones sin necesidad de fondear. Su posición es S34 41.804 W58 13.492, a 210 metros al NE de la actual mareológica y a 360 metros al NE de la farola roja. Se trata de una boya cónica, color amarillo de 1,20 metros. - Marcas de obstrucciones: escollos, bajos, barco hundido- hay dos barcos hundidos y señalizados en la zona de estudio-) - Marca para toma de agua de la empresa Aguas y Saneamientos Argentinos Sociedad Anónima (AySA S.A.).

Matriz N° 8: Relevamiento de infraestructura: comunicaciones

Nombre	Infraestructura
Categoría	Comunicaciones
Tipo	Telefónica: Fija y móvil. En algunos sectores no hay señal Internet: Servicio de Wi Fi sólo en CNQ VHF: En el CNQ, Prefectura y Malibet
Características	El servicio postal y la red de comunicaciones telefónicas abarcan a toda la ciudad de Quilmes, incluyendo la zona de la Ribera. El servicio de Internet es deficiente, no hay conexiones Wi Fi públicas. Hay un solo locutorio situado en un maxi quiosco. No hay teléfonos públicos.

Matriz N° 9: Relevamiento de infraestructura: red de agua

Nombre	Infraestructura
Categoría	Sanidad
Tipo	Red de agua
Características	El 75% de la procedencia del agua es a través de la red pública de agua corriente, sistema centralizado organizado por el Estado. La organización que presta este servicio en el área de estudio es Aguas y Saneamientos Argentinos Sociedad Anónima (AySA S.A.). La restante proviene de bombas a motor (10%) desde pozos y transporte por cisterna (15%).

Matriz N°10: Relevamiento de infraestructura: red de desagües

Nombre	Infraestructura
Categoría	Sanidad
Tipo	Red de desagües
Características	AySA S.A. realiza el tratamiento de las aguas servidas antes de su devolución al río. La estructura principal de la red de saneamiento está constituida por redes colectoras máximas, colectoras principales y colectoras comunes, así como también por estaciones de bombeo de mayor o menor envergadura y plantas depuradoras. La cuenca de Berazategui drena el resto de las emisiones cloacales del área, que reciben pre-tratamiento en el establecimiento de Wilde. De allí son enviadas a través de las cloacas máximas a un gran emisario ubicado en la localidad de Berazategui que se interna 2,5 kilómetros desde la costa y vierte los líquidos mediante diez difusores en el Río de la Plata. Esta cuenca abarca la zona Quilmes en su totalidad.

Matriz N° 11: Relevamiento de infraestructura: recolección de residuos

Nombre	Infraestructura
Categoría	Sanidad
Tipo	Recolección de basura
Características	En el Paseo de la Ribera hay 22 cestos y 6 contenedores destinados al depósito de la basura. Muchos de ellos están en mal estado. Por la Av. Costanera, Cervantes, pasan las cuadrillas de limpieza dependientes de la Secretaría de Medio Ambiente, Higiene Urbana y Turismo barriendo y recolectando los desechos de los contenedores. En menor medida, se recogen del río los residuos sólidos acumulados en la orilla. También destapan los sumideros.

Matriz N° 12: Relevamiento de infraestructura: Sanidad

Nombre	Infraestructura
Categoría	Sanidad
Tipo	Salud- Subtipo: Primeros auxilios
Características	En Av. Cervantes 74 se puede observar una salita de la Cruz Roja Argentina totalmente abandonada cuando en otras épocas (1990) poseía personal y ambulancia. El Hospital Zonal General de Agudos Dr. Isidoro Iriarte dista unos 2,5 kilómetros aproximadamente.

Matriz N°13: Relevamiento de infraestructura: energía

Nombre	Infraestructura
Categoría	Energía
Tipo	Red eléctrica
Características	Tanto el alumbrado público como los servicios domiciliarios son provistos por la empresa EDESUR S.A. Se contabilizaron 42 luminarias de diversos tipos (no uniformes) en el área de la rambla y 33 en el Paseo de la Ribera (área parquizada). Algunas no funcionan. El alumbrado es público en el área entre clubes CNQ y Pejerrey. Dentro de ellos cada sociedad es responsable de su aprovisionamiento para mejor aprovechamiento de los socios. Es destacable que frente a Malibet, en el Paseo Ribereño, un grupo de aproximadamente 20 practicantes de kite surf se unieron y financiaron por su cuenta el soterramiento del cableado del alumbrado público de un área de 50 metros para mejorar el aspecto visual y facilitar las maniobras con sus equipos.

Matriz N° 14: Relevamiento de infraestructura: energía

Nombre	Infraestructura
Categoría	Energía
Tipo	Combustible
Características	Subtipo Gas: En la Av. Costanera, Cervantes, el servicio de gas lo provee METROGAS S.A., al igual que en el resto del municipio. Sin embargo, en las casas de familia del área en estudio algunos vecinos se proveen de gas envasado (garrafas). Subtipo Combustible: No existe en el área estudiada ninguna estación de servicio proveedora de combustible líquido ni gaseoso. La estación despachante de combustible líquido más cercana está en la ciudad, a 3 kilómetros, y la expendedora de combustible gaseoso a 3,7 kilómetros, ambas fuera del área ribereña.

Relevamiento del equipamiento turístico

Respecto de la planta turística, como se ha mencionado en el marco teórico, está constituida por equipamiento turístico e instalaciones.

El alojamiento de la ciudad de Quilmes está excluido del análisis por dos motivos:

Por no existir establecimientos hoteleros en el área de estudio.

Por no ser empleado por los practicantes de actividades náuticas de la Ribera, como se desprende de la totalidad de las entrevistas realizadas.

Lo mismo sucede con la tipología agencias de viajes, pertenecientes a la categoría otros servicios dentro de los elementos del equipamiento turístico. Para analizar el equipamiento, se tomarán en cuenta las siguientes variables:

Categoría

Tipo

Características generales

Los demás elementos del equipamiento, con un criterio de recorrido de Norte a Sur según su rubro, categoría y tipo, se relevan a continuación.

Matriz Nº 15: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Salón comedor del CNQ- Bar. Marinero López y Alsina, edificio principal del CNQ. ¹ Tel: 011 4253 0146/4224-3279
Categoría	Alimentación
Tipo	Restaurante
Características	Calificación 3 tenedores. Ofrece servicio buffet con desayunos, minutas y parrilla. Es atendido por socios y personal del club. Posee capacidad para 150 comensales (durante eventos) pero usualmente preparan menor cantidad de mesas. Estilo típico de club, sencillo y despojado de adornos, a excepción de alguna decoración de tipo náutico y trofeos obtenidos por los socios en las regatas. Hay estacionamiento interno, propio del club. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N°16: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	La Surfera Av. Cervantes 19. Tel: 011 4254 1848
Categoría	Alimentación
Tipo	Restaurante
Características	Es un espacio muy pequeño que está preparado para recibir fundamentalmente a lugareños y amistades del dueño. Posee 10 cubiertos. Ofrece: lomitos, hamburguesas, bondiolas, ensaladas gaseosas, y cervezas. Calificación 2 tenedores. Lugar acogedor con decoración de deportes náuticos (revistas náuticas, trajes de neoprene, tablas de windsurf.) No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 17: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Los Robles Av. Cervantes 42. Tel: 4257-9653 / 4257-2933
Categoría	Alimentación
Tipo	Comedor típico- Subtipo: Parrilla.
Características	Es un tradicional restaurante de la costanera quilmeña. La especialidad es carne al asador y pastas caseras. Cuenta con una vista panorámica sobre la costanera. Capacidad: 120 personas adentro y 60 afuera (techado). Calidad 3 tenedores. Posee aire acondicionado y estacionamiento propio. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 18: Relevamiento de equipamiento: alimentación/otros servicios

Nombre y ubicación	Malibet Av. Cervantes 90.Tel: 011 4224 6870
Categoría	Alimentación y otros servicios
Tipo	Bar- Cafetería y guardería náutica
Características	Picadas, tragos, comidas rápidas. Calificación 3 tenedores. Ambiente cálido y agradable. Posee estacionamiento gratuito para clientes. Servicios sanitarios para mujeres y varones totalmente equipados No se aceptan tarjetas de débito ni crédito. Antigüedad de 31 años en el mercado, se especializan en náutica. -Guardería náutica: de tablas de wind surf, kite surf, kayaks. -Bajada náutica al río. -Remolque para embarcaciones livianas (jet ski, motos de agua y botes semirrígidos). -Vestuarios con duchas para practicantes de actividades náuticas.



Matriz N° 19: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Acuarela Av. Cervantes 741 esquina Olavarría. Tel: 15-6560 3923
Categoría	Alimentación
Tipo	Bar-Tragos
Características	Adentro hay 28 mesas adentro con 4 sillas cada una, 2 mesas de pool. Afuera hay 6 mesas con 3 sillas cada una, aunque pueden entrar más mesas. Sirve comidas rápidas y tragos. Calificación 1 tenedor. Se haceailable por la noche los fines de semana. Tiene una pequeña tarima de 2x2 aproximadamente, luces y accesorios de disco. Tiene características de lugar nocturno: poco detalle y decoración Cuenta con estacionamiento gratuito para clientes. Sanitarios en mal estado de conservación. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 20: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Diablo's Av. Cervantes 852.
Categoría	Alimentación
Tipo	Resto-bar
Características	Funcionamiento a pleno en temporada de verano (15 de diciembre al 15 de marzo). La especialidad es parrilla y comidas rápidas, pero fuera de temporada se visitó el establecimiento tanto en días hábiles como fines de semana al mediodía y noche y no había personal de cocina disponible por lo tanto sólo ofrecían bebidas. Calificación 1 tenedor. Posee estacionamiento propio. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 21: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Mi viejo. Av. Cervantes 825, Costanera de Quilmes. Tel: 011 4224 6867
Categoría	Alimentación
Tipo	Restaurante- Parrilla
Características	Categoría 2 tenedores. Servicios buenos. Atención cálida y rápida. Especialidades: carnes, pastas y rabas. Decoración neutra, con predominio del ladrillo y la madera. Bien iluminado. Está preparado para 48 cubiertos interiores y 20 en el exterior. Servicios sanitarios para mujeres y varones totalmente equipados. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 22: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	El Pela Av. Cervantes sin número.
Categoría	Alimentación
Tipo	Kiosco
Características	Ofrece comidas rápidas para llevar: hamburguesa, pancho, cono de papas y fiambres, además de golosinas, cigarrillos y los productos típicos que ofrece el rubro. Sólo aceptan pago en efectivo.



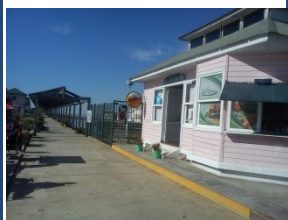
Matriz N° 23: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Rita's Av. Cervantes 454.
Categoría	Alimentación
Tipo	Kiosco- Almacén
Características	Ofrece comidas rápidas para llevar: pancho, cono de papas y bebidas y helados, además de golosinas, cigarrillos y los productos típicos que ofrece el rubro. Sólo aceptan pago en efectivo.



Matriz N° 24: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	La Tana Bar. Av. Cervantes 101, en la Rambla del Pejerrey Club
Categoría	Alimentación
Tipo	Bar
Características	Decoración moderna y buena atención. Ofrece comidas rápidas. Calificación 2 tenedores. Hay 4 mesas altas, 2 mesas ratonas, 4 banquetas en barra y 4 mesas en el exterior. Se usan los sanitarios del Pejerrey Club que están en excelentes condiciones. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 25: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	Del Río. Av. Cervantes 101 Lado izquierdo de Rambla del Pejerrey Club. Tel: 011 4224-4531
Categoría	Alimentación
Tipo	Restaurante
Características	Durante el año abre solo para eventos; en temporada de verano abre de jueves a domingo. Usualmente organizan cena-show. La especialidad es el pejerrey, pescados, mariscos y parrilla. Hay capacidad para 30 comensales al aire libre y 150 en el interior. Calificación 2 tenedores.



	Se usan los sanitarios del Pejerrey Club que están en excelentes condiciones. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.
--	---

Matriz N° 26: Relevamiento de equipamiento: alimentación

Nombre y ubicación	La Lola Av. Cervantes 101 Lado derecho de Rambla del Pejerrey Club. Tel: 011 4224-6605
Categoría	Alimentación
Tipo	Restaurante
Características	Abre solo para eventos organizados. Ofrece cena –show. Capacidad para 100 personas en el interior. Las especialidades son pastas, carnes y mariscos. La Calificación es 2 tenedores. Se usan los sanitarios del Pejerrey Club. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Dentro de los elementos del equipamiento turístico encontramos la categoría de esparcimiento, de los cuales en el área de estudio solo hay presencia de clubes deportivos, que son los que dinamizan las actividades turístico-recreativas del espacio estudiado; un solo bar y algunos *night clubs* y discotecas. La diferencia entre estos dos últimos es que, por estar abiertos hasta altas horas de la madrugada, los *night clubs* son más apropiados para público adulto (mayores de 22 años) y las discotecas son frecuentadas por público más joven, especialmente adolescentes, por lo tanto comienzan y terminan más temprano.

