

La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales

The Evolution of Antarctic Tourism and its Relation with National and Provincial Public Policies

Marisol Vereda

Marie Jensen

Universidad Nacional de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur, Argentina

Pablo Fontana

Instituto Antártico Argentino, Argentina.

Abstract

This contribution aims to analyse the behaviour of Antarctic tourism through Ushuaia, province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, as the main gateway city for Antarctic seaborne tourism, considering public policies from both the National and Provincial governments in different periods. In this regard, a periodization is presented from 1958 to 2018, identifying different phases according to the tourism area life cycle model (Butler, 1980). Methodology comprises a qualitative approach through documental analysis and in-depth interviews to key actors related to the organization of voyages and also public administration. Among results, different moments can be seen, the role played by the National State in the promotion of voyages, the gradual incorporation of the private national sector, the consolidation of Antarctic tourism by foreign private companies and the positioning of Ushuaia as a gateway due to the implementation of public policies together with the actions of private local agents.

Resumen

El propósito de esta contribución es analizar el comportamiento del turismo antártico a través de Ushuaia, provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, como principal puerta de entrada de los flujos marítimos, en su relación con las políticas del Estado Nacional y Provincial en diferentes periodos. En este sentido, se presenta una periodización que abarca desde 1958 hasta 2018, identificando distintas etapas de acuerdo al modelo de ciclo de vida del producto turístico de Butler (1980). La metodología utilizada comprende un enfoque cualitativo a partir del análisis de documentos y entrevistas en profundidad a actores relevantes relacionados con la organización de viajes y gestión pública. Entre los resultados obtenidos se destaca el reconocimiento del rol del Estado Nacional en la promoción de los viajes, la paulatina incorporación del sector privado de origen nacional, la consolidación del turismo antártico por parte del sector privado extranjero y el posicionamiento de Ushuaia como principal puerta de entrada a partir de la implementación de políticas públicas y de la acción de agentes privados locales.

Key words: Antarctic tourism - public policies - evolution of tourist flows - tourism area life cycle model

Palabras clave: turismo antártico - políticas públicas - evolución de los flujos turísticos - modelo de ciclo de vida del producto turístico

Recibido el 29 de septiembre de 2019

Aceptado el 17 de octubre de 2019

Publicado el 18 de diciembre de 2019



Introducción

El interés de la República Argentina por el continente antártico se inició con la actividad comercial de la caza de focas y ballenas realizada por buques argentinos y extranjeros matriculados en el puerto de Buenos Aires durante los siglos XIX y XX, entre ellos la Compañía Argentina de Pesca S.A. que operó desde 1904 hasta 1961 en el puerto de Grytviken en las islas Georgias del Sur, donde también funcionó una Oficina Meteorológica hasta 1950 (Quevedo Paiva, 1987). La primera institución en impulsar el interés antártico argentino fue el Instituto Geográfico Nacional organizando expediciones a la Antártida a fines del siglo XIX, aunque no lograron materializarse (Fontana, 2019). Por otra parte, Argentina tiene participación en dos de las expediciones que fueron encomendadas por la Comisión Internacional de Estudios Científicos en la Antártida: a) la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld en la que participó el alférez José María Sobral (primer argentino en invernar en el continente y realizar labor científica) y b) como resultado de la expedición escocesa comandada por William Speirs Bruce, Argentina acepta en 1904 las instalaciones ubicadas en la Isla Laurie del Archipiélago de las Orcadas del Sur, estableciendo el Observatorio Meteorológico y Magnético e invernando por primera vez allí tres argentinos: Hugo Acuña, Luciano Valente y Edgar Szmula (Aldazabal y Pereyra, 2001).

En 1940 se crea la Comisión Nacional del Antártico con injerencia en todos los asuntos relativos a los intereses argentinos en el Antártico que junto al Plan de la Armada Argentina aprobado un año antes, posibilitaron la adquisición de nuevas unidades navales que permitieron incrementar la presencia argentina en la Antártida (Genest, 2004). En 1947 comienza el periodo de mayor expansión argentina en la Antártida, gran parte de ese desarrollo fue impulsado por Hernán Pujato en el marco del nacionalismo territorial del gobierno de Perón. Pujato crea el Instituto Antártico Argentino en 1951, incrementándose el trabajo científico y técnico, ya sea con programas propios o asociados con otros países, logró la adquisición del rompehielos *ARA General San Martín* e incentivó los mayores

descubrimientos geográficos argentinos (Fontana, 2019).

En 1948 se extiende la jurisdicción de la Gobernación Marítima de Tierra del Fuego, incluyendo las tierras antárticas e islas comprendidas en el sector. Entre 1947 y 1980 Argentina instala numerosas bases, temporarias y permanentes junto con varios refugios mediante los cuales se da apoyo a las tareas de exploración e investigación científica. En el orden internacional, la Segunda Guerra Mundial renovó el interés de algunos países por la Antártida que se materializaron en expediciones y ocupación de distintos puntos del continente (Colacrai, 2012). Durante 1957 y 1958 tiene lugar el Año Geofísico Internacional (para cuya organización se había creado en 1956 el Comité Científico de Investigaciones Antárticas [SCAR], un acontecimiento científico de relevancia internacional debido a la cooperación internacional entre los 12 estados que formaron parte. La participación argentina fue significativa tal cual se preveía en el Decreto N° 11.836/56 de creación de la Comisión Nacional del Año Geofísico Internacional que afirmaba:

es de interés nacional asegurar una amplia y eficiente participación argentina en estas actividades, contribuyendo así a un conocimiento más completo de los regímenes naturales de todo el territorio nacional, en especial también de su sector antártico. (Genest, 2004, p. 13)

Hasta 1959 Argentina y otros Estados con presencia en Antártida, realizaban sus actividades en base a sus políticas nacionales, especialmente aquellos con reclamo territorial; esta situación se modifica con la firma del Tratado Antártico del que Argentina fue uno de los 12 países signatarios originales, significando un fuerte cambio en la Política Antártica Argentina, al tener que consensuar con sus pares decisiones regulatorias sobre dicho espacio mientras que en su política interna desarrolla actividades científicas y de logística junto a actos jurisdiccionales y administrativos en el sector que reconoce como propio (Colacrai, 2012).

En este contexto, el turismo precedió la firma del Tratado Antártico, ya que los primeros viajes tuvieron lugar en el verano austral del año 1958. A partir de ese momento, el turismo antártico se ha desarrollado a través de distintas modalidades, siendo la marítima la más importante. El turismo antártico es definido por Vereda y Jensen (2014) como la actividad comercial que involucra el desplazamiento de personas al sur de los 60° S o Área del Tratado Antártico, con motivos de ocio y con especial atención a motivaciones relacionadas con la vida silvestre, paisajes dramáticos, interés en la ciencia y en la historia de la exploración. A su vez, dadas las características particulares del continente antártico que definen su condición de remoto y de aislamiento respecto de centros urbanos próximos, la actividad requiere de puertas de entrada¹ que permitan diferentes operaciones como el recambio de pasajeros, logística, abastecimiento, entre otros. En este marco, Ushuaia, en la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (Figura 1), es la puerta de entrada más activa en relación con los flujos marítimos que se dirigen a la Península Antártida, espacio donde se concentran las visitas.

La historia del turismo antártico ha sido estudiada por distintos autores (Reich, 1980; Enzenbahr, 1992; Headland, 1994; Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016). Este trabajo se propone analizar el desarrollo del turismo antártico a través de Ushuaia, mediante la aplicación del modelo de evolución del ciclo de vida de un destino turístico de Butler (1980), tomando en consideración las políticas públicas nacionales y provinciales relacionadas con la actividad.

El modelo de ciclo de vida de un destino turístico

Diferentes modelos han sido desarrollados para explicar la evolución del turismo a través del tiempo. Christaller (1963) describe cómo los lugares son descubiertos por artistas en busca de inspiración en entornos tranquilos e inusuales. Luego, estos lugares comienzan a transformarse a partir de la llegada de

otros artistas, seguidos por un público de alto poder adquisitivo e indulgente, poniendo de moda el lugar, que finalmente alcanza tanta popularidad a través de la promoción y del marketing que los primeros artistas lo abandonan en busca de otros. Miossec (1977) plantea la evolución del destino a partir de un modelo hipotético-deductivo que describe la conformación de espacios de consumo recreativo y turístico en las periferias de los principales centros de producción. Se basa en un esquema concéntrico que traduce las relaciones espaciales entre un foco emisor y sus áreas receptoras, incorporando la dimensión perceptivo-comportamental (Vera, López Palomeque, Marchena y Antón Clave, 2013; Callizo Soneiro, 1991). Chadeffaud presenta un modelo diacrónico que considera el espacio como producto social desde una visión sistémica. La producción del espacio turístico se encuentra directamente relacionado con la demanda social, representando la proyección en el espacio y en el tiempo de los ideales de la sociedad global. Esta formación socioespacial está conformada por los espacios materiales y los inmateriales (Chadeffaud, 1988; Callizo Soneiro, 1989).

