



INFORME DIAGNÓSTICO DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS TURÍSTICOS EN USHUAIA

**PROGRAMA NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO
CONSOLIDACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE LA
ZONA COSTERA PATAGÓNICA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA
BIODIVERSIDAD, ARG/02/G31**

FONDO PARA EL MEDIO AMBIENTE MUNDIAL

FUNDACIÓN PATAGONIA NATURAL

**DIRECTOR NACIONAL
GUILLERMO HARRIS**

**COORDINADOR TECNICO
GUILLERMO CAILLE**

**COORD. AREA TURISMO RESPONSABLE
ALICIA TAGLIORETTE**

Marcos A. Zar 760 - TE/FAX: 54 2965 474363/472023/451920
www.patagoniacostera.org.ar
Email: pnatural@patagonianatural.org

(9120) Puerto Madryn -Chubut- Rep. Argentina



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES
SEDE USHUAIA**

**FUNDACIÓN PATAGONIA NATURAL
PROGRAMA NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO
CONSOLIDACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO DE LA
ZONA COSTERA PATAGÓNICA PARA LA CONSERVACIÓN DE LA
BIODIVERSIDAD, ARG/02/G31**

**INFORME DIAGNÓSTICO DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS
TURÍSTICOS EN USHUAIA**

**María Elena Daverio
Marie Jensen
Marisol Vereda**

USHUAIA - Diciembre 2007

Índice

1. Introducción	3
1.1. Antecedentes	5
1.2. Breve descripción del área de estudio	7
2. La industria del turismo de cruceros	11
2.1. Generalidades	11
2.2. Factores que inciden en la planificación de itinerarios	21
2.3. Principales tendencias	22
3. Marco legal y regulatorio de la actividad de cruceros en su relación con el mar	25
3.1. Internacional	25
3.2. Nacional	30
3.3. Provincial y local	32
3.4. Antártida y su régimen especial	33
4. El turismo de cruceros en Ushuaia	39
4.1. Antecedentes	39
4.2. Cruceros turísticos y cruceros turísticos antárticos	43
4.3. Evolución del flujo de turismo de cruceros y temporada de arribos	44
4.4. Composición de la oferta	49
5. Infraestructura portuaria	57
5.1. Características generales del puerto de Ushuaia	57
5.2. Plan regulador de desarrollo portuario para la bahía de Ushuaia	61
5.3. Operaciones en el puerto de Ushuaia	63
6. Algunas consideraciones sobre los impactos generados por el turismo de cruceros	65
6.1. Impacto económico y social	65
6.2. Conflictos ambientales	72
7. Síntesis y conclusiones	78
8. Bibliografía y fuentes	81
9. Anexo	88

1. Introducción

El presente informe diagnóstico de la actividad de cruceros en Ushuaia ha sido realizado en virtud del convenio existente entre la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Sede Ushuaia y la Fundación Patagonia Natural¹ en el marco del Programa Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y como parte del proyecto “Consolidación e Implementación del Plan de Manejo de la Zona Costera Patagónica para la Conservación de la Biodiversidad, ARG/02/G31”, financiado por el Fondo Global para el medio ambiente -(GEF).

La actividad del turismo de cruceros en el sector meridional de América del Sur y, particularmente, en la Patagonia Austral, ha demostrado un franco crecimiento en el transcurso de los últimos años, pasando de 9.121 pasajeros que arribaron en el puerto de Ushuaia por vía marítima en la temporada 1992/1993 a 86.413 durante la temporada 2006/2007, según datos de la Secretaría Municipal de Turismo² (2007).

El incremento de buques de mayor envergadura en la industria, como así también la incorporación de nuevas áreas de destino para los cruceros, señalan la tendencia en crecimiento de este segmento de turismo para la región, encontrándose los destinos receptores desprovistos de herramientas técnicas que propicien una planificación de las prácticas turísticas en el territorio en función de la magnitud de los flujos recibidos.

El objetivo de este trabajo es presentar el estado de situación de la actividad de cruceros en Ushuaia, teniendo en cuenta los distintos lineamientos para la sistematización de la información. Es importante destacar la necesidad de caracterizar particularmente el segmento de cruceros que realizan turismo antártico del resto de los cruceros turísticos debido al comportamiento diferencial que representan para la localidad.

En principio, se ofrecen características generales de la industria de cruceros y las principales tendencias mundiales. En segundo lugar, se

¹ En adelante FHCS; UNPSJB y FPN, respectivamente.

² En adelante SMT.

presenta una sistematización del marco legal y regulatorio de la actividad de cruceros en su relación con el mar. Luego, se aborda la evolución del turismo de cruceros en Ushuaia, analizando especialmente el periodo que ha presentado el mayor crecimiento sostenido, es decir, a partir de la temporada 1992/1993 hasta la actualidad. A continuación se caracterizan tanto la infraestructura portuaria como las operaciones que se llevan adelante en relación a los cruceros. Asimismo, se ha tratado la composición de la oferta turística de cruceros que incluyen a Ushuaia en sus itinerarios. Por último, se abordan algunas cuestiones inherentes al impacto que ocasiona la llegada de cruceros al muelle local, desde el punto de vista del gasto turístico por un lado y, por otro, algunos conflictos que se generan en relación al ambiente y a la percepción del congestionamiento de los atractivos.

Para tal fin se ha trabajado sobre diversas fuentes documentales, entre las que podemos señalar la base de datos construida desde la Práctica Profesional III de la carrera de Turismo de la UNPSJB, Sede Ushuaia, a partir del Libro de Prefectura Naval Argentina, (Prefectura Ushuaia e Islas del Atlántico Sur) “Entrada y Salida de Embarcaciones del Puerto de Ushuaia”: 1949-2000; 2001 hasta el presente; fuentes estadísticas aportadas por el Instituto Fueguino de Turismo, la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos³, SMT, entre otros.

Por otra parte, la sistematización del marco legal y regulatorio ha requerido la revisión de los documentos surgidos de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico⁴, del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) de la Organización Marítima Internacional (OMI), Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho en el Mar (CONVEMAR), normativa nacional y provincial.

También se han recogido las intervenciones de los principales responsables de las grandes líneas de cruceros expuestas en el Forum Seatrade Ushuaia 2007, artículos de prensa, resultados de investigación, entre otros.

³ En adelante PNA, INFUETUR y IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators), respectivamente.

⁴ En adelante RCTA

1.1. Antecedentes

Respecto de los antecedentes sobre el tema de cruceros en relación con Ushuaia, se han clasificado en virtud de dos grandes áreas, cruceros turísticos en general y cruceros antárticos en particular. Sobre la primera área se destacan la contribución de Jensen y Daverio (2004) en la que plantean las relaciones de los cruceros con el destino Ushuaia y el de Daverio y Luiz (2002) quienes tratan la construcción de una región turística en relación con Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Asimismo, otro trabajo (Daverio *et al.* 2005) aborda la problemática de la generación de residuos producida por los buques turísticos y la relación de éstos con los generados por la localidad. Aunque de tratamiento más general el trabajo de Mosti *et. al.* (2005) aborda el problema de la congestión por afluencia de visitantes para un área del Parque Nacional Tierra del Fuego.

Sobre la segunda área los trabajos pueden dividirse en los que tratan cuestiones de marco general sobre prácticas turísticas en Antártida (Daverio y Vereda 2005), la evolución del turismo antártico desde Ushuaia (Jensen y Daverio 2007), otro aspecto que también es tenido en cuenta se vincula con el impacto que el turismo antártico genera en Ushuaia desde el análisis de indicadores socio económicos (Jensen 2003; 2007 y Vereda 2004 a / b; 2007 a) y las posibilidades de abastecimiento (Vereda y Mosti 2005) desde este segmento de la demanda turística. También otras contribuciones asumen posibles relaciones de complementariedad entre Antártida y Ushuaia (Vereda 2005; 2007a; 2007b). Actualmente desde la UNPSJB se está realizando un proyecto de investigación sobre los cruceros turísticos y las relaciones con el destino Ushuaia solicitada por el INFUETUR. A continuación se citan los trabajos de referencia:

Daverio, M. E. y Luiz, M. T. (2002) Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: Una región turística. *V Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo*. Centro de Investigaciones Turísticas, Universidad Nacional de Mar del Plata. 29/mayo-01/junio 2002.

Daverio, M. E. y Vereda, M. (2005) Las prácticas turísticas en Antártida: Consideraciones para su análisis desde el Sistema del Tratado Antártico y la evolución de los flujos de visitantes". *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Daverio, M. E.; Jensen, M.; Arcos, A.; Arias, M.; Mosti, P. y Tisera, M. G. (2005) Turismo de cruceros y generacion de residuos: Incidencia del volumen de residuos descargados por los cruceros respecto del generado en la ciudad de Ushuaia. (Tierra del Fuego, Argentina) *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Daverio, M. E. y Jensen, M. (2006) Ushuaia: ciudad-puerto y cruceros. Documento de Trabajo N° 3: Aspectos Turísticos de Tierra del Fuego. Proyecto Gobernador Campos. *Mimeo*.

Daverio, M.E (Directora).; Mosti, P.; Malmierca, L. Arcos, A. y Arias, M. (2006). Evaluación de la experiencia turística en el sector Bahía Lapataia, Parque Nacional Tierra del Fuego, (Argentina). Uso turístico - recreativo: análisis de la frecuentación; densidad; percepción de congestión y experiencia de los visitantes. *Informe Final* Proyecto de Investigación Administración Parques Nacionales y UNPSJB-FHCS, Sede Ushuaia.

Daverio, M. E.; Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A. y Arias, M. (2007). Relaciones entre motivaciones de visita, expectativas y percepción de congestión y las actividades que realizan los visitantes en el Parque Nacional Tierra del Fuego, Argentina. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 junio 2007.

Jensen, M. (2003) Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas. Estimación de ingresos aeroportuarios asociados al turismo antártico durante las temporadas 2000-2001 y 2001-2002. *Jornadas de Divulgación en Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, 04-06 setiembre 2003.

Jensen, M. (2007) Estimación de los ingresos aeroportuarios asociados a Ushuaia como puerta del entrada a Antártida durante la temporada 2005/2006. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 junio 2007.

Jensen, M. y Daverio, M. E. (2004) Los cruceros turísticos en Ushuaia. Relaciones buque-destino. *Aportes y Transferencias*, Año 8, Vol. 1:89-111. Centro de Investigaciones Turísticas de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, ISSN 0329-2045.

Jensen, M. y Daverio, M. E. (2007) Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic continent. *Tourism and Global Change in Polar Regions. An International Conference*. Universidad de Oulu, Finlandia, 29/ noviembre - 02/diciembre 2007.

Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A.; Arias, M.; Daverio, M. E. (2005) La percepción de congestión según diferentes grupos de visitantes: Bahía Lapataia, PNTDF (Argentina). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV/III. (2002 en adelante). Responsables: docentes Daverio, M.E. y Jensen, M. y alumnos. Base de datos de movimiento de buques y pasajeros a través del puerto de Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2002). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Bandiera, R.; Díaz, C.; Gonzalez, G.; Guardamagna, V.; Roccasalvo, S.; Vivanco, C. Turismo de cruceros convencionales en Tierra del Fuego, Antártida y Atlántico Sur, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2003). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Hileman, M.; Ojeda C.; Movimiento de barcos y pasajeros desde comienzos del Siglo XX hasta la actualidad, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2004). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Arcos, A.; Arias, M.; Kunz, V.; Mosti, P.; Tisera, G.; Villani, F; *Turismo de cruceros desde Ushuaia. 1933-2004. informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional III (2006). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Arrieta, R; Izzo, G; Ojeda, V., Swarts, S.; Percepción de la comunidad de Ushuaia respecto a la afluencia de cruceros, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

Vereda, M. (2004) El Desarrollo de Ushuaia como puerta de entrada del turismo antártico. Tendencias y competitividad. Tesis de Maestría (217 pp + anexos), *Inédito* Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de La Rábida, Huelva, España.

Vereda, Marisol (2004). El impacto del turismo antártico en el desarrollo de Ushuaia, Tierra del Fuego. Indicadores socio-económicos. *VI Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Ushuaia, 21-24 abril 2004.

Vereda, M. y Mosti, P. (2005) Abastecimiento de buques de turismo antártico: Una oportunidad para el desarrollo local. Producción primaria de bienes de consumo (Ushuaia, Tierra del Fuego). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Vereda, M. (2005) La visión de Antártida y Ushuaia desde la mirada del visitante antártico. Una posibilidad de construir la complementariedad de destinos. *VII Jornadas Nacionales y I Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Vereda, M. (2007a) Análisis de la relación de Ushuaia con el turismo antártico desde su rol de puerta de entrada marítima. Una aproximación desde los indicadores socio-económicos para la temporada 2005/2006. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 de junio de 2007.

Vereda, M. (2007b) A study on the expectations of Antarctic visitors towards their trip. Images created about Antarctica and the relationship with Ushuaia (Argentina) as a gateway city. *Tourism and Global Change in Polar Regions. An International Conference*, Universidad de Oulu, Finlandia, 29/noviembre - 02/diciembre 2007.

Vereda, M. Ushuaia -Tierra del Fuego- y Antártida: Un inventario de recursos susceptibles de uso turístico desde la idea de complementariedad de destinos. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, C.I.E.T. (en prensa).

1.2. Breve descripción del área de estudio

La ciudad de Ushuaia (54° 48' - 68° 19' O) es la capital de la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (ver Fig. N° 1), ubicada en la Isla Grande de Tierra del Fuego. Esta isla ocupa una superficie aproximada de 45.000 km², de los cuales 21.571 corresponden al sector argentino, ya que se encuentra separada de la República de Chile por el meridiano 68° 36', configurándose de esta manera el límite oeste; el resto de sus límites están dados por el Mar Argentino al este, la boca oriental del

Estrecho de Magallanes al norte y el Canal Beagle al sur. La Isla Grande conforma el núcleo del archipiélago fueguino que, sumando todas sus islas e islotes, alcanza una superficie aproximada de 75.000 km². Según el Censo Nacional de Población 2001 (INDEC 2002) la provincia cuenta con 100.960 habitantes, concentrados en las ciudades de Río Grande (52.786) y Ushuaia (45.205), más 1.264 habitantes en la Comuna de Tolhuin. La densidad de la población en el espacio rural es de apenas 0,08 hab./km², ya que se reduce a 1.705 personas.

El presente estudio se centra en el área de la ciudad de Ushuaia al constituirse no sólo en la ciudad-puerto receptora de los cruceros turísticos, sino también en zona principal donde se ubican los atractivos turísticos.

Ushuaia, cabecera del departamento homónimo, se encuentra ubicada sobre la margen norte del Canal Beagle, rodeada por la cadena de los Montes Martial, pertenecientes a las últimas estribaciones de la Cordillera de los Andes. El área sur de Tierra del Fuego se caracteriza por su clima de tipo frío oceánico (Bondel 1995), registrándose para Ushuaia temperaturas medias anuales del orden de los 5.3°C, en tanto la media del mes de julio ronda 1°C y la media de enero los 9.1°C, destacándose importante presencia de viento, especialmente en los meses de primavera y verano, prevaleciendo los del cuadrante sudoeste. La media de precipitaciones anuales es del orden de 530 mm (Conti 1998). Esta área se ubica en el distrito de los bosques subantárticos (Moore 1983; Roig 1998), formado principalmente por especies del género *Nothofagus*.

Desde el punto de vista turístico, Ushuaia representa el núcleo de recepción tanto de los turistas que arriban por vía aérea y terrestre, así como también de los visitantes que llegan en crucero. La ciudad cuenta con una planta turística que ha crecido significativamente durante los últimos cuatro años. Durante el año 2006, la ciudad ha recibido 226.281 de visitantes, que se han concentrado mayoritariamente durante la temporada de verano (octubre-abril; SMT 2007). Si bien la ciudad en sí misma ofrece distintos atractivos como los museos, la mayoría de las excursiones se desarrollan en los espacios naturales que rodean Ushuaia hasta el sur del Lago Fagnano. En este sentido, el Parque Nacional Tierra del Fuego, ubicado a tan sólo 11 km de la ciudad, ha recibido 216.587 visitantes, que representaron

prácticamente el 96% del total arribados a Ushuaia. Las navegaciones en pequeñas embarcaciones por el Canal Beagle también constituyen un importante referente para el destino. Otros atractivos lo constituyen el Glaciar Martial, Lago Escondido, Lago Fagnano, Estancia Harberton (SMT 2007). Las prácticas de senderismo y de actividades más participativas han adquirido igualmente un lugar relevante. También es importante señalar que existe una demanda más específica para la pesca deportiva, actividad que se desarrolla particularmente en los lodges ubicados en la zona norte de Tierra del Fuego, donde, asimismo, el turismo rural ha comenzado a desarrollarse.

Por otra parte, durante la década de 1990 Ushuaia ha consolidado su rol como puerta de estrada marítima a Antártida más activa para cruceros turísticos. En la actualidad más del 90% del flujo de visitantes antárticos pasa al menos una vez por el puerto local, desarrollando al menos una actividad de excursionismo, en cuyo caso la visita al Parque Nacional Tierra del Fuego es la más importante.

2. La industria del turismo de cruceros

2.1. Generalidades

El turismo de cruceros se presenta como una gran industria en continuo crecimiento, que protagoniza transformaciones considerables tales como el incremento en la capacidad y tonelaje de los buques, la concentración de la industria, la incorporación de nuevos puertos y una demanda en franco crecimiento (Jensen y Daverio 2004). También la flexibilidad se convierte en una de las fortalezas de la industria, las líneas de crucero pueden trasladar su producto de una región a otra en función de las preferencias del mercado, de las condiciones económicas imperantes en las distintas regiones como la fluctuación monetaria, marcos regulatorios y regímenes fiscales, dotando a la industria de una rápida capacidad de respuesta frente a situaciones críticas (GP Wild *et. al.* 2007).

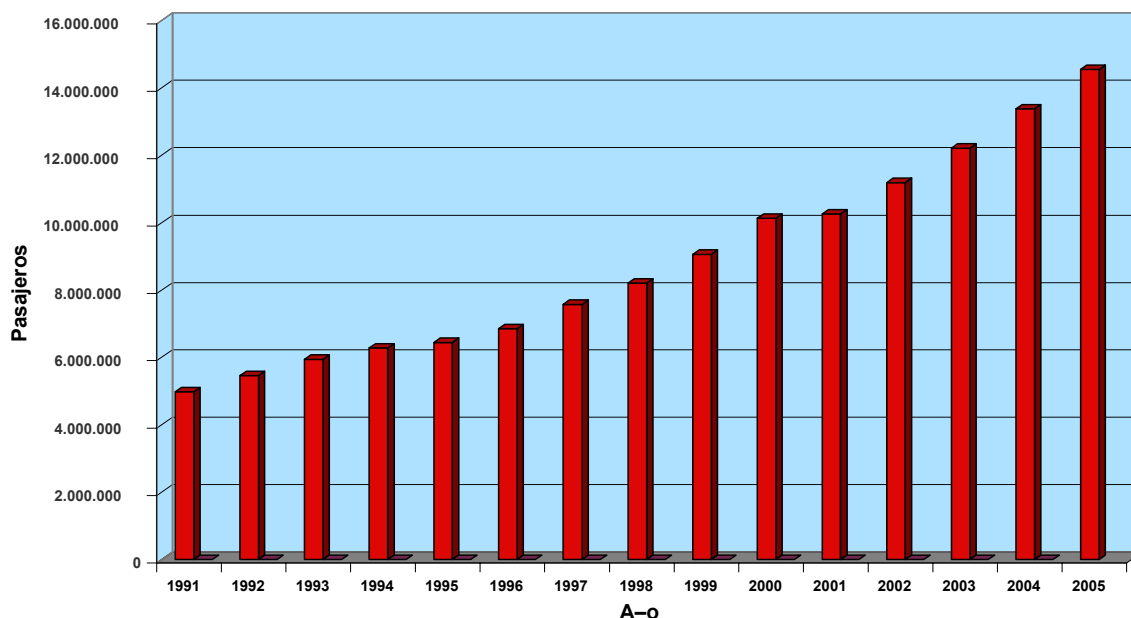
Tanto la demanda, particularmente la norteamericana y la europea, como la oferta acusan un importante crecimiento de la industria. En la Tabla Nº 1 se observa el crecimiento que la industria ha ido teniendo en el mundo durante los últimos años por áreas geográficas:

Tabla Nº 1 Pasajeros de cruceros marítimos, mundiales 2002-2005				
Pais / Área	2002	2003	2004	2005
Estados Unidos	7,470,000	8,195,000	9,107,000	9,918,000
Reino Unido	824,000	963,000	1,029,000	1,071,000
Europa Continental	1,296,000	1,709,000	1,758,000	2,145,000
Asia (excluyendo Japón)	600,000	500,000	450,000	430,000
Japón	220,000	200,000	200,000	200,000
Australia	116,000	154,000	158,000	187,000
América Latina y otros	672,000	590,000	633,000	600,000
TOTAL	11,198,000	12,340,000	13,377,000	14,551,000

Fuente: Jaques 2007

Asimismo, en el Gráfico N° 1 puede verse claramente el crecimiento de la demanda de cruceros turísticos en el mundo para el periodo 1991-2005

Gráfico N° 1: Crecimiento de la demanda a nivel mundial



Fuente: Jaques 2007

Por su parte, la oferta de cruceros también demuestra un gran crecimiento. En la Tabla N° 2 se observa ese sostenido aumento de la industria.

En términos generales, los cruceros turísticos se caracterizan por constituirse en un destino en sí mismos, donde el alojamiento junto con las amenidades ofrecidas a bordo constituyen la motivación básica para los pasajeros.

Dentro de este grupo se observa una tendencia a construir cada vez buques de mayor tamaño, alcanzando los 3.500 pasajeros e incorporando mayor cantidad de servicios a bordo, dejando la idea del “todo incluido” para instalar la de “add on”, es decir, que algunos servicios ya no se encuentran incorporados a la tarifa general y es necesario pagar aparte por ellos (OMT 2003).