Matriz N° 27: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento y alimentación

Nombre y ubicación	Docker Av. Cervantes 101. Tel: 011-4253 6814
Categoría	Esparcimiento y Alimentación
Tipo	Restaurante-Salón <i>Night Club</i>
Características	Ambiente agradable y esmerado. En cuanto al menú, se imponen los platos de la cocina tradicional porteña y la comida rápida. Calificación 2 tenedores. Por las noches se ofrecen shows para público adulto. Se utiliza especialmente para festejar despedidas de solteros. Estacionamiento pago. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N°28: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento y alimentación

Nombre y ubicación	La Esquina Av. Cervantes y 19 Bis.
Categoría	Esparcimiento y Alimentación
Tipo	Bar-Pool
Características	Posee una parrilla en la vereda, muy desprolija. El interior es muy oscuro y está concurrido por vecinos de la zona. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N°29: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento

Nombre y ubicación	Santa Cruz Av. Cervantes 757. Tel: 4253-3301
Categoría	Esparcimiento
Tipo	Discoteca. Salón para eventos.
Características	Para público muy joven. Se organizan matinés en horarios de 22 a 02 am). También se utiliza como salón para realizar fiestas privadas. No se aceptan tarjetas de débito ni crédito.



Matriz N° 30: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento

Nombre y ubicación	Campo de recreo del Club Atlético Independiente Av. Cervantes sin número.
Categoría	Esparcimiento
Tipo	Clubes deportivos
Características	Situado frente al balneario de Quilmes desde 1935 cuando se inauguró un camping con tres manzanas de parque, piletas, vestuarios y un gran salón, conformando un conjunto de envergadura. Después de décadas de veranos jubilosos, vino la declinación. De todo aquello hoy solo queda en uso una confitería dada en concesión (Diablo's). No operativo fuera de temporada de verano.



Matriz N°31: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento

Nombre y ubicación	Campo de recreo del Centro Gallego de Avellaneda Av. Cervantes 901. Tel: 4201-8498
Categoría	Esparcimiento
Tipo	Clubes deportivos
Características	Situado frente al balneario de Quilmes, en una superficie de 6.000 m2 en el que celebran festivales y romerías. Entre sus instalaciones se encuentran: un camping, piscinas, mesas, parrillas, vestuarios, baños con una capacidad para más de 300 personas y playa de estacionamiento interna. No operativo fuera de temporada de verano.



Matriz N°32: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento

Nombre y ubicación	Club Náutico Quilmes (CNQ) Marinero López y Alsina. Tel: 4253-0494/ 4224-3279
Categoría	Esparcimiento
Tipo	Clubes deportivos
Características	Entidad náutica (sociedad civil) fundada el 2 de abril de 1921. Actualmente posee 1400 socios en sus diferentes categorías (honorarios, vitalicios, activos, aspirantes, cadetes y ausentes). Cantidad actual de empleados: 30. Además de las actividades náuticas (que se describirán más adelante), el club ofrece otros deportes a sus socios, por lo que está equipado con canchas de tenis, fútbol, mini golf, piscina. Se realizan exposiciones culturales y eventos artísticos abiertos al público en general. En verano se pone a disposición de socios y no socios (con diferencia de precio) una colonia de vacaciones cuya ventaja diferencial es que se trata del único club que ofrece a los menores realizar actividades náuticas en un marco de aprendizaje seguro. Además posee un amplio lugar de esparcimiento (quinchos, parrillas, parque).



Matriz N° 33: Relevamiento de equipamiento: esparcimiento

Nombre y ubicación	Pejerrey Club Quilmes Av. Cervantes y Av. Dr. Isidoro G. Iriarte (ex España) Tel: 011-4224 6605
Categoría	Esparcimiento
Tipo	Clubes deportivos
Características	Es una sociedad civil sin fines de lucro que se funda el 2 de julio de 1938, alquilando un sector de la rambla. En el año 1968 el Pejerrey Club de Quilmes compra el complejo histórico a la empresa Fiorito. Se destacan: el edificio confitería (1910), edificio pesquero (1910), dos piscinas de agua salada, cuatrocientos vestuarios individuales, muelle terraza (solárium) y muelle de pesca. Posee una playa de estacionamiento para más de 100 vehículos. Es un club abierto a la comunidad donde pueden concurrir socios y no socios, hacer uso de todas las instalaciones abonando una mínima entrada aquellos que no son socios. Parque arbolado de más de 3 hectáreas con quinchos abiertos y cerrados, juegos para niños, un polideportivo cerrado, dos canchas de tejo, parrillas, mesas, bancos y sillas. Actualmente tienen un total de 1500 socios distribuidos entre las siguientes categorías: vitalicios, activos, adherentes, cadetes, infantiles y menores. Cantidad actual de empleados: 14. Por convenio con la Municipalidad tiene la obligación de facilitar las instalaciones a grupos de jubilados y estudiantes de escuelas cuando les fuera solicitado. También tienen convenios con otros organismos, a saber: gremios (Empleados de Comercio de Lanús y de Avellaneda, SUTEBA Quilmes) Colegio de Abogados y Círculo de Odontólogos de Quilmes. A la vez, realizan intercambios con otros clubes de pescadores: Mar de Ajó, Asociación Argentina de Pesca, entre otros.

Dentro de la categoría “otros servicios” encontramos una variada oferta. Se releva únicamente la que resulta esencial a la temática de estudio.

Matriz N° 34: Relevamiento de equipamiento: servicios de transporte

Nombre	Servicios públicos regulares
Categoría	Otros servicios
Tipo	Líneas de ómnibus (interurbanos): Desde Ciudadela Norte: línea 85, desde Plaza Miserere: línea 98, desde Banfield: línea 278 y desde Lanús: línea 281.Desde San Francisco Solano: línea 585. Todas finalizan en la ribera de Quilmes. Embarcaciones: Desde el Municipio de Quilmes se promocionó un futuro servicio regular de embarcaciones desde Quilmes hasta Puerto Madero (CABA).
Características	No se cuenta con estación terminal de ómnibus en común. Cada empresa posee su propia terminal.

Matriz N° 35: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Oficina de atención turística: Dirección General de Turismo: Puente de ingreso al Pejerrey Club. Av. Cervantes y Av. Iriarte. Ribera quilmeña
Categoría	Otros servicios
Tipo	Información turística
Características	Inexistente. Observación: El Pejerrey Club cedió el espacio a la Municipalidad de Quilmes, sin embargo la oficina no está activa.

Matriz N° 36: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Pesca embarcada
Categoría	Otros servicios
Tipo	Guías de pesca
Características	Hay siete guías de pesca registrados. Operan desde proveedurías náuticas fuera del área estudiada o desde los clubes Náutico y Pejerrey Club, generalmente en embarcaciones semi rígidas. La especie privilegiada es el pejerrey aunque también se pescan: bagres, patíes, chafalotes y lachas. El sábalo está prohibido. Algunos de los guías son: Gustavo Almela 011-15-6398 5996. Daniel Dillman 011-15-6993-0735. Hernán y Héctor "Los Kaukes" 011 4651 3025 y 15 5341 6381. Edgardo Gómez Micchio: 011-15-6383-6632/ 011-4278-7845 José Napoli, multicampeón de pesca del Pejerrey Club de



	Quilmes y del Centro de Cazadores de Bernal y competidor a nivel nacional por la Federación Metropolitana de Pesca y lanzamiento. 011-4254-5187
--	---

Matriz N° 37: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Cursos de actividades náuticas
Categoría	Otros servicios
Tipo	Instrucción
Características	En la sede del CNQ se ofrecen los siguientes cursos: - Vela menor (optimist): duración 4 meses. Para menores de 6 a 14 años de edad. Consiste en iniciar a los niños en la navegación a vela brindándoles los conocimientos básicos para desempeñarse en dicha actividad. - Conductor náutico: duración 2 meses. Habilita para conducir lanchas de hasta 7 metros de eslora y 140 HP de potencia. Motos de agua y jet ski sin límite de potencia. Restricción de navegación en el Río de la Plata interior (todo el delta), lagos y lagunas. - Remo: El curso comprende entre cuatro o seis clases a cargo de un profesor que imparte nociones básicas de remada (técnica de paleo), reglas de navegación y maniobras de autorescate en caso de que la embarcación vuelque. - Marinería: duración 4 meses. Se ve todo lo atinente a marinería básica: buques, nomenclatura, descripción, terminología marinera, legislación, supervivencia, primeros auxilios, cabullería, luces de navegación, maniobras, instrumental, entre otros temas. - Timonel de yate a vela y motor: duración 4 meses. Habilita a navegar embarcaciones sin límite de potencia y de hasta 20 metros de eslora, en Río de la Plata exterior, lagos y lagunas. - Patrón yate a vela y motor: duración 4 meses. Es necesario ser timonel. Permite el gobierno de embarcaciones deportivas que realicen navegación lacustre, fluvial o costera marítima mientras se navegue a una distancia de la costa no superior a 12 millas náuticas (incluye Río de la Plata sin limitaciones). La PNA es quien evalúa todos los cursos y otorga los certificados.

Matriz N° 38: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Astillero Farfalla Av. Otamendi 1359. (a pocas cuadras de área en estudio) Tel: 011.6162-7171
Categoría	Otros servicios
Tipo	Comercio
Características	Repara lanchas y botes y fabrica veleros H19 (5,70 metros) y H20 (6 metros) además del Albatros (6,70 metros), PK22 y Pamperos, estos últimos los más fabricados a razón de 3 por mes. Emplea a 5 personas.



Matriz N° 39: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Náutica Gabott Av. Otamendi 1025. (a pocas cuadras de área en estudio) Tel: 0114254-7841
Categoría	Otros servicios
Tipo	Comercio
Características	Venta de embarcaciones deportivas de placer, turismo y trabajo, lanchas, semirrígidos y motores fuera de borda Yamaha en todas las potencias. Reparaciones de lanchas y motores. Posee sucursal en Munro, Vicente López.



Matriz N° 40: Relevamiento de equipamiento: otros servicios

Nombre y ubicación	Náutica Sudeste Av. Otamendi 850. (a pocas cuadras de área en estudio) Tel: 011-4224-4331
Categoría	Otros servicios
Tipo	Comercio
Características	Venta de embarcaciones semirrígidas, kayaks y motores nuevos; venta de motores y embarcaciones usadas. También ofrecen cursos de timonel.



En cuanto a las instalaciones, para facilitar su análisis, separaremos a las categorías generales por un lado y de agua y playa por otro. Dentro de esta última categoría se considerarán instalaciones náuticas de recreo (INR) y los servicios ofrecidos en éstas como adicionales que han surgido del presente trabajo de campo y son especializadas para el producto turismo náutico.

Tabla N° 5: Evaluación de las instalaciones existentes según su tipología (Boullón, 1991, con adicional de INR de Gómez Javaloyes, 2012)

	Tipo	Cantidad			Estado de conservación		
Categoría		Inexistente	Escasa	Suficiente	Malo	Regular	Bueno
Generales	Piscinas			X			X
	Vestuarios			X			X
	Juegos infantiles		X		X		
	Golf	X					
	Tenis			X			X
	Otros deportes			X			X
	Pasarelas, puentes		X			X	
De agua y playa	Marinas			X			X
	Espigones			X		X	
	Muelles			X		X	
	Quinchos			X			X
	Carpas			X			X
	Sombrillas		X				X
	Reposeras			X			X
	Observ. subacuática	X					
INR	Fondeaderos	X					
	Dársenas			X			X
	Puerto interior	X					
	Puerto marítimo/ fluvial			X			X
	Marinas			X			X

Tabla N° 6: Servicios ofertados por las INR según criterios de Eiglier y Langeard (1989)

Básicos		Periféricos		Base derivados		Complementarios	
Marinas secas o varadero	SI	Agua	SI	Electricidad y electrónica	SI	Lavandería	NO
Rampas	SI	Teléfono	NO	Taller mecánico	NO	Bares	SI
Seguridad	SI	Electricidad	SI	Carpintería de ribera	NO	Restaurantes	SI
Partes meteorológicos	SI	TV por cable al pie de marina	NO	Velería	NO	Estaciones de servicio	NO
Comunicación VHF	SI	Duchas	SI	Abastecimiento	SI	Compraventa de embarcaciones	SI
Plumas	SI	Sanitarios	SI	Club social	SI	Supermercado	NO
Remolcador	SI	Vestuario	SI	Escuela de enseñanza náutica	SI	Hotel	NO
Amarra de cortesía	SI	Combustible	NO	Alquiler de embarcaciones	SI	Ocio	SI
Balanza de barcos	SI	Recogida aceite	SI				
		Recogida residuos	SI				
		Servicio de transporte a la ciudad	SI				
		Mecánica ligera	SI				

Foto N° 24: Marcas de acceso al CNQ



Foto N° 25: A la derecha lancha del CNQ



Fuente: Ambas fotos pertenecen a la página Web de Club Náutico Quilmes

Foto N° 26: Galpón que guarda los optimist para niños



Fuente: autora

Foto N° 27: Dársena Este del CNQ y edificio social



Fuente: página Web de Club Náutico Quilmes

Foto N° 28: Dársenas Oeste y Sur. Al fondo el edificio social del CNQ



Fuente: página Web de Club Náutico Quilmes

Foto N°29: Puente (primer plano) y varadero seco al fondo



Fuente: autora

Foto N° 30: Utilización de pluma para botadura



Fuente: autora

Foto N° 31: Finger



Fuente: autora

Foto N° 32: Murallón con medidor del nivel de agua



Foto N° 33: Boya en río



Fuente: Ambas fotos pertenecen a la página Web del Club Náutico Quilmes

Foto N° 34: Indicador de dirección a seguir



Fuente: la página Web del Club Náutico Quilmes

Foto N° 35: Guardería de kayaks en el galpón de CNQ



Foto: autora

5.5. Identificación y contextualización de las actividades náuticas que se practican

Según lo indicado en la metodología, la muestra fue de 70 entrevistas realizadas a practicantes de actividades náuticas de los tres espacios territoriales del área en estudio.