El modelo más utilizado para analizar la evolución de diferentes destinos turísticos corresponde al modelo de ciclo de vida desarrollado por Butler (1980), diferentes antecedentes en la literatura dan cuenta de su amplia difusión mediante la aplicación en distintos estudios de caso (Hovinen, 1981; Oglethorpe, 1984; Haywood, 1986; Richardson, 1986; France, 1991; Ioannides, 1992; Tooman, 1997; Priestley y Mundet, 1998; Agarwal, 2002; Cardona y Serra Cantallops, 2014, entre otros). Asimismo, varios autores realizan críticas al modelo en relación con su carácter básicamente descriptivo y no predictivo y el planteo de evolución lineal, entre otros (Cardona y Serra Cantallops, 2014). El modelo es posteriormente revisado por Butler (2006a; 2006b).

Este modelo se basa en el concepto de ciclo de vida del producto, considerando las pautas de comportamiento de la demanda y la capacidad de carga de los destinos turísticos.

Asimismo, señala una relación positiva entre el aumento en el número de visitantes y el desarrollo turístico. El autor considera tres factores centrales que inciden en los procesos de cambio: i. preferencias y necesidades de los visitantes, ii. deterioro gradual de las instalaciones y la planta turística y iii. pérdida de la atractividad que generó originalmente los desplazamientos. En este sentido, reconoce una evolución temporal a través de seis fases:

Exploración: caracterizada por reducido número de turistas de tipo alocéntrico, en el sentido que propone Plog (1972) y los exploradores según la clasificación de Cohen (1972). En esta instancia, no hay instalaciones específicas para visitantes, el contacto con los residentes es alto. La estructura física y social del entorno no se ve afectada por el turismo.

Implicación: comienza a establecerse la temporada turística a través de la regularidad de las visitas, algunos residentes comienzan a brindar bienes y servicios primarios para los turistas. Se trata de los inicios del mercado turístico, de carácter primario y de la organización de infraestructuras. También empieza la promoción turística.

Desarrollo: refleja un mercado bien definido de turismo, delineado, en parte, por una importante promoción turística. A medida que esta etapa progresa, el involucramiento y el control local del desarrollo declina rápidamente. El número de visitantes en temporada alta es más alto que el de la población residente. El tipo de turista también cambia a medida que el mercado crece, representando el turista medio-céntrico de Plog o el institucionalizado de Cohen.

Consolidación: Cuando se ingresa en la etapa de consolidación la tasa de incremento en número de visitantes declina, aunque los números totales crecen. El total de visitantes excede el número permanente de residentes. La mayor parte de la economía del área es dependiente del turismo. La promoción ocupa un lugar muy importante intentando extender la temporada turística y llegar a centros emisores más lejanos. Se instalan cadenas de franquicias. Se genera cierto descontento

en los residentes, particularmente los que no están dedicados al turismo.

Estancamiento: se alcanza el número máximo de visitantes. La capacidad de carga de distintos aspectos puede verse excedida, reflejando problemas medioambientales, sociales y económicos. El área cuenta con una imagen estable pero ya no es de moda. Se satura la oferta de servicios. Las atracciones naturales y culturales son reemplazadas por atracciones importadas o artificiales. La imagen del destino aparece divorciada de su ambiente geográfico. Los nuevos desarrollos son periféricos. El tipo de visitante corresponde al psicocéntrico de Plog y al turista de masas de Cohen.

La última etapa, denominada pos estancamiento, ofrece dos posibilidades:

Declinación: cuando el destino no tiene la capacidad de competir con nuevas atracciones y debe encarar un mercado en declive. Se utiliza como destino de fin de semana o de excursionismo de día siempre que sea accesible.

Rejuvenecimiento: únicamente se logra con un cambio total del destino, dotándolo de nuevos atractivos, otros usos, distintos mercados y otros canales de distribución.

La Antártida presenta condiciones particulares para su análisis como espacio que recibe visitantes, principalmente por tratarse de un continente sujeto a las regulaciones del Sistema del Tratado Antártico² como régimen jurídico especial. La mayor parte de las visitas se concentran en la península Antártica por tratarse del área más próxima a ciudades puertas de entrada, además de ofrecer diversidad de atractivos naturales y culturales y contar con varias estaciones científicas de diferentes países. Dado que la Antártida carece de infraestructura y equipamiento para el turismo, las embarcaciones se convierten en el principal soporte para la actividad, proveyendo el transporte, alojamiento, restauración y facilidades diversas. Es así como todas las actividades turísticas se llevan adelante con equipamiento y personal especializado propios de las operadoras turísticas. Tomando en

consideración estas premisas, a continuación se plantea un análisis de la evolución del turismo en la Antártida a través del modelo de Butler, señalando las características principales que justifican la periodización propuesta. De acuerdo a este modelo se reconocen tres etapas en el desarrollo del turismo en la Antártida a través de Ushuaia: etapa de exploración, de implicación, de desarrollo (Figura 2) y, además, se considera el inicio de la etapa de consolidación.

Etapa de exploración

Los inicios del turismo antártico

En numerosas ocasiones se hace mención a “turistas” al sur de los 60° S, en viajes organizados desde el Estado nacional en el marco de las Campañas Antárticas anuales (Arguindeguy, 1972). En este sentido, se destaca el viaje del buque ARA *Pampa* que, durante el relevo de la dotación del Destacamento Orcadas en 1933, llevó al reportero gráfico de *Caras y Caretas*, un escritor de la misma revista con su familia y miembros del Club Universitario de Buenos Aires (Capdevilla 2001; De Soiza Reilly, 1933).

El turismo marítimo antártico como actividad comercial se inició en enero de 1958 a partir de la iniciativa de la Argentina, que organizó dos viajes con el buque ARA *Les Eclaireurs* (Reich, 1980; Quevedo Paiva, 1987; Palazzi 1993; Headland, 1994). De acuerdo a Pierrou (1981) la idea de estimular el turismo comercial hacia la Antártida fue del vicealmirante I. Rojas (Vicepresidente Provisional) quien entendía que solamente el gobierno podía demostrar su viabilidad. Hacia fines de 1957 se conoció una convocatoria del Comando de Transportes Navales a personas interesadas en visitar la Antártida; las postulaciones se evaluarían en virtud de la nacionalidad, ocupación y propósito del viaje para dar así una mayor variedad al pasaje (Nichols, 1959). El Primer viaje de turismo a la Antártida Argentina, partió desde Ushuaia el 16 de enero con 98 pasajeros (argentinos y extranjeros) visitando los Destacamentos Navales Decepción, Teniente Cámara, Jubany (actual base Carlini), Almirante Brown y Melchior. Los turistas que participaron del viaje colocaron una placa conmemoratoria en la casa principal del Destacamento Decepción por ser el primer lugar de la Antártida donde pisaron tierra (Pierrou, 1981). Al mismo

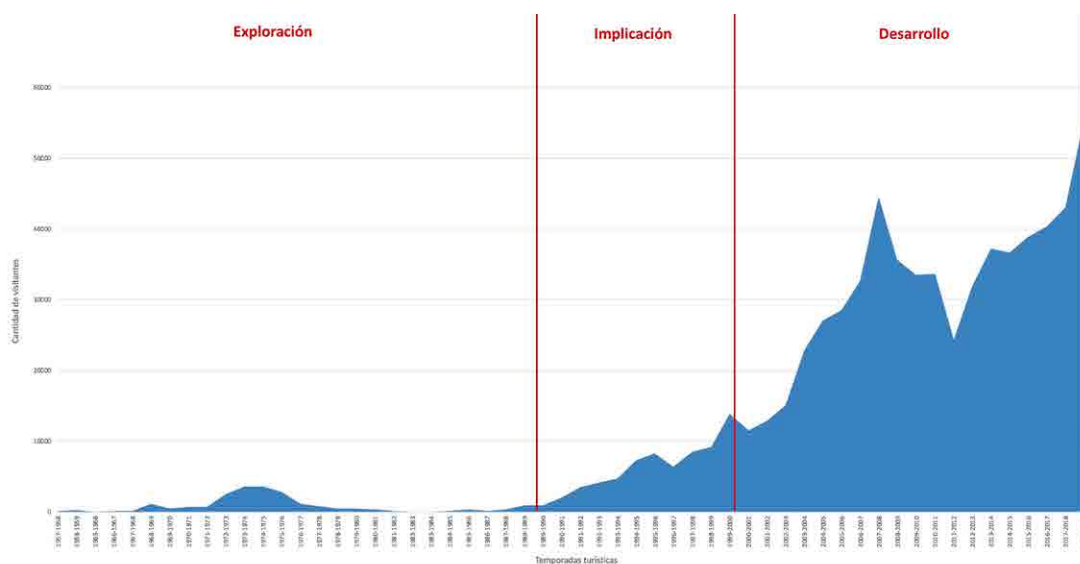


Figura 2. Las etapas de la evolución del turismo antártico a través de Ushuaia según el modelo de Butler (1980). Elaboración propia.