Tabla N° 2: Incremento en la flota de cruceros turísticos			
Año	Barcos nuevos	Flota	% Variación
1991	11	191	4.9
1992	12	201	5.2
1993	6	206	2.5
1994	4	210	1.9
1995	6	216	2.9
1996	9	221	2.3
1997	7	227	2.7
1998	10	236	4.0
1999	12	247	4.7
2000	13	259	4.9
2001	14	271	4.6
2002	11	282	4.1
2003	12	294	4.3
2004	12	306	4.1
2005	4	310	1.3
2006	6	316	1.9

Fuente: Jaques 2007

Estos cruceros navegan, principalmente, la zona del Caribe (aprovechando el invierno del hemisferio norte), el Mediterráneo y, luego, Europa, incrementando los viajes al Pacífico y Asia. Según la Asociación Internacional de Líneas de Crucero (Jaques 2007), los destinos líderes en cruceros turísticos en el periodo 2001-2005 comprenden los siguientes porcentajes (Tabla N° 3).

Tabla N° 3: Destinos líderes - Periodo 2001-2005						
Destino	2001	2002	2003	2004	2005	% variación 05/04
	% participación (pasajero cama-días)					
Caribe/Bahamas	44.53	46.58	45.71	45.11	46.38	2.82
Mediterráneo	12.67	10.22	11.53	12.55	12.59	0.32
Europa/Escandinavia	8.12	10.89	10.92	9.78	7.14	-26.99
Alaska	7.89	7.95	7.45	7.65	8.30	8.50
Mexico oeste (Riviera)	1.96	5.33	4.80	6.24	7.45	19.39
Trans-Panamá Canal	4.02	3.29	3.94	3.79	3.52	-7.12
Hawaii	2.61	2.99	2.76	3.40	3.76	10.59
Canadá/New England	1.91	1.81	1.56	1.93	1.52	-21.24
Bermuda	2.13	1.93	2.09	1.71	1.72	0.58
América del Sur/ Antártida	2.47	2.31	2.49	1.59	2.03	27.67
Asia/Oceáno Índico	1.08	1.11	0.48	0.55	0.91	65.45
Vuelta al mundo	1.03	0.91	0.53	0.60	0.60	0.00
Otros	9.58	4.68	5.74	5.10	5.36	5.10

Fuente: Jaques 2007

Existe una consolidación en la industria de cruceros en relación a las compañías armadoras, la fusión de las mismas imprime cierto dinamismo a la industria, en la actualidad las empresas se concentran en cuatro grandes grupos, conocidos como “the big four”. En la Tabla N° 4 presentamos cómo se constituyen:

Tabla N° 4: “The Big Four”	
Grupo	Cabinas dobles
Carnival Corporation / Plc	141.573
Royal Caribbean / Celebrity / Pullmantur	69.348
Star / NCL	> 30.000
MSC	13.256

Fuente: Elaboración propia a partir de Jaques 2007.

Estos cuatro grandes grupos cuentan con 18 marcas, representando el 70 % de las cuotas de mercado, en tanto que el 30 % restante lo ocupan 40 compañías que se caracterizan por tener fuertes marcas regionales y nacionales, especialmente en Europa. (Jaques 2007).

Asimismo, una característica del crecimiento de la industria la imprime la construcción de buques de más grandes que transportan mayor cantidad de pasajeros, en lugar de contar con más cantidad de viajes. En este sentido se presenta una síntesis de los buques encargados para su construcción y para botarlos al mar entre los años 2008 y 2011 (Jaques 2007 y Diario La Nación 11/11/2007).

Tabla N° 5: Buques ya encargados para el periodo 2008-2011					
Año de entrega	Línea	Buque	Gross tons	Q de cabinas dobles bajas	Precio
2008	AIDA	AIDAbella	68,500	2,050	\$378m
2008	Carnival	Carnival Splendor	112,000	2,974	\$584m
2008	Celebrity	Celebrity Solstice	118,000	2,850	\$641m
2008	HAL	Eurodam	86,000	2,044	\$450m
2008	MSC	MSC Poesía	90,000	2,568	\$425m
2008	MSC	MSC Fantasía	133,500	3,300	\$550m
2008	P&O	Ventura	116,000	3,100	\$602m
2008	Pearl Seas	Sin nombre	7,600	165	\$64m*
2008	Princess	Sin nombre	116,000	3,100	\$570m
2008	RCI	Independence of the Seas	158,000	3,643	\$828m
2009	AIDA	Sin nombre	68,500	2,050	\$390m
2009	Carnival	Carnival Dream	130,000	3,652	\$668m
2009	Celebrity	Celebrity Equinox	118,000	2,850	\$641m
2009	Costa	Costa Luminosa	92,700	2,260	\$528m
2009	Costa	Sin nombre	112,000	3,004	\$579m

2009	MSC	MSC Splendida	133,500	3,300	\$550m
2009	NCL	F3	150,000	4,200	\$940m
2009	Pearl Seas	Sin nombre	8,700	210	\$64m*
2009	RCI	Proyecto Génesis	220,000	5,400	\$1.24bn
2009	Seabourn	Sin nombre	32,000	450	\$250m
2010	AIDA	Sin nombre	68,500	2,050	\$414m
2010	Celebrity	Celebrity Eclipse	118,000	2,850	\$698m
2010	Costa	Sin nombre	92,700	2,260	\$548m
2010	MSC	MSC Magnifica	150,000	4,200	\$548m
2010	NCL	F3	150,000	4,200	\$940m
2010	P&O	Sin nombre	116,000	3,076	\$535m
2010	RCI	Proyecto Génesis 2	220,000	5,400	\$1.4bn
2010	Seabourn	Sin nombre	32,000	450	\$250m
2011	Carnival	Carnival Magic	130,000	3,652	\$738m

Nota: *Estimación de Seatrade

Fuente: Jaques 2007

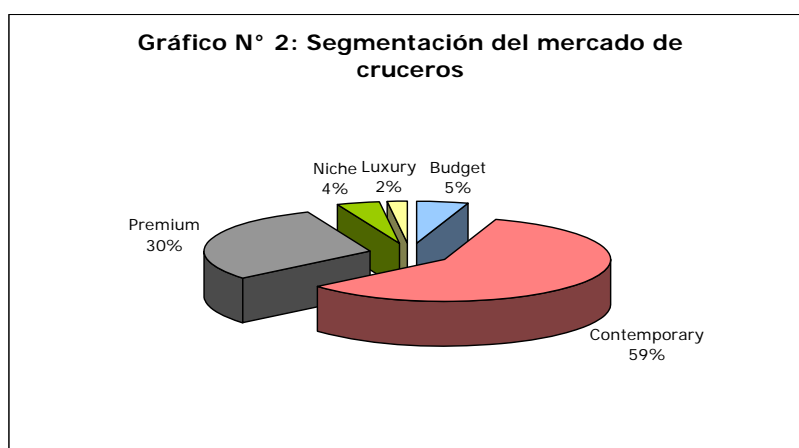
Como puede observarse en la tabla anterior (Tabla N° 5), en los próximos cuatro años la industria de cruceros contará con 29 nuevos buques de los cuales el 38% aportará entre 2000 y 3000 plazas por barco y el 41% más de 3000, reforzando la tendencia del crecimiento de la oferta en función de buques de mayor envergadura.

Asimismo, Jaques (2007) presenta las características del mercado de cruceros teniendo en cuenta su segmentación (Tabla N° 6).

De la segmentación arriba mencionada, la suma de contemporary, premium y budget representan la principal corriente con prácticamente un 94% (ver Gráfico N° 2).

Tabla N° 6: Características del mercado de cruceros					
Características del segmento	Budget	Contemporary	Premium	Niche	Luxury
Longitud del crucero	Varía	7 días o menos	7-14 días	Varía	7 días y más
Pasajeros	Concientes del presupuesto, viajeros experimentados, algunos cruceristas primerizos	Todas las edades e ingresos. Muchos cruceristas primerizos	Más de mayor edad, acaudalados, viajeros experimentados	Que viajan mucho	Acaudalados, con experiencia en viajes
Barcos	Más antiguos y pequeños	Nuevos, grandes y X-grandes	Nuevos, de medianos a grandes	Pequeños	Nuevos, pequeños y medianos
Otros	Lugares muy visitados, con menores lujos	Buen servicio, comida y mucho entretenimiento	Buen servicio y comida	Conferencias	Servicio y comida superb
Principales líneas	Tour operadores europeos	Carnival, Royal Caribbean, NCL, Princess, Costa	Celebrity, Holland America Line	A&K, Swan, Hellenic, Star Clippers	Crystal, Silversea, Seabourn, RSSC, SeaDream
Precio por día	80-125	100-150	150-300	200-900	300-2000

Fuente: Jaques 2007



Fuente: Tomado de Jaques 2007

Para el caso del cono sur de América Latina, los cruceros turísticos se caracterizan por realizar un circuito pendular que brinda la posibilidad de navegar el océano Atlántico y Pacífico formando una "U". Los itinerarios tienen sus principales puertas de acceso a la región en Valparaíso/Santiago, Chile y en Buenos Aires, Argentina y/o Montevideo, Uruguay y, eventualmente, en Río de Janeiro, Brasil. Los puertos donde normalmente recalán los buques que realizan estos viajes son: Puerto Madryn, Puerto

Argentino, Ushuaia, Punta Arenas, Puerto Natales, Puerto Chacabuco y Puerto Montt. Buques de las grandes compañías armadoras navegan este itinerario. También se realizan itinerarios en la Patagonia Austral, teniendo como puertos de referencia Punta Arenas, Chile y Ushuaia, Argentina.

Sin embargo, existe un grupo particularmente importante para Ushuaia en relación a la utilización del puerto como base para sus operaciones, en este caso se trata de **cruceros turísticos antárticos**. Si bien algunos de los grandes buques que realizan el viaje pendular ya mencionado también se aproximan a aguas antárticas, la mayoría de las embarcaciones que ofrecen desembarcos en el área de la Península Antártica presentan características diferentes a los demás cruceros, en el acápite N° 4: *Los cruceros turísticos en Ushuaia* se ofrece una diferenciación más amplia.

En general, a este tipo de viajes se los denomina de expedición, se distinguen, básicamente, porque el destino y los recursos que éstos promocionan constituyen el eje de la experiencia turística, generalmente esta modalidad de traslado ofrece la única posibilidad de acceder a destinos remotos o de difícil aproximación donde prácticamente no se cuenta con infraestructura de apoyo y donde también existen ciertas restricciones vinculadas a la vulnerabilidad de los recursos presentes en áreas emblemáticas. De esta manera las embarcaciones se dirigen a espacios como el Ártico, Antártida e islas Galápagos, estando asociados muchos de los tour operadores, además, a alguna entidad vinculada con el cuidado ambiental, por ejemplo National Geographic, Smithsonian Society, etc. Ofrecen, también, ayudas económicas a ONG's que realizan investigación sobre los medios marinos que se visitan. Además, utilizan la responsabilidad ambiental como una característica de "marca" de sus empresas.

Una característica particular para este tipo de cruceros está dada por el marco regulatorio del Sistema del Tratado Antártico que comprende todas las actividades (gubernamentales y no gubernamentales) que se llevan adelante en el continente antártico, el turismo se encuentra considerado entre las actividades no gubernamentales. Además del Tratado Antártico (1959) y del Protocolo sobre medio ambiente (1991), existen una serie de Recomendaciones / Medidas, Decisiones y Resoluciones que se adoptan en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico y que entran en vigencia una

vez que todos los países miembro del mismo las ratifican mediante sus legislaciones domésticas.

En este sentido, todas las actividades que se desarrollan en el área del Tratado Antártico, es decir al sur del paralelo 60°, son aprobadas a través de la Evaluación de Impacto Ambiental siempre que demuestren que el impacto que producen no es más que menor o transitorio en el ambiente antártico (Protocolo de Madrid 1991).

Las actividades que la mayoría de los programas incluyen se relacionan con paseos en zodiac para aproximarse a témpanos y fauna sobre témpanos flotantes como así también se los utiliza como modo de traslado a la costa para posteriormente realizar desembarcos que permiten visitar sitios de interés histórico, colonias de pingüinos, entre otros. También, durante el transcurso de los últimos años, varios tour operadores han ido incorporando otras actividades más vinculadas con aventura tales como kayaking, escalada, campamentos, esquí, buceo, etc.

Asimismo, se realizan actividades de aventura que organiza la empresa Adventure Network International/Antarctic Logistics and Expeditions (ANI/ALE). En este caso las expediciones utilizan el modo aéreo para el traslado hacia Antártida (Patriot Hills) desde la ciudad de Punta Arenas, Chile. También se llevan adelante sobrevuelos que parten de las ciudades de Punta Arenas, Chile y desde Australia.

En general, la mayoría de los tour operadores antárticos se nuclean en una cámara empresarial conocida como IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators). Esta asociación impone una serie de regulaciones a sus miembros vinculadas con las operaciones en el área antártica.

A continuación presentamos una tabla (Tabla Nº 7) donde se incluyen las embarcaciones que operan aguas antárticas, el país de registro, la autoridad nacional, la tour operadora que comercializa los viajes y la capacidad de transporte de pasajeros del buque, prevista para la temporada 2007/2008.

Tabla N° 7: Buques y tour operadores de turismo antártico previsto para la temporada 2007-2008					
Buque	Registro buque	Tour Operador	Autoridad Nacional	Capac. Pax	Vinculación Organizaciones
Akademik Ioffe	Rusia	Peregrine Shipping	Australia	110	
Akademik Sergey Vavilov	Rusia	Peregrine Shipping	Australia	100	
Akademik Shokalskiy	Rusia	Quark Expeditions	Estados Unidos	48	Smithsonian Society; Save the Albatross; Heritage Trust, etc.
Aleksey Maryshev	Rusia	Oceanwide Expeditions	Holanda	50	
Andrea	Liberia	Elegant Cruises	Estados Unidos	100	Save the Albatross; Allied Whale
Antarctic Dream	Chile	Antarctic Shipping	Chile	78	
Bark Europa	Holanda	Rederij Bark Europa B.V.	Holanda	38	Save the Albatross
Bremen	Bahamas	Hapag Lloyd Kreuzfahrten	Alemania	164	
Clipper Adventurer	Bahamas	Clipper Cruise Line	Estados Unidos	122	
Clipper Adventurer	Bahamas	Zegrahm Expeditions	Estados Unidos	122	
Corinthian II	Malta	Travel Dynamics	Estados Unidos	114	
Delphin	Bahamas	Hansa Kreuzfahrten	Alemania	500	
Discovery	Bermuda	Discovery World Cruises	Estados Unidos / Reino Unido	650	
Explorer	Liberia	G.A.P. Adventures	Canadá	95	Save the Albatross
Explorer II *	Bahamas	Abercrombie & Kent / Atholl Shipping	Estados Unidos	190	Save the Albatross; Allied Whale
Explorer II */ Alexander Von Humboldt	Bahamas	Abercrombie & Kent / Atholl Shipping / Phoenix Reisen GmbH	Estados Unidos	250	**
Fram	Noruega	Hurtigruten Group ASA	Noruega	320	Save the Albatross, Orca Project, etc.
Grigoriy Mikheev	Rusia	Oceanwide Expeditions	Holanda	46	
Hanseatic	Bahamas	Hapag Lloyd Kreuzfahrten	Alemania	184	
Kapitan Khlebnikov	Rusia	Quark Expeditions	Estados Unidos	112	**
Kapitan Khlebnikov	Rusia	Zegrahm Expeditions	Estados Unidos	112	
Le Diamant	Francia	Companie des Iles du Ponant	Francia	199	
Liubov Orlova	Malta	Quark Expeditions	Estados Unidos	108	**
Marco Polo	Bahamas	Orient Lines	Estados Unidos	800	
National Geographic Endeavour	Bahamas	Lindblad Expeditions	Estados Unidos	118	National Geographic; Oceanites

Nordnorge	Noruega	Hurtigruten Group ASA	Noruega	350	**
Polar Pioneer	Rusia	Aurora Expeditions	Australia	56	
Polar Star	Barbados	Polar Star Expeditions	Noruega	105	Save the Albatross
Polar Star	Barbados	Cheeseman's Ecology Safaris	Estados Unidos	105	Birds Australia; American Bird Conservancy
Professor Molchanov	Rusia	Oceanwide Expeditions	Estados Unidos	52	
Professor Multanovskiy	Rusia	Quark Expeditions	Estados Unidos	48	**
Saga Ruby	Reino Unido	Saga Shipping	Reino Unido	664	Antarctic Heritage Trust; World Cruise Charitties
Spirit of Adventure	Bahamas	Saga Shipping	Reino Unido	352	**
Ocean Nova	Bahamas	Quark Expeditions	Estados Unidos	82	**
Ushuaia	Panamá	Antarply Expeditions	Argentina	84	
Ushuaia	Panamá	Fathom Expeditions	Canadá	84	
Vista Mar	Italia	Plantours and Partner	Alemania	280	
Star Princess	Bermuda	Princess Cruises	Estados Unidos	2600	
Prinsendam	Holanda	Holland America	Estados Unidos	793	
Rotterdam	Holanda	Holland America	Estados Unidos	1316	
Artemis	Bermuda	P&O Cruises	Reino Unido	1650	
Celebrity Journey	Bahamas	Celebrity Cruises	Estados Unidos	700	
Topaz	Panamá	Peace Boat	Japón	1100	

Notas: * La capacidad del buque Explorer II de 199 pasajeros cambia a 420 cuando es operado como Alexander von Humboldt.

** Obsérvese que las tour operadoras se repiten, sólo se indica la vinculación con alguna organización ambientalista en la primera mención.

Fuente: Elaboración propia a partir de IAATO 2007a y b; Quark 2007; Lindblad Expeditions 2007.

2.2. Factores que inciden en la planificación de los itinerarios

Respecto de la toma de decisiones sobre las recaladas de los buques en relación al diseño de itinerario son varios los factores que influyen. En principio, la demanda constituye uno de los factores importantes, ya que el alto grado de satisfacción de los pasajeros tanto a bordo de la embarcación como sus experiencias en los puertos de destino se transforma en un punto clave. En segunda instancia, el rendimiento económico se presenta como otro factor para la toma de decisiones, los armadores utilizan sus barcos donde pueden obtener el mejor beneficio financiero. El rendimiento incluye la tarifa

del viaje más los beneficios generados a bordo, menos los costos operativos y costos generales. La proximidad geográfica es otro factor fundamental, donde la ubicación de los puertos es crítica en relación con el itinerario, así como también las velocidades de navegación y el consumo de combustible son consideraciones clave. En general los itinerarios que incluyen más puertos son generalmente los mejores vendidos. Por último, otro factor importante se refiere a los requerimientos marinos y operacionales, basados en las facilidades portuarias, seguridad, infraestructura y servicios. (Krumrine 2007).

2.3. Principales tendencias

Según la OMT (2003) las siguientes tendencias se presentan hacia el mediano y corto plazo:

- Desaceleración en el crecimiento de la demanda estadounidense.
- El fuerte crecimiento de la demanda europea, especialmente en los mercados de Alemania, Francia y España.
- Los cambios de la estructura demográfica de la demanda: público más joven, de menores recursos, abarcando a todas las capas de población. Una demanda más especializada por producto será el fruto de la mayor exigencia de los cruceristas repetidores.
- El paquete de cruceros se abaratará por la aplicación de las economías de escala, por los avances tecnológicos y por la menor duración del crucero.
- La puesta en servicio de buques de mayor tamaño o arqueo, en términos navales, tecnológicamente más avanzados, más seguros y más complejos, con más instalaciones a bordo, permitirá generar mayores ingresos a bordo. La modernización de las flotas por razones técnicas y de explotación económica proseguirá a igual ritmo.
- El proceso de concentración empresarial de forma horizontal se acelerará, puesto que el volumen de inversión requerida para la construcción de un crucero moderno estándar supera fácilmente los 300 millones de dólares. En este escenario sólo las navieras pequeñas muy especializadas podrán subsistir.

Por otra parte, de acuerdo a las presentaciones realizadas en el ámbito del Forum Seatrade Ushuaia 2007, se pueden recoger las siguientes tendencias sobre el sector de cruceros turísticos:

- Los buques permanecerán menos tiempo en los puertos debido al incremento en el precio del combustible y a la necesidad de operar los mismos a velocidades más eficientes desde el punto de vista del costo.
- Re-surgimiento de nuevos destinos de cruceros tales como América del Sur.
- Presiones más importantes sobre costos resultando en un análisis detallado en la relación costo-beneficio en la utilización de puertos en el proceso de planificación. (Krumrine 2007).
- Crecimiento de la industria de cruceros en el mundo, aparición de lugares diferentes como Antártida (Jacques 2007).

Asimismo, respecto del turismo antártico, IAATO (2007 a) considera que este tipo de turismo seguirá en crecimiento, especialmente el de cruceros (ship-borne tourism), teniendo un incremento más lento el de actividades basadas en tierra (land-based tourism).

De acuerdo al crecimiento que ha tenido el segmento de turismo antártico y, a partir del análisis de los programas de viaje, se observa que las tendencias se direccionan de la siguiente manera:

- Continúa la aproximación de buques grandes (más de 500 pax) y embarcaciones aún mayores que transportan entre 1000 y 2600 pasajeros en aguas antárticas.
- Aumento en la diversidad de la oferta de actividades (aventura, escalada, kayaking, hiking, trekking, buceo, etc.).
- Prolongación de la temporada en función de la disponibilidad de buques rompehielo.
- Diferenciación por servicios ofrecidos a bordo (cocina internacional, amenidades, etc.).