Para la identificación de actividades náuticas, se contrastan las manifestadas en el área de estudio a través de las entrevistas específicamente respondidas en la pregunta N°1, con las señaladas por el Informe Ejecutivo de MINTUR (2013, op. cit.) como enmarcadas dentro del concepto de turismo náutico.

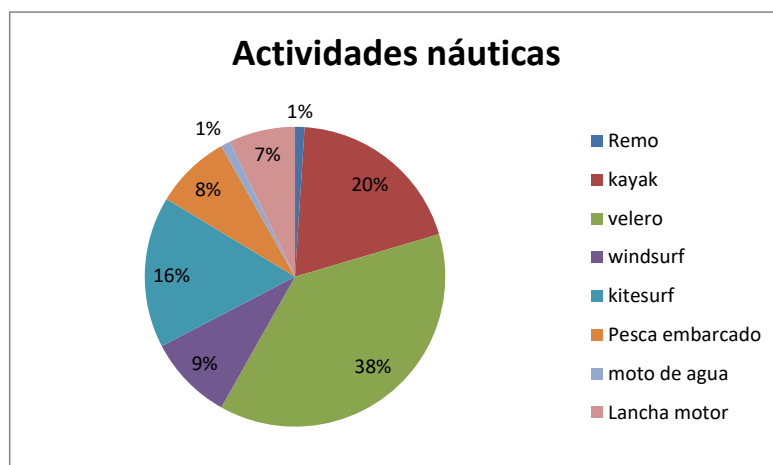
Tabla N°7: Identificación de las actividades náuticas reconocidas por MINTUR en la ribera de Quilmes

Práctica de turismo náutico	Identificada en la ribera de Quilmes	
Navegación recreativa a vela	Si	
Navegación recreativa a motor	Si	
Cruceros de mega yates		No
Cruceros de mediano porte	Si	
Charter náuticos		No
Excursiones en embarcaciones de recreo (pesca embarcada).	Si	
Windsurf	Si	
Surf		No
Kite surf	Si	
Rafting		No
Remo	Si	
Vela	Si	
Kayak	Si	
Wake board	Si	
Moto de agua	Si	
Esquí acuático	Si	
Submarinismo		No

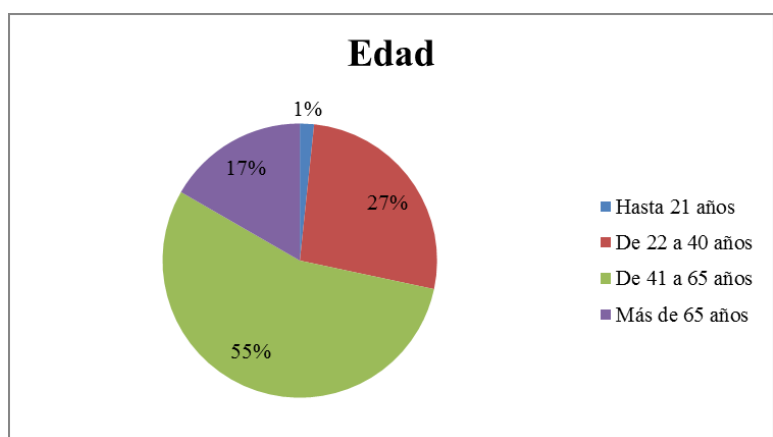
Se observa que las actividades que no se practican se deben o bien al calado del área de estudio que no permite embarcaciones de gran porte o bien a las condiciones naturales que no se ajustan a dichas modalidades.

Se presentan los gráficos con el orden lógico de correlatividad de las preguntas realizadas en las entrevistas. En el próximo capítulo se analiza cada uno de los ítems por separado.

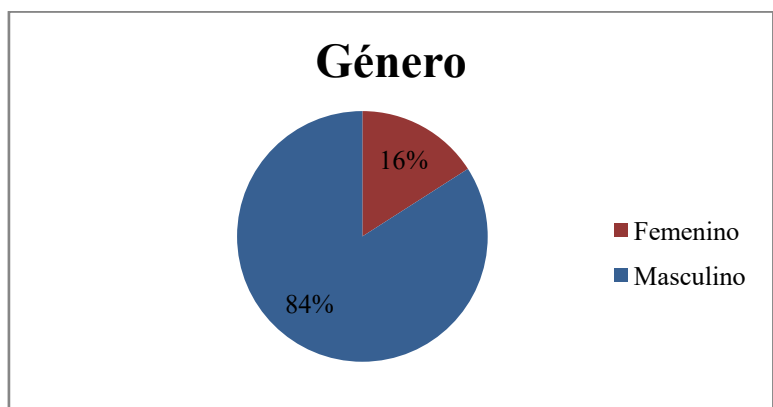
Actividad náutica practicada en la Ribera de Quilmes



Edad

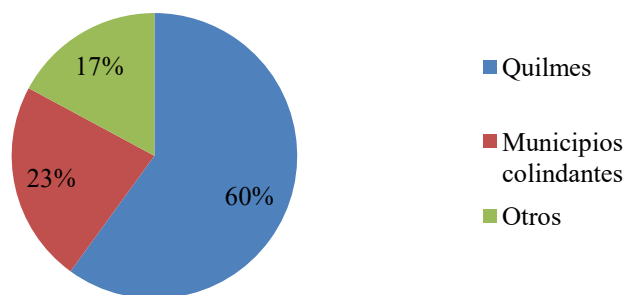


Género



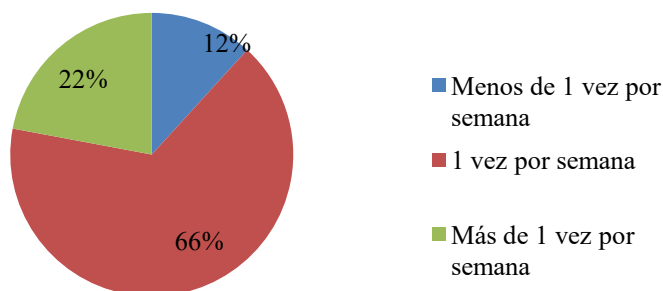
Lugar de residencia

Lugar de residencia



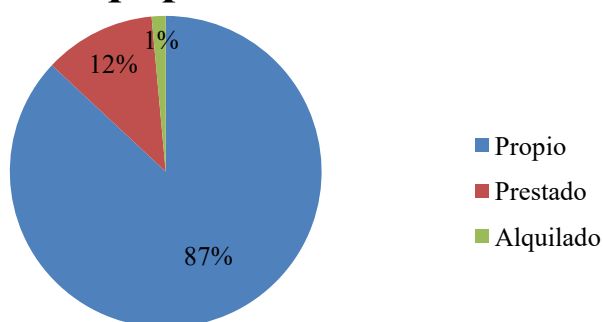
Frecuencia semanal de actividad náutica

Frecuencia de uso de la Ribera

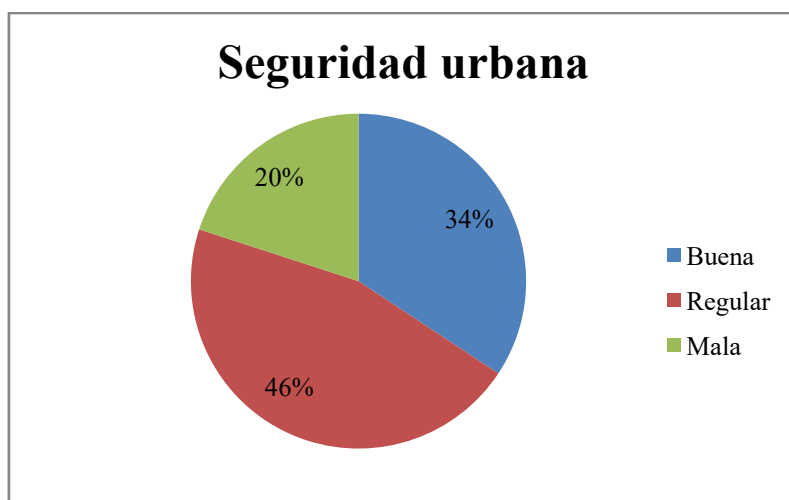


Propiedad del equipo

Equipo



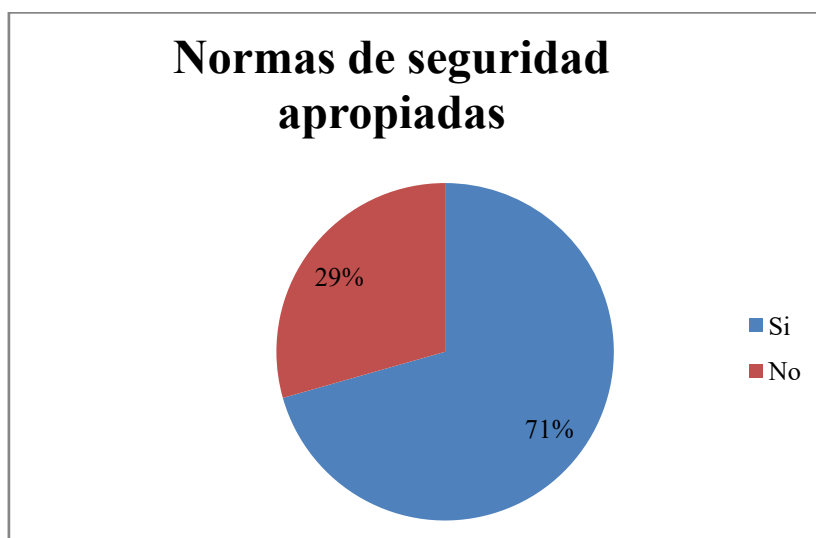
Seguridad urbana de la Ribera



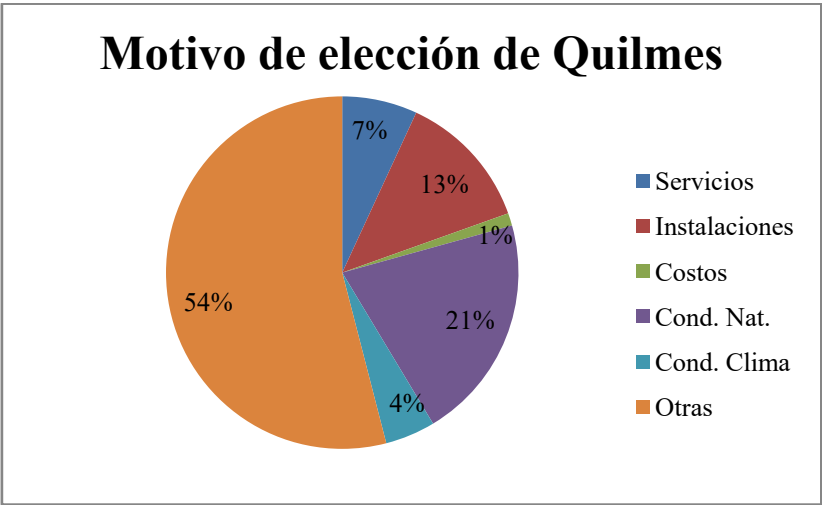
Existencia de normas de seguridad náutica



