

IV. INFRAESTRUCTURAS DE TURISMO Y DE APOYO A LA COMUNIDAD

Una propuesta de desarrollo integral con participación de la comunidad local requiere necesariamente la existencia de infraestructuras públicas y privadas funcionando de manera articulada como soporte físico y logístico de los proyectos a implementar.

En una primera etapa, se propone la utilización coordinada de las infraestructuras y servicios ya existentes, que en la mayoría de los casos no son explotados en su máximo potencial, principalmente por la falta de articulación de los recursos disponibles entre los actores privados y los públicos. A partir de la identificación de los recursos disponibles para llevar adelante propuestas de interés de la comunidad como las que aquí se plantean, será posible planificar la articulación entre ellas, siempre que exista la voluntad política de hacerlo por parte de los diferentes sectores involucrados. Esto resulta en una forma más segura y eficiente de lograr verdaderos procesos de desarrollo local, desde una perspectiva integral e integradora, no sólo de los recursos físicos y económicos, sino también de las capacidades humanas existentes en la población.

Otra etapa implica la creación de nuevas obras e infraestructura de apoyo a las acciones promovidas por la comunidad. Ellas deberán contemplar necesariamente sus necesidades reales y mantener una coherencia con las propuestas de desarrollo integral y sustentable a escala local, como así también regional, especialmente las relacionadas con el desarrollo geoturístico, que serían generadoras de diversos beneficios.

Los proyectos de recuperación de infraestructuras existentes y creación de otras nuevas que se presentan aquí son:

- Creación de un polo logístico polivalente en La Paloma.
- Creación de una ciclovía y paseo pedestre a lo largo de las vías del antiguo ferrocarril.
- Acceso y transporte de visitantes hacia el Área Protegida Laguna de Rocha.
- Creación de un Centro del Patrimonio Costero, circuitos interpretativos, centro de documentación y banco de datos sobre el sistema costero.

Contribuciones de la rehabilitación y creación de infraestructuras turísticas y de apoyo

Nivel socioeconómico

- Creación de nuevos empleos y diversificación de fuentes de trabajo para la población local, sin necesidad de planificar una capacitación básica o inicial previa para realizar tareas desconocidas, dada la tradicional vocación de trabajo en la industria turística que presentan los pobladores. Pese a esta ventaja inicial, se deberán prever capacitaciones específicas para seguir mejorando los servicios.
- Valorización del patrimonio físico y arquitectónico y de la oferta turística a todo nivel, por tratarse de una propuesta de desarrollo integral y articuladora de los diversos atractivos de la región, como se desprende del concepto del geoturismo.
- Contribución de las obras con destino turístico en la articulación de la industria de la construcción (de gran importancia en la zona) con los servicios turísticos y de recreación de la comunidad.



Nivel sociocultural

- Mejora de la calidad de vida de la comunidad debido al realce de las cualidades naturales de La Paloma y su entorno y del patrimonio cultural de su gente. Este proceso contribuye a generar identidad y a elevar el grado de autoestima de la comunidad local, con el concomitante bienestar de los visitantes.
- Incremento de las actividades recreativas, culturales y deportivas.
- Caracterización de los productos turísticos y denominación de origen, lo cual fortalece la identidad y los valores locales, además de facilitar una inserción más clara de los productos en los diferentes mercados.

Nivel educativo

- Educación y formación para encarar la promoción, conservación, rescate y manejo de sitios de alto valor patrimonial. Apertura de nuevos espacios y oportunidades para las actividades de esparcimiento, recreación y deportivas, tanto en la educación formal como en la informal.
- Contribución y adecuación de las obras con actividades educativas.
- Uso de nuevas tecnologías de la información y la comunicación como eje transversal para el desarrollo de actividades en educación ambiental y para la coordinación de la gestión de espacios territoriales.

Nivel ambiental

- Valorización del entorno a través de proyectos de obras que se acoplan armoniosamente a las características del lugar, y ello para potenciar el disfrute de sus cualidades naturales, culturales y patrimoniales.
- Mitigación de efectos ambientales negativos al promoverse la realización de actividades de bajo impacto sobre el entorno.
- Manejo adecuado de residuos al implementarse un plan de sensibilización de la comunidad para la clasificación de residuos y su adecuada disposición.
- Optimización de las vías de transporte y circulación pedestre.