No obstante, es importante señalar que los lineamientos futuros para el desarrollo de este tipo de turismo están supeditados a las Recomendaciones

/ Medidas que surjan del Sistema del Tratado Antártico. Al respecto, durante las últimas reuniones se observan preocupaciones en los siguientes aspectos:

- Desarrollo de infraestructura terrestre en Antártida
- Navegación de aguas antárticas por buques de gran envergadura
- Actuación en caso de accidentes
- Número de personas en los desembarcos
- Impacto acumulativo por actividades turísticas
- Contaminación marina

3. Sistematización del marco legal y regulatorio de la actividad de los cruceros en su relación con el mar

3.1. Internacional

En el marco de las Naciones Unidas se encuentran dos agencias especializadas que tratan temas marítimos, la Organización Marítima Internacional (OMI) *International Maritime Organization (IMO)* y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) *International Labour Organization (ILO)*. Estas organizaciones tienen la responsabilidad de crear y desarrollar los convenios y las directrices bajo los cuales se pueda regular a los buques. En general, los temas concernientes a la seguridad en el mar, prevención de la contaminación y el entrenamiento de gente en el mar son manejados por la OMI, mientras que la OIT lleva adelante los temas relacionados con las condiciones de trabajo y de la vida en el mar. Si bien, tanto la OMI como la OIT, establecen el marco regulatorio para los buques, cada Estado miembro es responsable de hacer cumplir, a los buques que llevan su bandera, los convenios internacionales que ha ratificado.

En relación con la protección del medio ambiente marino de las actividades navieras, son dos los instrumentos fundamentales a considerar:

- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (CONVEMAR) *United Nations convention on the law of the sea (UNCLOS)*. Entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*. Este fue enmendado por el Protocolo de 1978, entrando en vigor el 3 de octubre de 1983.

En otro sentido, existen acuerdos internacionales de particular importancia a tener presente:

- Convenio de seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS). En 1994 se incorporaron tres nuevos capítulos al convenio SOLAS, en uno de ellos se estableció que el Código internacional de gestión de

seguridad marítima *International safety management (ISM)* sea obligatorio.

- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 *Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW)*. Fue redactado conjuntamente por la OIT y la OMI. Incorpora aspectos de protección ambiental, así como la seguridad de la vida humana y los bienes. En 1995, se realizaron enmiendas.

OMI - Organización Marítima Internacional

En 1948, una conferencia efectuada por la Naciones Unidas adoptó un convenio para establecer la Organización Marítima Internacional como la primera entidad dedicada exclusivamente a temas marítimos. La OMI entró en vigencia en 1958; actualmente, con sede en Londres, reúne a 165 Estados miembro. Esta organización brinda asesoría técnica sobre diversos temas navieros, como así también sobre aspectos de las operaciones portuarias y el manejo de desechos de los buques. Su tarea es llevada adelante a través de comités y subcomités. Sus principales comités son:

- Comité de Protección del Medio Ambiente Marino (CPMM/MEPC)
- Comité de Seguridad Marítima (CSM/MSC)
- Comité Legal (CL/LEG)
- Comité de Cooperación Técnica (CCT/TC)
- Comité de Facilitación (CF/FAL)

Los convenios más importantes relacionados con seguridad marítima, contaminación marina, responsabilidad y compensación y otros temas han sido ratificados por la mayoría de los países marítimos:

Seguridad marítima

- Convenio internacional relacionado con la intervención en alta mar en casos de accidentes de contaminación por hidrocarburos / *International convention relating to intervention on the high seas in cases of oil pollution casualties (Intervention)*, 1969.

- Convenio sobre la prevención de la contaminación marina por vertimiento de desechos y otras materias / *Convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter (LDC)*, 1972.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques / *International convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL)*, 1973.
- Convenio internacional sobre alistamiento, respuesta y cooperación ante la contaminación por hidrocarburos / *International convention on oil pollution preparedness, response and co-operation (OPRC)*, 1990.
- Protocolo sobre alistamiento, respuesta y cooperación en relación a incidentes con sustancias peligrosas y nocivas / *Protocol on preparedness on oil pollution, response and co-operation (OPRC)*, 1990.
- Convenio internacional sobre el control de sistemas anti-fouling dañinos en buques / *International convention on the control of harmful anti-fouling systems on ships (AFS)*, 2001.
- Convenio internacional para el control y gestión de aguas de lastre y sedimentos / *International convention for the control and management of ships' s ballast water and sediments*, 2004.

Responsabilidad y compensación

- Convenio internacional sobre responsabilidad civil sobre daños por contaminación con hidrocarburos / *International convention on civil liability for oil pollution damage (CLC)*, 1969.
- Convenio internacional sobre el establecimiento de un fondo internacional de compensación por daños por contaminación con hidrocarburos / *International convention on the establishment of an international fund for compensation for oil pollution damage (FUND)*, 1971.
- Convenio relativo a la responsabilidad civil en el área del transporte marítimo de material nuclear / *Convention relating to civil liability in the field of maritime carriage of nuclear material (NUCLEAR)*, 1971.

- Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje por mar / *Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea (PAL)*, 1974. Protocolo de 1976 del Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar; Protocolo de 1990 del Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar y Protocolo de 2002 del Convenio relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.
- Convenio sobre la limitación de responsabilidad por demandas marítimas / *Convention on limitation of liability for maritime claims (LLMC)*, 1976.
- Convenio internacional sobre responsabilidad y compensación por daños en conexión con el transporte de sustancias peligrosas y dañinas para el mar / *International convention on liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS)*, 1996.
- Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños por contaminación por petróleo combustible / *International convention on civil liability for bunker oil pollution damage*, 2001.

Otros temas

- Convenio de facilitación del tráfico marítimo internacional / *Convention on facilitation of international maritime traffic (FAL)*, 1965.
- Convenio internacional sobre tonelaje de arqueos en buques / *International convention on tonnage measurement of ships (Tonnage)*, 1969.
- Convenio para la supresión de actos ilegales contra la seguridad de la navegación marítima / *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation (SUA)*, 1988.
- Convenio internacional sobre salvamento / *International Convention on salvage (Salvage)*, 1989.

La legislación y regulación marítima internacional se ocupa de estándares de seguridad técnicos y operacionales de los buques, como también de temas medioambientales y de calidad. Asimismo, este marco legal y regulatorio está sujeto a revisiones permanentes y continuas enmiendas.

CONVEMAR/UNCLOS - Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar

La CONVEMAR regula todos los aspectos de los recursos del mar y los usos y desarrollos de los océanos, especifica los derechos y responsabilidades de cada Nación y los objetivos generales y principios que han de guiar el uso del océano. El texto completo consta de 320 artículos divididos en 17 partes y 9 anexos. Los principales aspectos abarcados por el Convenio incluyen:

- Límites del mar territorial y jurisdicción
- Derechos de navegación
- Paso de buques por estrechos angostos
- Estado legal de los recursos en el lecho del mar más allá de los límites de jurisdicción nacional
- Derechos de explotación de los recursos
- Régimen de investigación marina
- Preservación y manejo de los recursos marinos vivos
- Obligaciones de protección al medio ambiente marino
- Procedimiento obligatorio para la conciliación de disputas entre Estados.

MARPOL - Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques

MARPOL es el principal convenio relacionado con la regulación y control de la contaminación por buques. Fue implementado para prevenir la contaminación del medio ambiente marino por operaciones de los buques a través de descargas oleosas, químicos, aguas residuales, desechos y, también, para el control de la contaminación del aire por las emisiones de los buques.

Los objetivos principales son:

- Eliminar la contaminación del mar por hidrocarburos, químicos y otras sustancias nocivas que pueden ser descargadas mientras el buque está operando;

- Minimizar la cantidad de hidrocarburos que pudiesen ser descargados accidentalmente por causa de colisiones o varamientos, incluyendo plataformas fijas o flotantes;
- Continuar mejorando la prevención y el control de la contaminación del mar por los buques.

Las regulaciones se agrupan en seis Anexos:

- Anexo I – Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos
- Anexo II – Reglas para prevenir la contaminación ocasionada por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.
- Anexo III – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias peligrosas empacadas.
- Anexo IV – Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques
- Anexo V – Reglas para la contaminación por las basuras de los buques
- Anexo VI – Reglas para prevenir la contaminación del aire por los buques

Todos los Estados miembros de la OMI deben aceptar y cumplir obligatoriamente con los Anexos I y II, teniendo la opción de ratificar o no ratificar los otros Anexos (no obstante, una vez que un Anexo entra en vigor y un país lo ratifica, éste se hace obligatorio).

SOLAS - Convenio de seguridad de la vida humana en el mar

Código internacional para protección de los buques y las instalaciones portuarias, 2002 (P.B.I.P)

3.2. Nacional

- ✓ Constitución Nacional
- ✓ Ley Nacional N° 24.089 (ratifica MARPOL 73/78)
- ✓ Ley Nacional N° 24.051 (Art. 3º) Residuos peligrosos
- ✓ Ley Nacional N° 15.802 (ratifica el Tratado Antártico)

- ✓ Ley Nacional N° 24.216 (ratifica Protocolo de Madrid)
 - Disposición Dirección Nacional del Antártico N° 87/2000

Se aprueban las medidas para el cumplimiento del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente

- ✓ Otras leyes sobre ratificación de convenios

Por otra parte, el permanente y creciente intercambio comercial y turístico genera el desplazamiento de personas, medios de transporte y bienes a través de nuestras fronteras y su consecuencia directa es el arribo a nuestro país de residuos provenientes del exterior y de elementos potencialmente capaces de vehiculizar plagas y enfermedades que podrán poner en riesgo la sanidad humana, animal, vegetal y el medio ambiente en general. En este sentido, es responsabilidad del Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (en adelante SENASA) la ejecución de medidas sanitarias respecto al tratamiento de los residuos y desechos a aplicar en los puertos, entre otros.

- ✓ Resolución SENASA N° 895/2002 (B.O. 30/12/2002)

Se aprueba el Plan Nacional de Prevención de Ingreso de Plagas y Enfermedades a través de residuos.

Se establece que la totalidad de los residuos y desechos orgánicos de origen animal y vegetal que ingresen al Territorio Nacional, provenientes del exterior generados en cualquier medio de transporte, deberán ser destruidos, incluidos los envases que los contengan y los elementos descartables provistos para el consumo a bordo.

Se determina los requisitos a cumplir por él o los responsables de la generación así como de aquellos que el generador contratara para realizar las operaciones de colecta, transporte y destrucción de los residuos.

Los desechos o residuos orgánicos que arriben a nuestra frontera, provenientes del exterior, a bordo de los transportes, sólo podrán ser desembarcados para su posterior destrucción de acuerdo a las pautas establecidas por el SENASA. Los residuos orgánicos provenientes del exterior considerados como de alto riesgo serán destruidos por incineración o por otros sistemas equivalentes homologados internacionalmente.

3.3 Provincial y local

- ✓ Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur
- ✓ Ley Provincial N° 55/92 Medio Ambiente y Decreto Reglamentario N° 1333/93
- ✓ Ley Provincial N° 105/93 Residuos Peligrosos (B.O.P. 15/11/93)
 - Resolución de la Subsecretaría de Recursos Naturales N° 014/02
Autoriza la descarga en el puerto de la ciudad de Ushuaia de los residuos sólidos de tipo domiciliario generados por los buques, durante los días de navegación transcurridos desde la fecha de su última escala y el arribo a dicho puerto, quedando excluidos los residuos que en virtud de la Ley Nacional N° 24.051 y la Ley Provincial N° 105 sean considerados residuos peligrosos.
 - Resolución de la Subsecretaría de Recursos Naturales N° 004/05
Se exige a los buques y aeronaves, el tratamiento de residuos orgánicos considerado de alto riesgo mediante el Art. 4° de la Resolución SENASA N° 895/02, a través de plantas de tratamientos que utilicen sistemas establecidos y autorizados por el SENASA y que se encuentren inscritas en el registro de operadores de la Subsecretaría de Recursos Naturales.
Se exige el tratamiento a los residuos sólidos de tipo domiciliario y/o orgánicos, provenientes de bases antárticas, como así también los desechos de este tipo generados, generados en buques durante los días de navegación transcurridos entre la fecha de su última escala y el arribo al puerto de la ciudad de Ushuaia.
 - Resolución de la Subsecretaría de Recursos Naturales N° 005/06
Se modifica el Art. 2° de la Resolución S.R.N. N° 004/05. La exigencia del tratamiento será de aplicación a los residuos considerado de alto riesgo mediante el Art. 4° de la Resolución SENASA N° 895/02, generados en buques durante los días de navegación transcurridos entre la fecha de su última escala y el arribo al puerto de la ciudad de Ushuaia y a los generados en Bases Antárticas Extranjeras.

- ✓ Ley Provincial N° 585/03 Política Antártica Provincial
- ✓ Ordenanzas Municipio de Ushuaia

3.4. Antártida y su régimen normativo especial

Al atender las prácticas turísticas en Antártida resulta evidente la directa vinculación de este destino con Ushuaia como la puerta de entrada más activa del tránsito de turismo marítimo antártico. La capital de la Tierra del Fuego argentina constituye la principal base de operaciones, en virtud de su condición geográfica, su puerto natural de aguas profundas y los servicios de apoyo. Por otro lado, Antártida despierta un interés mundial particular, pues no es sólo su ambiente natural único, sino también su status jurídico-político inusual. Se considera “Área del Tratado Antártico” la región situada al sur de los 60° S; se debe prestar especial atención en las prácticas turísticas que se lleven adelante en la región dado que, además de tener en cuenta los instrumentos internacionales vigentes que reglamentan la navegación en la Antártida, entre ellos, por ejemplo: MARPOL, SOLAS, CONVEMAR / UNCLOS, se debe reconocer el Sistema del Tratado Antártico que incluye el Tratado Antártico, el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente, convenciones (Convención para la Conservación de Focas Antárticas, Londres 1972; Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos, Canberra 1980 y Convención para la Reglamentación de las Actividades sobre Recursos Minerales Antárticos, Wellington 1988) y las Recomendaciones / Medidas, Decisiones y Resoluciones adoptadas en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA).

El turismo y las actividades no gubernamentales en la Antártida han ido ocupando un lugar cada vez más relevante. A partir de 1990 se observa que estas prácticas se han incrementado y diversificado sensiblemente. Esto último centra una serie de preocupaciones e interrogantes -vinculados a la protección del medio ambiente frágil, la seguridad, la perturbación de la investigación científica, principios jurídicos, entre otras- las cuales se evidencian en documentos de trabajo y documentos de información presentados en las RCTA por los Estados, Organismos No Gubernamentales

y la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos como así también en los Informes Finales de la Reuniones Consultivas del Tratado Antártico. Asimismo, en los últimos años, se ha ido constituyendo un espacio de discusión en las Reuniones Consultivas respecto de: tendencias del turismo, directrices para sitios que reciben visitantes, infraestructura terrestre para el turismo en la Antártida, buques de gran tamaño -la atención se centra en tres asuntos principales: el impacto acumulativo de los desembarcos, los daños ambientales que podría ocasionar la encalladura o el hundimiento de un buque y las operaciones de búsqueda y salvamento-, gestión de tráfico marítimo, embarcaciones de turismo con pabellón de países que no son Partes, etc. En este sentido, comenzó un proceso para el establecimiento de regulaciones tendientes a conformar un Sistema de Acreditación de Turismo Antártico.

A partir de las prácticas turísticas y no gubernamentales emergentes en este espacio complejo, desde el marco normativo y regulatorio se deben tener en cuenta:

- **Tratado Antártico**

El Tratado Antártico fue firmado en Washington el 1 de diciembre de 1959 por doce Estados: Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, la Unión de África del Sur, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y los Estado Unidos de América. La Nación Argentina, firmante primaria del documento, lo ratificó en su totalidad mediante la Ley 15.802, sancionada el 25 de abril de 1961. Ratificado por todos los países signatarios, el Tratado Antártico entró en vigor el 23 de junio de 1961. Desde entonces, entre signatarios y adherentes, 45 países han aceptado el Tratado.

- **Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente**

El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente fue adoptado en Madrid, el 4 de octubre de 1991. Entró en vigencia a partir de 1998.

- ✓ Anexo I: Evaluación del impacto sobre medio ambiente.
- ✓ Anexo II: Conservación de la fauna y flora.
- ✓ Anexo III: Eliminación y tratamiento de residuos.
- ✓ Anexo IV: Prevención de la contaminación marina.
- ✓ Anexo V: Protección y gestión de zonas.

En la XXVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico celebrada en Estocolmo (2005) se adoptó la Medida 1: Anexo VI sobre responsabilidad derivada de emergencias medioambientales al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente.

- ✓ Anexo VI: Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales.

El **sistema de áreas protegidas** en Antártida fue establecido en 1964 a partir de las Medidas Acordadas para la Protección de la Flora y Fauna Antárticas el cual instituyó las *Zonas Especialmente Protegidas (ZEPs) / Specially Protected Areas (SPAs)*. Posteriormente, El Anexo V del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente (1991) reemplaza la categoría de Zonas Especialmente Protegidas por dos nuevas categorías: *Zona Antártica Especialmente Protegida (ZAEP) / Antarctic Specially Protected Area (ASPA)* y *Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA) / Antarctic Specially Managed Area (ASMA)*.

- ✓ *Zona Antártica Especialmente Protegida (ZAEP)*: puede ser designada bajo esta categoría cualquier zona, incluyendo las zonas marinas, a fin de proteger sobresalientes valores científicos, estéticos históricos o naturales, cualquier combinación de estos valores, o las investigaciones científicas en curso o previstas.
- ✓ *Zona Antártica Especialmente Administrada (ZAEA)*: puede ser designada bajo esta categoría cualquier zona, incluyendo las zonas marinas, en que se lleven a cabo actividades o puedan llevarse a cabo en el futuro para coadyuvar al planeamiento y coordinación de las actividades, evitar los posibles conflictos, mejorar la cooperación entre las Partes y reducir al mínimo los impactos ambientales.

El número de zonas especialmente protegidas ha crecido notablemente y en el año 2007 son 67 ZAEPs y 6 ZAEAs (ver Anexo 1:

Status of Antarctic Specially Protected Area and Antarctic Specially Managed Areas Management Plans -Updated July 2007-).

Reuniones Consultivas del Tratado Antártico

✓ ***XVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Kioto (1994)***

Recomendación XVIII-1 (1994): Actividades turísticas y no gubernamentales (Guía para visitantes a la Antártida y Guía para aquellos que organizan y conduzcan actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida).

✓ ***XIX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Seúl (1995)***

Resolución 3 (1995): Requisitos relativos a los informes posteriores a las actividades turísticas y no gubernamentales

✓ ***XXI Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Christchurch (1997)***

Resolución 1 (1997): Acciones de respuestas en casos de emergencia y planes de contingencia.

Resolución 3 (1997): Formato estándar para la notificación anticipada y la presentación de informes posteriores a visitas, en relación a actividades turísticas y no gubernamentales en Antártida (Los Representantes recomiendan se utilice un formato estándar tomando nota que el Apéndice A de la Recomendación 1 (1994) -delinea los requisitos para la notificación anticipada de las actividades turísticas y no gubernamentales- y la Resolución 3 (1995) -delinea los requisitos para los informes a ser presentados después de dichas actividades-

✓ ***XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Tromsø (1998)***

Resolución 6 (1998): Acciones de respuesta en casos de emergencias y planes de contingencia.

✓ ***XXIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Lima (1999)***

Decisión 2 (1999): Directrices para la navegación antártica y actividades conexas.

Resolución 1 (1999): Lineamiento para las evaluaciones del impacto ambiental (EIA) en la Antártida.

Resolución 6 (1999): Cumplimiento del Protocolo sobre protección del medio ambiente por las Partes No Consultivas.

✓ ***XXVI Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Madrid (2003)***

Resolución 1 (2003)

✓ **XXVII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Ciudad del Cabo (2004)**

Medida 4 (2004): Seguros y planes de contingencia para el turismo y las actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico.

Decisión 4 (2004): Directrices para los buques que naveguen en aguas árticas y antárticas cubiertas de hielo.

Resolución 2 (2004): Directrices para la operación de aeronaves cerca de concentraciones de aves en la Antártida.

Resolución 3 (2004): Turismo y actividades no gubernamentales: mayor cooperación entre las Partes.

Resolución 4 (2004): Directrices para los planes de contingencia, seguros y otros asuntos relacionados con el turismo y otras actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico.

✓ **XXVIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Estocolmo (2005)**

Medida 1 (2005): Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente: Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales.

Decisión 1 (2005): Anexo VI al Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente: Responsabilidad derivada de emergencias medioambientales.

Decisión 8 (2005): Uso de aceite combustible pesado en la Antártida.

Resolución 2 (2005): Directrices prácticas para desarrollar y diseñar programas de vigilancia ambiental en la Antártida.

Resolución 4 (2005): Actualización de los lineamientos para la evaluación de impacto ambiental en la Antártida. (Los Representantes recomiendan que los lineamientos para la evaluación de impacto ambiental aprobados mediante Resolución 1 (1999) se replacen con los lineamientos enmendados en el Anexo de la Resolución 4 (2005).

Resolución 5 (2005): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo.

Resolución 6 (2005): Formulario para el informe posterior a visitas a sitios antárticos. (Los Representantes recomiendan se utilice el formulario revisado que se adjunta a la Resolución 6 (2005)

✓ **XXIX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Edimburgo (2006)**

Decisión 2 (2006): Cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico.
Resolución 2 (2006): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo (Los Representantes recomiendan se amplíe la lista de sitios; el Anexo de la Resolución 2 (2006) contiene una lista de los sitios a los cuales actualmente se aplican directrices para sitios)

Resolución 3 (2006): Cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico. Anexo: Directrices prácticas para el cambio de agua de lastre en el área del Tratado Antártico.

Resolución 4 (2006): Conservación del petrel gigante común.

✓ **XXX Reunión Consultiva del Tratado Antártico, Nueva Delhi (2007)**

Resolución 1 (2007): Resolución sobre directrices para sitios que reciben visitantes y Anexo respectivo. (Los Representantes recomiendan se amplíe la lista de sitios; el Anexo de la Resolución 1 (2007) contiene una lista de los sitios a los cuales actualmente se aplican directrices para sitios).