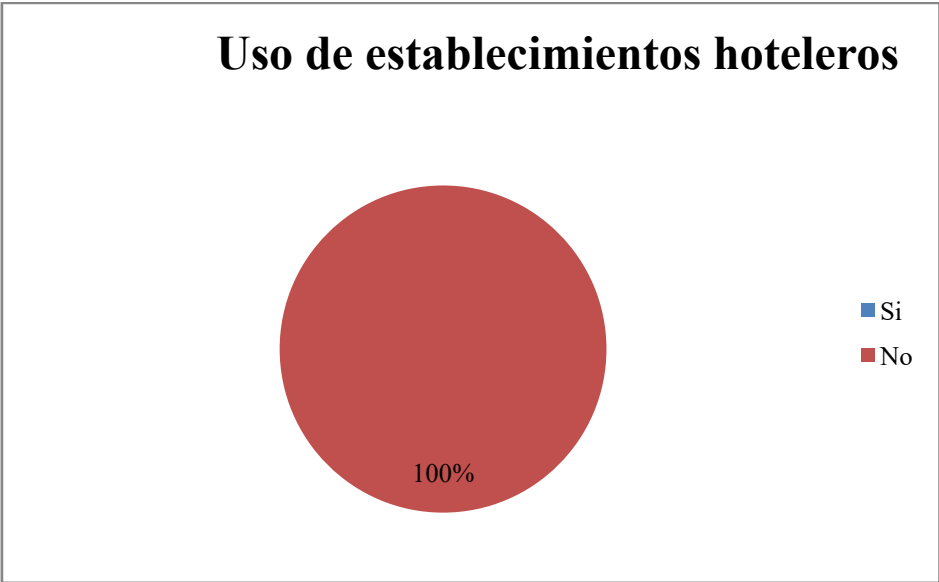
Normas de seguridad apropiadas



Motivo de elección de Quilmes para practicar actividades náuticas

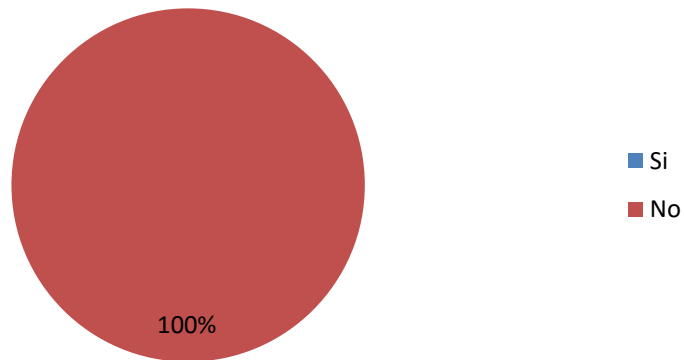


Utilización de establecimientos hoteleros



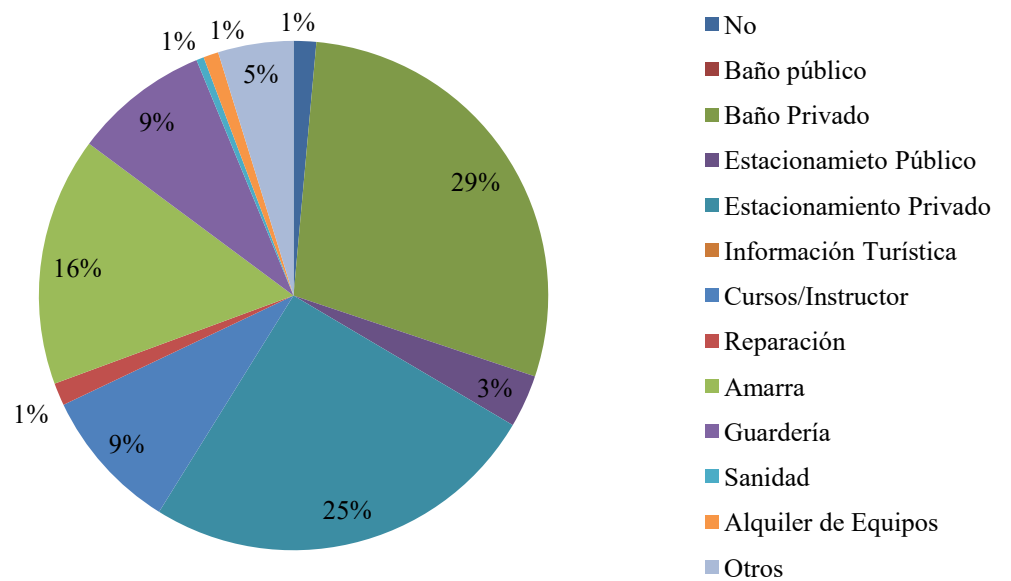
Utilización de agencias de viajes

Uso de Agencias de Viajes



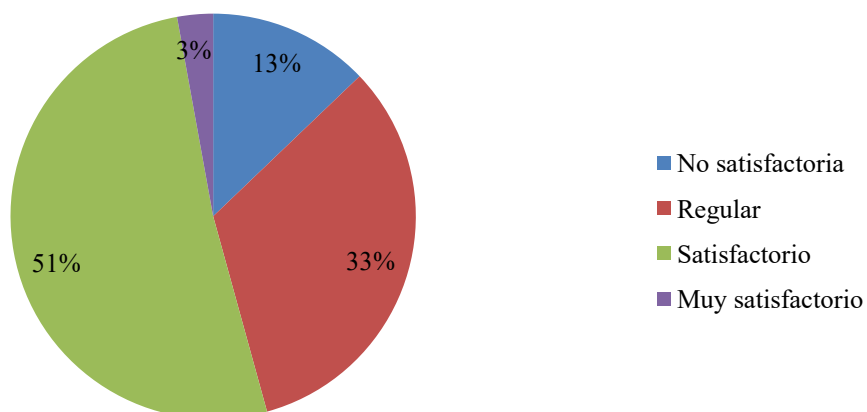
Uso de instalaciones y servicios

Uso de las instalaciones y servicios



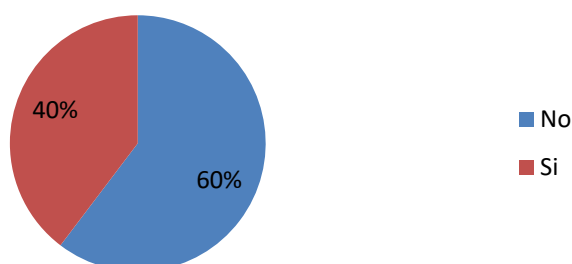
Evaluación de infraestructura y servicios generales

Evaluación infraestructura y servicios



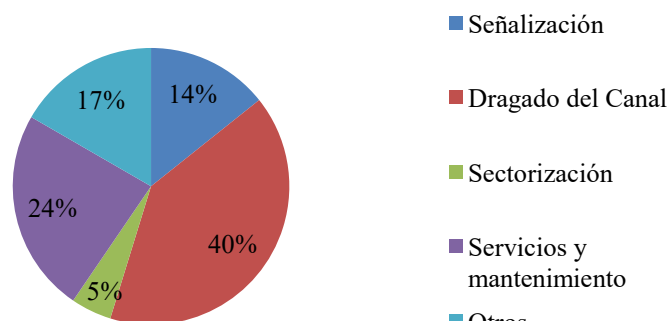
Satisfacción de la demanda

Satisfacción de la demanda



Sugerencias de mejoras

Sugerencias de mejora



6. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Se procede a analizar el total de los resultados teniendo en cuenta que los instrumentos metodológicos aplicados (fuentes primarias y secundarias, relevamiento y entrevistas) fueron diferentes para cada objetivo planteado o una combinación de ellos.

6.1. Evolución histórica del turismo náutico en Quilmes

El primer objetivo específico de la investigación apunta a analizar la evolución histórica del turismo náutico en Quilmes. Respecto de este apartado, se puede observar que:

Las primeras manifestaciones de actividades turístico-recreativas en Quilmes tuvieron lugar en la ribera del Río de La Plata por su clima privilegiado, sus bosques y sus aguas aptas para baños. A esta etapa se la denominó “antecedentes remotos” ya que analiza el surgimiento del turismo y la recreación en general en el área de estudio. Los deportes náuticos no son un fenómeno reciente sino que desde 1915 hay fotografías que documentan que ya se realizaban paseos en botes u otros tipos de embarcaciones desde el Balneario de Quilmes S.A., por lo cual podemos concluir que esta práctica lleva ya por lo menos cien años en el área de estudio. Las primeras embarcaciones eran a remo y de madera. Se generalizaron los clubes de regatas en varios destinos del Río de La Plata.

Posteriormente surge la etapa llamada “pionerismo” por estar relacionada con la fundación de los dos clubes que dinamizaron las actividades turístico-recreativas del área en cuestión. En 1921 se había fundado el Club Náutico Quilmes (CNQ), el cual convocó a los entusiastas de la náutica que fueron verdaderos precursores de las actividades a vela en Quilmes y en 1938 se funda el Pejerrey Club de Quilmes en parte de sus instalaciones, que creció hasta poseer uno de los espigones más largos de Sudamérica con aguas pasantes, convocando a pescadores de toda la región sudeste del Gran Buenos Aires. Tanto el CNQ y como el Pejerrey supieron ser y son actualmente lugares de encuentros sociales, de esparcimiento, generalmente los fines de semana y principalmente en verano.

En esta época se le da tanta importancia al turismo náutico al punto que comienzan a confeccionarse embarcaciones en Quilmes.

En las décadas de los años 80 y 90 surgen el windsurf y el kayakismo los cuales se practican libremente en el espacio público de la ribera.

El último período se trata del contexto actual. Se lo denominó de “socialización” porque se promueven las condiciones sociales que favorecen el desarrollo integral de las personas a través del encuentro con el otro. Se reconoce a los deportes náuticos como actividad gregaria.

Se pone de moda el kitesurf que desplaza y reemplaza en la mayoría de los casos al windsurf, principalmente por el poco espacio y peso del equipo con la practicidad que conlleva su guarda y transporte.

En la actualidad, tanto dentro de los clubes como en las áreas públicas se practican todo tipo de deportes náuticos y la mayoría de los practicantes se conocen entre sí, sin embargo es de destacar que tanto en la década de los años 20 como ahora son más numerosos los socios “picniqueros” (no navegantes) que los navegantes.

Se apunta a realizar certámenes deportivos que congreguen cada vez más participantes, aunque no se obtuvieron datos históricos como para contrastar con los actuales.

Los tres eventos anuales de turismo náutico más convocantes son:

Copa Borde a Quilmes: encuentro nacional de veleros que se realiza durante el mes de marzo desde 1998 desde Olivos hasta Quilmes, organizada por el CNQ

Copa Pino Daparenti: regata de veleros que tiene lugar todos los años en el mes de septiembre desde 1993. También se corre de Olivos a Quilmes y organiza el CNQ

Gran Concurso de Pesca en Kayak: se premia al pejerrey más largo con devolución optativa. Organizada en el mes de julio por el Pejerrey Club y se prevé continuidad anual.

6.2. Relevamiento de las características actuales de la oferta turística para la práctica de actividades náuticas

Se realiza un análisis teórico para cada uno de los siguientes ítems:

Atractivos de turismo náutico

La ribera de la ciudad de Quilmes tiene características de centro turístico-recreativo de excursión, es decir, que recibe visitantes por menos de 24 horas.

En este contexto, el Río de la Plata es, desde hace más de cien años, el atractivo principal y motivador de los desplazamientos de personas hacia el área en estudio fundamentalmente por ser un atractivo natural, lo que permite a los visitantes disfrutar del agua y la naturaleza del paisaje circundante. Este último lo constituye el histórico “Paseo de la Ribera”, una tipología de sitio natural (modificado por el hombre) considerado “costa”. De esta manera, Río de la Plata y Paseo de la Ribera forman una amalgama indisoluble para quien elige Quilmes como destino turístico-recreativo en general. En lo que hace al turismo náutico en particular, los practicantes de actividades náuticas eligen el destino debido a las cualidades del Río de la Plata en esta área: piso de arena fina (sin escombros

como hay en otras zonas), profundidad óptima, veril (orilla o borde de un canal) limpio, gran amplitud para la práctica, entre otras virtudes (Mattarollo, 2015).

Una ventaja diferencial es su ubicación, fácilmente accesible y cercana a los centros emisores, pudiéndose acceder por tierra vía vehículo propio, tren y/u ómnibus y por el agua misma a través de la estación náutica ubicada en el Club Náutico Quilmes.

Otra ventaja diferencial es el carácter de gratuidad para la práctica de actividades náuticas, ya que, a diferencia de otros destinos, no se cobra el uso o acceso a playa por ser un área pública de uso y disfrute de toda la comunidad. Sin embargo, cabe destacar que los sanitarios públicos son escasos -dos para el sexo femenino y dos para el masculino en un total de 1000 metros de costa- y están mal mantenidos.

En la evaluación de la viabilidad de los atractivos turísticos, tanto del Río de la Plata como del Paseo de la Ribera, el potencial de atraktividad resulta alto.

No sucede lo mismo con el potencial de aptitud, que resultó media en ambos casos debido a la contaminación de las aguas con su consecuente prohibición de baños y en cuanto al área parqueada, debido a la presencia de bancos, cestos de basura y luminarias que no están en buenas condiciones. Adicionalmente, se han sumado hechos delictivos que atentan contra la seguridad de los visitantes. Por último, la potencialidad de disponibilidad tanto del río como del paseo resultó alta ya que son de fácil acceso y están para uso y goce de la generalidad de las personas.

En cuanto a las regatas por el Río de la Plata, se consideran un atractivo en sí porque movilizan no sólo demanda activa, sino también a actores-observadores. Su categoría corresponde a acontecimientos programados de tipo deportivo y su jerarquía es 3 debido a que poseen rasgos excepcionales y reciben corrientes de visitantes de mercado interno o externo (especialmente de Uruguay) debido a la cercanía.