POLO LOGÍSTICO SOCIAL, CULTURAL Y DEPORTIVO EN LA PALOMA



Izquierda: Olas en la playa La Aguada Centro: Escollera del puerto. Derecha: Muelle nuevo. Fotos: Diego García

Dentro de las infraestructuras de apoyo a la comunidad imprescindibles para su adecuado desarrollo, la localidad de La Paloma presenta algunas limitantes, como por ejemplo la ausencia de un centro social abierto a todas las categorías de edad, que actúe como un espacio urbano poli funcional de encuentro, comunicación, recreación, práctica de deportes e intercambio social y cultural. Esta necesidad se hace particularmente evidente en el caso de los niños y jóvenes. El Polo Logístico aquí propuesto se visualiza como un espacio con cierta centralidad y cercano al mar para que traduzca el carácter e identidad sociocultural local. El concepto básico es el de un edificio polivalente, con espacios para reuniones que permitan el encuentro de grupos de diferente tamaño, salas de estar, biblioteca, cafetería, salas de juegos y sala de conferencias. Este Polo Logístico, si se lograra articular con la infraestructura ya existente en el área próxima a la Bahía Grande, abarcaría también las actividades deportivas por su proximidad al gimnasio cerrado, al puerto deportivo proyectado y a la propia playa. La cercanía con los principales centros educativos (Liceo de La Paloma y Escuela Nº 52, CAIF) y con el Centro Cultural Municipal, convertirían el área en un nodo de actividades educativas, deportivas, recreativas y culturales en La Paloma, sin necesidad de realizar obras de gran envergadura.

SENDERO PEATONAL Y CICLOVÍA POR LAS VÍAS DEL ANTIGUO TREN¹³

El rescate y la conservación a través de la puesta en valor y uso de bienes culturales existentes de interés patrimonial contribuyen a afianzar la cultura e identidad de la comunidad, además de generar espacios urbanos calificados y aportar nuevos atractivos para residentes y visitantes. Es el caso, específicamente, del conjunto patrimonial ferroviario del antiguo ramal Rocha-La Paloma. La construcción de este tramo de línea férrea comenzó en los primeros años del XX. Desde aquel momento hasta que el servicio fuera suprimido, el ferrocarril contribuyó claramente al desarrollo, integración e identidad de la zona costera del Uruguay. De ese pasado queda como testimonio la infraestructura de estaciones, paradas y vías férreas, lo que hoy se reconoce localmente como un destacado bien del patrimonio cultural y del paisaje.

Este patrimonio se encuentra actualmente en un proceso de franco deterioro debido a una serie de factores, resultando en numerosos daños y pérdidas. Entre los impactos negativos más importantes se destacan el robo de piezas y la falta de mantenimiento de la infraestructura edilicia. De continuar esta situación se puede prever que el deterioro de este conjunto patrimonial llegue a un punto tal que su recuperación sea imposible o muy costosa. Se presenta entonces una situación en la cual un conjunto de elementos y bienes materiales que se integran a un determinado paisaje carecen de uso apropiado para toda la comunidad.

El proyecto consiste en generar una vía segura para uno de los medios de transporte más utilizados en la zona costera de La Paloma: la bicicleta. Al mismo tiempo, esta vía ofrecería una nueva oferta turística alternativa altamente compatible y sinérgica con las restantes actividades. De hecho, la bicicleta constituye un medio de transporte de bajo impacto ambiental si se maneja adecuadamente. Plantear la recuperación de las instalaciones del antiguo ramal del ferrocarril Rocha-La Paloma implica una estrategia de corto, mediano y largo plazo. A corto plazo, el proyecto se concentra en la zona costera de La Paloma. A mediano y

13. El presente proyecto fue elaborado por R. Rodríguez, J. C. Siri y D. de Álava en el año 2006.

largo plazo, se focalizará en el resto del tramo Rocha-La Paloma, incluyendo la Estación Rocha. De este modo, el proyecto se extiende preliminarmente desde la zona de Costa Azul hasta la vieja estación de trenes de AFE en La Paloma, con la intención que, concomitantemente o en etapas diferentes, se unifique al otro tramo propuesto: La Paloma-Área Protegida Laguna de Rocha. Este tramo constituiría uno de los medios de ingreso a esta área protegida. La primera etapa entonces incluye el tramo de vías Estación La Paloma-Los Delfines-Costa Azul y la propia Estación La Paloma (Fig. 3).