Lista de sitios a los cuales se aplica directrices para sitios:

1. Isla Penguin
2. Isla Barrientos, islas Aitcho.
3. Isla Cuverville
4. Punta Jougla, isla Wiencke
5. Isla Goudier, puerto Lockroy
6. Punta Hannah
7. Puerto Neko
8. Isla Paulet
9. Isla Petermann
10. Isla Pléneau
11. Punta Turret
12. Puerto Yankee
13. Farallón Brown, península Tabarin
14. Cerro Nevado

Resolución 4 (2007): El turismo marítimo en el área del Tratado Antártico.

Resolución 5 (2007): El turismo en el área del Tratado Antártico.

Resolución (2007): Conservación del petrel gigante común (*Macronectes giganteus*).

4. El turismo de cruceros en Ushuaia

4.1. Antecedentes

Ushuaia, conocida internacionalmente como la ciudad más austral del mundo, se encuentra ubicada en la bahía homónima, sobre la margen norte del Canal Beagle. Este canal constituye una de las tres posibles vinculaciones marítimas entre los océanos Pacífico y Atlántico en el extremo sur de América del Sur continental, junto con el Estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos.

Habitada durante aproximadamente 6.800 años A.P. (Orquera y Piana 1988) por grupos de canoeros, el establecimiento de los primeros blancos se produjo con la llegada del obispo Stirling en enero de 1869 para establecer la Misión Anglicana (Prosser Goodall, 1979). Más tarde, en 1884 arribó la División Expedicionaria al Atlántico Sur al mando del Comodoro Augusto Lasserre y se inauguró la Subprefectura el 12 de octubre de ese año. Luis Figue, quien venía en esa expedición, fue el primer argentino que permaneció como residente en Ushuaia. Con la creación de la Gobernación de Tierra del Fuego el 16 de octubre del mismo año, comenzaron a llegar los transportes de la Marina Argentina.

En el movimiento de pasajeros a través del puerto de la ciudad de Ushuaia se pueden diferenciar servicios de transporte que responden a distintas modalidades de operación: servicios de transporte regular y servicios no regulares o turísticos.

Dentro del transporte regular operaron servicios de corto recorrido (puertos de la región en Argentina y Chile) y de largo recorrido (puertos argentinos fuera de la región patagónica). Estos servicios respondían de alguna manera al concepto de transporte regular ya que tenían un itinerario establecido, aunque la frecuencia y los horarios se fijaban tanto en función de la disponibilidad de equipos y de las posibilidades de operación de los mismos como de la demanda de transporte de bienes y pasajeros y las necesidades gubernamentales. La frecuencia fue variando a lo largo del tiempo, perdiendo protagonismo a medida que otras modalidades de

transporte como la terrestre y aérea contaron con una infraestructura adecuada, declinando rápidamente en la década del '80. Estos servicios fueron prestados por buques de Transportes Navales y temporaria y ocasionalmente por buques de empresas privadas (Daverio y Jensen 2006).

Con respecto a los servicios no regulares o con finalidad turística, se conocen viajes hacia Ushuaia y los Canales Fueguinos a partir de la segunda década del siglo XX. Durante el verano de 1922-23 el trasatlántico Cap Polonio realizó una serie de viajes de turismo desde Buenos Aires a Tierra del Fuego con escalas en Punta Arenas, Ushuaia, Harberton, recorriendo también el Canal Beagle. En ese entonces el Reverendo Alberto De Agostini expresaba que hubiera sido oportuno que estos viajes "*sirvan además para dar mayor impulso a la industria y al comercio de aquellas apartadas regiones*" (Alberto De Agostini, s/f).

El más conocido de los viajes de esa época fue el del buque Monte Cervantes que naufragó cerca de Ushuaia en enero de 1930 con 1.117 pasajeros, siendo su capitán la única víctima.

Unos años más tarde, en 1933, un grupo de turistas viajó en el buque de la Armada Argentina Pampa que realizó el relevo de la dotación de la estación científica de la isla Laurie, en el archipiélago Orcadas del Sur. Entre los turistas se encontraban el periodista argentino de Caras y Caretas Juan José de Soiza Reilly, su mujer e hija. (Capdevila 2001).

En la década del '50 se realizaron varios cruceros de turismo hacia Ushuaia y Canales Fueguinos, muchos de ellos con los buques de bandera argentina Juan de Garay, Les Eclaireurs, Lapataia y Le Maire (Arguindeguy 1972).

En enero de 1958, con la finalidad de estimular el turismo comercial hacia Antártida, el Comando de Transportes Navales de Argentina efectuó dos cruceros en el buque ARA Les Eclaireurs. El primero de ellos se denominó "*Primer viaje de turismo a la Antártida Argentina*", partió de Ushuaia el 16 de enero con 98 pasajeros que visitaron los Destacamentos Navales Decepción, Teniente Cámara, Jubany, Almirante Brown y Melchior (Pierrou 1981). El segundo crucero partió de Ushuaia el 31 de enero con 96 pasajeros. Argentina ha tenido un protagonismo especial en el desarrollo del turismo marítimo antártico, no solamente a partir de la organización directa de

viajes sino a través de la elaboración de cartas náuticas, del establecimiento de faros y balizas, de la provisión de servicios meteorológicos y el destino de embarcaciones como escolta de buque turísticos y salvaguarda de la vida humana en el mar y prevención de la contaminación. Desde 1958 hasta 1981 numerosos viajes fueron organizados por Argentina a través de Transportes Navales, la Flota Argentina de Navegación de Ultramar y la Dirección Nacional de Turismo. Por otra parte, ha dispuesto el alquiler total o parcial de buques a la actividad privada, contribuyendo de esta manera a incentivar el desarrollo del turismo; en 1966 y 1967 arrendó el buque ARA Bahía Lapataia a la empresa Linblad Travel Inc, y desde 1981 hasta 1989, el buque ARA Bahía Buen Suceso primero y el Bahía Paraíso más tarde a la empresa argentina -con oficina en Ushuaia- Antartur S.R.L (Jensen y Daverio 2007). La información sobre el apoyo meteorológico y de seguridad se encuentra profusamente desarrollada en la bibliografía que se refiere a la presencia de la Armada Argentina en Antártida (Arguindeguy 1972; Pierrou 1981; Rodríguez 1997; Coli 2003).

Por otra parte, el turismo de cruceros hacia Ushuaia y los Canales Fueguinos también ha sido promovido desde organismos oficiales, podemos citar por ejemplo al Capitán Ernesto M. Campos -gobernador del entonces Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur- quien recorrió varias agencias de turismo en Buenos Aires, tratando de “convencerlos” de efectuar cruceros a Tierra del Fuego, pero no tuvo éxito. Finalmente fue una empresa española, Ybarra, la que accedió con mucho entusiasmo a realizar los cruceros a los Canales Fueguinos con el barco Cabo San Vicente, que transportaba a ochocientos pasajeros a bordo lo que contribuyó enormemente a desarrollar el turismo (Gamboa de Campos 2004). Efectivamente la empresa Ybarra realizó más de 30 cruceros a Tierra del Fuego, incluyendo en algunos casos Antártida, entre los años 1962 y 1975. Los viajes se realizaban con los buques Cabo San Vicente y Cabo San Roque (PNA).

A partir de la temporada 1961/1962 la ciudad ha sido puerta de escala de cruceros turísticos durante todos los veranos. La actividad tuvo un fuerte crecimiento durante la década del '70, como puerto de recalada o puerto base en los viajes hacia Antártida, tanto los organizados desde nuestro país como

por empresas privadas extranjeras. Como ejemplo mencionamos los buques Libertad, Río Tunuyán, Regina Prima y Lindblad Explorer. Este último fue el primer buque construido especialmente para expediciones antárticas y operó desde 1970 hasta 1985 con ese nombre, incluyendo en 26 itinerarios al puerto de Ushuaia. Entre los cruceros turísticos convencionales, además de los buques Cabo San Vicente y Cabo San Roque, los buques de la línea italiana Costa Cruceros comenzaron a incluir al puerto de Ushuaia en sus itinerarios a principios de la década del '70 recalando en el puerto casi todos los veranos. En la década del '80 se incorporan los buques Europa y Ocean Princess. Desde fines de los '80 el crecimiento del turismo marítimo ha sido constante y se ha ido extendiendo la temporada de cruceros turísticos.

Asimismo, importantes obras de infraestructura como la ampliación del Muelle Comercial y la construcción del Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas -realizadas durante la década del '90- han posibilitado tanto el incremento en la cantidad de arribos como el atraque de buques de gran tamaño; también se facilitó la accesibilidad desde los principales centros emisores para aquellas líneas de cruceros que operan con Ushuaia como puerto base. Otra tendencia se relaciona con la diversificación de itinerarios, donde algunos buques de gran tamaño incorporan Antártida e islas subantárticas en sus itinerarios, aunque generalmente no practican descensos en el área del Tratado Antártico -al sur del paralelo 60° S.

Finalmente, debemos mencionar que el buque Explorer (anteriormente denominado Lindblad Explorer y Society Explorer) que operó en Ushuaia con ese nombre a partir de la temporada 1993/1994, recalando en más de 90 oportunidades, se hundió el 23 de noviembre próximo pasado, a 55 km de la isla 25 de Mayo en Antártida (Diario La Nación, 24-11-2007). Tenía previstas 11 entradas al puerto para la presente temporada, cumpliendo solamente la primera de ellas.

4.2. Cruceros turísticos y cruceros turísticos antárticos

Dentro del transporte no regular distinguimos dos modalidades bien diferenciadas tanto por el ámbito geográfico en el que se desarrollan como por sus características operativas a las que hemos denominado:

- cruceros turísticos: sus itinerarios se efectúan en el sector de la Patagonia Austral, el área meridional de América del Sur o lo incluyen dentro de itinerarios más extensos. Ushuaia opera como puerto de escala, inicio o fin de los itinerarios.
- cruceros turísticos antárticos: en sus itinerarios visitan el Sector Antártico Argentino, islas subantárticas e islas Malvinas, pudiendo incluir otros puertos del sur de América del Sur o de otros continentes en sus viajes de posicionamiento. Ushuaia opera como puerto base en la mayoría de los casos, y en otros como puerto de escala, fin o inicio del itinerario.

CRUCEROS TURÍSTICOS	CRUCEROS TURÍSTICOS ANTÁRTICOS
Ushuaia opera como puerto de escala. En otros casos, especialmente cuando se trata de navieras regionales, opera como punto de inicio o fin del itinerario.	Ushuaia opera como puerto base. En menor medida opera como puerto de escala, inicio o fin del itinerario.
El área de destino corresponde a la Patagonia Austral y el área meridional de América del Sur. En algunos casos navegan aguas antárticas	El área de destino es el Sector Antártico Argentino, islas Malvinas e islas subantárticas. El itinerario puede incluir otros puertos de América del Sur, ya sea del Atlántico o Pacífico.
Los itinerarios son operados por las grandes líneas de cruceros y también por navieras regionales.	Los itinerarios son operados mayormente por tour operadoras quienes generalmente chartean los buques a diferentes armadoras. En menor medida son operados por líneas de cruceros.
Las líneas de cruceros operan en diferentes áreas de destino a lo largo del año.	Los tour operadores generalmente operan Antártida y el Ártico. Pueden incorporar otros itinerarios en los viajes de posicionamiento. Solamente los buques que pertenecen a líneas

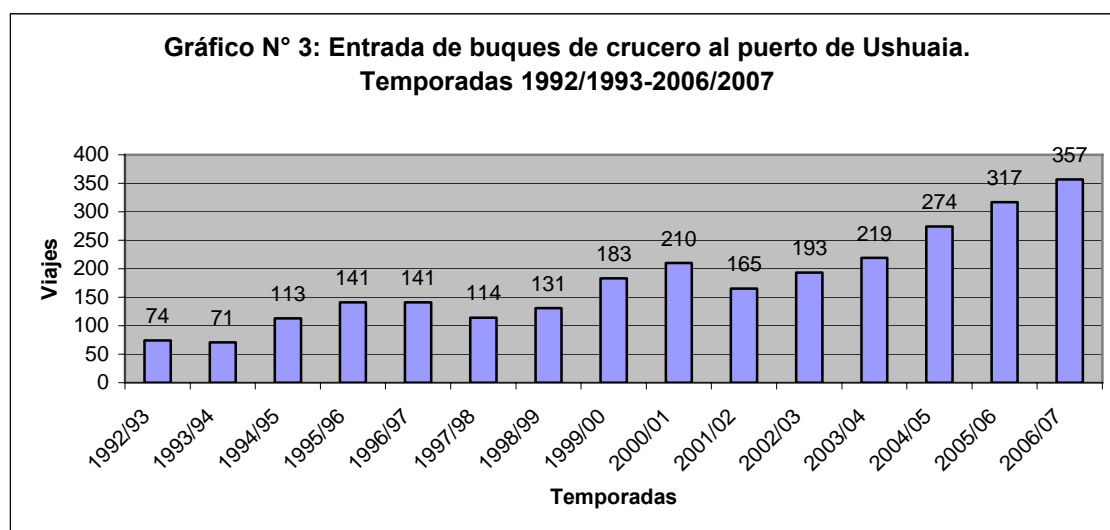
	de cruceros establecidas operan todo el año e incorporan otros destinos.
Los viajes de posicionamiento son operados en modalidad crucero, es decir que corresponden a un itinerario.	Los viajes de posicionamiento generalmente se realizan sin pasajeros. Solamente las líneas de cruceros y algunas tour operadoras realizan sus viajes de posicionamiento en modalidad "crucero".
El buque y sus servicios son parte fundamental de la experiencia turística.	El buque y sus servicios posibilitan la parte fundamental de la experiencia turística, que es "acceder al destino".
Esta modalidad es una manera más de aproximarse a la Patagonia Austral como destino turístico.	Esta modalidad es la que posibilita casi la totalidad de los viajes turísticos hacia Antártida.
Operados por grandes líneas extranjeras. Actualmente hay sólo una naviera regional que opera un itinerario regional. Existen antecedentes de otra naviera que realizó itinerarios en la región.	Buques de armadoras extranjeras operados por tour operadores extranjeros. Hay dos empresas regionales que con buque propio operan Antártida (una argentina y otra chilena).
Los buques han sido diseñados y construidos con esta finalidad.	En general los buques chateados por las tour operadoras han sido destinados antes a otros usos y adaptados con finalidad turística. Los buques que pertenecen a líneas de cruceros en general fueron construidos para tal fin.

4.3. Evolución del flujo del turismo de cruceros y temporada de arribos

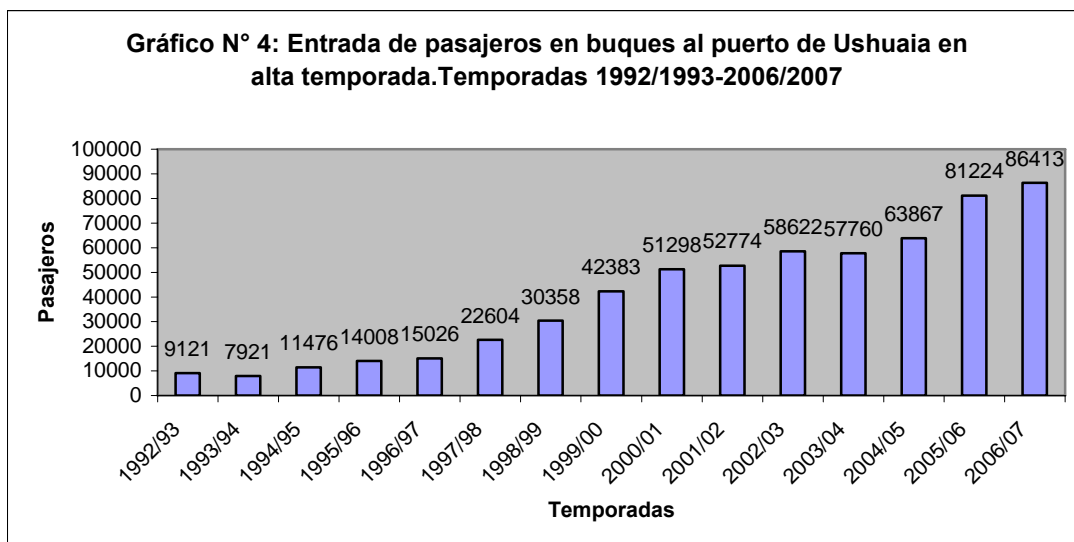
Para analizar la evolución del turismo de cruceros y a fin de homogeneizar información estadística se ha trabajado fundamentalmente desde dos fuentes. Por un lado, los informes anuales de la Secretaría Municipal de Turismo de la ciudad de Ushuaia y, por otro, la Base de Datos elaborada a partir del *Libro de Entrada y Salida de Embarcaciones del Puerto de Ushuaia* de la Prefectura Ushuaia e Islas del Atlántico Sur -que abarca el período 1949 hasta la actualidad- (registros realizados en el marco de

Práctica Profesional III -2002/2007- de la Carrera de Turismo de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Sede Ushuaia. Se han considerado las últimas 15 temporadas (1992/1993 - 2006/2007).

Como mencionamos anteriormente, el gran crecimiento en el arribo de cruceros turísticos a Ushuaia se inicia a fines de la década de los '80 y se consolida en los '90. En el Gráfico N° 3 se puede apreciar la evolución en la cantidad de buques que arribaron al puerto, durante el período analizado, desde septiembre a mayo de cada año (alta temporada, de acuerdo a la SMT), pasando de 74 arribos a 357 durante la última temporada. Si consideramos el número de pasajeros arribados, observamos en el Gráfico N° 4 el crecimiento que se ha dado, teniendo en cuenta que en 15 años se pasó de menos de 10.000 pasajeros a más de 86.000 en la última temporada, con crecimientos cercanos o aún superiores al 40% en las temporadas 1994/1995, 1997/1998 y 1999/2000 y cercanos al 30% durante las temporadas 1998/1999 y 2005/2006.



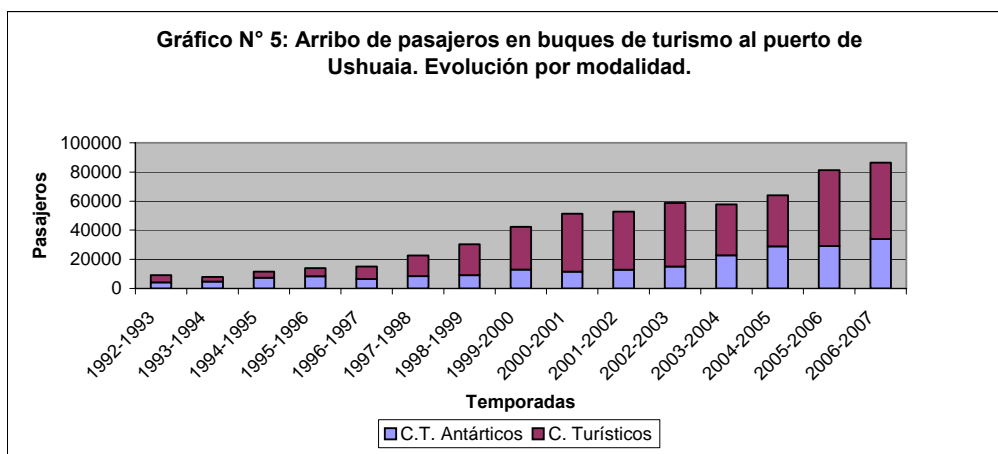
Fuente: Elaboración propia a partir de SMT años 1997, 1999, 2001, 2006 y 2007.



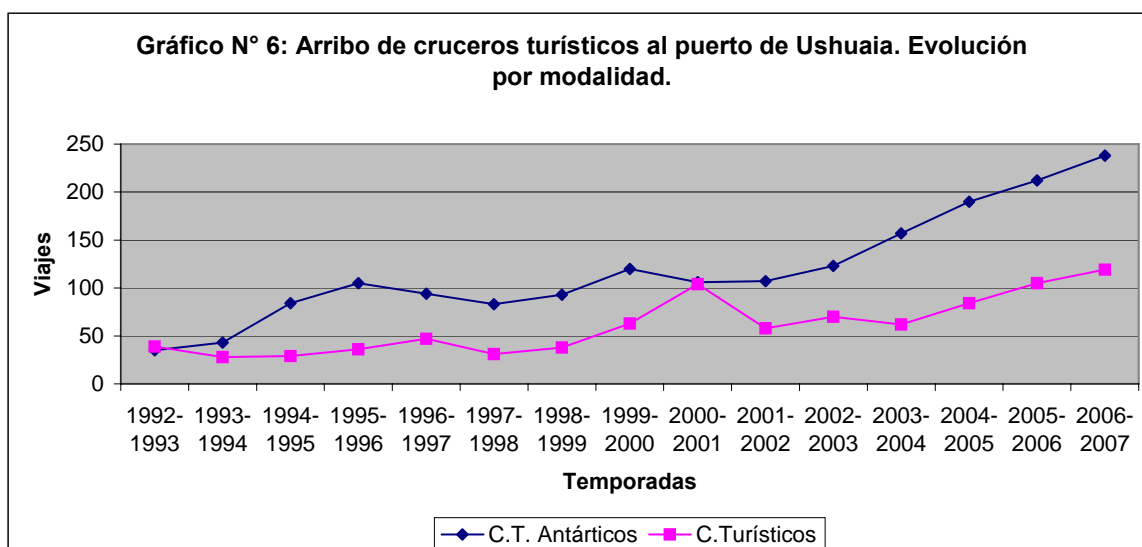
Fuente: Elaboración propia a partir de SMT años 1997, 1999, 2001, 2006 y 2007.

Al realizar un análisis por modalidad vemos que son los cruceros turísticos antárticos los que aportan la mayor cantidad de viajes y proporcionalmente la menor cantidad de pasajeros (ver Gráficos N° 5 y N° 6).