tiempo el Gobernador de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur labra un acta con el siguiente texto:

En el Destacamento Naval Decepción, a los 18 días del mes de enero del año 1958, y dentro del Territorio Nacional de la Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sud, yo, el Capitán de Fragata (R.A.) Pedro Carlos Florido en mi carácter de Gobernador del Territorio procedo a labrar esta Acta como constancia de mi primera visita al Destacamento mencionado. (Pierrou, 1981, p. 712)

Jutronich (1958), periodista de la revista *Vea y Lea* menciona que el Gobernador labraba un acta en cada visita y que todas condujeron a demostrar que, desde La Quiaca al extremo final del mundo, hay un solo país. (Figura 3)

Otro dato de interés del primer viaje se relaciona con un diario de a bordo denominado "El Pingüino Turista" que:

posibilitó que todos los viajeros estuvieran al corriente de todas las novedades en la navegación y pudieron hacer correctamente

las anotaciones en sus respectivos cuadernos de bitácora... Hecho para informar y amenizar, "El Pingüino Turista" resultó ser el primer diario publicado en la Antártida. (Jutronich, 1958, p. 3)

También es importante destacar que en el plano de las relaciones internacionales la visita a Decepción del buque argentino motivó una serie de intercambios de notas y comunicados entre funcionarios argentinos y del gobierno británico en virtud de la soberanía reclamada por ambos Estados sobre ese espacio visitado (Pierrou, 1981, p. 717).

Jutronich (1958) sostiene que el primer crucero de turismo a la Antártida Argentina constituyó el hecho más significativo de esos tiempos en materia de grandes viajes, posibilitando el conocimiento de las tierras australes, mientras marinos y hombres de ciencia de doce países ejecutan el mayor esfuerzo cooperativo de exploración geográfica cumplido hasta ese momento en el mundo, refiriéndose claramente al Año Geofísico Internacional en que Argentina tuvo una participación relevante.



Figura 3. Gobernador Carlos Pedro Florido hablando frente a los visitantes en el Destacamento Naval Decepción. Foto tomada de la película *Turismo en la Antártida Argentina*. Archivo del Ministerio de Marina, Armada Argentina.

Desde el punto de vista de la seguridad del viaje se debe mencionar que entre los objetivos encomendados a la Fuerza Naval Antártica el punto noveno hace referencia al apoyo que debía prestarse con todos los medios a los viajes de turismo planeados (Pierrou, 1981).

El segundo crucero también partió de Ushuaia el 31 de enero, con 96 pasajeros, regresando a la ciudad el 11 de febrero. El viaje desde Buenos Aires a Ushuaia se realizaba en un avión DC-4 de la Aviación Aeronaval (Dirección de Turismo Territorial, 1986).

Los hechos mencionados, especialmente sobre el primer viaje de turismo antártico muestran la intención manifiesta del gobierno nacional de desarrollar comercialmente el turismo antártico y la capacidad en términos de equipos de navegación, apoyo logístico, recursos humanos y conocimientos técnicos para realizarlo, como así también el interés en ejercer la jurisdicción sobre los espacios reclamados.

En enero de 1959, la *M/N Yapeyú* de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar realizó un crucero de 16 días transportando 262 pasajeros que partieron desde Buenos Aires el 23 de enero hacia las islas Shetland del Sur y la Península Antártica, realizando escala en Ushuaia el 6 de febrero durante el viaje de regreso. A diferencia del buque *ARA Les Eclaireurs*, un buque para el transporte de tropas, la *M/N Yapeyú* era un buque de pasajeros con el cual se había realizado en 1956 un crucero alrededor del mundo.

Estos viajes tienen la particularidad de haber sido realizados antes de la firma del Tratado Antártico, organizados desde organismos del gobierno y con buques de bandera del país organizador.³

Participación del Estado en las iniciativas privadas en los 60 y principios de los 70

Durante la década del 60 los viajes turísticos se iniciaron recién en la temporada 1965/1966 y, como se verá más adelante, las actividades desarrolladas por Argentina reflejan una dualidad que se relaciona, por un lado, con

la pertenencia al régimen Antártico y, por otro, como Estado que ejerce su jurisdicción, organiza y lleva adelante diversas actividades considerando el interés nacional en la región (Colacrai, 2012). En enero de 1966, la empresa Lindblad Travel Inc., con asiento en Nueva York, junto con la agencia de turismo Astra de Buenos Aires, arrendaron al Comando de Transportes Navales el buque *ARA Lapataia* y organizaron el "Primer Viaje Internacional de Conocimiento Científico a la Antártida Argentina - enero de 1966" (Borten, 1974, p. 4). (Figura 4) Partieron desde Buenos Aires hacia la Antártida el 13 de enero con escalas en Mar del Plata y Ushuaia, visitando luego las bases antárticas Brown, Decepción y Esperanza (Palazzi, 1993). Fueron escoltados en la travesía por el remolcador *ARA Irigoyen* (Palazzi, 2005). En el artículo periodístico "Cálidas impresiones de los primeros turistas antárticos" del diario *La Nación*, se recogen los comentarios del Coronel Leal quien, al referirse a las posibilidades turísticas del continente blanco, dijo: "Si hay un lugar en el mundo que se preste para el turismo es la Antártida, porque es otro mundo; y eso, precisamente, es el ideal que busca el turista" ("Cálidas impresiones", 1966, p. 9).

Con motivo de la participación de la actividad privada en la organización de actividades turísticas en la Antártida, en la IV Reunión Consultiva del Tratado Antártico realizada en Santiago de Chile en 1966, se aprueba la primera Recomendación relativa al turismo "coincidentemente con el comienzo de los primeros cruceros organizados por una empresa privada, la Lindblad Travel Inc., de los Estados Unidos, que adquieren una frecuencia regular a partir de ese año" (Nascimbene de Dumont, 1992, p. 236).

En enero y febrero de 1967, Lindblad rentó nuevamente el buque *ARA Lapataia* y realizó dos viajes a la Antártida denominados "Sector Antártico Argentino y Tierra del Fuego en el Año Internacional del Turismo - 1967" (Borten, 1974).

Durante la temporada 1968-1969 la Dirección Nacional de Turismo, con la colaboración de la



Figura 4. Visitantes en una colonia de pingüinos de vincha, viaje organizado por Lindblad Travel Inc. (Leatherbee, 1967. Recuperado de: https://books.google.com/books?id=T1YEAAAAMBAJ&pg=PA84&source=gbs_toc_r&cad=2#v=onepage&q&f=false).



Figura 5. Turistas en la Antártida, corresponde al viaje del buque *T/N Río Tunuyán*. Foto gentileza de la Sra. María de Lourdes Posada.

Dirección Nacional del Antártico y el apoyo de la Armada, organizó una serie de cuatro cruceros denominados "Cruceros Continente Blanco". Los viajes se realizaron con la *M/N Libertad* de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas. Los turistas, 1.139 en total, eran argentinos en su mayoría o extranjeros residentes en Argentina, alrededor de 70 europeos y algunos norteamericanos y latinoamericanos (Dirección Nacional del Antártico, 1971). En el primer viaje de la temporada, el Transporte ARA *Bahía Aguirre* recibió la orden de prestar apoyo a la *T/N Libertad*, precediendo su itinerario y asistiendo con embarcaciones menores para el desembarco de los turistas en Decepción, Melchior y Brown, motivo por lo cual se alteró el itinerario previsto para el ARA *Bahía Aguirre* en la segunda etapa (Armada Argentina, 1968/69).