Para la práctica de estas actividades se necesitan requisitos, además de experiencia en náutica. Requieren de las facilidades (infraestructura de apoyo e INR) del CNQ para su realización. Esto convierte a las regatas en producto especializado, no apto para todo público. Si bien no es necesario ser el propietario de una embarcación, para realizar la regata se debe tener como mínimo curso de timonel, por lo que varias personas sin embarcación propia, para poder participar se ofrecen como tripulantes a través de sitios de Internet.

Hay regatas cerradas en las que son excluyentes embarcaciones por categorías, instituciones, fórmulas, etc., pero todo navegante está habilitado para participar de una regata tomando a priori conocimientos de las reglas correspondientes a la regata en que va a participar.

Las regatas en Quilmes entusiasman a socios del CNQ, pero también a asociados de otros clubes náuticos que participan de ellas, oscilando la cantidad de embarcaciones

entre 40 y 80 por vez, dependiendo de categorías y clases de embarcaciones. En dichas regatas, los socios representan al club competitivamente.

Hay dos regatas ineludibles organizadas por el CNQ: una en marzo, denominada Borde a Quilmes que se corre desde Olivos hasta Quilmes y su primera edición fue en 1999 con 20 barcos; y la otra en septiembre, denominada Pino Daparenti, en honor al gran navegante quilmeño Giuseppe Pino Daparenti, recordado profesor y entusiasta del yatching argentino. La copa Pino Daparenti data de 1993. Sin perjuicio de lo anterior, entre las organizadas por el CNQ y las organizadas por otros clubes náuticos, hay un promedio de una regata disponible cada fin de semana en el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires en el Río de la Plata.

Las accesos para los residentes de Quilmes y zona Oeste son mayoritariamente por vía terrestre en vehículos particulares y los de las zonas Norte y Sur, por lo general vía acuática con sus respectivas embarcaciones.

Una de las razones por las que las personas se anotan a participar en las regatas es por la camaradería que se vivencia en el río, pero otra razón no menos importante es por los grandes eventos sociales, generalmente comidas, que se ofrecen a la noche organizadas por el CNQ. Son momentos distendidos y de compañerismo donde se disfruta de las fotos y se cuentan anécdotas de lo ocurrido, con la coronación de la entrega de premios para los ganadores.

Se considera que, tanto la atraktividad (el fomento de la náutica es la razón de ser de los clubes náuticos), como la aptitud (del colectivo específico implicado) y la disponibilidad (cada fin de semana, en territorio del AMBA) para estos acontecimientos es alta y el único inconveniente que se visualiza es la amenaza de acumulación de sedimentos en el canal artificial del club, el cual se mantiene permanentemente libre mediante el esfuerzo humano del dragado.

No menos atractivas resultan las competencias de pesca en kayak, consideradas también como un acontecimiento programado en este caso organizadas por el Pejerrey Club. Su primera edición se realizó el 17 de agosto de 2014 y convocó a participantes de toda la Provincia y de la Ciudad de Buenos Aires con excelentes resultados y expectativas futuras. Participaron alrededor de 70 kayaks y se entregaron, 1º, 2º y 3º premio a los pejerreyes más grandes y medallas de 4º al 10º puesto. Se puede afirmar que su atraktividad, aptitud y disponibilidad resultan altas en la evaluación como atractivo.

Infraestructura e infraestructura de apoyo

El resultado del análisis de la matriz de relevamiento de la infraestructura indica que el acceso al área estudiada desde Buenos Aires y municipios vecinos es sencillo. Se puede arribar vía terrestre principalmente por la Autopista Buenos Aires –La Plata con vehículo particular o con cinco líneas diferentes de ómnibus. La estación de ferrocarril está

en el centro urbano de Quilmes, pero en un viaje corto de 15 minutos se puede acceder con servicios de ómnibus que tienen parada en la estación y terminan en la ribera.

Hay estaciones de servicio cercanas (entre 3 y 4 kilómetros de distancia) pero no en el área de estudio. Esto obliga a los usuarios de embarcaciones a motor a traerse el combustible hasta la amarra. Lo mismo sucede con talleres mecánicos, que están en las cercanías.

En cuanto a la infraestructura correspondiente al modo acuático, la actual estación fluvial del CNQ está supervisada por Prefectura Naval Argentina. Cuenta con un canal de acceso de 600 metros de largo por 100 de ancho, parque náutico para embarcaciones de pequeña eslora (10 metros de largo) deportivas y de placer, varadero, dos plumas para izar y arriar embarcaciones y amarre de cortesía. Dentro de los elementos considerados como “infraestructura de apoyo” se cuenta con una draga “Soberanía” que va absorbiendo la arena de los bancos acumulada por acción de las mareas y la va desechando en tierras fiscales, con el permiso de la Municipalidad al CNQ. Esto genera la anexión de tierras ganadas al río en un espacio denominado “La Isla”, que en realidad es una península perteneciente al club.

Entre los elementos de amarre se cuenta con pontones, marinas (hasta cinco embarcaciones) y fingers (admite un máximo de dos embarcaciones). También hay varias rampas de bajada al agua de embarcaciones ligeras. La de la Isla posee un malacate para facilitar la tracción. En cuanto a las marcas, encontramos: murallón con regla para conocer el calado según mareas, farolas, boyas y boyarines de señalización.

Con respecto a las comunicaciones, el área está bien servida con señal para telefonía celular, hay servicios de radio VHF en Prefectura, CNQ y Malibet, no obstante el servicio de Internet en la zona es deficiente. La telefonía fija asimismo es escasa ya que hay un solo locutorio situado en un kiosco.

La red de agua del área en estudio proviene del servicio público, sin embargo, en zonas muy cercanas dicha red no existe, ligada a viviendas precarias. Algo similar acontece con la red de desagües y el gas natural. Es importante remarcar en este punto, que por el tipo de mareas y por constituir el área de estudio un terreno bajo “ganado a las aguas del río”, son periódicas las crecientes e inundaciones como fenómeno de la naturaleza, que suelen traspasar la muralla de contención que es la escollera y ganan la avenida costanera y más allá. Debido a este fenómeno, recientemente se está tomando la precaución de construir en altura o sobre pilotes.

En cuanto a la recolección de basura, si bien hay un contenedor cada 100 metros, estos están desprolijos y generan polución, vistas desagradables y poco mantenimiento. De los 22 cestos (de las últimas cuatro gestiones políticas del Municipio) que hay en el área de estudio, prácticamente la mitad no está en condiciones.

La red eléctrica también arroja desinteligencias ya que de la cantidad de luminarias relevadas, muchas veces en lugar de arreglar una rota, colocan una nueva a su lado. Esto genera contaminación visual del paisaje desde el punto de vista del visitante.

En cuanto a primeros auxilios, la salita de la Cruz Roja Argentina ubicada contigua a la oficina de Policía ypróxima al Pejerrey Club no está operativa.

Foto N° 36: Vista de la Sala de Cruz Roja, cerrada, contigua a la oficina de Policía en la Ribera



Equipamiento

Se dejó afuera del estudio las variables alojamiento y agencias de viajes por no estar comprendidas dentro del área de estudio.

Con respecto a los resultados de la matriz de relevamiento para la variable equipamiento, rubro alimentación, existen seis restaurantes, cinco bares, dos kioscos, un night club y una disco/salón para eventos. La mayoría están clasificados como 2 tenedores y ninguno de ellos admite pago con tarjetas de crédito o débito. Los restaurantes que están en el espigón del Pejerrey Club sólo abren los fines de semana o específicamente para la realización de eventos.

Se observan nueve establecimientos que han sido cerrados en los últimos años, de los cuales cuelgan carteles de alquiler o venta.

También resulta importante hacer la salvedad de que el territorio en estudio fue siempre considerado un polo gastronómico y de entretenimiento, especialmente sobre la Avenida Cervantes. Actualmente, a partir de la observación directa, se pudo comprobar la gran cantidad de locales en abandono y/o en alquiler y venta. Inclusive algunos han cerrado en el transcurso del presente trabajo como lo muestra la ilustración a continuación.

La mayoría son grandes salones lo que le da un particular aspecto de abandono al paisaje. El análisis de este fenómeno excede al presente trabajo.

Foto N° 37: Murillo Bar, funcionó hasta marzo de 2015



El área posee cuatro espacios de esparcimiento, siendo los dos más importantes el CNQ y el Pejerrey Club.

En cuanto a los servicios de transporte, se accede mediante vehículo particular, cinco líneas de ómnibus interurbanos que tienen parada en la estación ferroviaria de Quilmes y su terminal en la ribera o mediante el modo acuático.

Entre otros servicios conexos se remarca que no opera ninguna oficina de información turística, en tanto que si existen servicios de guías de pesca saliendo desde la sede del CNQ. Se cuenta con siete guías registrados. También están disponibles diversos cursos de instrucción náutica.

Por último, dentro de esta clasificación de otros servicios se encuentran un astillero y dos comercios náuticos, que, si bien no están ubicados dentro del área de estudio, se encuentran en sus adyacencias, en la Avenida Otamendi, que es una de las dos avenidas de ingreso a la ribera de Quilmes, siendo la más antigua de ambas, respondiendo a criterios tradicionales de urbanización con la consiguiente distribución de empleos náuticos en las proximidades de la costa.

Instalaciones

Es conveniente aclarar que las instalaciones del área en estudio fueron divididas en generales, de agua y playa y náuticas de recreo (INR). Las dos primeras categorías son de uso y goce del público en general en tanto que las últimas son de uso exclusivo de los practicantes de actividades náuticas. La mayoría se encuentra en cantidad suficiente y en buen estado de conservación.

Es importante aclarar que el CNQ es la porción de espacio estudiado que cuenta con mayor cantidad de instalaciones y servicios náuticos. Esto se debe a que la práctica, el fomento y facilitación de actividades náuticas es la razón de ser de dicho club. No sucede lo mismo en el Pejerrey Club ya que su objetivo fundacional se corresponde con la práctica de la pesca, por lo que la única instalación náutica específica que posee el club es una rampa de cemento y madera bautizada "Cesar Colombo" e inaugurada el 17 de agosto de 2014 con motivo del 1º concurso de pesca en kayak organizado por la Subcomisión de Pesca en Kayak del Pejerrey Club, integrada por los autodenominados Piratas del Sur. En dicho concurso de pesca embarcada participaron 70 kayaks de diversos clubes de la provincia de Buenos Aires.

Por último, en el área pública de la rambla, correspondiente al Paseo de la Ribera, la única instalación náutica es una rampa colocada y gestionada por el Bar-guardería Malibet, ubicado enfrente, sobre la Avenida Cervantes.

En toda el área de estudio no se cuenta con ninguna rampa o bajada náutica pública.

Los baños públicos se encuentran en la curva de las avenidas Otamendi y Cervantes. Están realizados en una estructura antigua y mal mantenida. Posee dos baños para damas y dos para caballeros y son los únicos en todo el Paseo de la Ribera a los que puede acceder la gente que concurre con fines turístico-recreativos al área. En temporada de verano se refuerzan con la instalación de entre cuatro y ocho baños químicos distribuidos a lo largo de 2500 metros, excediendo ampliamente el área de estudio.

A continuación se presentan fotos que se han obtenido en la salida de campo.

A photograph of a colorful, low-rise building with murals of trees and flowers, situated in a park-like setting with trees and a paved area. A few people are walking near the building.

Análisis FODA de la oferta de turismo náutico

Atractivos turísticos

Atractivos Turísticos	Fortalezas	Debilidades
	-Principal atractivo de base natural (el Río de la Plata) como insumo turístico desde hace más de 100 años. -La ribera como marco para la práctica de actividades náuticas y recreativas. -Cualidades positivas del río: limpieza, profundidad, piso arenoso, amplitud. -Calendario de regatas y concursos de pesca.	-No hay productos turísticos náuticos consolidados. -No hay oferta complementaria de calidad (actividades recreativas). -Contaminación del río, residuos en el Paseo de la Ribera. -Asentamientos de barrios precarios en las cercanías de la ribera (afectan la calidad de vida de los residentes y el paisaje).
	Oportunidades	Amenazas
	-Cambio de tipología de centro de excursión a centro de corta estadía. -Concientización de la importancia del desarrollo socioeconómico para los residentes.	-Escaso control por parte de las autoridades municipales y las fuerzas de seguridad que derivan en mal uso de los atractivos y facilidades existentes. -Deterioro del patrimonio, tanto cultural como natural, que merma la afluencia de visitantes para práctica de actividades náuticas.

