

1 | Cuadernos del **CIT**
TURISMO ANTÁRTICO

Evaluación estratégica del turismo antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida.

Publicación de resultados del proyecto de investigación del

Centro en Investigaciones en Turismo (CIT)

de la Universidad Provincial de Ezeiza.

Compiladora:
Dra. Mariana Altieri



**UNIVERSIDAD
PROVINCIAL
DE EZEIZA**

Cuadernos del CIT
#1 - Turismo Antártico

**Evaluación estratégica del turismo antártico para
la Argentina desde el desarrollo local:
el rol de Ushuaia como Puerta de
Entrada a la Antártida.**

Publicación de resultados del proyecto de investigación del
Centro en Investigaciones en Turismo (CIT)
de la Universidad Provincial de Ezeiza.

Compiladora
Dra. Mariana Altieri



Altieri, Mariana Alejandra
Evaluación estratégica del turismo antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de entrada a la Antártida. : publicación de resultados del proyecto de investigación del Centro de Investigaciones en Turismo de la Universidad Provincial de Ezeiza. / Mariana Alejandra Altieri. - 1a ed - Ezeiza : UPE, 2023.

Libro digital, PDF - (Cuadernos del Centro de Investigaciones en Turismo - CIT / Villar, Facundo; 1)

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-48652-1-2

1. Turismo. 2. Estrategias del Desarrollo. 3. Antártida Argentina. I. Título.
CDD 306.4819



Universidad Provincial de Ezeiza, 2023
Alfonsina Storni 41 (B1802ARA)
Barrio Justicialista N°1, Ezeiza - Buenos Aires - Argentina
Tel: (+54) 011 4480-0513 / (+54) 011 4480-0428
info@upe.edu.ar - www.upe.edu.ar



Quedan prohibidos, dentro de los límites establecidos en la ley y bajo los apercibimientos legalmente previstos, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, ya sea electrónico o mecánico, el tratamiento informático, el alquiler o cualquier otra forma de cesión de la obra sin la autorización previa y por escrito de los titulares del copyright.

Hecho en Argentina.

Índice

Presentación de la colección	4
Prólogo.	
<i>Daniel Galli</i>	5
Introducción.	
<i>Mariana Altieri</i>	9
Capítulo I: Características del turismo antártico.	
<i>Sabrina Belén Velaz</i>	15
Capítulo II: Gestión de Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida: importancia internacional.	
<i>Érica Beatriz Galarza - Pablo Damían Maciel</i>	35
Capítulo III: Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida: su evolución histórica vinculada con actores públicos y privados.	
<i>Magali Selene Azimonti</i>	73
Biografías	107

Presentación de la colección

El objetivo fundamental de la producción académica es contribuir al corpus de conocimiento de su área de investigación. Por este motivo, desde el Centro de Investigaciones en Turismo (CIT) de la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE) decidimos iniciar esta colección de Cuadernos con el fin de publicar los resultados de las líneas de investigación desarrolladas.

El CIT es un centro de investigaciones de reciente creación que busca la articulación con otros centros de estudios, instituciones y organizaciones sociales, procurando la socialización y democratización del conocimiento. Tiene cuatro líneas de trabajo con eje en turismo, desarrollo y territorio, gestión, planificación y políticas turísticas, turismo e innovación tecnológica y turismo, calidad e inclusión.

Esta colección buscará publicar tanto los resultados de las líneas de investigación desarrolladas por proyectos dentro del CIT o en el marco de la carrera de Turismo, incluyendo también los aportes generados por los trabajos finales integradores de los graduados. La publicación del trabajo desarrollado en el marco de las investigaciones persigue el objetivo de consolidar y capitalizar lo invertido en el desarrollo de cada proyecto y dar difusión a la investigación realizada a fin de que esté disponible para consulta de la comunidad académica especializada en estos temas, tanto nacional como internacional.

Equipo de coordinación del CIT

Prólogo

Sr. Rector Daniel Galli

“La educación científica de los jóvenes es al menos tan importante, quizá incluso más, que la propia investigación”.