El comportamiento de la modalidad cruceros turísticos es inverso, con una menor cantidad de viajes realiza el mayor aporte de pasajeros. Estos datos son importantes a la hora de planificar y coordinar las actividades receptoras, tanto del área portuaria y su sector de servicios como del receptor turístico. Por otra parte, en términos generales los buques antárticos permanecen mayor tiempo en el puerto, especialmente aquellos que lo utilizan como puerto base, ya que además del recambio de pasajeros y eventualmente miembros de la tripulación o integrantes del staff, se reaprovisionan de combustible, agua y bienes diversos. Distinto es el caso de los buques de gran porte, que generalmente utilizan este puerto como escala y permanecen menos tiempo, requiriendo menos servicios portuarios y de aprovisionamiento y mayor cantidad de servicios turísticos.



Fuente: Elaboración propia a partir de SMT años 1997, 1999, 2001, 2006 y 2007.



Fuente: Elaboración propia a partir de SMT años 1997, 1999, 2001, 2006 y 2007.

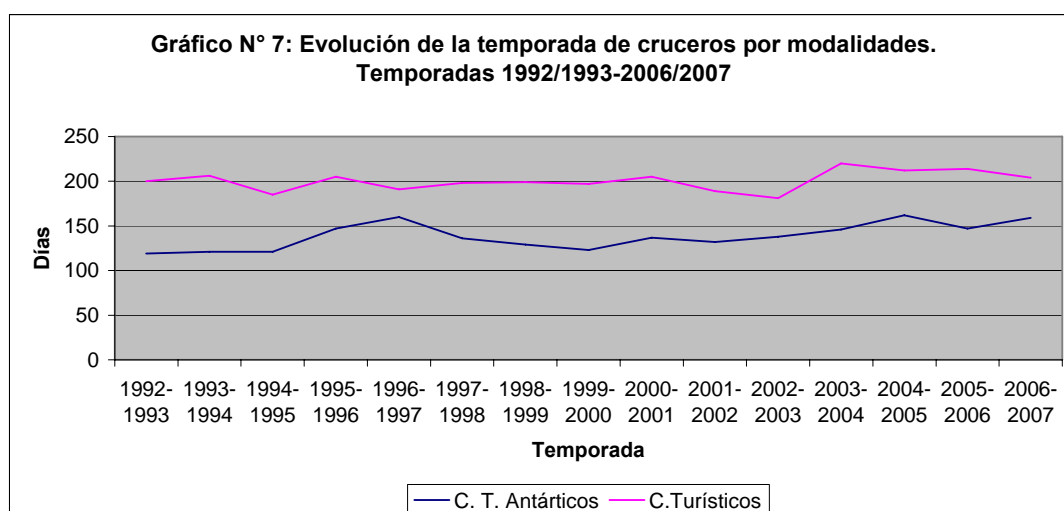
La naviera Cruceros Australis es la única que opera el itinerario: Punta Arenas, Ushuaia, Punta Arenas. Lo hace ininterrumpidamente desde 1990, convirtiéndose en la única naviera de la región que ha logrado posicionarse. Actualmente opera con dos buques.

El buque Ushuaia, de la empresa argentina Antarpplly, que comenzó a operar en el año 2003, ofrece itinerarios a Antártida, Malvinas y Georgias del Sur. Con menos regularidad ha realizado viajes a Isla de los Estados.

También es importante señalar que la temporada de cruceros difiere según se trate de cruceros turísticos o antárticos. Los primeros se encuentran

más limitados en la posibilidad de ampliar su extensión, debido principalmente a las condiciones climáticas y de hielo en el área de destino; sin embargo en estas últimas temporadas la empresa Quark Expeditions realizó varias salidas tempranas -a partir de la segunda semana de octubre- utilizando el rompehielos Kapitán Khlebnikov, con la finalidad de ver pingüinos emperadores en la isla Cerro Nevado. Por otra parte, la factibilidad de avistaje de especies carismáticas operaría también como una limitante en el desarrollo de la temporada de cruceros como así también la disponibilidad de buques rompehielos que permitan el acceso. El promedio de las últimas 5 temporadas alcanza los 150 días, iniciándose durante la segunda/tercera semana de octubre y prolongándose hasta la segunda/tercera semana de marzo; ocasionalmente se han iniciado en septiembre y prolongado hasta abril.

La temporada de cruceros turísticos alcanzó una duración promedio de 206 días durante las últimas temporadas, extendiéndose desde mediados de septiembre hasta casi fines de abril y eventualmente hasta principios del mes de mayo. Si bien el clima y la cantidad de horas diurnas pueden ser una limitante para estos cruceros, la estacionalidad de los mismos se relaciona más con las características de la demanda que de la oferta.

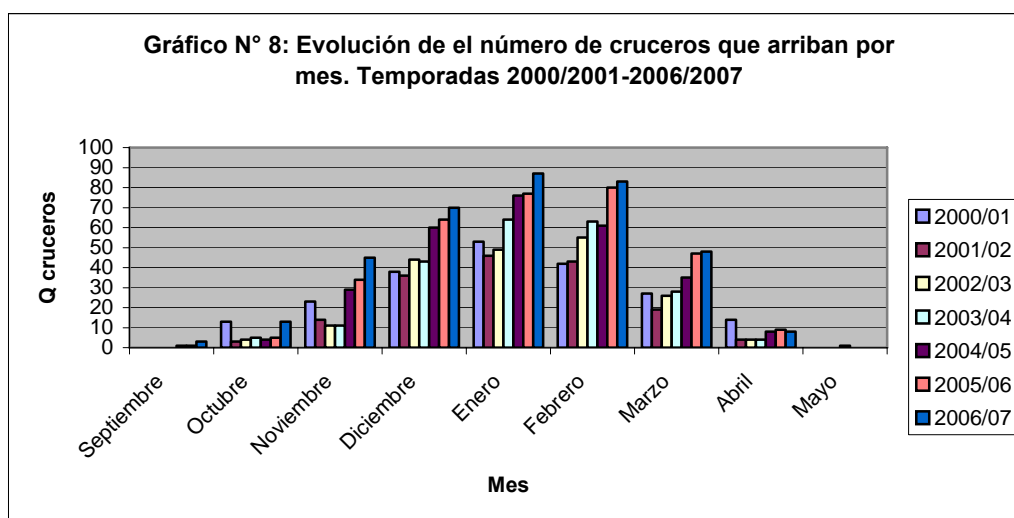


Fuente: Elaboración propia a partir de Prefectura Naval Argentina, UNPSJB 2002-2007.

A partir del análisis de la cantidad de cruceros turísticos que recalán en el puerto local, mes a mes, durante varias temporadas, se ha considerado que es posible diferenciar al menos tres niveles de temporada:

- Temporada baja: septiembre, octubre, abril y mayo
- Temporada media: noviembre y marzo
- Temporada alta: diciembre, enero y febrero

Si se observa la afluencia de las últimas tres temporadas es evidente que la temporada media cada vez más se acerca a la alta temporada. Ver Gráfico N° 8:



Fuente: Elaboración propia a partir de SMT años 1997, 1999, 2001, 2006 y 2007.

4.4. Composición de la oferta

Para analizar la composición de la oferta se utilizó el informe Tránsito de Cruceros en el Puerto de Ushuaia. Temporada 2007/2008, actualizado al 29-12-2007, elaborado por la Oficina Antártica y disponible en la página web del Instituto Fueguino de Turismo. Se optó por trabajar a partir de un única fuente de información debido a que hay diferencias entre este informe y los producidos por IAATO (donde no hay coincidencias en algunos casos entre el Informe presentado a la RCTA XXX y la información sobre "IAATO Member

Vesels 2007-2008 Seasons” disponible en la página web de la misma asociación; IAATO 2007 c).

La oferta total de cruceros turísticos y cruceros turísticos antárticos para la presente temporada es de 131.066 plazas, distribuidas en 52 buques que realizarán un total de 377 viajes. Para cumplir con los servicios de navegación, hoteleros y de recreación llevarán un total de 12.444 tripulantes.

Si se considera la cantidad de veces que estos tripulantes recalarán en Ushuaia, se alcanzan las 58.428 visitas. Por razones operativas no todos los tripulantes descienden en puerto durante las recaladas, pero cuando pueden hacerlo requieren también de los distintos servicios que puede ofrecer la ciudad incluidos los turísticos. Debido al hundimiento del buque Explorer, el 23 de noviembre próximo pasado, la empresa incorpora un nuevo buque que operará a partir del 19 de enero próximo, se trata del Polaris, con 70 plazas, modificando la cantidad de plazas ofertadas. Por otra parte, debemos mencionar que por problemas técnicos el buque Clipper Adventurer ha suspendido dos salidas (al 29-12-2007), el Akademik Schokalskiy y el Lyubov Orlova han cancelado viajes de inicio de temporada por los mismos motivos.

Asimismo es interesante destacar que de los 52 buques que operarán en Ushuaia durante la presente temporada, 13 recalarán una sola vez (ver Tabla Nº 8), y 5 de ellos lo harán por primera vez.

Cuatro de estos viajes incluyen Antártida en sus itinerarios, son los que realizarán los buques: Delphin, Prinsendam, Saga Ruby y Spirit of Adventure. La capacidad de plazas ofertadas por los buques que operan una sola vez es de 11.398. Representan el 25% de los buques que operan en el puerto, aportan el 8,70% de las plazas ofrecidas y efectúan el 3,45% de los viajes de la temporada.

Durante esta temporada 8 buques con capacidad para más de mil pasajeros operarán en el puerto de Ushuaia (ver Tabla Nº 9 a), representan el 15,38% de los buques de turismo, realizan el 10,61% de los viajes y aportan el 55,82% de las plazas ofrecidas durante toda la temporada. Es altamente significativa la relación porcentual entre la cantidad de viajes y las plazas ofrecidas, ya que solamente con un 10% de los viajes se ofrece más de la mitad de la totalidad de plazas de la temporada de cruceros turísticos.

Tabla N° 8: Buques con una sola recalada en el Puerto de Ushuaia. Temporada 2007/2008				
Buque	Operador	Pax	Desde	Incluye Antártida
Artemis	P & O Cruises	1120	2005	No
Boudicca	Fred Olsen Cruises	900	2008	No
Costa Victoria	Costa Cruceros	2394	2008	No
Delphin	Hansa Kreuzfahrten	500	1997	Sí
Grand Voyager	Iberojet Cruceros	836	2008	No
Maxim Gorkiy	Phoenix Reisen	788	1995	No
Princess Danae	Croiseres Notre Temps	530	2004	No
Prinsendam	Holland America	800	2006	Sí
Saga Ruby	Cunard Cruise Line	668	2008	Sí
Seabourn Pride	Seabourn Cruises	210	1989	No
Seven Seas Mariner	Regent Seven Seas Cruises	700	2002	No
Spirit of Adventure	Saga Shipping Company Ltd.	352	2008	Sí
The Topaz	Peaceboat	1600	2006	No
Total		11398		

Fuente: Elaboración propia a partir de INFUETUR 2007.

Esto demuestra el gran impacto que tiene en la actividad la llegada de los grandes cruceros. Asimismo, podemos apreciar que una sola línea, la Norwegian Cruise Line, con el buque Norwegian Dream ofrece 19.228 plazas. Dos de estos buques incluyen Antártida en algunos itinerarios: Rotterdam y Star Princess.

Tabla N° 9 a: Buques con más de 1000 plazas que recalarán en Ushuaia durante la temporada 2007/2008				
Buque	Plazas	Recaladas	Plazas Temporada	Incluye Antártida
Artemis	1120	1	1120	No
Costa Victoria	2394	1	2394	No
Infinity	1950	8	15600	No
Norwegian Dream	1748	11	19228	No
Rotterdam	1300	8	10400	Si
Splendour of the seas	1804	4	7216	No
Star Princess	2600	6	15600	Si
The Topaz	1600	1	1600	No
Totales	14516	40	73158	

Fuente: Elaboración propia a partir INFUETUR 2007.

Tabla N° 9 b: Buques operados por navieras regionales					
Buque	Bandera	Operadora	Capacidad	Recaladas	Plazas x Temporada
Mare Australis	Chile	Cruceros Australis	120	31	3720
Via Australis	Chile	Cruceros Australis	120	32	3840
				63	7560

Antarctic Dream	Panamá	Antarctic Shipping S.A.	84	14	1176
Ushuaia	Panamá	Antarpply	84	13	1092
				27	2268

Fuente: Elaboración propia a partir de INFUETUR 2007.

Es importante destacar la presencia de navieras regionales (empresas radicadas en Argentina y Chile). La empresa chilena Cruceros Australis cuenta con dos embarcaciones que realizan distintos itinerarios desde Punta Arenas hacia el este incluyendo a Ushuaia como puerto de inicio/fin de sus viajes, ofreciendo un total de 7.560 plazas repartidas en 63 viajes que son operados por dos embarcaciones.

Por otra parte el buque Antarctic Dream de la empresa chilena Antarctic Shipping S.A. realizará esta temporada 14 viajes, la mayoría de ellos hacia Antártida, ofreciendo 1.176 plazas y la empresa argentina Antarpply con el buque Ushuaia ofrece 1.092 plazas en 13 viajes hacia Antártida.

También se realizaron algunas consideraciones sobre la **concentración de la industria y la oferta de plazas que incluyen Ushuaia en su itinerario**. Para tal fin, se partió de un informe para la Organización Mundial del Turismo realizado por Butler Hultner (2003) donde presenta una clasificación de las navieras por grupos o corporaciones (Carnival Corporation P&O Princess, Royal Caribbean Cruises y Grupo Star Cruises) y calidad del servicio (standard, premium, luxury y sin clasificar). Por otra parte se trabajó con un informe de la European Cruise Council (GP Wild *et. al.* 2007) donde se presenta la situación de concentración de la industria (fines de 2005, actualizada a 2006) y presentaciones de autores diversos en el Forum Seatrade Ushuaia 2007.

Tabla N° 10: Capacidad ofrecida por grupos de navieras						
Buque	Operador	Grupo	Capacidad	N° Recaladas	Plazas Temporada	Incluye Antártida
Artemis	P & O Cruises	Carnival Corporation	1120	1	1120	No
Costa Victoria	Costa Cruceros	Carnival Corporation	2394	1	2394	No
Prinsendam	Holland America	Carnival Corporation	800	1	800	Si
Rotterdam	Holland America	Carnival Corporation	1300	8	10400	Si
Saga Ruby	Cunard Cruise Line	Carnival Corporation	668	1	668	Si
Seabourn Pride	Seabourn Cruises	Carnival Corporation	210	1	210	No
Star Princess	Princess Cruises	Carnival Corporation	2600	6	15600	Si
			9092	19	31192	
Infinity	Celebrity Cruises	Royal Caribbean	1950	8	15600	No
Journey	Celebrity Cruises	Royal Caribbean	670	3	2010	Si
Splendour of the seas	Royal Caribbean Interntl.	Royal Caribbean	1804	4	7216	No
			4424	15	24826	
Marco Polo	Orient Lines	Star Group	826	6	4956	Si
Norwegian Dream	Norwegian Cruise Line	Star Group	1748	11	19228	No
			2574	17	24184	

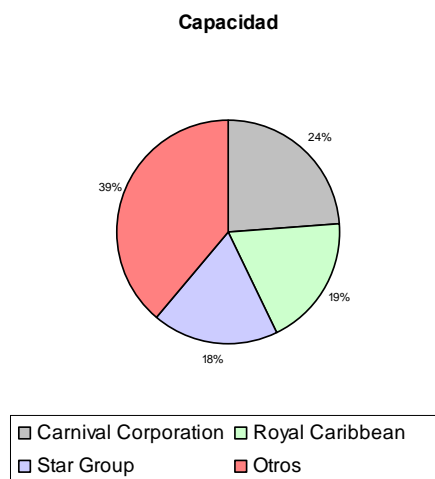
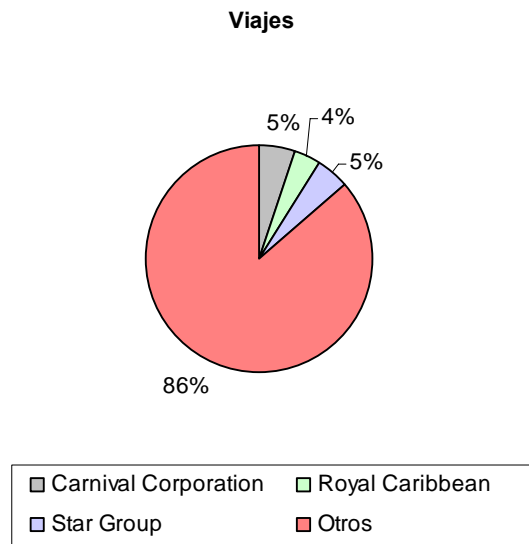
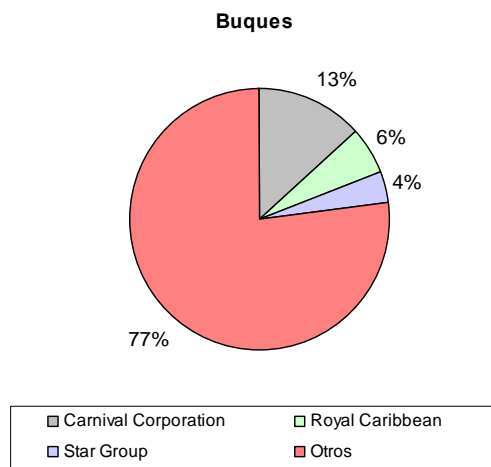
Fuente: Elaboración propia a partir de INFUETUR 2007; Butler Hulter 2003 y GP Wild *et. al.* 2007.

Las navieras que se agrupan en estas corporaciones (ver información detallada en la Tabla N° 10) operan el 23% de los buques que recalcan en el puerto de Ushuaia, realizan el 13,53% de los viajes y ofrecen el 61,19% de las plazas, confirmando la importancia tanto de los grandes buques como la capacidad de las líneas que se agrupan en estas grandes corporaciones. Carnival Corporation lidera la capacidad conjunta ofrecida y la Norwegian Dream de la NCL perteneciente al Star Group es el líder en cuanto a capacidad ofrecida por un solo buque durante esta temporada.

La mitad de estos buques incluyen Antártida en alguno de sus itinerarios, confirmando también la importancia que -como área de destino- tiene para las grandes líneas de cruceros.

Con respecto a la clasificación en distintas categorías -standard, premium y luxury- es interesante destacar que la mayor parte de la capacidad ofertada por las líneas que han sido clasificadas (de acuerdo a Butler Hulter 2003) corresponde a los cruceros standard, seguidos por los cruceros premium y, en menor, medida por los cruceros de lujo.

Gráfico N° 9: Participación de los grupos según buques, viajes y capacidad.



Fuente: Elaboración propia a partir de INFUETUR 2007; Butler Hultner 2003 y GP Wild *et. al.* 2007.

Como se puede apreciar, cada corporación integra líneas de cruceros con distinto perfil, el que se mantiene a fin de responder a las características de los segmentos de demanda a los que cada una de ellas dirige su oferta. Por otra parte, la relación entre pasajeros y tripulantes también se relaciona con la categoría del crucero. En los casos analizados la relación promedio es de 2,33 pasajeros por tripulante en los cruceros standard, 2,13 en los premium y 1,68 en los cruceros de lujo. (Ver datos por buque en la Tabla N° 11).

Tabla N° 11 Oferta total de plazas de acuerdo a su clasificación					
Buque	Operador	Grupo	Clasificación	N° Plazas x Temporada	Relación pax/trip
Artemis	P & O Cruises	Carnival	Standard	1120	2.09
Bremen	Hapag-Lloyd		Standard	1148	1.93
Costa Victoria	Costa Cruceros	Carnival	Standard	2394	3.13
Hanseatic	Hapag-Lloyd		Standard	1080	1.44
Norwegian Dream	Norwegian Cruise Line	Star Group	Standard	19228	2.85
Splendour of the seas	Royal Caribbean International	Royal Caribbean	Standard	7216	2.51
Star Princess	Princess Cruises	Carnival	Standard	15600	2.36
Total				47786	
Boudicca	Fred Olsen Cruises		Premium	900	2.81
Infinity	Celebrity Cruises	Royal Caribbean	Premium	15600	1.95
Journey	Celebrity Cruises	Royal Caribbean	Premium	2010	1.80
Marco Polo	Orient Lines	Star Group	Premium	4956	2.36
Prinsendam	Holland America	Carnival	Premium	800	1.74
Rotterdam	Holland America	Carnival	Premium	10400	
Spirit of Adventure	Saga Shipping Company Ltd.		Premium	352	
Total				35018	
Saga Ruby	Cunard Cruise Line	Carnival	Luxury	668	1.71
Seabourn Pride	Seabourn Cruises	Carnival	Luxury	210	1.40
Silver Wind	Silver Sea Cruises	Otros	Luxury	764	1.94
Total				1642	

Fuente: Elaboración propia a partir de INFUETUR 2007; Butler Halter 2003, GP Wild *et. al.* 2007.

Entre las variables que influyen en el costo de un crucero se pueden encontrar la categoría del crucero, la ubicación de la cabina (generalmente las interiores son más económicas que las exteriores y las inferiores que las superiores) y el tamaño de la cabina; por otra parte, dentro de una temporada de cruceros se pueden distinguir distintos niveles de tarifa para el mismo

itinerario. Para analizar los costos comparativamente es conveniente tomar como indicador el costo diario. De acuerdo al análisis efectuado por Jensen y Daverio (2004) en el itinerario Buenos Aires / Valparaíso, una cabina externa cuesta 125 dólares norteamericanos por día en un crucero standard, 107 en premium y 420 en un crucero de lujo; en tanto la cabina más cara tiene un costo de 384 dólares en un crucero standard, 892 en premium y 934 en un crucero de lujo. Éste es un dato interesante que, estudiado con mayor profundidad, permitiría tomar decisiones con respecto a la oferta de excursiones locales que se ofrecen a bordo del crucero. El ingreso por la comercialización de excursiones terrestres es importante para las navieras, por ello es interesante poder ofrecer las mejores experiencias turísticas y con el mayor valor agregado posible a fin de alcanzar los objetivos de los tres sectores intervinientes: el crucerista, la comunidad local y la naviera como intermediaria en la comercialización.