Infraestructura

Infraestructura	Fortalezas	Debilidades
	-Ubicación ventajosa debido a la cercanía con los mayores centros emisores. -Cinco servicios públicos de ómnibus interurbanos arriban a la ribera y conectan con el FFCC. -Presencia de parque náutico con varadero, plumas y amarras. -Infraestructura de apoyo.	-Inseguridad y escaso desarrollo de terminales de ómnibus. -Ausencia de servicios para el automotor. -Escasos servicios especializados. -Poco calado del canal. -Acumulación de residuos. -Incapacidad de respuesta sanitaria ante emergencia eventual o accidente.
	Oportunidades	Amenazas
	-Interés de inversores privados en la zona para la realización de nuevos emprendimientos. -Futuro desarrollo de un puerto municipal. -Provisión de rampas públicas a lo largo de los 1000 metros ribereños. -Zona pública Wi Fi. -Separación de residuos náuticos para reciclaje o tratamiento.	-Ausencia de normas de planeamiento urbano que contemplen el aprovechamiento del río por parte de residentes y visitantes. -Especulación inmobiliaria en desmedro de otras inversiones que garanticen el público acceso al río y sus actividades náuticas. -Municipios cercanos con potencial desarrollo de oferta turística náutica que están trabajando planificadamente y pueden convertirse en una fuerte competencia comparativa.

Equipamiento

Equipamiento	Fortalezas	Debilidades
	-Variedad en oferta gastronómica y esparcimiento.	-Escasa oferta hotelera y fuera del área ribereña. -Escasos servicios en la zona. No admiten tarjetas de crédito ni débito.

	Oportunidades	Amenazas
	-Posibilidad de pago y/o financiación con tarjetas de débito y crédito como ventaja competitiva. -Especialización en mercado náutico. -Locales en alquiler para serv. náuticos complementarios (ropa deportiva, etc.).	-Pérdida de identidad de la ribera al no existir normativa clara de establecimiento de capitales de inversión (edilicias, usos y costumbres, entre otras) -Consumo del practicante de actividades náuticas exclusivamente dentro de clubes.

Otros servicios

	Fortalezas	Debilidades
	-Guías de pesca embarcada. -Astilleros y comercios de venta de embarcaciones y afines en la zona.	-Falta de oficina de informes turísticos y agencias de viajes en la ribera. -Estado general de abandono por falta o retiro de locales de la Av. costanera. -Empleos directos precarios relacionados con la pesca (proveedores de lombrices, mojarras, etc.)
	Oportunidades	Amenazas
OtrosServicios	-Sin estacionalidad marcada (se requieren todo el año). -Profesionalización de empleos directos.	-Preferencia por otros destinos emergentes cercanos. -Convenio UNQUI-Municipalidad de San Fernando -capital nacional de la náutica desde 1972- para fabricar las embarcaciones de la carrera de Arquitectura Naval, en lugar de hacerlas en Quilmes.

6.3. Actividades náuticas que se practican en la actualidad en la ribera

A la luz de los resultados de las entrevistas realizadas se puede analizar lo siguiente:

Actividad náutica practicada en la ribera de Quilmes

Del total de entrevistados el 35% manifestó efectuar dos o más actividades náuticas en el territorio estudiado. Todos los entrevistados resultaron demanda-actora.

De un total de 70 personas el 38% respondió que practica velerismo, siendo el deporte más practicado en la ribera de Quilmes. La mayoría de este colectivo practica sólo dicha actividad, sin embargo, cuando los encuestados manifestaban realizar un segundo deporte náutico se mencionaba el windsurf, posiblemente, por aplicarse la misma técnica que con la vela de una embarcación (Mattarolo, 2015).

Le sigue en importancia con un 20% la navegación en kayak, que incluye a los pescadores del Pejerrey Club que pescan en dicha embarcación. Es importante recalcar que se ha buscado *ex profeso* una muestra del 20% del certamen de pesca embarcada de agosto de 2014. Es probable que esto haya condicionado la muestra, no reflejando todo el año igual número de practicantes.

El kitesurf es el tercer deporte más practicado con un 16% y en menor medida windsurf. Es de remarcar que el primero casi en su totalidad y el segundo con bastante frecuencia se practican en el espacio público frente al bar-guardería náutica Malibet. Los deportistas usan dichas instalaciones en lugar de utilizar las del espacio público. Esto responde mayoritariamente a que no requieren más que su equipo para la práctica deportiva de sus actividades. No necesitan instalaciones o servicios específicos porque en su mayoría son dueños de sus propios equipos.

Siguen de manera bastante pareja pesca embarcada y lancha a motor, deportes que se efectúan únicamente desde el CNQ debido a los requisitos de embarque. Lo que menos se practica es moto de agua y remo, ambas actividades con un 1% de total de respuestas.

Edad

El análisis es complejo porque se desconocen las motivaciones que determinan a las personas a practicar actividades náuticas: gustos, tiempo, dinero, otras. No se indagó en ese sentido. Sin embargo, se nota claramente que el rango entre las personas de 41 a 65 años es la más numerosa, siendo más de la mitad de la muestra. A su vez, en esta categoría, la mayoría se dedica al velerismo, que como ya se dijo, es el deporte más extendido.

Luego siguen los que tienen de 22 a 40 años siendo el 27%. De este colectivo de gente la mitad practica velerismo y la otra mitad kite surf.

Los mayores de 65 años son el 17% y se dedican al velerismo, y en muchísima menor escala las personas hasta 21 años que en el caso de la presente muestra es un representante del optimist, clase internacional de embarcación a vela diseñada para niños de entre seis y quince años que se convirtió en la embarcación de inicio a la navegación a vela por excelencia por su simpleza, estabilidad y competitividad.

Género

Los deportistas náuticos son mayoritariamente masculinos, hecho que no responde a nada en particular ya que no existen impedimentos físicos para que las mujeres realicen las mismas actividades que los varones. Probablemente responda a antiguas supersticiones náuticas basadas en que una mujer a bordo traía mala suerte. Sin embargo, hoy en día muchas mujeres comparten con su familia la navegación especialmente en competencias y muchas lo hacen en solitario.

No varía según el tipo de actividades. Ambos géneros -practican juntos o separados- la totalidad de los deportes enunciados arriba y siempre el número de mujeres es considerablemente inferior.

También podría deberse a que los deportes que actualmente marcan tendencia (kitesurf, wakeboard, etc.) son considerados de destreza y conllevan mayores riesgos por cuanto se utiliza el propio cuerpo; razón por la cual pueden estar más vinculados en el imaginario de la gente con el género masculino.

Lugar de residencia

Más de la mitad de los entrevistados es residente del Municipio de Quilmes. Cinco sextos de éstos residen en la propia ciudad y un sexto reside en el resto de las localidades del Municipio. Esta tendencia nos demuestra que la mayoría de los practicantes son residentes recreándose.

El 23% reside en localidades de municipios colindantes –Florencio Varela, Temperley, Berazategui, Burzaco, Wilde, Avellaneda, Lanús, Adrogué y Lomas de Zamora- y el 17% restante es de otros sitios –C.A.B.A., Ramos Mejía, Monte Grande-. Estos practicantes son excursionistas. Hay que tener en cuenta que para la muestra se consideraron los competidores de pesca embarcados en kayak del certamen que organizó el Pejerrey club, a sabiendas de que la mitad de los entrevistados no eran locales. Este número dentro de la muestra se ve reflejado en el alto índice del 17% de residentes en otros municipios. Es probable que durante el año, sin el contexto de una competencia teniendo lugar en la ribera, los porcentajes varíen.

Sólo los últimos son considerados técnicamente turistas puesto que por lo general realizan un pernocte en casas de familiares o amigos.

Frecuencia semanal de práctica de la actividad náutica

Casi tres cuartas partes de las personas entrevistadas hace uso de la ribera solamente una vez por semana, sobre todo los que se dedican al velerismo. Esta gente es habitué del club y navega en familia o con amigos especialmente durante los fines de semana. También constituye el estereotipo de los que se anotan en todas las regatas, por

disfrutar plenamente de estos certámenes en los que la mayoría de las veces, se disfruta un alto contenido social y de camaradería.

Los practicantes de kite surf, prefieren hacer uso de la ribera cuando sopla el viento que los favorece (el que no proviene de tierra adentro y los aleja de la costa). En ese caso, suelen dejar de lado lo que hacen usualmente para ir a practicar al río. El 22% utiliza la ribera más de una vez por semana y por lo general coincide con personas que se mudaron al área en estudio para poder practicar su actividad náutica favorita siempre que las circunstancias se lo permitan. Por último, hay una pequeña cantidad de personas que constituyen el 12% que usan la ribera menos de una vez por semana.

Propiedad del equipo

Casi el 90% respondió que usa equipo propio. Esto es válido tanto para los que utilizan veleros y o barcos de motor como para los kites –practicantes de kitesurf- y los pescadores en kayak. El 12% utiliza equipo prestado y generalmente coincide con personas que, habiendo hecho el curso de timonel, se embarca en un barco que no es propio para formar una tripulación y poder competir en regatas. Por último, el 1% indicó que utiliza equipo alquilado, del que está disponible en el CNQ.

Es conveniente aclarar que fuera de las instalaciones del CNQ, no existen comercios de alquiler de equipo o indumentaria náutica en el área de estudio. El hecho de que la mayoría utilice equipo propio puede ser resultado de esta variable.

Seguridad urbana de la ribera

Si bien el 46% respondió que la seguridad urbana le resulta regular y el 20% respondió que le resulta mala, estos resultados son representativos mayoritariamente de los socios del CNQ que consideran que al ingresar o egresar del canal del club, los pescadores o personas que están en la escollera Sur, que delimita el borde del canal, les arrojan piedras a las embarcaciones y no hay quien se responsabilice ni impida que esto suceda porque están en un área pública pero sin control de Prefectura ni policial. En su mayoría los kites opinaron que en la vía pública suele haber arrebatos. El 20% considera a la seguridad urbana buena.

Existencia de normas de seguridad náutica

La mayoría, el 84%, respondió que se cumplen. Esto se debe a que las normas de seguridad para la navegación con embarcaciones a vela y a motor son muy estrictas y fijas. La negativa mayoritariamente fue la respuesta de los kites porque sostienen que los principiantes no respetan las normas de paso, poniéndose en peligro ellos mismos o a terceros. Explicaron que las sogas del kite son muy peligrosas y con el empuje del viento pueden cortar, lastimando mucho a las personas. Se lo considera un deporte de riesgo.

Normas de seguridad apropiadas

El 71% considera que las normas de seguridad náutica son apropiadas, en tanto que el 29% restante sostuvo que no lo son. Este resultado se debe a que los nautas conocen las reglas de navegación, que son bastante rígidas y muchas de ellas obligatorias para la práctica (autorización para conducir una embarcación deportiva –Ver Anexos-, certificaciones de matrícula, de elementos de seguridad, inscripción en jurisdicción de Prefectura Naval Argentina Quilmes, etc.); en tanto que los deportistas independientes de otras actividades, cuanto más experimentados, más precavidos son.

Motivo de elección de Quilmes para practicar actividades náuticas

Más de la mitad de los entrevistados se inclinó por elegir a la ribera de Quilmes por “otras razones”, fundamentalmente la cercanía a su domicilio para la práctica de actividades náuticas, ya que así lo manifestaron en la aclaración. Hay una notable identificación de los socios del CNQ con su ciudad y si bien reconocen que el acceso al canal del club es un inconveniente constante porque necesita dragado permanente, no claudican en esa lucha en la que han crecido y se han forjado.

En segundo lugar, la razón de preferencia de Quilmes es por las condiciones naturales (piso de arena fina, profundidad óptima, gran amplitud para la práctica), siendo un 21% del total. En tercer lugar la razón de la elección son las instalaciones generales y náuticas con una representación del 13%, le siguen los servicios con 7%, las condiciones climáticas con 4% y por último los costos con 1% en el motivo de elección. Algunos entrevistados consideran que el valor de la amarra (promedio \$2000) es igual que en Puerto Madero teniendo allí suficiente calado y aquí no. El costo del mantenimiento de amarras, varaderos y fingers, por tanto, no es competitivo para quienes poseen embarcaciones.

Sin embargo, para los deportistas independientes de kite surf, se manifiesta interesante el carácter de gratuidad de uso de la ribera, ya que no es así en otras zonas costeras del Río de la Plata (norte).

Utilización de establecimientos hoteleros

El 100% de los entrevistados contestó que no. Los que arriban a Quilmes por barco con intenciones de pernocte tienen una amarra de cortesía en el CNQ y los residentes usan su propio domicilio.

Utilización de agencias de viajes

El 100% de los entrevistados contestó que no usa ni usaría agencias de viajes porque no las necesitan. En realidad, si bien no hay agencias localizadas en el área de estudio, tampoco existe en todo el municipio una agencia que se dedique al turismo receptivo, siendo agencias de viajes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las que ofrecen excursiones de día completo por los “lugares emblemáticos” -atractivos turísticos- del Municipio de Quilmes.

Uso de instalaciones y servicios

Las instalaciones que en más del 50% se usan son los generales (baños y estacionamientos privados) ambos pertenecientes o bien a los clubes o bien al bar-guardería náutica Malibet.