En la temporada 1969-1970 se licitó públicamente la realización del viaje y la firma adjudicataria centralizó la venta de pasajes con la intervención de ELMA (Empresa Líneas Marítimas del Estado) y agentes de viajes y turismo (Dirección Nacional del Antártico, 1971). Se realizó un solo viaje de 16 días de duración con la *T/N Río Tunuyán*, un buque de pasaje. En una nota de la Dirección Nacional de Turismo dirigida al director de Antártida del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto respecto de los cuidados ambientales, se menciona que debido a "los compromisos internacionales contraídos por el país con respecto a la preservación de dicha zona, han sido motivo de especial cuidado por la Dirección Nacional de Turismo". (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84).

En la temporada 1970-1971 se realizan dos viajes con la *T/N Río Tunuyán*. (Figura 5) En la siguiente temporada, la Dirección Nacional de Turismo organizó dos cruceros con el buque *Libertad* de ELMA; la Dirección Nacional de Turismo trata de intensificar el turismo a esa zona en tanto refieren que el problema de las distancias y los costos de las tarifas aéreas se presentan como un inconveniente para lograr una mayor participación de los mercados extranjeros (Dirección Nacional del Antártico, 1971).

Durante la temporada 1972-1973, nuevamente, la Dirección Nacional de Turismo organiza dos cruceros con la *T/N Libertad*; estos serían los últimos efectuados con este buque ya que fue retirado de servicio hacia fines de ese año.

En la temporada 1974-1975 la Subsecretaría de Deportes y Turismo de la Nación fletó el buque *Regina Prima* de la compañía griega Chandris Cruises de bandera panameña. Se realizan 6 viajes en la temporada; el primero de ellos parte desde Buenos Aires y finaliza en Ushuaia en tanto el resto opera con Ushuaia como puerto base (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84). Los pasajeros llegan en avión desde Buenos Aires hasta Río Grande y desde allí en ómnibus hasta Ushuaia. Transporta hasta 521 pasajeros por viaje.

En la temporada 1975-1976 nuevamente la Subsecretaría de Deportes y Turismo de la Nación arrienda el buque *Regina Prima* y realiza 7 cruceros con las mismas características de la temporada anterior. Estos serían los últimos viajes con buques de gran porte organizados desde organismos públicos argentinos. (Figura 6)

Estos años se caracterizaron por la continuidad de los viajes que fueron organizados por distintos organismos públicos de Argentina a la vez que se involucran otros organismos en tareas de apoyo, en especial los buques destinados a las Campañas Antárticas. A pesar de los cambios de gobierno, no se altera el interés por la organización de estos viajes turísticos. Por otra parte, al comienzo de esta etapa, el Estado argentino posibilita el inicio de los primeros viajes organizados por la actividad privada, alquilando el buque ARA *Lapataia*; en el nombre del programa, la empresa Lindblad indica el espacio geográfico a visitar como "Sector Antártico Argentino".

Los cruceros turísticos a la Antártida durante el autodenominado "Proceso de Reorganización Nacional" (1976-1983)

En la siguiente etapa los cruceros turísticos a la Antártida son muy pocos, solamente uno



Figura 6. Sobre filatélico del quinto crucero de la temporada 1974/1975, con matasello de la agencia postal temporaria de abordo el 11 de febrero de 1975. Archivo Centro de Documentación Antártica de la UNTDF.



Figura 7. Buque ARA Bahía Buen Suceso. Recuperado de <http://histarmar.com.ar/BuquesMercantes/Marina%20Mercante%20Argentina/Transportes/BahiaBuenSuceso.htm>

de ellos organizado por el Estado y el resto corresponden a la iniciativa privada de una empresa argentina, cuyo dueño contaba con una gran experiencia en Antártida.

Durante las próximas dos temporadas (1976-1977 y 1977-1978) no se registran viajes turísticos a la Antártida organizados desde el Estado. En la temporada 1979-1980, la Dirección Nacional de Turismo organiza un viaje con el buque *ARA Bahía Buen Suceso*, el último efectuado por este organismo. (Fig. 7)

Asimismo, debemos destacar que durante la década del 70 participaron también otras empresas extranjeras quienes, junto a los viajes ya descritos, alcanzaron un importante número de viajes y pasajeros hacia la Antártida, dando lugar al primer "boom turístico" (Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016), ya que este pico no volvería a repetirse hasta la etapa de implicación (Figura 2). A partir de ese momento, la actividad privada retoma la iniciativa y en la temporada 1980-1981 la empresa Antartur S.R.L., con asiento en Ushuaia organiza un viaje a bordo del buque

ARA Bahía Buen Suceso, transportando 70 turistas (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84). En la temporada siguiente realiza dos viajes transportando 139 turistas. En el segundo crucero muchos habitantes de Ushuaia tuvieron oportunidad de conocer Antártida, entre ellos antiguos pobladores y abanderados de las escuelas de la ciudad. Estos viajes se suspendieron debido a que sus resultados económicos no fueron alentadores al mismo tiempo que el buque *ARA Bahía Buen Suceso* fue seriamente dañado (y luego hundido) durante el Conflicto del Atlántico Sur; dicho conflicto motivó que durante las próximas dos temporadas los cruceros antárticos desarrollados por empresas extranjeras no registren recaladas en el puerto de Ushuaia (Burbridge, 1984, nota DNT N° 045/84).

La fuerte imagen de la soberanía a nivel interno (Colacrai, 2012) puede verse reflejada en la premiación con un viaje a la Antártida a algunos abanderados de las escuelas de Ushuaia en la temporada 1981-82. Sin lugar a dudas, el Conflicto del Atlántico Sur tuvo sus



Figura 8. Buque polar *ARA Bahía Paraíso*. Foto gentileza de la Sra. Edelia Giró.

repercusiones también en la actividad turística al perder la posibilidad de continuar operando con el buque *ARA Bahía Buen Suceso* y a la retracción total de las escalas en el puerto de Ushuaia de empresas extranjeras que realizaban cruceros a la Antártida. Por otra parte, algunas de las decisiones tomadas en esta etapa, repercutirán favorablemente en la actividad turística de la siguiente, es decir, la construcción del buque polar *ARA Bahía Paraíso* (Figura 8) y una mayor infraestructura en Base Esperanza (ambos recursos son utilizados años más tarde por la empresa argentina Antartur S.R.L.).

Los cruceros turísticos antárticos a partir de la “redemocratización” (1983 a 1991)

Antartur S.R.L. retoma la iniciativa de los viajes antárticos en la temporada 1985-1986. En esa oportunidad chartea parcialmente la capacidad del Buque Polar *ARA Bahía Paraíso* (propiedad de la Dirección Nacional del Antártico) para realizar un viaje que parte desde Ushuaia el 7 de febrero de 1986; participan como invitados especiales familiares del jefe de la Expedición Antártica Sueca (1901-1903), Dr. Otto Nordenskjöld, del capitán del buque *Antarctic*, Carl Anton Larsen y del integrante argentino de la expedición, Alférez José María Sobral, quienes realizaron un homenaje en la isla Cerro Nevado. Durante la temporada 1986-1987 se concretaron dos viajes transportando 155 pasajeros; en el itinerario, de 11 días de duración, se realizan las siguientes actividades: desembarcos, excursiones en helicóptero, excursiones en vehículos especiales conocidos como *polar tracks* y en trineos tirados por perros. (Figuras 9 y 10) En la temporada 1987-1988 se realizaron 4 viajes con 379 turistas (Rodríguez, 1997, p. 327) y se planearon otros cuatro para la temporada siguiente. En algunas oportunidades, grupos pequeños de turistas permanecían unos días en Base Esperanza realizando diferentes actividades (Antartur, s/f). La mayor parte del *staff* de expedición era contratado en Ushuaia.

Estos viajes se interrumpieron cuando el *ARA Bahía Paraíso* encalló el 28 de enero de 1989 en el estrecho de Bismarck, hundiéndose días más tarde. Los pasajeros y tripulantes fueron rescatados por el *ARA Almirante Irizar*, el buque español *Las Palmas* y un remolcador (Palazzi, 1993).

La posibilidad de fletar el buque polar y de realizar pernoctes en Base Esperanza se debe fundamentalmente a la política desarrollada en la etapa anterior que incorporó nuevo equipamiento naval y reforzó las capacidades de alojamiento de Base Esperanza.

Desde el punto de vista de la organización de los viajes de Antartur S.R.L., se destaca la redacción del *Manual Cruceros Antárticos* en el que se hace especial mención a las normas de conducta que los turistas deben considerar a fin de respetar las disposiciones legales argentinas emanadas de su condición de signatario original del Tratado Antártico. Se mencionan los cuidados en los desplazamientos, el comportamiento respecto de la flora y fauna antárticas, el tratamiento de los residuos, la visita a las bases y el tratamiento de las instalaciones, entre otros (Antartur s/f); de esta manera se adelanta a la firma del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente⁴ de 1991 y a la Recomendación XVII-I de Kyoto de 1994, donde se establece una guía para organizadores y operadores de turismo y actividades no gubernamentales (Daverio y Vereda, 2005).