5. Infraestructura portuaria

5.1. Características generales

El puerto de Ushuaia, denominado "Muelle Comercial Puerto de Ushuaia", es el puerto más austral del mundo con carácter provincial, de uso público y con destino comercial. Su emplazamiento es estratégico debido a la integración bioceánica que posibilita, a la posición central con respecto a las rutas marítimas meridionales vía el Atlántico o el Pacífico y a su proximidad con la Península Antártica. Desde el punto de vista turístico su ubicación es privilegiada por su entorno paisajístico, el emplazamiento en el centro mismo de la ciudad, la cercanía a un complejo aeroportuario que permite el arribo de aviones de gran porte, la disponibilidad de servicios turísticos y comerciales en la ciudad y una reciente y creciente especialización en la atención de cruceros por parte de los agentes intervinientes. El nuevo muelle comercial fue inaugurado en 1999. Las instalaciones del puerto permiten a los buques la obtención de todos los servicios necesarios: muelle comercial, rada, muelle para embarcaciones menores, practicaje, depósito fiscal, meteorología, hora oficial, provisión de agua potable, energía eléctrica, estiba, agencias marítimas, elementos mecánicos, provisión de combustibles y lubricantes, asistencia médica, teléfono, información turística -Oficina Antártica y Secretaría de Turismo y Cultura Municipal-, agencia postal de correos, servicio de seguridad, aduana, migraciones, seguridad en la navegación y tratamiento de residuos domiciliarios u orgánicos de origen extranjero (estos últimos bajo la normativa de SENASA -Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria-, Resolución N° 895/2002, así como también descarga de residuos oleosos.

El Puerto de Ushuaia ha obtenido mediante la Declaración N° 53/04 del 30-10-2004 la certificación de seguridad emitida por Prefectura Naval Argentina, autoridad designada a los efectos de la aplicación en jurisdicción de nuestro país del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias -Código PBIP-, integrado al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74. De

esta manera el puerto cumple con todos los requisitos necesarios para ofrecer tanto a las navieras como a los visitantes las condiciones de seguridad establecidas a nivel internacional y altamente valoradas a partir de los actos terroristas de septiembre de 2001.

El Puerto Ushuaia se encuentra ubicado en la bahía del mismo nombre que es un amplio saco que se forma en la costa norte del Canal de Beagle, al oeste de Punta Segunda. Está limitada al sudoeste por la Península de Ushuaia, que la protege de los vientos de esa dirección y al sur y al sudeste por las islas y los islotes Bridges.

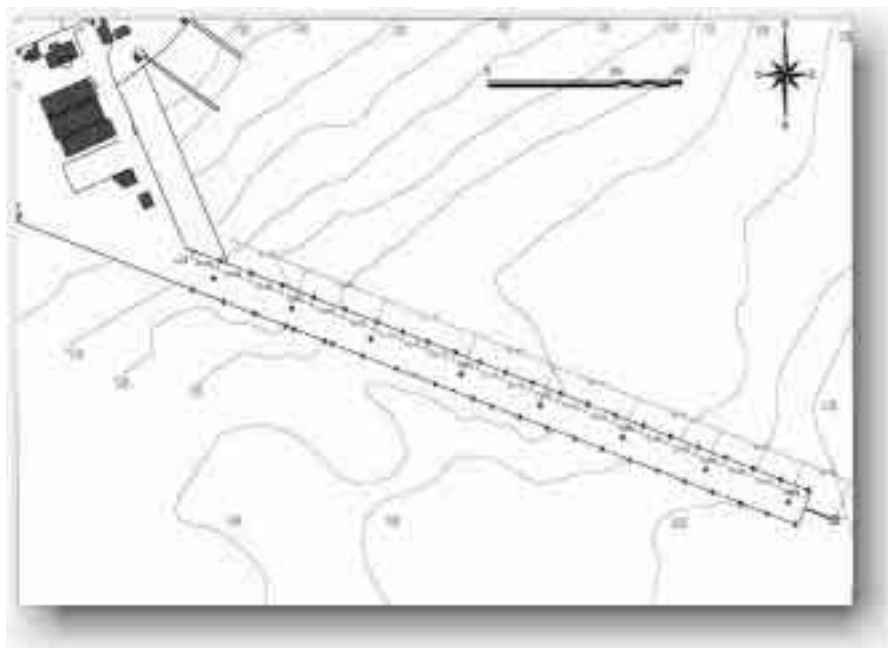
Figura N° 2: Imagen de Ushuaia



El puerto es administrado y operado por la Dirección Provincial de Puertos, organismo autárquico y descentralizado del gobierno provincial. Los servicios de pilotaje, practicaaje, amarre, estiba y provisión de combustibles son prestados por operadores privados.

Consta de dos muelles. El más importante es el de la Dirección Provincial de Puertos también llamado Muelle Comercial, ubicado en el lado noroeste de la bahía y el segundo es el de la Planta Orión, petrolero. Adyacente a dichas instalaciones existen un muelle para pequeñas embarcaciones de turismo local y otro para embarcaciones de la Armada.

Figura N° 3: Diagrama del muelle local



Fuente: www.puertoushuaia.gov.ar

Los vientos predominantes son del SO en primavera y del O el resto del año. La frecuencia de calmas (50,8 %) supera ligeramente la frecuencia de presencia de vientos; la velocidad media anual, integrando las calmas es de 13,5 Km./h, el promedio de vientos por dirección (no se computa en calmas) es, obviamente, más alto, con valores mínimos para el Este y Sudeste, en tanto que para el resto de las direcciones hay mayor uniformidad, fluctuando sus promedios entre 23 y 29,5 km./h, con un máximo para el Noroeste. No se registran corrientes de marea significativas que afecten de manera alguna las maniobras tanto de atraque, desatraque y / o de interior de puerto.

La profundidad en la cabecera es de 9,30 metros y decrece hasta 5 metros sobre la costa con fondo arcilloso. La cabecera está señalizada por una baliza con luz roja todo horizonte.

El puerto se compone de un muelle de 646 metros de longitud en el lado sur y 515 metros en el lado norte. En el extremo del muelle existe un duque de alba separado 28 metros de la estructura principal a los efectos del amarre de los buques.

El muelle comercial consta con nueve (9) sitios de atraque divididos en dos (2) Frentes, Norte y Sur. No existen restricciones respecto a calado para el ingreso y egreso de buques, salvo los propios a pie de muelle.

La rada de Ushuaia tiene su límite exterior en el faro Les Eclaireurs extendiéndose hacia la bahía y no tiene restricciones de profundidad de fondeo. La amplitud de las mareas es de aproximadamente 1,50 metros siendo la altura del muelle de 3,50 metros en bajamar.

Se establece zona de fondeo la determinada al sur de una línea imaginaria que une la baliza Punta Observatorio con el boyón demarcatorio del bajo USNEA y la delimitada al norte por la línea imaginaria que une la baliza del muelle de la gobernación con la boya de los pescadores.

Para la lucha contra incendios dispone de dos líneas sobre cada sector de atraque y una en la calle central, provistas por la Dirección de Obras y Servicios Sanitarios, permitiendo hacer agua en las siete bocas de incendio de 2 1/2 "a un promedio de 190 t diarias. Además en las cercanías funciona una estación de bomberos voluntarios y dentro del puerto la estación SICO de la PNA.

El puerto cuenta con dos líneas de agua potable, las que también son utilizadas como red de lucha contra incendio. Posee 10 bocas de 2,5" de diámetro; la presión normal permite proveer alrededor de 30 toneladas por hora.

Tiene dos redes de alimentación una de 220 voltios y otra trifásica de 380 voltios, con posibilidad de tomarla desde el muelle y posee una batería de toma corriente (58 tomas) para contenedores frigoríficos.

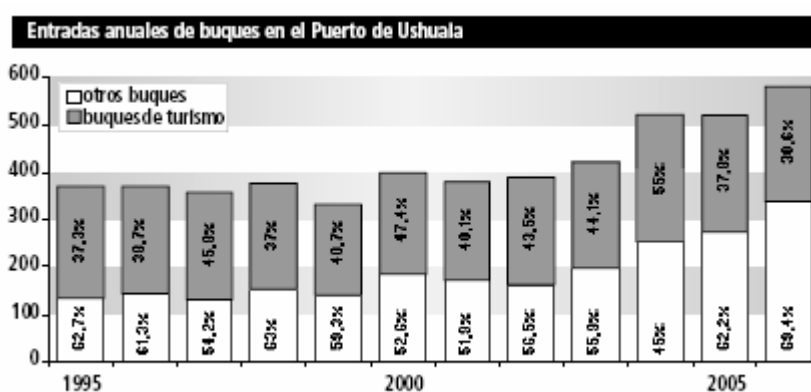
Existen dos maneras de tomar combustible, una por medio de camiones cisterna cuando se encuentra el buque amarrado en el Muelle Comercial o tomar lo en el Muelle de Combustible. (Dirección General del Puerto de Ushuaia s/f).

Para manipuleo de carga los usuarios tienen a su disposición, en alquiler, una máquina containera de 45 t, dos grúas P&H de 34 t cada una, una motoestivadora de 7 t, dos motoestivadoras de 2 t cada una y un tractor con un equipo barredor.

Generalmente operan buques de diferentes características. Arriban y zarpan permanentemente en época estival, buques de pasaje y científicos de

diferentes banderas, los que efectúan itinerarios hacia Antártida o puertos del Atlántico y Pacífico. Además existen buques dedicados a la actividad pesquera y transporte de carga general, incluidos containeros. En su mayoría estos buques poseen hélice transversal proel (Bow Thruster) y popel (Stern Thruster), facilitando su capacidad de maniobra. Las llegadas de buques por motivos de turismo alcanzó en el año 2006 el 30% del total de buques que recalaron en este puerto.

Gráfico N° 10: Entradas anuales de buques



Fuente: SMT 2007

Los buques argentinos y de terceras banderas se ajustarán al practicaaje y pilotaje previsto en el Reglamento de los Servicios de Practicaaje y pilotaje para los Puertos, Pasos y Canales de la República Argentina. (Decreto Nacional N° 2694/91).

5.2. Plan regulador de desarrollo portuario para la Bahía de Ushuaia

De acuerdo a Alemany (s/f) las relaciones de las ciudades con sus frentes de agua forman parte central del urbanismo actual.

Por otra parte, las relaciones urbano-portuarias son complejas y abarcan múltiples aspectos y sectores del orden público y privado.

Por razones históricas los puertos, al igual que el Puerto de Ushuaia, se encuentran ubicados en el centro de las ciudades, de allí la importancia de una correcta planificación de sus actividades.

En el caso de Ushuaia, se ha considerado conveniente separar los distintos flujos que actualmente se desarrollan en el puerto y la Dirección Provincial de Puertos proyectó un nuevo muelle de atraque que se construiría unos 1500 m al este del actual muelle, en el que se desarrollarían todas las actividades relacionadas con el movimiento de carga comercial y la pesca.

Esta obra demandará una inversión de U\$S 90.000.000 (De Gaetano 2007) y ya estaría incluida en el presupuesto nacional para el ejercicio 2008. En el actual muelle comercial se concentraría el movimiento de pasajeros y probablemente actividades relacionadas con la logística antártica. El proyecto comprende:

- *La ampliación del actual muelle, con la ejecución de una doble terminal de atraque en su extremo, orientado en línea a los vientos predominantes del sudoeste. Dedicado al uso turístico.*
- *La construcción de un nuevo muelle, como terminal de carga y pesca, terminal de reparaciones navales y plazoleta de contenedores, con un frente de 1.090 m de largo, en un sector de la costa detrás del Supermercado La Anónima.*
- *La construcción de una terminal de pasajeros y pequeños muelles para amarre de catamaranes (se estiman veinte unidades) en el frente costero entre las calles Roca y Yaganes.*

De acuerdo a Alemany (s/f) en las áreas liberadas por el desplazamiento de los tráficos de carga hacia otras instalaciones portuarias deberían ubicarse los tráficos marítimos compatibles con la ciudad (tráfico regular de pasajeros, cruceros, barcos históricos y marinas de embarcaciones deportivas), las funciones y actividades que tienen vinculación con el puerto y con la ciudad como: tráfico marítimo, museos marítimos, acuarios, centros culturales, terminales de pasajeros de tráficos regulares y turísticos, etc., y espacios públicos como parques litorales y paseos marítimos junto a nuevas funciones de ocio y recreación.

Algunos de estos aspectos son recuperados en el proyecto mencionado, sin embargo, el Colegio de Arquitectos de Tierra del Fuego ha

manifestado su preocupación por la constante y creciente ocupación del litoral urbano (Colegio de Arquitectos de Tierra del Fuego 2007).

Por otra parte es interesante conocer que la industria siempre está muy preocupada por los mayores costos. En la reunión celebrada en Ushuaia con motivo del Forum Seatrade Ushuaia 2007 numerosos expositores, representantes de las navieras, coincidieron en que no era necesario realizar grandes inversiones en terminales portuarias ya que ellos no estaban muy dispuestos a asumir mayores costos (Krumrine 2007; Ronan 2007).

5.3 Operaciones en el Puerto de Ushuaia

Desde el punto de vista de la oferta, los operadores de cruceros se pueden agrupar de la siguiente manera:

- *Navieras regionales*: radicadas en la región y que operan en el puerto de Ushuaia. Hasta el momento son tres empresas, dos de ellas chilenas: Cruceros Australis -que opera ininterrumpidamente desde 1990, actualmente con dos buques: Mare Australis y Vía Australis- y Antarctic Shipping S.A. con el buque Antarctic Dream que inició algunas operaciones en la temporada 2004-2005. La empresa argentina Antarpplly opera el buque Ushuaia desde el año 2003.

- *Navieras extra-regionales*: corresponden a líneas de cruceros de orden internacional que operan estacionalmente en distintas áreas de cruceros, siendo algunas independientes y perteneciendo gran parte de ellas a alguno de los tres grandes grupos: Carnival Corporation Plc, Royal Caribbean Cruises (RCC) y Grupo Star Cruises.

- *Operadores antárticos*: corresponde al segmento de cruceros que realizan itinerarios que tienen por origen/destino el continente Antártico y/o espacios asociados al destino, ya sean operados por operadores independientes o líneas de cruceros.

Es posible diferenciar las siguientes modalidades de operación en los cruceros que arriban al puerto de Ushuaia:

- Cruceros turísticos antárticos que tienen a Ushuaia como puerto base (locales), embarque o desembarco (semilocales) y de escala (tránsito).

- Cruceros turísticos que tienen a Ushuaia como puerto de embarque, desembarque y escala. Esta modalidad se encuentra en aumento, sobre todo por la tendencia a fraccionar los itinerarios en dos o más segmentos, posibilitando a los pasajeros embarcar y desembarcar en diferentes puertos dentro del mismo. Esta situación se da tanto en itinerarios extensos de un único sentido (Silversea Cruises), siendo los segmentos mínimos de 6/7 días, como en itinerarios de ida y vuelta, donde Cruceros Australis desarrolla un viaje con Punta Arenas como puerto base y Ushuaia como punto de corte tarifario, quedando dos segmentos de 4 y 3 noches respectivamente.
- Cruceros turísticos que incorporan a Ushuaia como puerto de escala en sus viajes de posicionamiento, ya sea vía Pacífico o Atlántico y que luego realizan viajes a Antártida con Ushuaia como puerto base, y/o de escala (Orient Lines, Norwegian Coastal Line).
- Cruceros turísticos que tienen a Ushuaia como puerto de escala en itinerarios extensos, que navegan generalmente por dos o tres áreas de cruceros (The World, Seven Seas Mariner).
- Cruceros turísticos que tienen a Ushuaia como puerto de escala, en distintos itinerarios que operan desde los Puertos de Buenos Aires/Río de Janeiro y Valparaíso (Celebrity Cruises, Norwegian Cruise Line).

6. Algunas consideraciones sobre los impactos derivados del turismo de cruceros

6.1. Impacto económico

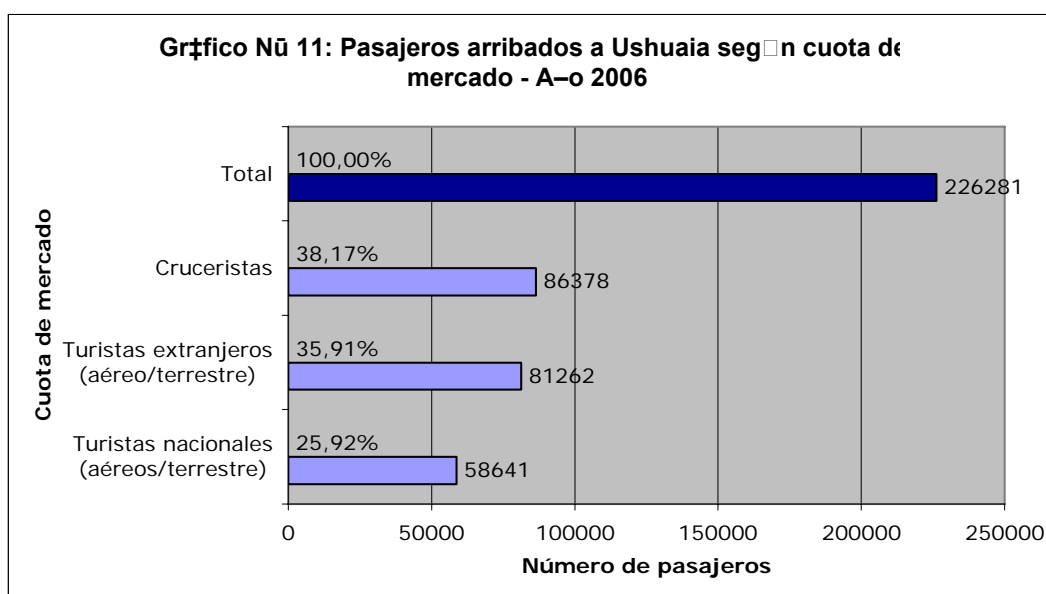
Los alcances derivados de la práctica turística tienen implicancias diversas en distintos ámbitos, entre ellos la creación de puestos de trabajo, la redistribución de la renta, la aportación al equilibrio de los saldos de la balanza de pagos, la creación de ingresos fiscales, el impacto sobre los precios, la repercusión sobre el comercio exterior, las repercusiones sobre las inversiones y la oferta monetaria e influencias en las variables en el entorno local (Figuerola Palomo 2000).

En general, respecto del impacto económico que la actividad provoca es importante realizar algunas consideraciones. En primer lugar, los buques de turismo antártico generan una serie de requerimientos en el puerto local vinculado al abastecimiento de bienes y servicios, aunque también varios de ellos se abastecen directamente de Europa o Estados Unidos trayendo su propia mercadería no perecedera, solicitando en Ushuaia los productos necesarios para completar la provisión requerida a bordo. Aún así, las listas de pedido siguen teniendo un peso importante. No obstante, el origen de los ítems solicitados comprende mayoritariamente producción externa a la provincia, con lo cual, los ingresos generados por la exportación de estos bienes muchas veces se diluye ante la importación de estos insumos. (Vereda 2004 a).

La cuenta satélite del turismo supone una valoración real del impacto turístico en la actividad económica de los destinos y sus relaciones directas con el empleo, la renta, los impuestos, etc. En este sentido, la Oficina de Estadística y Censo a nivel provincial han iniciado un monitoreo para ir observando las posibilidades que ofrece este mecanismo para la sistematización de información en Tierra del Fuego.

La Secretaría Municipal de Turismo realiza un informe estadístico que contempla algunos datos vinculados al impacto del turismo en general, en tanto de la actividad de cruceros en particular.

Según estos datos durante el año 2006 Ushuaia registró 226.281 llegadas de visitantes, representando un incremento del 10,4 % respecto del año anterior. En el Gráfico N° 11 se observa que del total de pasajeros arribados a Ushuaia, 86.378 corresponden a cruceristas, es decir el 38,2 % mientras que 81.262 a turistas extranjeros (aéreo / terrestre) representando el 35,9 % y 58.641 a turistas nacionales (aéreo / terrestre), el 25,9 %.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la SMT, 2007.

Sobre la **estimación de los gastos de los visitantes** que arribaron a Ushuaia desde el año 2003 al 2006 se observa un sostenido crecimiento (ver Tabla N° 12). En el año 2006 los turistas gastaron \$ 161.640.895, esto representa un crecimiento del 10,2 % respecto del año anterior. Asimismo, el gasto realizado por los cruceristas fue de \$ 12.956.700, observándose una tasa de crecimiento respecto del año 2005 del 33,4 %.

En la Tabla N° 13 se muestra la estimación de los gastos de los visitantes arribados a Ushuaia (argentinos y extranjeros) según la vía de ingreso: aérea/terrestre y marítima para el año 2006. En el mismo, se observa que el gasto por estadía de los cruceristas (\$ 150) es notablemente inferior al de los visitantes que ingresan por vía aérea y/o terrestre (\$ 1020) dado que se considera que los pasajeros en crucero utilizan los servicios de

alojamiento y restauración dentro de sus respectivos buques.

Detalle	2003	2004	2005	2006	Tasa de Crecimiento real 2005 / 2006
Vía aérea y terrestre	91.114.344	113.555.908	137.026.351	148.684.195	8,5
Argentinos	50.891.567	49.164.570	59.931.041	65.796.897	9,8
Extranjeros	40.222.777	64.391.338	77.095.310	82.887.299	7,5
Vía marítima	7.490.210	9.010.500	9.712.050	12.956.700	33,4
Argentinos	153.400	144.750	66.150	202.800	206,6
Extranjeros	7.336.810	8.865.750	9.645.900	12.753.900	32,2
TOTAL	98.604.554	122.566.408	146.738.401	161.640.895	10,2

Obs.: los montos, expresados en pesos, deben considerarse como estimados.