Glenn Theodore Seaborg
Premio Nobel de Química 1951

La **Universidad Provincial de Ezeiza (UPE)**, una de las 63 universidades públicas de la República Argentina, es una casa de estudios que asume en cada acto institucional, académico y/o de investigación la responsabilidad de interpretar, participar y aportar nuevos conocimientos para abrazar el concepto transformador del sistema universitario nacional y contener la complejidad temática en el abordaje y desarrollo de diversas problemáticas desde un ámbito de excelencia.

En la actualidad, donde las instituciones en general, y las de carácter multilateral o sistémicas en particular, han ingresado en un debate continuo y estructural, la universidad pública sostiene la confianza del conjunto de la sociedad, lo que la convierte con cada hecho concreto en un capital que crea expectativas y predispone favorablemente a escuchar propuestas o interpretar contenidos emanados de la educación superior.

En este sentido, la colección de los Cuadernos del CIT, elaborados por el **Centro de Investigaciones en Turismo** de la UPE, son el resultante del trabajo de investigación y transferencia de **docentes, graduados y estudiantes** focalizados en forjar líneas de acción sustentadas en la generación de **conocimiento sistemático** producto de la actividad científica. En esta oportunidad, el proyecto de investigación se centra en el **Turismo Antártico** y en él se capitalizan resultados vinculados con el turismo científico, en una geografía que solo puede impactarse con ciencia o promoción de la paz, conforme restricciones formales, con una valoración de su evolución histórico-política y la inclusión de Ushuaia como Puerta de Entrada a un continente tan blanco como único.

El orgullo de la **UPE** se debe al trabajo realizado por docentes, graduados y estudiantes de las carreras de Turismo que pone en evidencia el **compromiso social de los distintos claustros universitarios**. Muchas veces se pregunta sobre el carácter provincial de una universidad y sobre su condición de pública y claramente lo provincial es inherente a la cercanía territorial, mientras que lo público lo es a su rol de asesoría o consultoría abierta. Es decir, esto implica **otorgarle a la UPE un papel comprometido con los territorios (cercanos o no) y con el abordaje temático de asuntos de interés público**. La conjugación de estos talentos, a su vez, le otorga el aspecto de universalidad que la hace llegar a lugares muy especiales, próximos o distantes en kilómetros, pero todos de pertinencia para contribuir al desarrollo nacional. Por esto la UPE se ocupa de investigar sobre Malvinas o la Antártida, o es reconocida por abordar mediante la investigación el trabajo futuro en la Patagonia o apoyar a empresas PyMEs para mejorar su exportación; de ocuparse del desarrollo de las cooperativas familiares de la provincia de Buenos Aires, o atender a 10 mil estudiantes a través de sus dieciséis carreras de pregrado y grado, contar con una decena de posgrados no arancelados o lanzar una batería de cursos de formación profesional para aquellos jóvenes y adultos que quieran conseguir o mejorar su trabajo. También, son postales de su potencialidad el dictado de ofertas académicas dentro del Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (en articulación con la Empresa Argentina de Navegación Aérea -EANA-) o en distintas localidades situadas a 50, 300, 700 o 1000 km de nuestra sede central. Todas estas actividades que realmente ocurren regularmente en la UPE no solo exponen el valor de la universidad **provincial y pública** sino que también evidencian la confianza de la gente y del Estado para que esto pueda seguir haciéndose.

Este proyecto, *Evaluación estratégica del turismo antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida*, que toma estado público con este primer número de los

Cuadernos del CIT, presenta a Mariana Altieri como su voz principal, pero también a un gran trabajo en equipo que quiero agradecer especialmente. El grupo está conformado por los estudiantes avanzados de las carreras de Turismo Martín Nicolás Álamo, Magalí Selene Azimonti, Érica Beatriz Galarza, Pablo Damián Maciel, Sabrina Belén Velaz y Sebastián Villalba, con la colaboración de los profesores Arturo Bruzzoni y Ramiro Ordoqui, el apoyo de la coordinación de las carreras de Turismo, la Secretaría de Investigación, Ciencia y Tecnología y todos aquellos que interactuaron para que nuestra comunidad cuente con becas EVC-CIN, Becas Manuel Belgrano y Becas BIIUPE, estas últimas inherentes al esfuerzo interno operado en general por el sistema universitario argentino y la UPE en particular.