La idea de “continuidades y cambios” en la política antártica planteada por Colacrai (2012), se hace visible en tanto se da continuidad al apoyo de la actividad turística privada argentina mientras que no se desatienden los compromisos asumidos en el ámbito del Sistema del Tratado Antártico.

A lo largo de todo este periodo que abarca unos treinta años aproximadamente, se observa que la cantidad de visitantes antárticos es baja, respondiendo al perfil alocéntrico de Plog (1974) y al de exploradores de Cohen (1972), en virtud de la búsqueda de lugares



Figuras 9 y 10. Actividades organizadas para visitantes del buque ARA Bahía Paraíso en Base Esperanza. Fotos gentileza de la Sra. Edelia Giró.

poco conocidos o visitados, siendo atraídos por un entorno natural singular. En términos generales, los buques que propician las visitas no están especialmente acondicionados para el turismo polar. La promoción de la Antártida está dirigida a segmentos de alto poder adquisitivo, demostrando la característica de élite de este tipo de turismo (Vereda y Jensen, 2019).

Durante la etapa de exploración, teniendo en cuenta los viajes organizados por distintos organismos del Estado nacional y empresas privadas argentinas y extranjeras, se alcanza un total de 107 viajes y 21.691 visitantes a la Antártida, lo que representa una participación del 2,32 % y 3,12 % sobre el total respectivamente. (ver Tabla 1)

Etapa de implicación

Ushuaia como puerta de entrada del turismo antártico, comienzos de su consolidación

En el ámbito nacional, en 1990 se define la política antártica nacional por el Decreto del P.E.N. N° 2316/90, que establece: “afianzar los derechos argentinos de soberanía en la región” (Art. 1°-I), para cuyo cumplimiento deben aplicarse una serie de políticas, entre las que explícita: “Lograr una mayor eficacia de la presencia argentina, concentrándola en respaldar la actividad científico tecnológica nacional y en la capacidad de prestar a otros países los servicios y el conocimiento necesarios para facilitar sus tareas antárticas, en los casos en que sea políticamente aconsejable” (Art. 1°-II, 7.). Entre las prioridades menciona la prestación de servicios, incluyendo también los relativos al turismo (Art. 1°-III, 2.). Asimismo, dentro de las prioridades establece que, sobre la base de los criterios de la política exterior nacional, debe darse la asociación con los países adecuados para: “promover el empleo de los puertos, aeropuertos y servicios argentinos como apoyo a la actividad antártica en tales países” y “desarrollar conjuntamente actividades científicas, logísticas y de servicios con el fin de incrementar el conocimiento y la confianza mutuos” (Art. 1°-III, 3.). Promueve

también la “participación activa en las tareas de inspección y verificación previstas por el Tratado Antártico y su sistema”, como así también el fortalecimiento de la “vinculación entre la Patagonia, en particular Tierra del Fuego y el Sector Antártico Argentino, mediante el establecimiento de los programas apropiados” (Art. 1°-III, 4. y 6.). Además, en cuanto a presencia geográfica establece, por un lado, el “fortalecimiento de las capacidades portuarias y logísticas de Ushuaia, y de los demás puertos y aeropuertos patagónicos –en particular el aeropuerto de Río Gallegos– como puntos de acceso a la Antártida” y, por otro, “la posibilidad de establecer centros de prevención de contingencias ambientales en los puntos mencionados en el párrafo precedente o en el Sector Antártico Argentino” (Art. 1°-IV, 3. y 4.). Este documento es el marco que respalda las prestaciones de servicios antárticos desde la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Asimismo, la Ley Nacional 23.775 (1990) establece la provincialización del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.⁵

A partir de la legislación nacional vigente y del nuevo estado de Tierra del Fuego como provincia, en este periodo se impulsan políticas para promover el turismo antártico. En el año 1996, la Legislatura Provincial sanciona la Ley Provincial N° 307 “Antártida Argentina – Comisión Provincial del Antártico de Tierra del Fuego. Tratado Antártico”, donde se pretende fortalecer a Ushuaia como puerta de acceso a la Antártida, en lo referente a sus facilidades de comunicación, abastecimiento y apoyo al turismo, a las actividades científicas y logísticas en general como así también promover el empleo de los puertos, aeropuertos y servicios de instituciones provinciales y/o de organismos nacionales establecidos en el territorio provincial, como apoyo a la actividad antártica nacional e internacional.

En el año 1992, se tomaron dos medidas importantes respecto a la vinculación de Tierra del Fuego con Antártida: la creación de la Oficina Antártica, dependiente del Instituto Fueguino de Turismo, y la firma de un Acuerdo



Figura 11. Imagen de la pista de aterrizaje del aeropuerto. Foto recuperada de: <https://viapais.com.ar/ushuaia/1235440-el-aeropuerto-de-ushuaia-entre-los-mas-lindos-del-mundo/>

de Cooperación con la Dirección Nacional del Antártico.

En la década del 90, el turismo marítimo antártico se desarrolló a partir de iniciativas de la actividad privada de origen extranjero que junto a factores exógenos (entre los que se destaca una mayor disponibilidad de buques y recursos humanos especializados en la navegación polar) y endógenos como las obras de infraestructura desarrolladas en Ushuaia, posibilitaron el crecimiento de la actividad. En relación con las obras de infraestructura en Ushuaia, se destaca la construcción del aeropuerto internacional y la ampliación del muelle comercial. (Figuras 11 y 12) En 1995 se inauguró una pista de aterrizaje de mayor longitud (2.460 m) y con una nueva dirección que favorece las operaciones de despegue y aterrizaje. En 1997 concluyeron las obras de la nueva terminal de pasajeros, brindando así la posibilidad de recibir aviones de gran porte. De esta manera, se incrementó la frecuencia de vuelos a Ushuaia y facilitó la operatoria de las operadoras turísticas antárticas a través de vuelos charter que permiten el recambio

de pasajeros intermodal aeropuerto-puerto. Asimismo, en el año 1999 se extendió la longitud del muelle hasta los 520 m, permitiendo contar con una mayor cantidad de sitios de amarre, condición que, sumada a las características naturales de puerto de aguas profundas y bahía abrigada, favoreció las operaciones de los buques turísticos antárticos.

Si bien en la temporada 1989-1990 se realizaron solamente 8 viajes que transportaron 960 pasajeros, en las siguientes temporadas se produjo un importante incremento tanto en la cantidad de buques que realizaron viajes a la Antártida a través del puerto de Ushuaia, como en la cantidad de viajes y pasajeros. La temporada de cruceros se extendió a 105 días y fue en aumento hasta la temporada 1996-1997, momento en que la extensión de la misma llegó a los 147 días.

En este periodo se produce un crecimiento excepcional tanto en la cantidad de buques como de viajes y visitantes, básicamente a partir de la iniciativa privada extranjera. También se caracteriza por el uso de embarcaciones con capacidad para entre 50 y 100 pasajeros,

Década	Viajes	Visitantes	Etapas modelo de Butler	% de visitantes
50	3	456	Exploración	3,12%
60	8	1.394		
70	63	16.824		
80	33	3.017		
90	585	55.013	Implicación	7,90%
00	1.741	244.582	Desarrollo	88,98%
10	2.174	374.869		

Tabla 1. Viajes y visitantes antárticos a través de Ushuaia, 1957-1958 a 2018-2019. Totales por décadas y participación de visitantes por etapas de acuerdo al modelo de Butler, en %. Elaboración propia.

e incluso, algunas aún menos. Ushuaia se consolida como puerto base y su participación sobre el total del turismo marítimo antártico superó el 90 %.

En esta etapa, a nivel internacional, la disponibilidad de buques de la Academia de Ciencias Soviética para ser fletados por tour operadoras, favoreció el desarrollo de la actividad turística en la Antártida (Figura 13) y, a nivel provincial, se define Ushuaia como puerta de entrada en función de las políticas públicas que propiciaron el desarrollo de obras de infraestructura. Si bien el mercado de turismo antártico es gerenciado por operadoras turísticas extranjeras, los agentes locales en la ciudad comienzan a especializarse en la oferta de servicios logísticos y de abastecimiento para el turismo antártico. Aunque la cantidad de visitantes aumenta notablemente, los niveles de visita permanecen en números bajos aún. Los visitantes mantienen las características de alocéntricos y exploradores.