REFERENCIAS:

- 1- Vía
- 2- Ruta 9
- 3- Parada Costa Azul
- 4- Estación La Paloma
- 5- Camping Los Delfines
- 6- Predio MGAP
- 7- Predio IMR
- 8- Parque Andresito

Figura 3. Detalle del tramo de vía Estación La Paloma-Los Delfines-Costa Azul. La línea roja y blanca corresponde al trazado actual del resto de la vía. En amarillo caminería actual.

Tramo Estación La Paloma-Los Delfines-Costa Azul:

Este tramo de vías constituye un espacio ideal para la creación de un proyecto que consideramos pueden potenciar su conservación y prestar un valioso servicio a la comunidad: un **sendero peatonal y ciclovía**, que genera una opción de circulación segura y atractiva para los pobladores de la zona, especialmente los del liceo/escuela, así como para los se trasladan hacia esos lugares desde Barrio Parque y Costa Azul.

Se descuenta además el elevado interés que este paseo pedestre y ciclovía pueden representar para los visitantes, pues sería no sólo un ejemplo excelente de uso turístico sustentable de un recurso disponible, sino una atracción adicional de corte natural y saludable cada vez más buscada por los geoturistas.



Estación La Paloma:

Dada su ubicación dentro del casco urbano, las instalaciones de esta antigua estación poseen un valor patrimonial estimable y amplias posibilidades de uso. En efecto, se encuentra ubicada en un área donde se concentran servicios culturales tales como el Liceo, la Escuela, el Centro Cultural, los clubes y espacios públicos, entre ellos la playa de la Bahía (Puerto Viejo). La Estación fue entregada recientemente por AFE a la Intendencia de Rocha para su gestión por parte de la Comisión del Patrimonio de La Paloma. Revalorizada, esta Estación podría convertirse en un elemento dinamizador de la zona y servir a la comunidad y a los visitantes.

Para llevar adelante este proyecto se requiere actuar sobre los siguientes objetivos específicos:

- Tomar medidas provisorias para proteger la infraestructura existente del ramal ferroviario Costa Azul-La Paloma.
- Hacer un relevamiento sistemático de la infraestructura a utilizar en el proyecto, estimar los costos y el alcance del mismo.
- Elaborar un proyecto ejecutivo de obras y acciones específicas.
- Generar una nueva relación entre las instituciones y la población en torno al tema de la conservación y uso del paisaje y del patrimonio.

El proyecto pretende integrar a miembros y agrupaciones de la comunidad de La Paloma, ONG, representantes del gobierno local (Alcaldía de La Paloma, Intendencia Municipal de Rocha), otras instituciones estatales, así como la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), el Ministerio de Educación y Cultura -a través de la Comisión Nacional de Patrimonio- y el Ministerio de Turismo.

Presupuesto estimado

Se considera que el proyecto puede realizarse en varias etapas, lo que posibilita diferenciar los costos, especialmente en cuanto a la ejecución de obras. La totalidad del monto estimado para este proyecto es de U\$S 75.000, más costos de administración y dirección de obras.

ACCESO Y TRANSPORTE DE VISITANTES AL ÁREA PROTEGIDA LAGUNA DE ROCHA DESDE LA PALOMA

El proyecto de traslado del público a la Laguna de Rocha desde La Paloma forma parte de la propuesta que hiciera en 2006 la Comisión Asesora Específica Provisoria del Área Protegida Laguna de Rocha para el ingreso de esta área al Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP). La Laguna de Rocha fue efectivamente ingresada al SNAP en febrero del 2010.



Paseo guiado en carros al Área Protegida Laguna de Rocha. Fotos: Gastón Pereyra

Este proyecto es convergente con la propuesta geoturística en la medida que promueve nuevas modalidades compatibles con el turismo responsable y sustentable. En efecto, el ingreso de visitantes desde La Paloma por dos vías diferenciadas potencia la gestión de ese patrimonio: el acceso motorizado por un lado, utilizando la caminería existente desde la Ruta 10 hacia la laguna y, por otro, el acceso en vehículos alternativos (carros a caballo, caballos, bicicletas) o a pie desde el centro poblado y desde la playa en el extremo de La Paloma.