Si bien dos socios del CNQ sugirieron realizar mejoras en los vestuarios de su club, es de destacar que ninguno de los entrevistados utiliza los baños públicos que se encuentran en el Paseo de la Ribera, aunque desarrollen sus actividades náuticas en dicho espacio público. Un entrevistado aportó que “solo existen baños públicos que son un desastre y muchas veces están clausurados directamente. Los baños privados son de los pocos comercios que se encuentran en la costanera con lo cual para poder utilizarlos hay que consumir en ellos”.

Respecto del uso de instalaciones náuticas específicamente lo más solicitado son las amarras con un 16% y luego las guarderías de equipos y los cursos de instrucción, ambas con 9%. Con un 5% sigue el rubro “otros” pudiendo ser el uso de quinchos, parrillas, etc. Esto nos da una pauta de que la totalidad de dichos servicios se encuentran en el CNQ.

El 3% utiliza guarderías para sus equipos –kayaks, motos, dinghis, botes a remo- y el 1% en partes iguales hace uso de reparación de barcos/equipos, servicios de sanidad e información turística. Solamente el 1% manifestó no hacer uso de ninguna instalación ni servicio.

Evaluación de infraestructura y servicios generales

Sólo el 3% evaluó la infraestructura, instalaciones y servicios como muy buenos. La mitad los evaluó como satisfactorios, pero hay que aclarar que este gran porcentaje se refiere a la oferta de los clubes mayoritariamente y no a todo el área en estudio. Un 33% los evaluó como regular, el 13% como no satisfactorio. Sobre todo las expresiones de los entrevistados hacen mención a la poca obra pública existente que beneficie o incentive al turismo náutico y la poca oferta complementaria para los usuarios de dichas actividades.

Satisfacción de la demanda

El 60% respondió que no y el 40% que sí. En todos los casos si la respuesta fue negativa, se preguntó sobre qué ítem sugeriría las mejoras.

Sugerencias de mejoras

En primer lugar, un 40% respondió que hace falta un mejor dragado del canal de acceso al CNQ, con lo cual, queda claro que quienes los sugieren son usuarios de dicho club. Un 24% solicita mejora en servicios y mantenimiento general del área. Un 17% otras mejoras –cursos de seguridad náutica a los guardavidas, información, servicios de emergencia, mejoras en vestuarios del club, inversión pública y privada en equipamiento, servicios e instalaciones (especialmente rampas)-; el 14% señalización en agua y en tierra y el 5% sectorización para actividades náuticas, por ejemplo los practicantes de kite surf sugirieron dividir áreas para principiantes y avanzados, de manera de no entorpecerse mutuamente. Otra sugerencia de los navegantes es generar áreas para los deportes de vela menor.

6.4. Respuesta al supuesto de investigación

El supuesto de investigación planteado fue: La infraestructura, el equipamiento, los servicios y las instalaciones existentes en la zona ribereña de Quilmes relacionados con actividades de turismo náutico necesitan incrementarse y/o mejorarse para satisfacer las necesidades de los actuales practicantes de actividades náuticas.

A la luz de la presente investigación, podemos concluir que el supuesto es verdadero ya que:

La demanda dice estar mayoritariamente insatisfecha

Se percibe la seguridad urbana del área de estudio en amplia mayoría como regular o mala

No se elige Quilmes por la infraestructura, equipamiento e instalaciones, sino mayoritariamente por su cercanía y en segundo lugar por sus condiciones naturales y climáticas

Casi la mitad de la demanda evalúa infraestructura y servicios como regulares o no satisfactorios

No se observan servicios de instalaciones básico-derivados ni complementarios, excepto gastronomía (la cual se abona únicamente de contado efectivo en todos los establecimientos)

Las sugerencias de mejoras contemplan: obras, servicios y mantenimiento.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El trabajo de investigación da respuesta a la situación actual de la oferta y los servicios existentes para la práctica de actividades del turismo náutico en Quilmes, provincia de Buenos Aires, Argentina.

El área de estudio comprendida entre el Club Náutico y el Pejerrey Club de dicha ciudad históricamente corresponde al lugar de inicio y desarrollo de las actividades de turismo náutico. En un primer momento estuvieron relacionadas con actividades turístico-recreativas y luego del establecimiento de ambos clubes, con el vuelo propio (independencia) de las actividades náuticas.

Hace más de cien años que la ribera quilmeña es lugar de recreación y de práctica de deportes náuticos por parte de residentes y visitantes. Si bien a principios del siglo pasado tuvieron su momento de esplendor, luego de un período de masificación, se vio reducida su concurrencia y práctica porque la ribera comenzó a perder afluencia de visitantes, gran parte debido a la contaminación de sus aguas y adicionalmente porque la gente se volcó a destinos de mar.

Los amantes de las actividades náuticas nunca se ausentaron de la ribera de Quilmes, a pesar de la prohibición de los baños, por el contrario, esto resultó un aliciente para hacer un uso diferente del Río de la Plata.

Las diferentes modas acompañaron diversas actividades náuticas según sus respectivas épocas –remo, vela, esquí acuático, moto de agua, kayak, windsurf-, pero se puede afirmar que en la ribera quilmeña actualmente se realizan todos los deportes náuticos, a excepción de aquellos imposibles de realizar en Quilmes por cuestiones principalmente geomorfológicas.

Los atractivos turísticos náuticos tienen al Río de la Plata como factor común. Sus usos están relacionados con las condiciones naturales del río de Quilmes, su ubicación accesible y su gratuidad en el acceso a la costa comparado con otros destinos.

En relación a la infraestructura, los accesos se dan desde todos los puntos cardinales, pero sobre todo el eje Norte-Sur está especialmente bien servido mediante la autopista Buenos Aires-La Plata y el ferrocarril Roca. Se considera que los servicios de ómnibus son suficientes y varios terminan en la ribera. Actualmente está en construcción un puerto –estación fluvial según el Prefecto Rubén Aranda- municipal lo que ampliará el uso de las embarcaciones acuáticas tanto para transporte regular de pasajeros como para uso recreativo.

Los servicios de telefonía, energía y desagües están cubiertos en el área de estudio, sin embargo, no se cuenta con estaciones de servicio por lo que el combustible para las embarcaciones que lo requieran debe ser provisto de antemano y trasladado en bidones. Tampoco hay zonas Wi Fi fuera de los clubes.

Si bien no hay establecimientos hoteleros en el área de estudio y los practicantes de turismo náutico manifestaron no usarlos, se compensa el equipamiento con una variada oferta gastronómica acorde a todos los presupuestos. El servicio es en general bueno, pero no ofrecen facilidades de pago con tarjetas. El área también ofrece tradicionalmente discotecas por la noche para los más jóvenes.

Entre otros servicios inherentes a la práctica de actividades náuticas observamos que no hay oficina de información turística, pero se cuenta con servicios de guía de pesca, cursos de instrucción náutica, astilleros y comercios de náutica (embarcaciones y motores) en las inmediaciones del área de estudio.

Las instalaciones generales de los clubes son las más utilizadas seguidas por las de agua y playa, en cantidad suficiente y buen estado de conservación. Las instalaciones náuticas de recreo se observan casi en su totalidad en el CNQ y las más utilizadas son las amarras.

En síntesis, el destino cuenta con oferta apropiada para la práctica del turismo náutico pero es plausible de optimización. La demanda sostiene que no se encuentra satisfecha y sugiere mejoras en el dragado del canal de acceso al CNQ, en los servicios y mantenimiento (limpieza del río, calles, áreas públicas y playa) y mayor señalización. Todo esto indica que el supuesto de investigación era verdadero.

A la luz de estos resultados finales, mediante el cruce de información tanto de las entrevistas a los practicantes de actividades náuticas como de los análisis FODA se presentan una serie de propuestas estratégicas de optimización de la oferta turística náutica.

Para maximizar las Fortalezas y Oportunidades

Organizar y fortalecer el organismo municipal de turismo.

Definir claramente las políticas turísticas y la visión estratégica desde dicho organismo, especialmente en el campo específico del turismo náutico.

Incorporar profesionales en turismo a los puestos directivos y técnicos de la administración municipal con el objeto de desarrollar y posicionar al turismo en general y al turismo náutico en particular tanto en residentes como en visitantes.

Generar un calendario municipal de actividades náuticas mensuales para difusión en diferentes organizaciones.

Ofrecer al área en estudio como destino-anfitrión sede para la organización de certámenes finales de actividades náutico-deportivas nacionales. Ej.: Quilmes Kite Contest del año 2009 organizado por la Dirección de Turismo junto a la Asociación Argentina de Kite.

Realizar mejoras y mantenimiento del Paseo de la Ribera: iluminar y señalizar el paseo, acondicionar e incrementar la cantidad de los baños públicos, agregarles duchas,

establecer cestos de basura identificados con colores para la separación de residuos (recicladores realizan una importante función de recolección y reutilización) y dotarlo de bajadas náuticas públicas.

Capacitar a personas desempleadas o de escasos recursos para realizar el mantenimiento diario del Paseo de la Ribera y sus servicios públicos (actualmente algunos corresponden a planes sociales).

Establecer una o más plazas de juegos para niños con temática náutica construidas con material reciclado a fin de mejorar y diversificar la oferta.

Utilizar los beneficios de la Web 2.0 para generar promociones gratuitas o con costo ínfimo de la ribera de Quilmes como destino de turismo náutico, a través del incentivo de concursos de fotografía o videos con telefonía celular.

Para minimizar tanto las debilidades como las amenazas

Definir un plan maestro del sector turístico del municipio donde se inserte el turismo náutico como producto turístico de salud (Ejemplo: “Remeras Rosas”)ⁱ

Formular indicadores de turismo náutico sostenible estratégicos y de impacto.

Implantar normas o decretos municipales para la separación de residuos provenientes de las embarcaciones y su disposición final.

Establecer políticas y reglamentos acerca del uso del agua con fines recreativos tendientes a priorizar las actividades náuticas.

Sectorizar diferentes áreas para la práctica segura de actividades náuticas.

Capacitar y dotar de guardavidas especializados en los deportes náuticos practicados.

Elaborar un sistema estadístico que permita conocer la cantidad de visitantes que se reciben en el Municipio, que contemple los practicantes de actividades náuticas.

Instituir un centro de informes/interpretación natural en la ribera, que incluya e instruya sobre los sectores de uso propio para actividades náuticas.

Para minimizar las debilidades y aprovechar las oportunidades

Formar y capacitar a los actores interesados en la oferta de servicios turísticos (básicos –alojamiento y gastronomía-, y complementarios) para satisfacer la demanda de practicantes de actividades náuticas.

Otorgar incentivos económicos para el establecimiento de servicios periféricos (mecánica ligera, combustible), de base-derivados (talleres mecánicos, de electricidad y electrónica, carpintería de ribera, velería, etc.) y complementarios de la náutica (alojamiento y ocio).

Establecer un calendario de acciones mensuales de responsabilidad social hacia la comunidad de la ribera utilizando como instrumento las actividades náuticas. Ej.: Regata “Copa de Leche”, a beneficio de Cáritas.

Restablecer el puesto de Sanidad apostado en las inmediaciones de la entrada del Pejerrey Club.

Establecer controles periódicos de Prefectura para el ingreso, uso adecuado y permanencia en la ribera en orden de respetar buenas costumbres y modales.

Para maximizar las fortalezas y minimizar las amenazas

Identificar el patrimonio turístico del Paseo de La Ribera a través de señalética y señalización, indicando lugares aptos para realización de actividades náuticas.

Incorporar las nuevas tecnologías como herramienta de gestión turística (se constató que actualmente la página Web del municipio posee información desactualizada. Ej.: Elección de la Reina 2009) y difusión de actividades náuticas.

Integrar a la Escuela de Deportes Municipales las disciplinas náuticas (kayak, windsurf, y navegación a vela)

Realizar convenios con alguno/s de los astillero/s del municipio para ofrecer charters náuticos, alquiler de embarcaciones.

Las propuestas aquí enunciadas apuntan a fomentar un aumento del consumo, de la inversión y el empleo tanto en el sector público como en el privado con el objeto de aprovechar las oportunidades de desarrollo que pueda impulsar el turismo náutico.

Los poderes públicos deberán officiar de líder local-municipal con énfasis en la dirección del proceso de constitución de Quilmes como un destino de turismo náutico sostenible. Los actores locales deberán ser tenidos en cuenta en el proceso participativo y en la generación de consensos en la elaboración de propuestas y de empleos.

Cita (de pág. 132)

¹Clarín. Noticias.16/06/2015Las "remeras rosas" son diez mujeres de La Plata, sobrevivientes de cáncer de mama, que se sumaron al programa internacional "Abreast in a boat", una iniciativa que surgió en Canadá a raíz de un trabajo de investigación del doctor Donald C. McKenzie que demostró que la práctica de remo en botes dragón ayudaba a prevenir las secuelas de la enfermedad.

8. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

Acebo Ibáñez, E. del y Schlüter, R. (2012) "Diccionario de Turismo". Claridad, Buenos Aires.

Altés Machín, C. (1997) "Marketing y Turismo. Introducción al marketing de empresas y destinos turísticos". Síntesis, Gerona.