Estamos hoy ante un cuaderno que produce **pensamiento crítico y creativo** con el valor agregado de los conocimientos, que es una demanda implícita planteada desde la sociedad a la universidad. Por eso, recomiendo fervientemente la lectura de la investigación realizada. Pero también quiero resaltar el desafío de ampliar el compromiso de la universidad en la transferencia de conocimientos, abriendo nuevos horizontes hacia temas no explorados o innovaciones sobre aquellos ya conocidos. La sociedad del conocimiento nos exige ambos desafíos cruzados por la calidad, lo que me hace reconocer este trabajo en esas tres dimensiones.

Los conocimientos vienen en un *packaging* muy especial: las personas. Y en este caso en particular, las personas toman la forma de profesores y estudiantes investigadores, que dedican su tiempo para mejorar la vida de otros, proyectar sueños y producir agenda futura. Este primer Cuaderno del CIT coloca un renglón más en el repositorio científico del mundo de la academia, que no se agota en sí mismo sino que impulsa la **continuidad de acciones de investigación** que espera el sistema universitario y puntualmente nuestra UPE.

Finalmente, y antes de que los lectores puedan comenzar a recorrer el cuaderno, quiero agradecer en nombre de la UPE a la dirección

del CIT. Es muy auspicioso valorar a **las y los jóvenes estudiantes que trabajaron en este proyecto con el objetivo de construir, generar y transferir conocimientos** asociados al turismo, relacionado al territorio y aportando al desarrollo. "Los imperios del futuro serán imperios del conocimiento", dijo Einstein. Y añadió: "Solamente serán exitosos los pueblos que generen conocimiento y protejan jóvenes que tengan la capacidad de hacerlo y permanezcan en el país. Los otros países se quedarán con litorales hermosos, historia fantástica, iglesias, minas y ruinas arqueológicas, pero probablemente no se queden ni con las mismas banderas, con las mismas fronteras ni, mucho menos, con el éxito económico".



Ing. Mg. Daniel Galli
Rector

Universidad Provincial de Ezeiza

Introducción

Dra. Mariana Altieri¹ - Directora de la Investigación

Esta publicación presenta las investigaciones desarrolladas por *Sabrina Belén Velaz, Érica Beatriz Galarza, Pablo Damián Maciel y Magalí Selene Azimonti* en el marco del proyecto Evaluación estratégica del turismo antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida.

Este proyecto desarrollado en el marco del CIT contó con un equipo conformado por los estudiantes avanzados de la carrera de Turismo *Martín Nicolás Álamo, Magalí Selene Azimonti, Érica Beatriz Galarza, Pablo Damián Maciel, Sabrina Belén Velaz y Sebastián Villalba*, con la colaboración de los profesores *Arturo Bruzzoni y Ramiro Ordoqui* y el apoyo constante de la carrera de Turismo y de la Secretaria de Investigaciones de la UPE.

A lo largo de varios años efectuamos un intenso trabajo de investigación y análisis sobre un tema poco trabajado que ha concluido con un aporte original al campo de estudio seleccionado. A su vez, se contribuyó a la promoción de la investigación académica en la UPE, a través de la participación en jornadas científicas, la presentación de ponencias y exposición oral de los resultados y avances de la investigación² y la participación en convocatorias a becas con resultados exitosos³. La investigación se propuso explorar las oportunidades que el turismo antártico supone para la Argentina, especialmente en referencia a Ushuaia como una de las ciudades destacadas en el turismo antártico y en su Puerta de Entrada casi exclusiva.