El traslado de visitantes al área protegida en carros a caballo abre, adicionalmente, la posibilidad de trabajar con pobladores de bajos recursos, los "carreros". En octubre de 2009 se realizó la primera experiencia de travesía y acceso a la Laguna de Rocha desde La Paloma, en cinco carros, como parte de la premiación del Concurso Fotográfico organizado en 2009 por la Unión de Vecinos de La Paloma.

Extracto del documento de ingreso del Área Protegida Laguna de Rocha al Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Entre paréntesis se señalan las referencias de la figura 4.

Ingreso al área protegida desde La Paloma

Límite balneario Sta. María de Rocha y La Paloma. Este sector constituye un punto crítico de la gestión debido a distintas presiones desde el centro urbano de La Paloma para el desarrollo de los balnearios Sta. María de Rocha y Rincón de la Laguna, pese a que el primero está catalogado como *non edificandi* y que para el segundo el MVOTMA no ha autorizado construcciones hasta el momento. Estos balnearios se encuentran dentro del área protegida y presentan limitaciones de zonas *non edificandi*. Las vías de ingreso del público son:

Acceso motorizado (Fig. 4, referencia 1): El camino que se inicia en Ruta 10 y Ruta 15 y se dirige a la Laguna de Rocha, finalizando en las inmediaciones del establecimiento "La Virazón" y el Ceibal de la laguna. Constituye la única vía autorizada para vehículos motorizados. En la culminación hacia el extremo de la laguna se propone delimitar una zona para estacionamiento de vehículos, utilizando el ancho que brinda el camino. Donde esta vía culmina, y en un espacio público, se construiría un pequeño local para uso y logística del personal y/o guardaparques (GP en el mapa). En dicho punto se propone construir una barrera móvil de madera que indique que desde dicho punto en adelante (hacia el suroeste), el tránsito de vehículos motorizados estará restringido al ingreso de la comunidad de pescadores que ocupan actualmente la barra (Fig. 4, referencia 5), hasta tanto se establezcan las medidas correspondientes sobre la situación de sus viviendas. El camino que constituye la continuación de la Ruta 10 (Fig. 4, referencia 5) se mantendría únicamente hasta donde se ubica la cámara de frío, en donde se ubicaría una segunda barrera fija para impedir el paso de los vehículos hacia el suroeste. Además, se propone colocar barreras (de madera y acordes al paisaje) a los costados de dicho camino para evitar que los vehículos 4x4 se desvíen por las dunas.

Acceso desde La Serena en La Paloma (Fig. 4, referencia 6): Los medios de transporte a utilizar comprenden: carros con caballos, caballos, bicicletas o acceso a pie. Esta vía se extiende desde La Serena en La Paloma (Fig. 4., referencia

11) e ingresa al área protegida por el extremo norte del balneario Sta. María de Rocha; desde aquí se plantean diferentes opciones hasta llegar al extremo noreste de la laguna:

- Gestionar una servidumbre de paso a través del padrón 8186, (Fig. 4, referencia 4), aunque esta opción es poco probable dado que al existir otras vías de entrada al área la normativa no obliga al propietario a otorgar tal servidumbre.
- Expropiar una zona correspondiente a la ubicación de dicho camino, aunque esta vía es lenta y compleja, además de ser poco probable que el Estado la ejecute.
- Atravesar Sta. María de Rocha hacia la costa en el límite con el padrón 8186. (Fig. 4 referencia 6), para lo cual habría que hacer un mantenimiento en una parte del camino y construir un puente de madera en la cañada. Esta última opción se plantea como la más viable a corto plazo, aunque se recomienda desestimularla en un mediano plazo para evitar la especulación por la continuación de la rambla hasta la propia laguna.