Fuente: elaboración de la SMT 2007

Periodo	Turistas hospedados en hoteles				Pasajeros en cruceros		Gastos totales
	Hospedaje	Alimentación	Gastos diversos*	Total	Gastos diversos*	Total	
Total 2003	41.913.118,00	11.582.140,00	39.396.467,33	92.891.725,33	7.490.210,00	7.490.210,00	100.381.935,33
Total 2004	56.982.135,69	13.344.600,00	46.615.972,67	116.942.708,36	8.076.660,00	8.076.660,00	125.019.368,36
Total 2005	65.654.962,00	17.716.250,00	51.634.106,00	135.005.318,00	9.712.950,00	9.712.950,00	144.717.368,00
Total 2006	71.635.903,11	18.073.900,00	65.823.835,50	155.533.638,61	12.956.700,00	12.956.700,00	168.490.338,61

Nota 1: las cifras, expresadas en pesos, son estimadas.

Nota 2: se considera que los pasajeros en crucero utilizan los servicios de alojamiento y alimentación dentro de sus respectivos buques.

* Gastos en transporte interior, excursiones básicas, pequeñas compras de bienes de consumo o uso.

Fuente: Elaboración de la SMT 2007

Los 86.378 cruceristas (extranjeros y argentinos) comportaron con un gasto turístico por \$ 12.956.700 (corresponde \$ 202.800 a argentinos y \$ 12.753.900 a extranjeros), mientras que los 139.903 visitantes que arribaron por vía aérea y/o terrestre (extranjeros y argentinos) realizaron un gasto por \$ 148.684.196 (corresponde \$ 65.796.897 a argentinos y \$ 82.887.299 a extranjeros).

Si bien los cruceristas contribuyen sólo con el 8 % en los ingresos por gasto turístico (ver Gráfico N° 12) se debe señalar que la modalidad turística "cruceros" genera un derrame en la economía de Ushuaia, en tanto de Tierra del Fuego, aún más importante.

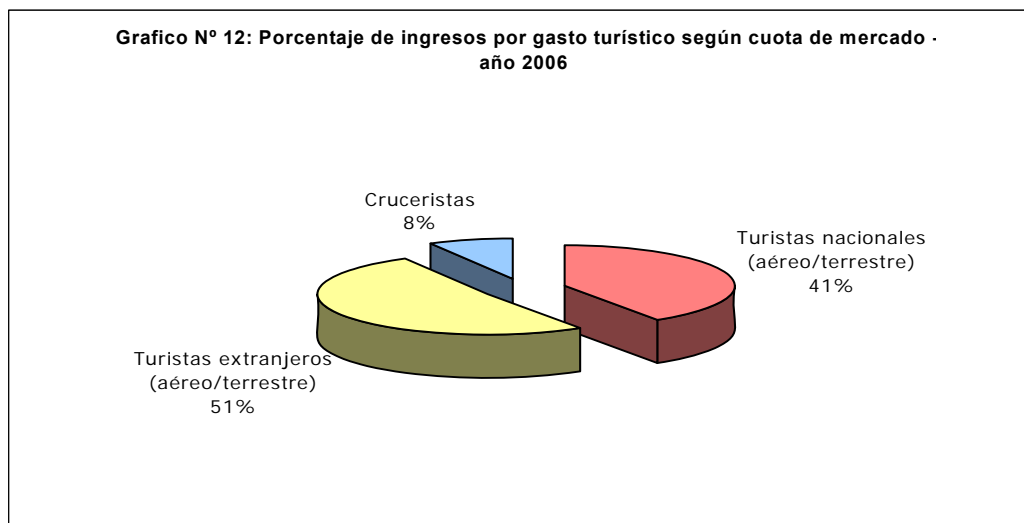
Tabla N° 14: Estimación de los gastos de los visitantes arribados a Ushuaia - año 2006 - Argentinos Extranjeros										
Detalle	Argentinos					Extranjeros				
	Cantidad de turistas arribados	Estadia promedio (días)	Gasto promedio diario	Gastos por estadia	Gasto total estimado	Cantidad de turistas arribados	Estadia promedio (días)	Gasto promedio diario	Gastos por estadia	Gasto total estimado
Vía aérea y terrestre	58.641	2,80	448,81	1.122,03	65.796.897	81.262	2,50	408,00	1.020,00	82.887.299
Vía marítima	1.352	-	120,00	150,00	202.800	85.026	-	150,00	150,00	12.753.900
Total	59.993	2,80	448,81	1.122,03	65.999.697	166.288	1,25	279,00	585,00	95.641.199

Nota: las sumas, expresadas en pesos, son estimadas.

Obs.: los pasajeros en crucero permanecen menos de un día de estancia en el Puerto local.

Fuente: elaboración de la SMT 2007.

En relación con esto último, se debe tener en cuenta, al menos, algunos otros ingresos generados por los cruceros, tales como: ingresos aeroportuarios, ingresos portuarios, servicios marítimos y de carga de combustible, aprovisionamiento de buques, servicios varios, entre otros. En relación con esto último, se debe destacar que se han desarrollado estudios con el propósito de conocer el impacto del turismo antártico en el desarrollo local⁵; no obstante se recomienda ampliar los mismos teniendo como atención los cruceros turísticos en su conjunto.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la SMT 2007.

⁵ Vereda, M. (2004). El impacto del turismo antártico en el desarrollo de Ushuaia, Tierra del Fuego. Indicadores socio-económicos. VI Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Ushuaia, 21-24 abril 2004 y Vereda, M. (2007a) Análisis de la relación de Ushuaia con el turismo antártico desde su rol de puerta de entrada marítima. Una aproximación desde los indicadores socio-económicos para la temporada 2005/2006. VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 de junio de 2007.

En la Tabla N° 15 se reflejan los ingresos por buques de turismo en el puerto de Ushuaia a partir de la temporada 2000/2001 hasta la temporada 2005/2006 y el detalle de los ingresos por uso del puerto, habilitaciones, agua, tasa de embarque, entre otros.

Tabla N° 15: Detalle de ingresos por buques de turismo en temporadas 2000-2001 a 2005-2006							
Temporada	Uso puerto	Habilitaciones	Agua	Otros	Tasa de embarque	Total ingresos por turismo	Total en puertos
2000/2001	148.764,67	62.517,00	168.625,67	102.727,19	254.335,00	736.969,53	2.232.684,11
2001/2002	133.810,18	54.766,89	149.199,66	112.291,24	371.708,45	821.776,42	2.240.105,75
2002/2003	74.523,34	130.075,93	159.076,12	645.293,48	718.972,10	1.727.940,97	n/d
2003/2004	411.583,86	164.665,37	134.476,12	575.983,65	805.338,28	2.092.047,28	n/d
2004/2005	487.268,12	113.850,00	180.702,00	188.920,09	927.054,20	1.897.794,41	7.783.069,04
2005/2006	559.025,18	197.400,00	471.510,00	330.712,44	2.297.822,61	3.856.470,23	17.798.856,79

n/d: datos no disponibles

Nota: datos estimados temporada 2004-2005. Las cifras aquí contenidas deben leerse como informativas, no así comparativas.

Fuente: Elaboración de la SMT 2007.

El turismo propicia la **generación de empleo**, se trata de empleo directo, indirecto e inducido. El primero como resultado de los gastos de los visitantes en la planta turística, el segundo si bien se vincula con el sector turístico no depende directamente del gasto que éste produce. El último se refiere al creado como resultado del gasto de los residentes debido a los ingresos procedentes del turismo (Mathieson and Wall 1982). Siguiendo este análisis, para el caso del turismo de cruceros en Ushuaia podemos distinguir los siguientes efectos en la generación de empleo local. Los empleos directos se generan especialmente en el rubro vinculado con las excursiones en la localidad que conllevan servicios de restauración (comidas en establecimientos y provisión de viandas), también, aunque en menor medida, en el rubro de alojamiento, ya que un porcentaje de los visitantes antárticos pernoctan en instalaciones turísticas de la ciudad al menos una noche antes de tomar su viaje a Antártida. En relación con el empleo indirecto, éste se vincula básicamente con todos aquellos servicios de aprovisionamiento de insumos (específicos de maquinarias) y abastecimiento de bienes de consumo (comida, blanquería, entre otros); para este caso es importante señalar el impacto significativo de pedidos que representa el segmento de cruceros antárticos que tiene a Ushuaia como puerto de base, sin embargo

cabe señalar, que muy pocos de los ítems requeridos son producidos en la localidad, siendo indispensable la importación de los mismos desde distintas ciudades del país. En tanto, para el último grupo, es decir el del empleo inducido, se considera que amerita un estudio en profundidad para conocer su repercusión en función del franco crecimiento que se observa ha ido teniendo en el transcurso de los últimos años.

A continuación presentamos una síntesis de los agentes involucrados para el caso del turismo antártico:

Jurisdicción nacional

- a) Cargos de la Administración Nacional de Aduanas
- b) Tasas y servicios de la Dirección Nacional de Migraciones
- c) Rentas nacionales
- d) Administración de Parques Nacionales
- e) SENASA

Jurisdicción provincial

- a) Servicios brindados por la Dirección Provincial de Puertos
- b) Servicios aeroportuarios
- c) Provisión de agua
- d) Fiscalización sanitaria (Hospital Regional Ushuaia)

Jurisdicción municipal

- a) Tasa municipal por retiro de basura

Empresas privadas locales

- a) Operaciones portuarias
 - agencias marítimas
 - proveedores marítimos
 - empresas y/o cooperativas de estibadores y serenos
 - empresas de amarradores
 - empresas de servicios de practica
 - empresas de tratamiento de residuos
 - empresas de volquetes y contenedores
 - varios: servicios técnicos y de reparaciones, asistencia médica, despachantes de aduana, entre otros.
- b) Operaciones con pasajeros
 - agencias de viaje (traslados, excursiones, equipaje)
 - hoteles
 - restaurantes
 - aeropuerto (servicios no aeronáuticos)
 - varios: comercios, servicio postal, servicios de atenciones médicas, lavaderos, tintorerías, etc.

Empresas privadas radicadas en Buenos Aires

- a) proveedores de combustible
- b) proveedores marítimos
- c) empresas aéreas (vuelos regulares de cabotaje y charters)
- d) varios: algunos servicios técnicos especializados

Fuente: Vereda 2007.

Otro aspecto a tener en cuenta se relaciona con la cualificación de los **recursos humanos** en tanto constituye una cuestión estratégica que permite aumentar el grado de especialización de un destino y en consecuencia su competitividad. El conocimiento se convierte en capital indispensable para captar mayores cuotas de mercado. Desde la inversión en formación se puede contribuir a la generación de nuevas tecnologías con el objetivo de modernizar el tejido empresarial.

El nivel de formación y cualificación de los recursos humanos es uno de los puntos fuertes con que cuenta un determinado territorio. Respecto de la oferta de educación superior Ushuaia cuenta con una sede de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco donde se dicta la carrera de Turismo desde el año 1986 y se desarrollan proyectos de investigación vinculados con la temática. Asimismo, desde la educación media existe un establecimiento educativo de nivel Polimodal que proporciona un trayecto profesional específico en turismo así como también funciona un centro de formación terciaria no universitaria que dicta una Tecnicatura en Hotelería y Turismo. También se cuenta con varios institutos de idiomas, centros que brindan capacitación en lenguas extranjeras, necesaria para este segmento de la demanda. El INFUETUR y la SMT incluyen capacitación de distinto tipo para diferentes actores involucrados en los servicios de hotelería y gastronomía.

Asimismo, es importante recordar que la comunidad receptora tiene que ocupar un lugar preeminente en relación con los beneficios que puede reportar la actividad, siendo de especial interés conocer la percepción que la sociedad tiene respecto de la afluencia de cruceros en su lugar de residencia. Si bien no hay estudios sistemáticos al respecto, un primer acercamiento fue objeto de estudio de un trabajo de la Práctica Profesional III, sobre la percepción de la comunidad en relación con la llegada de cruceros⁶.

A modo de síntesis de los resultados del trabajo⁷ citado refieren que:

⁶ UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional III, año 2006, docentes: Daverio, M. E. y Jensen, M.; alumnos: Arrieta, R.; Izzo, G.; Ojeda, V. y Schwarz, S. Percepción de la comunidad de Ushuaia respecto a la afluencia de cruceros, *Informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

⁷ La muestra del presente trabajo estuvo conformada por 391 encuestas utilizables.

- el 55 % de los encuestados refirió no tener vinculación con cruceros y/o cruceristas;
- el 67 % no ve incrementados sus ingresos por la actividad de cruceros;
- poco menos del 80 % de los encuestados considera que hay poca información sobre la temática de cruceros;
- la población muestral tiene la percepción de que la actividad de cruceros genera inversión en la ciudad (72 %), pero que beneficia a pocas empresas y personas (73 %) y provoca el aumento de precios de bienes y servicios 81 %. Sólo el 50 % de los encuestados considera que la actividad aumenta el bienestar económico de los residentes.

6.2. Conflictos ambientales

En general, la recepción de cruceros en una comunidad genera una serie de expectativas respecto de la situación de bienestar que puede ofrecer a los habitantes en función de la repercusión económica directa e indirecta de sus efectos. Sin embargo, también plantea impactos no deseados relacionados con distintos tipos de conflictos.

Este tema no ha sido abordado en profundidad a excepción de un trabajo realizado en el marco de la Práctica Profesional III, carrera de Turismo, de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Sede Ushuaia y otro trabajo de investigación llevado adelante entre el Parque Nacional Tierra del Fuego y la UNPSJB. El primero relacionado con la generación de residuos⁸ y el segundo vinculado a la congestión de visitantes por prácticas turísticas simultáneas en un área del Parque Nacional Tierra del Fuego⁹.

⁸ Daverio, M. E.; Jensen, M.; Arcos, A.; Arias, M.; Mosti, P. y Tisera, M. G. (2005). Turismo de cruceros y generación de residuos: Incidencia del volumen de residuos descargados por los cruceros respecto del generado en la ciudad de Ushuaia. (Tierra del Fuego, Argentina). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06 al 8 de octubre de 2005.

⁹ Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A.; Arias, M. y Daverio, M. E. (2005). La percepción de congestión según diferentes grupos de visitantes: Bahía Lapataia, Parque Nacional Tierra del

La preocupación por la problemática medioambiental y de gestión de los recursos *“ha convertido lo ambiental en un nuevo paradigma en el enfoque de las ciencias sociales siendo incluido como factor insoslayable en la planificación económica y difundiéndose el concepto de “sustentabilidad” como un referente inevitable del discurso desarrollista, abriendo así un nuevo reto para la actuación de los poderes públicos regionales y/o locales, como instancias más cercanas al territorio y con mayor motivación para la gestión racional de los recursos”*. (Fernández Tabales 1999:59).

Particularmente nos encontramos en un espacio que a pesar que su conformación actual tuvo lugar a partir de la década de 1980¹⁰, la debilidad de las políticas públicas y las deficiencias en planificación urbana, gravitaron en una conformación desordenada del núcleo poblacional. A pesar de contar con una moderna legislación ambiental hasta el presente no se ha logrado revertir esta situación.

El tema ambiental es de trascendental importancia para un destino como Ushuaia, caracterizado por una fuerte imagen de “turismo de naturaleza” por un lado y, por otro, especialmente en su rol de puerto de entrada a la Antártida. Esto se fundamenta en el hecho del significado de Antártida desde la visión de los turistas que lo eligen como destino que no ha sufrido fuertes intervenciones desde la dimensión ambiental. Ushuaia debería, entonces, alinearse en esa misma dirección, intentando revertir algunas prácticas para lograr un estado de “salud ambiental” óptima, no sólo con el objeto de mejorar la imagen turística del destino sino también para contribuir a la calidad de vida de los pobladores.

En relación directa con el impacto generado por los cruceros turísticos a la ciudad se mencionan los efectos más reconocidos:

- ✓ Contaminación por desechos oleosos provenientes de los buques

Fuego (Argentina). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06 al 8 de octubre de 2005.

¹⁰ La actividad industrial ha marcado la economía local y ha dejado serias consecuencias en el espacio, debido básicamente a un desarrollo no planificado y el rápido crecimiento demográfico, a partir de la sanción de la Ley Nacional N° 19.640/1972 de Promoción Económica, por medio de la cual se aprobó un régimen especial fiscal y aduanero para el Territorio de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. De esta manera se pasó a un nuevo status conocido como Area Aduanera Especial, gozando de un tratamiento fiscal que intentaba compensar las desventajas de la situación geográfica respecto del resto del territorio argentino.

- ✓ Contaminación por aguas sucias o residuales de los buques (Aguas servidas o agua negra; aguas grises)

Algunos de los cruceros turísticos ya tienen plantas de tratamiento de aguas servidas a bordo.

La descarga de aguas residuales crudas o tratadas parcialmente, contribuye a la contaminación del mar. El volumen de aguas servidas descargadas de los buques varía dependiendo del número de personas a bordo, la duración del viaje y la frecuencia de uso. Según la Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit -GTZ- GmbH (2004:2-93) “un buque crucero promedio con 3.000 pasajeros y tripulantes genera cada día hasta 115 toneladas de aguas servidas o aguas negras y 960 toneladas de aguas grises”.

La descarga de aguas residuales sin tratamiento directamente al mar puede crear un peligro a la salud, mientras que en áreas costeras también puede llevar a la disminución de oxígeno y una contaminación visual.

- ✓ Contaminación por basuras de los buques

Según la OMI se estima que en un buque crucero cada persona genera más de 2.5 kg de basura por día. En un buque que transporta 3.000 pasajeros y tripulantes, se podría generar más de 7 t de basura al día, incluyendo 3 t de desechos de combustible, 3 t de vidrio y 1 t de desechos mojados / comida.

- ✓ Contaminación del aire por los buques

En relación con el tema ambiental, los conflictos pueden generarse en diferentes perspectivas. Al respecto, se señalan algunas consideraciones sobre el volumen de residuos descargados en el puerto local y sobre las emisiones de carbono a la atmósfera de los buques. De todos modos, cabe destacar, la falta de estudios sobre esta temática a nivel general y particular para la localidad objeto de estudio.

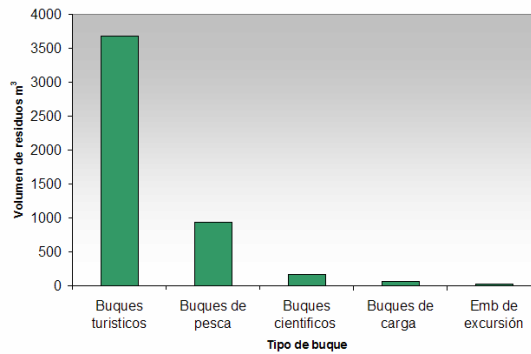
La basura se clasifica en domiciliaria y no domiciliaria. En el caso del turismo antártico, los buques de mayor envergadura descargan en promedio

unos 27 m³, excepto el buque Marco Polo, que por las características más obsoletas del buque (no tiene posibilidades de algún tratamiento a bordo) debe descargar más basura. Las embarcaciones de mediano porte descargan en promedio aproximadamente 25 m³ y las menores 10 m³. Esta basura es depositada en volquetes que proveen las empresas que se dedican a la recolección de residuos (Vereda 2007).

Los residuos sólidos de tipo domiciliario pueden ser descargados en el puerto de Ushuaia de acuerdo a la Resolución de la Secretaría de Recursos Naturales de la provincia: "*Autorizar la descarga en el puerto de la ciudad de Ushuaia de los residuos sólidos de tipo domiciliario generados por los buques durante los días de navegación transcurridos desde la fecha de su última escala y el arribo a dicho puerto*" (Res. SRN 014/2002, Art. 1º). Asimismo, a partir del año 2005 (Res. SRN N° 004, Art. 1º, modificada por Res. SRN N° 005/2006, Art. 2º) se exige a los buques el tratamiento de residuos considerados de alto riesgo mediante el Art. 4º de la Res. SENASA N° 895/02, a través de plantas de tratamientos que utilicen sistemas establecidos y autorizados por SENASA (Res. SRN N° 004/2005, Art. 1º). En el caso de basura no domiciliaria se trata de combustibles y aceites usados, encontrándose enmarcada en la Ley Provincial N° 105 de Residuos Peligrosos (Anexo I, Y9), en este caso se requiere de un certificado ambiental que acredite su tratamiento. Este tipo de descarga se realiza ocasionalmente y Prefectura Naval Argentina establece las medidas de seguridad necesarias (Vereda 2007).

El estudio realizado por Daverio *et. al.* (2005) para la temporada 2003-2004, indica que el volumen de residuos de tipo domiciliario que ingresó al relleno sanitario proveniente del puerto de Ushuaia fue de 4.880 m³, representando el 22,20% del total (17.137,5 m³) ingresado. De esa cifra la mayor proporción correspondió a embarcaciones turísticas (75,41%), según se puede observar en el Gráfico N° 13.

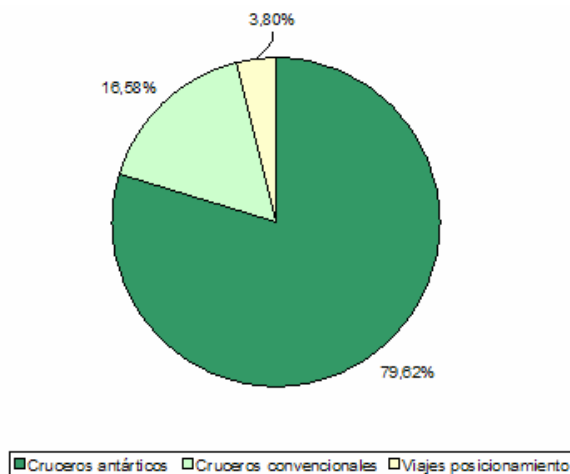
Gráfico N° 13: Volumen de residuos según actividad económica



Fuente: Daverio *et. al.* 2005

Asimismo, en el mismo estudio, se observa que el mayor volumen descargado corresponde a los cruceros antárticos (2.929,94 m³) de residuos sobre el total de residuos desembarcados por cruceros. En segundo lugar se ubican los cruceros convencionales (610 m³) y por último los viajes de posicionamiento (140m³; Daverio *et. al.* 2005). Esto se explica en que los buques de turismo antártico utilizan a Ushuaia como puerto base de sus itinerarios, en tanto que los cruceros convencionales generalmente utilizan los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Valparaíso para la descarga de residuos.