Durante la etapa de implicación, se realizaron un total de 585 viajes que transportaron 55.013 visitantes a la Antártida, lo que representa una participación del 12,7 % y 7,90 % sobre el total respectivamente. (Tabla 1)

Etapa de desarrollo

El fin del milenio y principios del Siglo XXI en el desarrollo del turismo marítimo antártico

Durante la temporada 1999-2000 se desarrollaron numerosos programas especiales

motivados por la celebración del “fin del milenio”, produciendo un incremento importante en la cantidad de viajes, pero sobre todo en la cantidad de pasajeros (más de un 50 % en relación con la temporada anterior).

La participación sudamericana en la industria turística antártica, en operaciones que involucran al puerto de Ushuaia, se reinaugura en esta década: la empresa Antarpoly Expeditions, fundada por empresarios argentinos y con asiento en Ushuaia, comenzó a operar con el buque Ushuaia en la temporada 2002-2003. (Figura 14) A partir de la temporada siguiente y hasta el momento ha realizado de 9 a 16 viajes por temporada. Asimismo, desde la temporada 2005-2006 a la 2011-2012 operó regularmente el buque *Antarctic Dream* (antes *Piloto Pardo*) de la empresa Antarctic Shipping, radicada en Chile, realizando un total de 88 viajes.

Los buques de gran porte, con un aumento progresivo de la capacidad, comienzan a incluir a la Antártida en sus recorridos. Los itinerarios se originan en puertos de América del Sur o bien forman parte de itinerarios más extensos alrededor de Sudamérica o vuelta al mundo y hacen escala en Ushuaia en su viaje hacia, o desde, la Antártida. En la temporada 2006-2007 tuvo lugar el viaje del primer *Very Large Cruise Vessel (VLCV)*, el *Golden Princess*, con capacidad para 3100 pasajeros. (Figura 15)

La temporada 2007-2008 registró el mayor movimiento en esta modalidad a través del

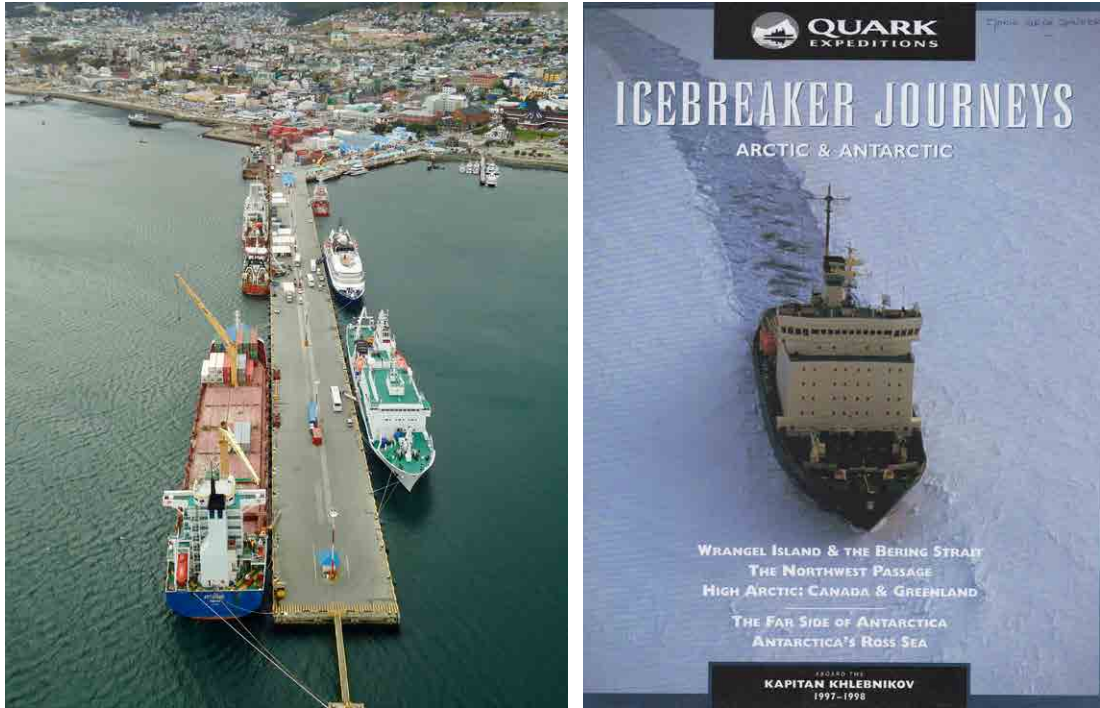


Figura 12. Imagen del muelle de Ushuaia luego de ser ampliado. Foto de los autores.

Figura 13. Folleto turístico promocionando viajes al Ártico y a la Antártida a bordo de un rompehielos propiedad de la Far East Shipping Company -FESCO- (actual Federación de Rusia). Quark Expeditions (1996) [Folleto] en Archivo del Centro de Documentación Antártica de la UNTDF.



Figura 14. Buque *Ushuaia* en un viaje antártico. Foto de los autores.



Figura 15. El buque de gran porte *Star Princess*, de la misma línea del *Golden Princess*, también ha realizado algunos viajes a la Antártida en el marco de itinerarios más amplios que incluían distintos puertos de América del Sur. En este caso, el buque se encuentra en el puerto de Ushuaia. Foto de los autores.

en 2009 se logró el consenso sobre la Medida 15. (www.ats.aq).

A partir de las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (OMI) que prohíbe el uso y/o transporte del combustible pesado al sur de los 60° S, vigentes desde agosto de 2011, los buques de gran porte disminuyeron su actividad a partir de la temporada 2011-2012.

Si bien esta etapa ofrece picos de crecimiento y decrecimiento, es importante el número de pasajeros que visita la Antártida. Se destacan los buques de gran porte que navegan aguas antárticas sin realizar desembarcos en el Área del Tratado Antártico. Los buques ex-soviéticos son reemplazados por nuevas embarcaciones que, en general, aumentan la capacidad de plazas y las amenidades a bordo. Se produce una importante diversificación de actividades, incluyendo algunas tales como buceo, kayakismo, *snorkeling*, montañismo, esquí, *stand-up paddleboarding*, entre

otras. La promoción del turismo antártico es significativa respecto de años anteriores, aprovechando la posibilidad que brindan las redes sociales para su difusión, se ofrecen webinars y otras instancias de participación a los potenciales clientes. En esta etapa se producen cambios en la demanda, los chinos comienzan a ocupar un lugar relevante en las nacionalidades, durante la temporada 2014-2015 con el tercer lugar, después de Estados Unidos y Australia y durante la siguiente temporada el segundo lugar, que se sostiene hasta la actualidad, con chartero propio de buques y empresas especializadas. Si bien los visitantes mantienen el perfil de alocéntricos y exploradores, cada vez se van acercando más a los medio-céntricos e institucionalizados de Plog (1974) y Cohen (1972), respectivamente, en especial a partir de la incorporación de la demanda china en el mercado.

Puede señalarse que durante la etapa de desarrollo se realizaron 3.915 viajes



Figura 16. El moderno buque *Greg Mortimer*, de la operadora turística Aurora Expeditions en el puerto de Ushuaia, fue recientemente botado para realizar su primera temporada turística antártica (2019/2020). Foto de los autores.

transportando 619.451 turistas, que representan el 84,98 % del total histórico de viajes y el 88,98 % sobre el total histórico de visitantes por esta modalidad hasta la finalización de la temporada 2018-2019. (Tabla 1).

Etapas de consolidación

Agentes nacionales y provinciales en el desarrollo del turismo antártico

Se considera que en los próximos años el turismo marítimo antártico comenzará a dar

los primeros signos de ingreso a esta etapa. La actividad crecerá de manera significativa dado el importante número de nuevos buques que se están construyendo y que iniciarán sus operaciones en los siguientes cinco años, según anunció la industria en la reunión del Comité Puertas de Entrada que tuvo lugar en Ushuaia el 19 de septiembre de 2017. Atendiendo al número considerable de embarcaciones de turismo que navegan aguas polares (en ambos hemisferios), la Organización Marítima Internacional (OMI) ha introducido nuevas regulaciones para la navegación en aguas polares a través del

Código Polar, que entró en vigor el 1 de enero de 2017. En este sentido, las embarcaciones deben cumplir con las exigencias derivadas del Código Polar en materia ambiental y de seguridad. Se caracterizan por competir en el mercado mediante diseños más sofisticados en términos de tecnologías limpias, amigables con el ambiente, utilizando unidades de motores híbridos y sistemas de baterías que facilitan la navegación sin emisiones y en silencio en áreas sensibles, incorporación de paneles solares, sistemas avanzados de tratamiento de residuos, entre otros. (Figura 16) Asimismo, algunas embarcaciones contarán con equipamiento específico para actividades turísticas, como helicópteros y submarinos pequeños con operación remota. Por otra parte, si bien las preocupaciones derivadas del impacto acumulativo de la actividad han sido motivo de deliberaciones en diferentes Reuniones Consultivas, se considera que las mismas se intensificarán en este periodo, dada la expansión prevista de buques y pasajeros.