Acceso por la playa y dunas frontales (Fig. 4, referencia 2): Esta vía de acceso estará restringida al tránsito peatonal y provisoriamente a carros a caballo y bicicletas. No se permitirá la circulación con vehículos motorizados tal cual se dispone en el complejo normativo sobre "Faja de defensa de costas". Esta medida evitará los impactos ambientales y económicos negativos que podrían generarse por la circulación de vehículos a motor y por la propia caminería. Existen numerosos estudios que fundamentan esta medida. El desarrollo de infraestructura vial y obras sobre el cordón frontal de playa inducirá impactos negativos más severos que los que se registran actualmente en la zona de La Aguada y Costa Azul en La Paloma. El camino será suprimido desde la cañada de la Serena, lo cual además evitaría onerosos costos de mantenimiento.

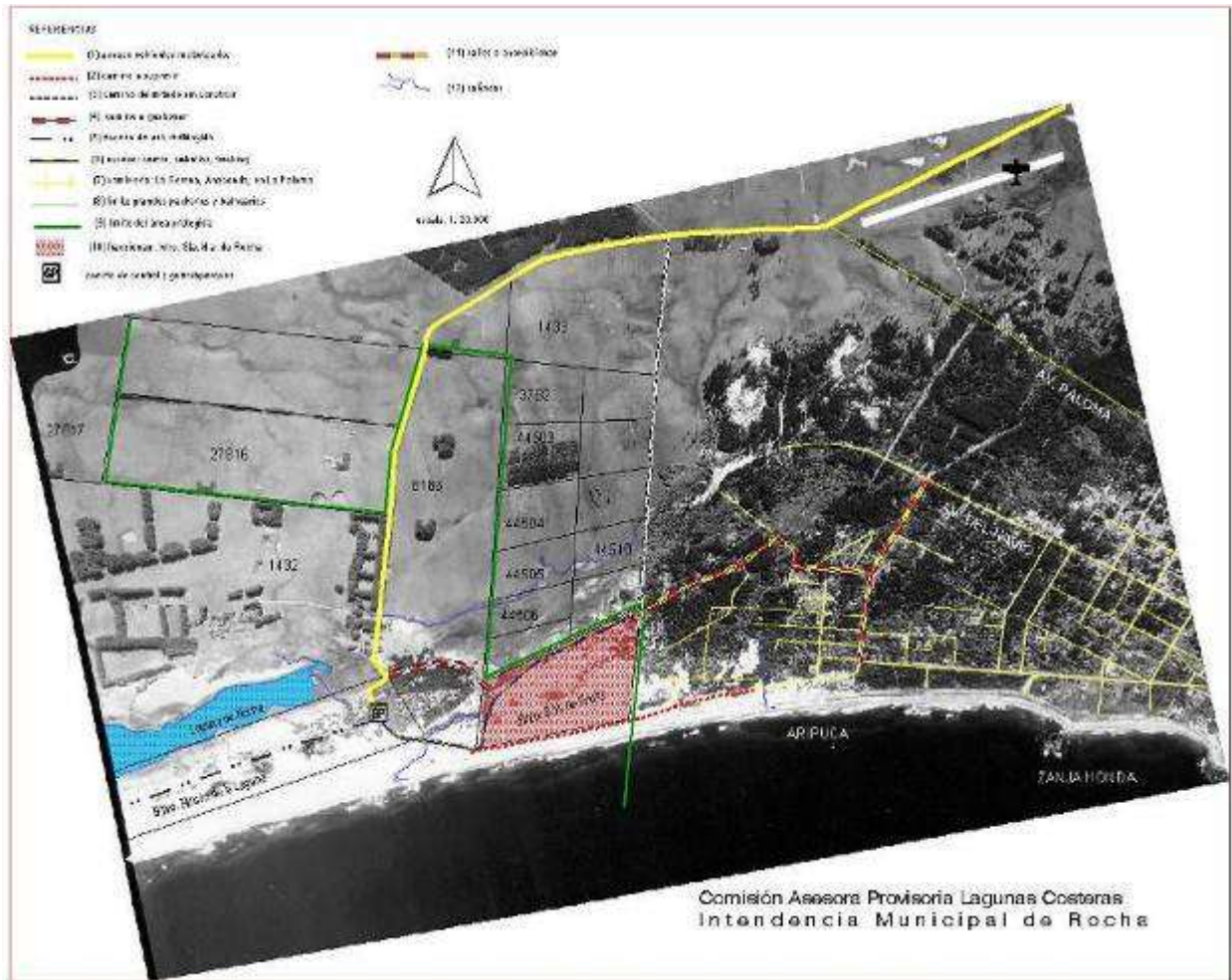


Figura 4. Vías de ingreso al Área Protegida Laguna de Rocha propuestas por la Comisión Asesora Específica Provisoria del Área Protegida Laguna de Rocha al SNAP. La línea amarilla gruesa y continua corresponde a la vía de ingreso con vehículos motorizados. Las líneas amarillas más finas corresponden a la caminería de La Paloma. Las líneas con rayas amarillas-rojas y amarillas-azules corresponden al ingreso desde La Paloma por medio de bicicletas, caballos, carros a caballo y a pie. Todos los casos responderían a las normativas que sean establecidas por el Plan de Manejo de Áreas Protegidas, tal cual dispone la ley.

CENTRO: PATRIMONIO COSTERO Y CIRCUITOS INTERPRETATIVOS ¹⁴

La Paloma debe consolidarse a través de una planificación que defina diversas acciones integradas. Una fundamental es la creación de un centro de interpretación para la población local y punto clave de orientación e información del visitante. Este centro constituirá en sí mismo un nuevo atractivo para la ciudad y la información que brindará incluirá aspectos sobre la cultura y la naturaleza regional, las áreas protegidas y los circuitos urbanos y rurales disponibles.



FIGURA 5. Vista aérea de La Paloma. La línea azul indica el proyecto "Senda costera", que se extiende desde La Balconada (1) hasta las inmediaciones de la vieja estación de trenes de AFE (9). El sendero constará, entre otras, de zonas equipadas para observación de la biota marina, para interpretación de naufragios y construcciones históricas y para sensibilización sobre contaminantes. Como ejemplo, en el punto (1) se encuentra proyectado un espacio acondicionado para la percepción de las especies del infralitoral de sustrato rocoso, especialmente peces y algas, así como para la observación de aves y cetáceos. En los puntos (4) y (5), el sendero se dirige a la interpretación de la zona del Faro, su historia y elementos para el reconocimiento de moluscos y restos de megafauna.