Gráfico N° 14: Porcentaje de residuos según itinerario de cruceros turísticos. Período Noviembre 2003 - Marzo 2004.



Fuente: Daverio *et. al.* 2005

Por otra parte, un estudio sobre emisiones de CO₂ producido por buques antárticos durante la temporada 2004-2005 (Amelung y Lamers¹¹ 2007) arroja los siguientes resultados:

Total de pax de cruceros	Uso de combustible (t)	CO ₂ -e (t)	CO ₂ -e / turista (t)
27.552	53.021	169.664	6.16

Fuente: Amelung y Lamers 2007

Del trabajo arriba mencionado se desprende que el principal factor para el origen de las emisiones está dado por el transporte y la larga duración de los viajes. De todos modos, se destaca que las cifras fueron estimadas sin contar con detalles técnicos de los buques, generando, probablemente una sobreestimación para los buques más pequeños. Se señala también cierta ineficacia de algunos buques que se utilizan actualmente para el turismo en relación con el uso eficiente de la energía, ya que éstos no han sido construidos particularmente con este fin, contando con varios años a partir de su construcción, momento en que el paradigma del cambio climático global aún no significaba una gran preocupación y, en consecuencia, el desarrollo tecnológico de ese momento estaba orientado a la construcción de buques que pudieran soportar condiciones extremas para su supervivencia.

En síntesis, si bien se identifica claramente a nivel general la existencia y funcionamiento de un marco legal y regulatorio orientado a la prevención de la contaminación marina, entre otros aspectos, a nivel local aún no se cuenta con las instalaciones que puedan permitir no sólo la descarga de oleosos y aguas residuales, sino también la garantía de culminación de un circuito ambientalmente seguro. En este sentido, la localidad no posee instalaciones de tratamiento de efluentes, solamente existe el relleno sanitario y empresas que brindan el servicio de tratamiento por “termodestrucción” (horno pirolítico y autoclave), respondiendo a los requerimientos de SENASA.

¹¹ Amelung, B. y Lamers, M. (2006) Estimating the greenhouse gas emissions from Antarctic tourism. *Tourism in marine environments*, Vol. 4, N° 2-3: 121-133.

7. Síntesis y conclusiones

- En los próximos años la capacidad ofrecida por las líneas de cruceros continuará en aumento, especialmente debido a la incorporación de nuevos y cada vez más grandes buques, destacándose el Proyecto Génesis 2, de Royal Caribbean Inc. con 5.400 plazas.
- La demanda mundial de cruceros fue de más de 14 millones de pasajeros en 2005 y crece anualmente a razón de más de un millón de pasajeros.
- Se consolidan las fusiones y cuatro grandes grupos, con 18 marcas, concentran el 70% del mercado.
- Las principales áreas de cruceros son el Caribe y Mediterráneo y se produce el re-surgimiento de nuevos destinos de cruceros tales como América del Sur y aparición de lugares diferentes como Antártida (para las grandes líneas y buques de gran capacidad).
- Existe una mayor consideración de los costos en el proceso de planificación de itinerarios, incluidos los costos portuarios.
- Los lineamientos para el desarrollo del turismo antártico están supeditados a las Recomendaciones / Medidas que surgen del Sistema del Tratado Antártico.
- Dos agencias especializadas de las Naciones Unidas tratan temas marítimos: la OMI (seguridad, ambiente) y la OIT (trabajo y vida en el mar).
- Dentro del marco legal y regulatorio los instrumentos internacionales que deben ser, especialmente, considerados por todos los actores son CONVEMAR/UNCLOS, MARPOL y SOLAS. Para la región antártica se debe tener presente el Sistema del Tratado Antártico.
- Argentina adhiere a través de su normativa a todos los convenios internacionales en materia de seguridad en la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar y cuidado del ambiente marino, como así también integra el Sistema de Tratado Antártico

como país signatario original del Tratado. Asimismo, se debe considerar la normativa argentina a los fines de la prevenir frente a situaciones de riesgo para la sanidad humana, animal, vegetal y el medio ambiente en general.

- El turismo de cruceros en Ushuaia superó los 80.000 visitantes la última temporada 2006/2007.
- Durante la temporada 2007/2008, 52 buques recalarán más de 370 veces en Ushuaia.
- Los cruceros turísticos antárticos aportan la mayor cantidad de viajes por temporada y los cruceros turísticos la mayor cantidad de pasajeros.
- La temporada de cruceros turísticos es de alrededor de 150 días y la de cruceros turísticos supera los 200 días.
- Los buques que pertenecen a los grandes grupos ofrecen, durante la temporada 2007-2008, más del 60% de las plazas. La mayor parte de ellas en buques con capacidad para más de 1000 pasajeros.
- Los buques más grandes de la temporada serán el Star Princess con capacidad para 2600 pasajeros y el Costa Victoria con capacidad para 2394 pasajeros.
- Las empresa Cruceros Australis es la única que ofrece un itinerario con las ciudades de Punta Arenas y Ushuaia como punto de inicio / fin del recorrido. Con dos buques realizará 63 viajes en la temporada aportando más de 7.000 plazas.
- Dos empresas regionales, una argentina y otra chilena, realizarán más de 25 viajes a la Antártida, superando las 2000 plazas ofrecidas.
- La mayor parte de las plazas ofrecidas corresponden a la categoría cruceros Standard, luego los Premium y en menor medida a los de lujo.
- La oferta de excursionismo local podría optimizarse generando mayor diferenciación y valor agregado de acuerdo a la categorización de los cruceros y de la segmentación producida por los diferentes niveles de precio.

- La ubicación del puerto de Ushuaia, sus condiciones naturales y diversidad de servicios, tanto como los atractivos y facilidades turísticas de la ciudad y su área de influencia, lo posicionan como una escala casi obligada de los itinerarios australes.
- Las obras de ampliación del Muelle Comercial del Puerto de Ushuaia facilitan tanto la accesibilidad de los cruceros como la interfase puerto-ciudad.
- El proyecto que incluye el traslado de los flujos de cargas hacia un nuevo muelle de atraque permitiría aumentar y mejorar las posibilidades de operación turística en el puerto. Sin embargo, se advierte que es necesario incluirlo en un plan de ordenamiento de la ciudad que considere el uso racional del espacio costero y permita la interacción del ciudadano de Ushuaia con el ambiente litoral.
- Los cruceristas gastaron durante el año 2006 casi 13 millones de pesos; la actividad cruceros se relaciona con otros ingresos tales como aeroportuarios, portuarios, servicios marítimos y de carga de combustible y agua, aprovisionamiento de buques, habilitaciones y tasas de embarque.
- Aunque existe un marco legal y regulatorio orientado a la prevención de la contaminación marina, a nivel local aún no se cuenta con instalaciones que puedan garantizar la culminación de un circuito ambientalmente seguro para el tratamiento de aguas residuales.
- La calidad ambiental para Ushuaia es una necesidad prioritaria por su doble rol de destino de turismo de naturaleza y antesala a Antártida.

8. Bibliografía y fuentes

Bibliografía

Amelung, B. y Lamers, M. (2006). Estimating the greenhouse gas emissions from Antarctic tourism. *Tourism in marine environments*, Vol. 4, N° 2-3: 121-133.

Aleman, J. (s.f.). Las relaciones puerto ciudad en Europa y América Latina: intercambio de experiencias y cooperación para el progreso urbano. *Revista Portus N° 1*.

Arguindeguy, P. (1972). *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, 1810-1970*. Tomos III, IV, V y VI. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires.

Bondel, S.; Font, S. y Pérez, M. (1995). *Tierra del Fuego. Una geografía regional*. Editorial Universitaria de la Patagonia. Comodoro Rivadavia.

Capdevila, R. (2001). *Antártida. Más allá del fin del mundo*. Zagier & Urruty Publications, Buenos Aires.

Coli, C. A. (2003). *La Armada Argentina en la Antártida. Campañas navales antárticas 1960-1980*. Edivern S.R.L., Buenos Aires.

Conti, H. A. (1998). Características Climáticas de la Patagonia. Flora Patagónica, Tomo VIII Parte 1:31-48, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), Buenos Aires.

Daverio, M. E. y Luiz, M. T. (2002). Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: Una región turística. *V Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo*. Centro de Investigaciones Turísticas, Universidad Nacional de Mar del Plata. 29/mayo-01/junio 2002.

Daverio, M. E. y Vereda, M. (2005). Las prácticas turísticas en Antártida: Consideraciones para su análisis desde el Sistema del Tratado Antártico y la evolución de los flujos de visitantes. *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Daverio, M. E.; Jensen, M.; Arcos, A.; Arias, M.; Mosti, P. y Tisera, M. G. (2005). Turismo de cruceros y generación de residuos: Incidencia del volumen de residuos descargados por los cruceros respecto del generado en la ciudad de Ushuaia. (Tierra del Fuego, Argentina) *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Daverio, M. E. y Jensen, M. (2006). Ushuaia: ciudad-puerto y cruceros. Documento de Trabajo N° 3: Aspectos Turísticos de Tierra del Fuego. Proyecto Gobernador Campos. *Mimeo*.

Daverio, M. E.; Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A. y Arias, M. (2007). Relaciones entre motivaciones de visita, expectativas y percepción de congestión y las actividades que realizan los visitantes en el Parque Nacional Tierra del Fuego, Argentina. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 junio 2007.

De Agostini, A. M. (s/f). *Mis viajes a la Tierra del Fuego*. Ed. Prof. G. De Agostini, Milán.

Fernández Tabales, A. (1999). *Neoliberalismo y territorio*. Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de la Rábida, España.

Figuerola Palomo, M. (2000). *Introducción al estudio económico del turismo*. Civitas Ediciones, Madrid.

Gamboa de Campos, M. (2004). *Un pionero de la Tierra del Fuego. Mi vida junto a un soñador*. Ed. Dunken, Buenos Aires.

GP Wild y Business Research and Economic Advisors. (2007). *Contribution of cruise tourism to the economies of Europe*. European Cruise Council, Bruselas. Disponible en www.mif-ec.org.

Jensen, M. (2003). Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas. Estimación de ingresos aeroportuarios asociados al turismo antártico durante las temporadas 2000-2001 y 2001-2002. *Jornadas de Divulgación en Investigación de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, 04-06 setiembre 2003.

Jensen, M. (2007). Estimación de los ingresos aeroportuarios asociados a Ushuaia como puerta de entrada a Antártida durante la temporada 2005/2006. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 junio 2007.

Jensen, M. y Daverio, M. E. (2004). Los cruceros turísticos en Ushuaia. Relaciones buque-destino. *Aportes y Transferencias*, Año 8, Vol. 1:89-111. Centro de Investigaciones Turísticas de la Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.

Jensen, M. y Daverio, M. E. (2007). Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic continent. *Tourism and Global Change in Polar Regions. An International Conference*. Universidad de Oulu, Finlandia, 29/ noviembre - 02/diciembre 2007.

Mathieson, A. y Wall, G. (1982) *Tourism. Economic, Physical and social Impacts*. Longman Scientific & Technical, Reino Unido.

Moore, D. (1983). Flora of Tierra del Fuego. Anthony Nelson, Inglaterra.

Mosti, P.; Malmierca, Laura; Arcos, Ana; Arias, Marcelo; Daverio, M. E. (2005). La percepción de congestión según diferentes grupos de visitantes: Bahía Lapataia, PNTDF (Argentina). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

O.M.T. (2003). La actividad de los cruceros turísticos en el mundo. Organización Mundial del Turismo, Madrid.

Orquera, A. y Piana, E. (1988). Human littoral adaptation in the Beagle Channel region: the maximum possible age. *Quaternary of South America and Antarctic Peninsula* 5:133-165. Rotterdam.

Pierrou, E. (1981). *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959. Sus campañas en buques y bases*. Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

Prosser Goodall, R. N. (1979). *Tierra del Fuego*. Ed. Shanamaüm, Tercera Edición, Buenos Aires-Ushuaia.

Rodríguez, H (1997). *Buques de la Armada Argentina 1970-1996*. Sus comandos y operaciones.

Roig, F. A. (1998). La Vegetación de la Patagonia. *Flora Patagónica*, Tomo VIII, Parte 1:48-166, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). Buenos Aires.

Vereda, M. (2004 a). El Desarrollo de Ushuaia como puerta de entrada del turismo antártico. Tendencias y competitividad. Tesis de Maestría (217 pp + anexos), *Inédito*, Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de La Rábida, Huelva, España.

Vereda, M. (2004 b). El impacto del turismo antártico en el desarrollo de Ushuaia, Tierra del Fuego. Indicadores socio-económicos. *VI Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Ushuaia, 21-24 abril 2004.

Vereda, M. y Mosti, P. (2005). Abastecimiento de buques de turismo antártico: Una oportunidad para el desarrollo local. Producción primaria de bienes de consumo (Ushuaia, Tierra del Fuego). *VII Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo y I Simposio Internacional*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Vereda, M. (2005). La visión de Antártida y Ushuaia desde la mirada del visitante antártico. Una posibilidad de construir la complementariedad de

destinos. *VII Jornadas Nacionales y I Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 06-08 octubre 2005.

Vereda, M. (2007a). Análisis de la relación de Ushuaia con el turismo antártico desde su rol de puerta de entrada marítima. Una aproximación desde los indicadores socio-económicos para la temporada 2005/2006. *VIII Jornadas Nacionales y II Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*, Universidad Nacional de Misiones, Posadas, 7-9 de junio de 2007.

Vereda, M. (2007b). A study on the expectations of Antarctic visitors towards their trip. Images created about Antarctica and the relationship with Ushuaia (Argentina) as a gateway city. *Tourism and Global Change in Polar Regions. An International Conference*, Universidad de Oulu, Finlandia, 29/noviembre - 02/diciembre 2007.

Vereda, M. Ushuaia -Tierra del Fuego- y Antártida: Un inventario de recursos susceptibles de uso turístico desde la idea de complementariedad de destinos. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, C.I.E.T. (en prensa).

Fuentes:

Boletín Oficial, República Argentina: Resolución SENASA N° 895/2002. 30/12/2002.

Boletín Oficial Provincial, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur: 15/11/93. Ley Provincial N° 105.

Butler Hult, M. (2003). La actividad de los cruceros turísticos en el mundo. Presentación en Foro para la construcción de una política pública de cruceros, *Mimeo*, OMT, México.

Colegio de Arquitectos de Tierra del Fuego. (2007). Documento sobre la costa de Ushuaia. 1° de Octubre. Disponible en www.arquitierradelfuego.com/site

Constitución de la Nación Argentina. (1994). Santa Fe - Paraná.

Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. (1991). Ushuaia.

Daverio, M.E (Directora).; Mosti, P.; Malmierca, L. Arcos, A. y Arias, M. (2006). Evaluación de la experiencia turística en el sector Bahía Lapataia, Parque Nacional Tierra del Fuego, (Argentina). Uso turístico - recreativo: análisis de la frecuentación; densidad; percepción de congestión y experiencia de los visitantes. *Informe Final Proyecto de Investigación Administración Parques Nacionales y UNPSJB-FHCS*, Sede Ushuaia. 126 pp.

De Gaetano, S. (2007). Infraestructura portuaria. Presentación Forum Seatrade Ushuaia, *Mimeo*.

Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH. (2004). "Guía sobre gestión de residuos en puerto (Versión en español - octubre 2005)", *Curso sobre gestión de residuos en puertos, Manual del participante*. Cooperación técnica entre GTZ/ATAS/OMI. Ushuaia, Argentina 3-7 de abril de 2006; GTZ, Secretaría de ambiente y desarrollo sustentable, Proyecto BMZ/GTZ Fortalecimiento de la gestión ambiental y seguridad en puertos de América del Sur y Proyecto BIRF 28385 Prevención de la contaminación costera y gestión de la diversidad biológica marina.

Diario La Nación (24/11/2007) Naufragio y rescate en la Antártida, Buenos Aires.

Diario La Nación (11/11/2007) Amplían la oferta de cruceros, Buenos Aires.

Dirección General del Puerto de Ushuaia. (s/f). Información General del Puerto de Ushuaia. *Mimeo*.

Dirección de Planificación y Ordenamiento Territorial. (2004). Atlas Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Gobierno de la Provincia, Ushuaia.

IAATO. (2007a). Overview of Antarctic Tourism 2006-2007 Antarctic Season. *IP 121*, XXX RCTA, Nueva Delhi.

IAATO. (2007b). Report of the International Association of Antarctic Tour Operators 2006-2007. *IP 134*, XXX RCTA, Nueva Delhi.

IAATO. (2007c). IAATO Member Vessels 2007-2008 Seasons. Disponible en: www.iaato.org

INDEC. (2002). Censo Nacional de Población y Vivienda. Instituto Nacional de Estadística y Censos, Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.

IN.FUE.TUR. (1993; 1994; 1995; 1996; 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2006). Ushuaia Puerta de entrada a la Antártida. Informe sobre el tránsito de turismo antártico a través de Ushuaia. Temporadas: desde 1992-1993 hasta 2005-2006 (excepto 2004-2005). Ushuaia.

IN.FUE.TUR. (2007). Tránsito de Cruceros en el Puerto de Ushuaia. Temporada 2007/2008, actualizado al 29-12-2007, elaborado por la Oficina Antártica, disponible en: www.tierradelfuego.gov.ar

Jaques, R. (2007). The anatomy of the cruise industry. Presentación Forum Seatrade Ushuaia, *Mimeo*.

Krumrine, B. (2007). South America, Antarctica, Cape Horn. Presentación Forum Seatrade Ushuaia, *Mimeo*.

Linblad Expeditions y National Geographic. (2007). Explorations, folleto, Estados Unidos.

Prefectura Naval Argentina, (Prefectura Ushuaia e Islas del Atlántico Sur). Libro de Entrada y Salida de Embarcaciones del Puerto de Ushuaia: 1949-2000; 2001 hasta el presente.

Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección de Medio Ambiente [4 de octubre de 1991], (1992). Ley N° 24216. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires. s/n.

Puerto de Ushuaia: www.puertodeushuaia.gov.ar

Quark Expeditions (2007) Antarctica 2006-2007, folleto, Estados Unidos.

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (18ª: 1994: Kioto). *Informe Final de la Décima Octava Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Kioto, Japón, 11-22 abril de 1994. 307 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (21ª: 1997: Christchurch). *Informe Final de la Vigésima Primera Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Lima, Perú, 19-30 mayo de 1997. 372 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (22ª: 1998: Tromso). *Informe Final de la Vigésima Segunda Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Tromso, Noruega, 25 de mayo-5 de junio de 1998. 445 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (23ª: 1999: Lima). *Informe Final de la Vigésima Tercera Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Lima, Perú, 24 de mayo-4 de junio de 1999. Ministerio de Relaciones Exteriores, Lima, Perú, octubre 1999. 355 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (26ª: 2003: Madrid). *Informe Final de la XXVI Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Madrid, España, 9-20 de junio de 2003. 503 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (27ª: 2004: Ciudad del Cabo). *Informe Final de la XXVI Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Ciudad del Cabo, Sudáfrica, 24 de mayo-4 de junio de 2004. 532 p. (soporte digital, disponible en www.ats.aq).

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (28ª: 2005: Estocolmo). *Informe Final de la Vigésima Octava Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Estocolmo, Suecia, 6-17 de junio de 2005. Buenos Aires: Secretaría del Tratado Antártico, 2005. 722 p.

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (29ª: 2006: Edimburgo). *Informe Final de la Vigésima Novena Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Edimburgo, Reino Unido, 12-23 de junio de 2006. Buenos Aires: Secretaría del Tratado Antártico, 2006. 590 p.

Reunión Consultiva del Tratado Antártico (30ª: 2007: Nueva Delhi). *Informe Final de la XXX Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. Nueva Delhi, India, 30 de abril-11 mayo de 2007. Buenos Aires: Secretaría del Tratado Antártico, 2007.

Ronan, M. (2007). Costos portuarios y coordinación portuaria. Forum Seatrade Ushuaia. *Mimeo*.

Secretaria de Turismo Municipal. (SMT 2007). *El Turismo en Ushuaia. Informe Estadístico 2006/2007*. Otros años consultados: 1997, 1999, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005 y 2006. Municipalidad de Ushuaia.

Tratado Antártico [1 de diciembre de 1959], (1995). Tratado Antártico, Texto Completo. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires. s/n.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV/III. (2002-2007). Responsables: docentes Daverio, M.E. y Jensen, M. y alumnos. Base de datos de movimiento de buques y pasajeros a través del puerto de Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2002). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Bandiera, R.; Díaz, C.; Gonzalez, G.; Guardamagna, V.; Roccasalvo, S.; Vivanco, C. Turismo de cruceros convencionales en Tierra del Fuego, Antártida y Atlántico Sur, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2003). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Hileman, M.; Ojeda C.; Movimiento de barcos y pasajeros desde comienzos del Siglo XX hasta la actualidad, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional IV. (2004). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Arcos, A.; Arias, M.; Kunz, V.; Mosti, P.; Tisera, G.; Villani, F; *Turismo de cruceros desde Ushuaia. 1933-2004. informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

UNPSJB, FHCS, Carrera de Turismo, Práctica Profesional III (2006). Docentes: Daverio M.E. y Jensen, M.; Alumnos: Arrieta, R; Izzo, G; Ojeda, V., Schwarz, S.; Percepción de la comunidad de Ushuaia respecto a la afluencia de cruceros, *informe de cátedra inédito*, Ushuaia.

ANEXO