Además de contar con más cantidad de nuevas embarcaciones, éstas tienden a brindar mayor capacidad, permitiendo aumentar el número de visitantes. Es así como en la temporada 2018-2019 se alcanzó el record con 55.282 visitantes a la Antártida que pasaron al menos una vez por la ciudad de Ushuaia, superando por primera vez el pico alcanzado durante la temporada 2007-2008 con 44.605 visitantes.

De esta manera, el incremento de buques y visitantes en Ushuaia como principal puerta de entrada a la Antártida, impulsa numerosas acciones llevadas adelante por el sector privado como así también por distintos organismos del sector público en sus distintos niveles, nacional, provincial y municipal. Estas acciones tienen la finalidad de adecuar las capacidades de Ushuaia en la prestación de servicios portuarios, marítimos y turísticos a los nuevos requerimientos. En este sentido, se visualizan las siguientes acciones en los diferentes niveles. En primer lugar, la reunión del Comité Puertas a la Antártida de la IAATO - In.Fue.Tur., realizada en Ushuaia en 2017, contando con la participación de autoridades de IAATO, organismos provinciales y

nacionales, donde se trataron diversos temas relacionados con las operaciones portuarias en Ushuaia y se presentó la creación de un área de asesoramiento específico en materia de cruceros antárticos en el ámbito de la Administración General de Puertos de Argentina.

En 2017 el Ministerio de Transportes de la Nación llamó a licitación pública nacional para la ampliación del muelle del Puerto de Ushuaia en 251 m. Si bien se seleccionó una de las cuatro empresas oferentes, en agosto de 2018 se rescindió el contrato por incumplimiento de la empresa. El gobierno provincial realiza en diciembre del mismo año el dragado del puerto alcanzando los 9,60 m requeridos para la operación de los buques de gran porte anunciados para esa temporada. Asimismo, contando con el asesoramiento de la Administración General de Puertos, se está elaborando un nuevo proyecto de ampliación del muelle de alrededor de 100 m, que pueda ser llevado adelante con fondos provinciales y permita satisfacer la demanda de los próximos años. Por otra parte, en el ámbito municipal se realizó el ordenamiento del sector de boleterías de excursiones marítimas y áreas de circulación, espera y esparcimiento en cercanías del puerto.

Conclusiones

La aplicación del modelo de Butler al caso del turismo antártico resulta un ejercicio desafiante en tanto el espacio de estudio presenta características singulares como destino del turismo en función de la ausencia de infraestructura y equipamiento específico para el desarrollo del turismo, confiriéndole al buque las funciones de transporte, alojamiento, restauración, además del equipamiento y personal especializado para las actividades turísticas. No obstante, se reconocieron tres etapas en la evolución del turismo y se estima el inicio de una cuarta etapa a partir del momento actual.

A partir del relevamiento de las iniciativas estatales y privadas en la organización de los viajes de turismo marítimo antártico y del

análisis de los flujos de visitantes a través del puerto de Ushuaia, se observa una primera etapa de instalación de la actividad de alrededor de 30 años, donde la participación estatal argentina convivió con agentes privados extranjeros. Esta etapa mostró un primer boom de visitantes en la década del 70, para luego decaer durante la década del 80, tanto respecto de la cantidad de viajes como de visitantes. Fue a partir de la década del 90 en la que se inició una etapa de implicación en relación con el turismo marítimo antártico, con fluctuaciones que fueron positivas y/o negativas y que dependieron de factores asociados tanto a la actividad propiamente dicha como al desarrollo de Ushuaia como ciudad puerto. Es indudable que las políticas públicas implementadas por la reciente conformación de la provincia generaron una mejora de la infraestructura y de los servicios vinculados al turismo en Ushuaia, que contribuyeron con la actividad. Así, al considerar todo el período analizado se advierte que la gran mayoría del total de visitantes ha realizado su viaje antártico desde los 90 en adelante. El comienzo del nuevo siglo ha concentrado aún más los flujos de visitantes que, incorporando nuevas modalidades y contando con mayor regulación del Sistema del Tratado Antártico, demuestra el franco desarrollo de la actividad.

Por último, se advierte el comienzo de una nueva etapa, caracterizada por la previsión de un gran crecimiento de la flota como así también de los flujos turísticos marítimos.

Notas

¹ Internacionalmente, se reconocen cinco puertas de entrada a la Antártida: Ciudad del Cabo (3600 km), Christchurch (2200 km), Hobart (2200 km), Punta Arenas (1500 km) y Ushuaia (1000).

² El Tratado Antártico fue firmado en el año 1959 por doce países y entró en vigor en 1961. La Antártida ha sido designada como una reserva natural, dedicada a la paz y la ciencia. Las actividades están sujetas a regulaciones concernientes a evaluación de impacto ambiental, protección de fauna y flora, gestión de residuos y otras. En la actualidad, son 29 las Partes Consultivas y 25 las No Consultivas; todos los años, las Partes Consultivas se reúnen en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico, "con el fin de intercambiar informaciones, consultarse mutuamente sobre asuntos de interés común relacionados con la Antártida, y formular, considerar y recomendar a sus Gobiernos medidas para promover los principios y objetivos del Tratado" (art. IX). (www.ats.aq).

³ Un viaje de similares características fue organizado en 1959 por Chile con el buque Navarino de la Empresa Marítima del Estado, transportando 84 pasajeros (Reich, 1980, Palazzi, 1993) sin registrar escala en Ushuaia.

⁴ El Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente fue firmado en Madrid en octubre de 1991 y entró en vigor en 1998. Designa a la Antártida como una "reserva natural dedicada a la paz y a la ciencia" (art. 2). En el artículo 3 del Protocolo se establecen principios básicos aplicables a las actividades humanas en la Antártida. El Protocolo estableció el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA) como grupo de expertos para proveer asesoramiento y formular recomendaciones a la RCTA sobre la implementación del Protocolo. El CPA se reúne todos los años en ocasión de la Reunión Consultiva del Tratado Antártico. (www.ats.aq).

⁵ No obstante, los límites de la Provincia fueron aprobados con posterioridad, en el año 2009, por la Ley Nacional N° 26.552, que incluye dentro de la jurisdicción provincial las islas del Atlántico Sur (isla de los Estados, islas Año Nuevo, islas Malvinas, isla Beauchêne, rocas Cormorán y Negra, islas Georgias del Sur, Sandwich del Sur, otras islas e islotes y rocas ubicados en aguas interiores y en el mar territorial) y los territorios situados en la Antártida Argentina comprendida entre los meridianos 25° Oeste y 74° Oeste y los paralelos 60° Sur y 90° Sur.

Agradecimientos

A las señoras Edelia "Puchi" Giró y María de Lourdes Posada por sus valiosos aportes.