La zona costera de Rocha se enfrenta con uno de los grandes desafíos actuales en todo el mundo: conjugar el desarrollo de las actividades humanas con la conservación de los recursos y de los ecosistemas. El manejo de los recursos que forman el patrimonio de una comunidad, aún de forma incipiente, ha demostrado ser una herramienta prometedora para acercar las comunidades costeras y las organizaciones civiles e institucionales entre sí. A través de este enfoque patrimonial, este proyecto se propone aportar conocimientos al público y contribuir así al manejo integrado de los recursos del sistema costero. Desde un planteo interdisciplinario, intenta contribuir también a la necesaria educación ambiental, porque parte de la premisa que el que conoce, el que se apropia de la información sobre su entorno, es capaz de darle un trato respetuoso y sustentable.

14. Se presenta aquí un resumen del proyecto "Circuitos interpretativos - Centro de Interpretación del Sistema Costero Oceánico (CISCO), preparado por D. Alava, M. C. Urioste y R. Rodríguez.



Los motivos que justifican la realización de este proyecto son diversos, los más relevantes de entre ellos se refieren a:

- La disgregación y degradación humana y geográfica del patrimonio costero.
- La necesidad de integrar el sistema costero con el resto del Departamento, en el entendido de que la gente posee un conocimiento insuficiente sobre los flujos e interacciones que se producen entre la costa y el resto de los ecosistemas presentes en la región.
- La necesidad de paliar al escaso conocimiento que poseen tanto el público como las instituciones sobre la dinámica, el funcionamiento, el manejo y la conservación del sistema costero.

Los objetivos a corto y mediano plazo del proyecto son:

- El diseño y ejecución de material de exposición móvil para su divulgación en otras localidades tanto del propio Departamento de Rocha como del país en general o del extranjero.
- La sensibilización de la población local sobre la problemática ambiental de la zona costera y la importancia de su participación como contralor de los procesos de planificación del espacio.
- El diseño e implementación de circuitos de interpretación en zonas que se definirán como prioritarias.
- El diseño, análisis de implantación e implementación del edificio del Centro de Interpretación del Patrimonio Costero.
- La creación de un Banco de Datos y un Centro de Documentación sobre el sistema costero.