Balde Loosli, A. (2007) "Patagonia chilena: Escenario propicio para invertir en turismo náutico". Cybertour.cl Versión digital. Disponible en línea en:

<http://www.cybertour.cl/modules.php?name=News&file=article&sid=462>

Bedmar Fernández, C. (2006) "Evaluación financiera de la inversión en un puerto deportivo. Análisis de rentabilidad y sensibilidad" Ed. Universidad Politécnica de Cataluña Disponible en línea en: <http://hdl.handle.net/2099.1/4373>

Benseny, G. (2006) "El espacio turístico litoral" Aportes y Transferencias, Vol. 10, Núm. 2, sin mes, pp. 102-122, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

Besteiro Rodríguez, B. (2004) "El desarrollo del turismo náutico en Galicia". Cuadernos de turismo Enero –junio N°13. Universidad de Murcia, Murcia.

Boullón, R. (2006) "Espacio turístico y desarrollo sustentable" Aportes y Transferencias, Vol. 10, Núm. 2, sin mes, 2006, pp. 17-24 Universidad Nacional de Mar del Plata. Disponible en línea en: <http://www.redalyc.org/pdf/276/27610203.pdf>

Boullón, R. (1991) "Planificación del Espacio Turístico", Trillas, México.

Cabral, R. (2012) "De los Kilmes a la llegada del ferrocarril. Un vistazo a la historia de la ciudad." Revista Flip Año 1 N°5.

Capece, G. (2002) "Política turística. Metodología para su concepción y diseño". LADEVI. Buenos Aires.

CaviedesDuprá, R. (2011) "Marinas en Chile". La Tercera Edición Impresa. 8 de febrero de 2011. Grupo Copesa. Disponible en línea en:

<http://diario.latercera.com/2011/02/08/01/contenido/opinion/11-58664-9-marinas-en-chile.shtml>

CaviedesDuprá, R. (2009) "Escala náutica de puertos o marinas turísticas. Innovación para el desarrollo" Disertación en Seminario-Taller Valparaíso, Chile, sobre Infraestructura Portuaria y costera. Noviembre de 2009. Disponible en línea en:

http://www.dop.gov.cl/6_Conser_%20Inf_Port_%20y%20Costera/VALPO/PONENCIA_S%20ST%20VALPO_PDF/R.Caviedes_Na%FAtica%20deportiva.pdf

CICATUR-OEA (1983) "Inventario turístico", documento de la cátedra Planificación de Actividades Turísticas, Facultad de Turismo, Universidad Nacional del Comahue, Neuquén.

Dachary, A. y Arnaiz, S. (2004) "Desarrollo y turismo en la costa de Jalisco", COECYTJAL, Guadalajara.

Domínguez de Nakayama, L. (1994) "Relevamiento Turístico", Centro de Estudios Turísticos, Instituto Superior de Turismo Sol, Santa Fe.

Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2012) "Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Bahías de Huatulco y de la Zona Federal de la Marina Turística Chahué, Oaxaca 2012-2017". Disponible en línea en: <http://www.fonatuoperadoraportuaria.gob.mx/APIS/Documentos/hua/PMDPBAHIASDEHUATULCO.pdf>

Gammon, S. y Robinson, T. (1997), "Sport and tourism: a conceptual framework", Journal of Sport Tourism, Vol. 4, N° 3.

Gobierno de la Ciudad de Santa Fe. Página Web oficial "La ciudad de Santa Fe presentó su propuesta turística conjunta con Paraná en la FIT" disponible en:

http://www.santafeciudad.gov.ar/noticia/ciudad_santa_presento_propuesta_turistica_conjunta_parana.html

Gobierno Municipal de la Ciudad de Paraná, Página Web oficial "Dos ciudades, un destino", disponible en: <http://www.parana1.com.ar/especiales/desarrollo-turistico/dos-ciudades-un-destino>

Gómez Javaloyes, E. (2012) "La gestión de instalaciones náuticas de recreo. Su relación con el turismo náutico en la Costa Blanca" Investigaciones Turísticas N° 4, Universidad de Alicante 119-131.

Honey, M y Krantz, D. (Editores), (2012) "Modelos Alternativos y Mejores Prácticas para el Turismo Costero Sostenible: Un Marco para la Toma de Decisiones en México", Center for Responsible Travel, Washington DC.

Instituto Geográfico Nacional de la república Argentina (IGN) (2015) "Cantidad de departamentos o partidos por provincia" Disponible en línea en: <http://www.ign.gob.ar/node/55>

Jafari, J. (2000) "Enciclopedia de Turismo", Síntesis, Madrid.

Lombán, J.C. (1990) "Historia de Quilmes". Instituto Sarmiento de Sociología e Historia, Quilmes.

Méndez de la Muela, G. (2010) "Plan Director de Turismo Náutico Fluvial de Uruguay". Homo Viator. Año I, 2010, N°1. Sección de Estudios de Posgrado e Investigación de la Escuela Superior de Turismo del Instituto Politécnico Nacional, México.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2012) "Plan Nacional de Turismo Náutico de Colombia", GMM Consultores turísticos, Madrid. Disponible en línea en:

<http://www.observatorioirsb.org/cmsAdmin/uploads/plan-nacional-de-turismo-nautico-de-colombia.pdf>

Ministerio de Turismo de la Nación (2012) "Turismo Náutico I Informe de Avance". Buenos Aires.

Ministerio de Turismo de la Nación (2011). "Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable-PFETS"-, actualización 2020, Buenos Aires.

Ministerio de Salud de la Provincia de Buenos Aires. (2009) "Mortalidad infantil y sus componentes según región de residencia - Año 2009".

Municipio de Quilmes. Secretaría de Desarrollo Social (2011) "Censo Social Quilmes 2010", Quilmes. Disponible en línea en <http://www.quilmessocial.org/ftp/pdf/censosocial/censosocial.pdf>

Municipio de Quilmes (s/f) "Proyecto La Ribera. Lineamientos Generales", Unidad Ejecutora del Proyecto Ribera, Quilmes. Disponible en: http://www.quilmes.gov.ar/desarrollo_urbano/lineas_generales.pdf

Municipio de Quilmes. Información turística del Quilmes Kite Contest 2008 y 2009: Disponible en: <http://www.quilmes.gov.ar/turismo/actividades.php>

Organización Mundial del Turismo (2001). "Cooperación entre los sectores público y privado. Por una mayor competitividad del turismo". Consejo Empresarial de la OMT, Madrid.

Organización Mundial del Turismo (1998) "Introducción al Turismo", OMT, Madrid.

Prefectura Naval Argentina. (s/f) Glosario de Términos Náuticos. Disponible en línea en: http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/html/dpsn_index_glosario_nautico.php#V
Consultado el 15/06/15

Picazo Córdoba, H. (2012) "¿Por qué viajamos donde viajamos? Una introducción a la estrecha relación entre turismo y paisaje". Revista Eubacteria, junio 2012 N°29 Disponible en línea en: www.um.es/eubacteria/turismoypaisaje.pdf

Ramírez Cavassa, C. (2006) "Visión Integral del Turismo, Fenómeno dinámico universal", Trillas, México.

Ramírez Vizcarra, M. (1990) "Turismo náutico internacional", Trillas, México.

Real Academia Española (2014), "Diccionario de la lengua española" (23ª edición), Madrid. Disponible en línea en <http://www.rae.es/rae.html>

Reese, E. (2001). "Gestión Urbana: Plan de descentralización del Municipio de Quilmes. Buenos Aires, Argentina." Serie Medio Ambiente y Desarrollo. CEPAL, División de medio ambiente y Asentamientos humanos, Santiago de Chile.

Rivera, M. (2010) "Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náuticas de recreo en Andalucía". Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles. N° 54 pp. 335-360

Sánchez, J. (1985) "Por una geografía del turismo de litoral". Estudios territoriales. N° 17; Barcelona.

Salustio, M. (2009) "El tiempo libre en la Argentina. El balneario de Quilmes. Primer balneario popular de río, 1915-1969". Piro, Quilmes.

Santa María, V. (2001) "El Turismo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Proyecto de Gestión". Corregidor, Buenos Aires.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México (2004) "Reglamento de Turismo Náutico". Disponible en línea en:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/diariooficial/reglamentoturismo-nautico-dof-01102004.pdf>

Secretaría de Turismo de México (2007). "Dirección de Turismo Náutico y Deportivo". Disponible en línea en:

<http://www.cofemermir.gob.mx/mir/uploadtests/17378.66.59.6.Milko%20-%20Turismo%20Deportivo%20y%20Nautico.pdf>

Servicio Nacional de Turismo (2014) Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile. Página Web oficial. Publicación del 20/01/14. Disponible en línea en:

<http://www.sernatur.cl/noticias/sernatur-y-directemar-firman-acuerdo-para-regular-actividades-nauticas-de-turismo-aventura>

Torrejón, A., Rodríguez, S. y Pérez Márquez, M. (2013) Informe sobre Turismo Náutico en Argentina 2013. PFETS- 2005-2020 - Ministerio de Turismo- Subsecretaria Desarrollo, pp.2. Disponible en línea en: [http://www.cienaniosdeturismo.gov.ar/uploads/261boletin100anios\(1\).pdf](http://www.cienaniosdeturismo.gov.ar/uploads/261boletin100anios(1).pdf)

Universitat Pompeu Fabra, Barcelona (2014) Plan de Estudios del Posgrado en Turismo Náutico y de Cruceros. Disponible en línea en:

<http://www.tecnocampus.cat/es/postgrado-turismo-nautico-cruceros/plan-estudios>

Varisco, C. y otros (2014) "El relevamiento turístico: de CICATUR a la planificación participativa" Universidad Nacional de Mar del Plata. Ponencia presentada en el VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística Neuquén 25 al 27 de septiembre.

Vera, F. y otros (1997) "Análisis territorial del turismo", Ariel, Barcelona.

Vera Rebollo, J. F. (Coord.), López i Palomeque, F., Marchena Gómez, M. y Antón, S. (1997) "Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo". Ariel, Barcelona.

Wallingre, N. (2014) "Transporte carretero argentino" 4º ed. Turísticas, Buenos Aires.

Wallingre, N. y Villar, A. (Comp.) (2014) "Gestión de municipios turísticos. Instrumentos básicos de acción". Cap. V; Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.

Wallingre, N. y Toyos, M. (2010) "Diccionario de turismo, hotelería y transportes" 2º ed. Universidad del Salvador, Buenos Aires.

Búsqueda de páginas Web

Agnelli, H. (2011) "Doctor Emilio Torre, el nombre de tu calle" El Quilmero Blog, disponible en:

<http://elquilmero.blogspot.com.ar/2011/07/dr-emilio-torre-el-nombre-de-tu-calle.html>,

consultado el 02/02/15

Arauz M., Barcat B., Caraballo A., Ferrarrazzo A. (2007) “La Ribera Sur. Jornadas de Evaluación y propuestas”, Fundación Ciudad. Disponible en:

http://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/La_Ribera_Sur_E-y-P_2007.pdf, consultado el 15/12/14

Biblioteca de Desarrollo Humano –FHCM (s/f) “Análisis de la demanda laboral en Quilmes – Argentina”, disponible en:

<http://www.fhcm.org.ar/art/Analisis%20de%20la%20Demanda%20Laboral%20en%20Quilmes%20-%20Argentina.rtf>, consultado el 11/11/14

Harbour, S (2015) “Las ventajas de las presentaciones FODA” *La Voz de Houston*, disponible en: <http://pyme.lavoztx.com/las-ventajas-de-las-presentaciones-foda-12765.html>

Pejerrey Club Quilmes. Página Web oficial. Disponible en: <http://www.pejerreyclub.com.ar/>, consultado el 09/08/14.

Entrevistas realizadas a informantes clave

Aguilar, Carlos Alberto, Secretario General del Pejerrey Club Quilmes. Entrevistado el 28/06/14.

Aranda, Rubén, Prefecto a cargo de Prefectura Naval de Quilmes. Entrevistado el 19/06/15.

Blanco, Gastón; socio activo y ex miembro de la Comisión Directiva del Club Náutico Quilmes. Entrevistado el 23/03/15.

Farfalla, Jorge; socio del Club náutico Quilmes y propietario de Astilleros Farfalla. Entrevistado el 24/04/15.

Heguilor, Jorge; socio del Club Náutico Quilmes desde 1943. Creador de veleros H-20, H-19 y H-26. Actualmente posee categorías de vitalicio y honorario. Entrevistado el 23/02/15.

Márquez, Mariana; Directora (de hecho) de Turismo dependiente de la Secretaría de Medio Ambiente, Higiene Urbana y Turismo del Municipio de Quilmes. Entrevistada en 2011 y 2015.

Mattarollo, Jorge; primer instructor de windsurf de Quilmes. Entrevistado el 03/06/15.

Selvás, Rodolfo; tesorero del Club Náutico Quilmes. Entrevistado el 03/03/15.

Torrejón, Antonio, Asesor Honorario del Ministerio de Turismo de la Nación. Experto y referente de dicho organismo para el producto turismo náutico. Entrevistado el 17/06/15.