Referencias

- Agarwal, S. (2002). Restructuring seaside tourism. The resort lifecycle. *Annals of Tourism Research*, 29 (1), 25-55. [10.1016/S0160-7383\(01\)00002-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00002-0)
- Armada Argentina (1968/1969). Informe de la Campaña Antártica 1968/1969. Archivo General de la Armada, Microfilms PARVI N° 15.
- Aldazabal, V. y Pereyra, P. (2001). *Los primeros pasos argentinos en la Antártida*. <http://sedici.unlp.edu.ar>.
- Antartur (s/f). Manual del crucerista. Mimeo.
- Arguindeguy, P. (1972). *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina, 1810-1970*. Vols. 3-6. Buenos Aires: Departamento de Estudios Históricos Navales.
- Borten, S. (1974). 10th Year of Lindblad Tourist Expeditions in Antarctica 1966-1975 [Folleto]. American Society of Polar Philatelists.
- Burbridge, H. (1984, 29 de agosto). Carta al Director de la Dirección de Antártida del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Letra DNT N° 045/84. Archivo Centro de Documentación Antártica, UNTDF, Ushuaia.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Butler, R. W. (2006a). *The tourism area life cycle. Volume 1. Applications and modifications*. Toronto: Channel View.
- Butler, R. W. (2006b). *The tourism area life cycle. Volume 2. Conceptual and theoretical issues*. Toronto: Channel View.
- Cálidas impresiones de los primeros turistas antárticos. (1966, 13 de febrero). *La Nación*, p. 9.
- Callizo Soneiro, J. (1991). *Aproximación a la geografía del turismo*. Madrid: Síntesis.
- Cardona, J. R. y Serra Cantallops, A. (2014). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del ciclo de vida del destino turístico en un destino maduro del Mediterráneo. *Pasos*, 12 (4), 899-913. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.065>
- Chadefaud, M. (1988). *Aux origines du tourisme dans les pays de L'Adour. Du mythe à l'espace: en essai de géographie historique*. Bordeaux: Universidad de Bordeaux.
- Christaller, W. (1963). Some considerations of tourism location in Europe: the peripheral regions-underdeveloped countries recreation areas. *Papers of the Regional Science Association*, 12, 95-105. <https://doi.org/10.1111/j.1435-5597.1964.tb01256.x>
- Cohen. E. (1972). Towards a sociology of international tourism. *Social Research*, 39, 164-182. Recuperado de: https://www.jstor.org/stable/40970087?read-now=1&refreqid=excelsior%3A710b2ab4009e70b35ab43f13113a02e7&seq=4#page_scan_tab_contents
- Colacrai, M. (2012). *Continuidades y cambios en la política antártica argentina 1959-2001*. Saarbrücken: Editorial Académica Española.
- 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 los Visitantes. *VII Jornadas Nacionales de Investigación y I Simposio Internacional de Investigación - Acción en Turismo*. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca. 06- 08 de octubre.
- De Soiza Reilly, J. J. (marzo, 1933). En las tierras desconocidas de la Patria. Hacia el misterio de las Islas Orcadas. *Caras y Caretas*, 1797, 21-26.
- Dirección Nacional del Antártico (1971). *Publicación Antártida N° 1*. Buenos Aires.
- Dirección de Turismo Territorial (1986). *Reseña de Turismo en Tierra del Fuego*. Ushuaia: Imprenta de Gobierno.
- Enzenbacher, J. (1992). Tourists in Antarctica. Numbers and Trends. *Polar Record*, 28 (164), 17-22. <https://doi.org/10.1017/S0032247400020210>
- Fontana, P. (2014). *La pugna antártica. El conflicto por el sexto continente 1939-1959*. Buenos Aires: Guazuvirá Ediciones.
- Fontana, P. (2019). El salto polar argentino. La historia antártica y el periodo del gran despliegue. *La Lupa*, 8 (13), 12-16. Recuperado de: http://coleccionlalupa.com.ar/wp-content/uploads/2019/05/SaltoPolarArgentino_LL13.pdf
- France, L. (1991). An application of the tourism destination area cycle to Barbados. *The Tourist Review*, 46 (3), 25-31. <https://doi.org/10.1108/eb058071>

- Genest, E. (2004) Política Antártica Argentina. Recuperado de www.dna.gov.ar/userfiles/SINAPA04.DOC
- Haywood, K. M. (1986). Can the tourist area life cycle be made operational? *Tourism Management*, 7 (3), 154-167. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(86\)90002-6](https://doi.org/10.1016/0261-5177(86)90002-6)
- Headland, R. (1994). Historical development of Antarctic tourism. *Annals of Tourism Research*, 21(2), 269-280. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)90044-2](https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)90044-2)
- Hovinen, G. R. (1982). Visitor cycles. Outlook for tourism in Lancaster County. *Annals of Tourism Research*, 9 (4), 565-583. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(82\)90073-1](https://doi.org/10.1016/0160-7383(82)90073-1)
- Ioannides, D. (1992). Tourism development agents. The Cypriot resort cycle. *Annals of Tourism Research*, 29 (1), 209-230. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90063-U](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90063-U)
- Jensen, M. y Daverio, M. E. (2008). Evolution of Antarctic cruise ship tourism from Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic continent. *Proceedings Tourism and Global Change in the Polar Regions. An International Conference* (pp. 84-91). Oulu: University of Oulu.
- Jensen, M. y Vereda, M. (2016). The origins and development of Antarctic tourism through Ushuaia as a Gateway port. En M. Schillat, M. Jensen, M. Vereda, R. A. Sánchez y R. Roura (Eds.), *Tourism in Antarctica. A multidisciplinary view of new activities carried out on the white continent* (pp. 75-99). Cham: Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-39914-0_5
- Jutronic, J. (febrero, 1958). En el país blanco de los hombres barbudos. *Revista Vea y Lea*, Suplemento N° 114, 1-8.
- Leatherbee, M. (septiembre, 1967). Tours to the far outposts. *Revista Life*, Vol. 63 (10), 78-90.
- Miossec, J. M. (1977). Un modèle de l' espace touristique. *Espace géographique*, Tome 6 (1), 41-48. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1977.1690>
- Nascimbene de Dumont, N. (1992). El turismo dentro del Sistema del Tratado Antártico. En C. A. Armas Barea y J. C. M. Beltramino (Coords.), *Antártida al iniciarse la década de 1990* (pp. 55-60). Buenos Aires: Manantial.
- Nichols, R. (agosto, 1959). El primer viaje de turismo a la Antártida. *Argentina Austral*, Año XXXI, 334, 4-5. Recuperado de: <https://www.koluel.org/s/koluel/item/3233>
- Oglethorpe, M. K. (1984). Tourism in Malta: A crisis of Dependence. *Leisure Studies*, 3 (2), 147-161. <https://doi.org/10.1080/02614368400390131>
- Palazzi, R. (1993). *Antártida y Archipiélagos Subantárticos. Factores para su análisis*. Vol. 3, N° 182. Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Aérea.
- Palazzi, R. (2005). *La Argentina del Extremo Sur. 1810-2004*. Buenos Aires: Dunken.
- Pierrou, E. (1981). *La Armada Argentina en la Antártida 1939-1959. Sus campañas en buques y bases*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Plog, S. (1974). Why destination areas rise and fall in popularity? *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 14 (4), 55-58. <https://doi.org/10.1177/001088047401400409>
- Priestley, G. y Mundet, L. (1998). The post stagnation phase of the resort cycle. *Annals of Tourism Research*, 25 (1), 85-111. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00062-5](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00062-5)
- Quevedo Paiva, A. (1987) *Antártida. Pasado Presente... ¿Futuro?* Buenos Aires: Círculo Militar.
- Reich, R. J. (1980). The development of Antarctic tourism. *Polar Record*, 20(126), 203-214. <https://doi.org/10.1017/S0032247400003363>
- Richardson, S. (1986). A product life cycle approach to urban waterfronts: the revitalization of Galveston. *Coastal Zone Management Journal*, 14, 21-46. <https://doi.org/10.1080/08920758609361993>
- Rodríguez, H. (1997). *Buques de la Armada Argentina 1970-1996*. Buenos Aires: Instituto Nacional Browniano.
- Tooman, L. A. (1997). Applications of the life-cycle model in tourism. *Annals of Tourism Research*, 24 (1), 214-234. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(96\)00052-7](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(96)00052-7)
- Vera, F.; López Palomeque, F.; Marchena M. y Antón Clavé, S. (2013). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia: Tirant Humanidades.

Vereda, M. y Jensen, M. (2014). Territorios remotos del turismo: la articulación de espacios turísticos asociados en el Atlántico Sur meridional. *Actas VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*. 25-27 de septiembre 2014. Universidad Nacional del Comahue, Neuquén.

Vereda, M. y Jensen, M. (2019). A geo-historical analysis of Antarctic tourism: Practices and representations. *Antarctic Affairs*, VI (5), 35-52.

Marisol Vereda

Licenciada en Turismo. Especialista en Educación Superior. Magister en Gestión Pública del Turismo. Doctora en Geografía. Profesora Titular Regular en la Carrera Licenciatura en Turismo. Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, PIDUNTDF A 2/2018. Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hipólito Yrigoyen 879, Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina.

mvereda@untdf.edu.ar

Marie Jensen

Licenciada en Turismo. Especialista en Educación Superior. Profesora Titular Regular. Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, PIDUNTDF A 2/2018. Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. Hipólito Yrigoyen 879, Ushuaia. Tierra del Fuego, Argentina.

mjensen@untdf.edu.ar

Pablo Fontana

Licenciado y Doctor en Historia por la Universidad de Buenos Aires. Jefe del Área de Ciencias Sociales y Humanidades del Instituto Antártico Argentino. Instituto Antártico. Coordinación Científica, Área de Ciencias Sociales y Humanidades. Oruro 1560 C, C1243ADH, CABA, Argentina.

fontana.pablo@gmail.com