Los objetivos de largo plazo son:

- El rescate e integración del patrimonio del sistema costero del Atlántico-NE de Uruguay.
- La generación de ámbitos para la innovación en propuestas educativas.
- La realización de actividades formativas a nivel público, con énfasis en los niveles primario y secundario de la educación.

¿Cómo comenzar el Centro?

A partir de la constitución interdisciplinaria y preliminar del Centro de Interpretación del Sistema Costero Oceánico (CISCO), al origen de este proyecto, se definirán los criterios de base para abordar los objetivos planteados. Esta labor se realizará en talleres donde se irán identificando carencias y vacíos de información en los sectores de la población, problemáticas ambientales, ecosistemas amenazados y/o degradados, prioridades para el rescate del patrimonio costero y elementos que mejoren y valoricen las actividades que se emprendan en torno al turismo de naturaleza.

Se establecerán los vínculos con otras instituciones y ONG necesarios para el desarrollo del trabajo y el diseño de estrategias de ejecución a mediano y largo plazo. En una primera etapa, parte de la información se logrará a partir de entrevistas con informantes calificados. Posteriormente, se trabajará sobre base de información geográfica mediante la superposición de capas, como por ejemplo información de ecosistemas, tipos de interacciones humanas, escenarios prehistóricos y otras que se consideren necesarias para el manejo y la interpretación de la información. Se realizarán pruebas para determinar la modalidad de las exposiciones itinerantes, mediante pequeñas muestras al público de la información considerada adecuada, en diferentes soportes y técnicas expositivas, dando prioridad a las que incluyan estrategias, materiales y técnicas innovadoras.

Infraestructura básica y presupuesto

Las instalaciones mínimas (localización a definir) incluyen:

- Una sala de exposiciones de 75 m², con tabiques móviles para dividir el espacio.
- Un laboratorio húmedo de 20 m², con mesada y piletas, acondicionamiento eléctrico para equipo de frío, estufas y acondicionamiento térmico.



- Un laboratorio seco de 20 m².
- Una sala para el Centro de Documentación, de 20 m².
- Un mirador de 10 m², construido previendo el emplazamiento de un binocular panorámico fijo de gran alcance.
- Una área exterior de un mínimo de 600 m².

El presupuesto estimado de edificaciones y acondicionamientos exteriores (no se incluyen materiales de laboratorio ni sus equipamientos) es de U\$S 70.000.

BIBLIOGRAFÍA

Blanco, D. y Carbonell, M. (eds), *El Censo Neotropical de Aves Acuáticas. Los primeros 10 años:1990-1999*, Wetlands International, Buenos Aires, Argentina, 2001 y Ducks Unlimited, Inc. Memphis, USA.

Chaney, C.A, 1961. *Marinas: Recommendations for Design, Construction and Maintenance.*; National Association of Engine and Boat Manufacturers, INC., N.Y. USA.

Comisión para la Cooperación Ambiental, Montreal, Canadá, "El desarrollo del turismo sustentable en áreas naturales en América del Norte: antecedentes, problemática y potencial", 1999, 133 p., documento de discusión preparado para el Diálogo sobre Turismo Sustentable en Áreas Naturales en América del Norte, México.

PROBIDES, *Plan Director. Reserva de Biosfera Bañados del Este, Uruguay*, 1999, 159 p.

Rondini, G. *Proyecto Puerto Deportivo La Paloma*, 2008.

Tourtellot, J.M. "Geoturismo para su comunidad", 2005,

www.nationalgeographic.com/travel/sustainable/pdf/geotourism_community_espanol.pdf.

TABLA 1. Principales interacciones entre las propuestas y su contribución al desarrollo sustentable de la zona costera de La Paloma y su área de influencia.

CONTRIBUCIÓN AL DESARROLLO SUSTENTABLE DE LA ZONA COSTERA DE LA PALOMA					
	NIVEL SOCIOECONÓMICO	NIVEL SOCIOCULTURAL	NIVEL EDUCATIVO	NIVEL AMBIENTAL	
P R O Y E C T O S / A C C I O N E S	COMPLEJO PUERTO DEPORTIVO	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de nuevos empleos • Ingreso de público para nuevas modalidades turísticas. • Incremento del turismo marítimo costero y de la generación de empleos 	<ul style="list-style-type: none"> • Intercambio cultural con los visitantes • Incremento de actividades de recreación y deportivas 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribución a la educación deportiva (escuela de vela) • Apoyo a actividades de educación formal (escuela-tirol) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bajo impacto sobre la biota costera • Valoración del patrimonio ambiental mediante actividades de bajo impacto
	COMPLEJO PUERTO PESQUERO ARTESANAL	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de nuevos empleos y dinamización de la actividad pesquera de fuerte tradición local • Aporte a la actividad turística 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorización de elementos patrimoniales y culturales de la pesca artesanal local 	<ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de incorporar estudiantes de carreras técnicas-pesqueras (UTU y Udeler) 	<ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de Co-Manejo de los recursos pesqueros entre actores público y particulares.
	TURISMO RESPONSABLE, GEOTURISMO	<ul style="list-style-type: none"> • Mayores opciones y oportunidades de beneficio económico con criterios de sustentabilidad • Nuevos atractivos generan nuevos servicios, nuevos ingresos y nuevos empleos • Contribución económica directa a la comunidad • Mejora de la calidad de vida de la población local y de los visitantes • Valoración económica de áreas naturales y bienes culturales 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribución a una mayor cohesión social y cultural de la población de la región; asentamiento de preferencia al gestionar un proyecto propio • Sentimiento de orgullo local al reconocer la gama de bienes culturales y naturales • Intercambio cultural horizontal entre población local-visitante • Fortalecimiento de la cultura local de trabajo y gestión en turismo 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de mayores capacidades y formación de jóvenes y adultos en turismo sustentable • Aproximación a otros niveles de capacidades, intereses y educación ambiental en la población local • Creación de un área de enseñanza en turismo sustentable en el Centro Universitario propuesto para La Paloma • Mayor acceso de público a los espacios naturales (regulado); incremento de la sensibilización, información y educación ambiental 	<ul style="list-style-type: none"> • Las mejoras e innovaciones en el nivel educativo impactan positivamente sobre el manejo del ambiente • Valoración y gestión adecuada de áreas de conservación; incremento de turistas conscientes, con modalidades de turismo sustentable y geoturismo. El conjunto de estos procesos se espera bajo impactos sobre áreas protegidas y fuera de ellas • La asociación del patrimonio natural y cultural potencia la conservación de ambos tipos de patrimonio • El nuevo modelo de desarrollo del turismo fortalecerá las actividades e infraestructuras sostenibles, generadoras de beneficios y trabajo con bajo costo ambiental. • Reconocimiento social de los bienes del ambiente y la cultura como los principales recursos, y concomitantemente, promoción por parte de la comunidad del turismo sustentable y la conservación.
	INFRAESTRUCTURAS DE TURISMO Y DE APOYO A LA COMUNIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevos empleos • Valorización de la oferta turística • Mejora de la calidad de vida • Optimización de vías de transporte y vías alternativas 	<ul style="list-style-type: none"> • Caracterización de los productos turísticos y denominación de origen • Contribución de las obras con actividades turísticas, culturales, deportivas y sociales 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción y cuidado de sitios de valor patrimonial • Contribución de las obras con actividades educativas • Incremento de las actividades de esparcimiento, recreación y deportivas 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitigación de impactos ambientales negativos • Manejo adecuado de residuos • Valorización de ambientes naturales
	CENTRO UNIVERSITARIO	<ul style="list-style-type: none"> • Investigación aplicada en apoyo a principales actividades económicas (pesca, turismo, manejo de áreas protegidas, otras) • Incorporación de personal docente y no docente (nuevos empleos e incremento de la actividad económica local) 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo y asesoramiento profesional a la comunidad local • Vinculación de comunidades a escala regional en la elaboración conjunta de acciones de manejo costero • Co-participación de la comunidad en el diseño e implementación de 	<ul style="list-style-type: none"> • Formación de capacidades para la gestión y participación de la comunidad • Integración con proyectos educativos de escala regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Soporte académico para diseñar y gestionar planes de uso sustentable de la zona costera • Trabajo integrado con las comunidades para planificar estrategias de conservación