¹ Coordinadora Técnica del CIT. Contacto: multieri@upe.edu.ar

² Participación de las Primeras Jornadas de Ciencias Sociales y Humanidades

Antárticas (JoCSHA) organizadas en el marco del 70 aniversario de la creación del Instituto Antártico Argentino (IAA) con acompañamiento de la Universidad

Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (UNTDF) y participación en las III Jornadas de Difusión y Promoción de la Investigación de la Universidad Provincial de Córdoba y I Jornadas de Investigación Red de Universidades Provinciales, ambas en 2021. A su vez, el resumen de la investigación de la UPE salió publicado en el libro *Jornadas de Ciencias Sociales y Humanidades Antárticas (JoCSHA)* editado por el IAA.

³ El proyecto postuló a sus estudiantes en las convocatorias de becas de investigación ECV CIN 2020/2021 y BIUPE 2020 obteniendo una beca BIUPE para *Magalí Selene Azimonti* y tres becas ECV CIN para *Magalí Selene Azimonti, Pablo Damián Maciel y Sabrina Belén Velaz*, que fueron desarrolladas y concluidas exitosamente.

Presentación de las líneas de investigación desarrolladas

Las investigaciones desarrolladas por Sabrina, Érica, Pablo y Magalí que presentamos en este libro son el resultado de su creatividad, profesionalidad, compromiso y dedicación. No solo se plasman en esta página el esfuerzo sino también el trabajo en equipo, la capacidad de pensamiento crítico, la curiosidad y la capacidad de utilizar las herramientas de su formación profesional con orientación a la práctica académica con rigurosidad y método. Las tres líneas desarrolladas hacen un aporte original al estudio de estos temas y abren múltiples posibilidades para análisis futuros.

Como directora de este proyecto los felicito y les agradezco el compromiso que demostraron a lo largo de todo el proceso de la investigación.

Características del turismo en la Antártida, por *Sabrina Belén Velaz*

La línea de investigación, desarrollada por Velaz, estuvo orientada a la caracterización de la actividad turística en el continente blanco, sus especificidades, actores y marco legal. El turismo antártico es un turismo complejo, que se da en un territorio principalmente destinado a la ciencia y a la promoción de la paz. La actividad turística en el continente antártico tiene características particulares que lo diferencian enormemente de otros destinos más tradicionales. Es un turismo poco analizado, sobre el cual falta profundizar para develar sus impactos, ya sean positivos o negativos, desde una perspectiva que vaya más allá de los impactos ambientales de la actividad turística en el continente antártico. En especial, falta un análisis más profundo de la relación entre ciencia y turismo que se da en el continente.

Por ello, la línea de investigación desarrollada hace énfasis en el turismo científico, que muchas veces no es tenido en cuenta dentro del concepto de turismo, interpretándose como actividades de ocio

realizadas por los científicos que viajan a la Antártida. Los científicos son considerados (tanto por otros como por sí mismos) ajenos a la actividad turística porque no es su principal motivación para desplazarse al continente. Sin embargo, el turismo científico debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar la actividad turística de la Antártida, como así también para un correcto análisis de los impactos del turismo antártico. Cabe agregar que la relación ciencia-turismo en el continente antártico no se limita a la tipología de nicho mencionada como “turismo científico” sino que, cada vez más, el turismo aporta recursos valiosos a la actividad científica en el continente y viceversa.

El tema toma relevancia al ser el turismo antártico una de las únicas actividades económicas permitidas en la Antártida, al ser considerada romotora de la paz y de la importancia de la preservación del medio ambiente.

El aporte más significativo de esta línea de investigación (original de la autora) es considerar al turismo científico. Velaz sostiene que este grupo está conformado por aquellos individuos que viajan al continente por motivos que no están relacionados con el ocio de manera directa, sino que su motivación es la investigación y la ciencia. Sin embargo, estos científicos, durante su tiempo libre, sí realizan actividades que se encuentran en el marco de actividades turísticas -aunque esto no esté contemplado por la mayoría de las entidades estatales, quienes consideran a estas actividades “de tiempo libre” bajo el concepto de excursionismo- (Pardo Abad y Nieto Codina, 2016).

Puertas de Entrada a la Antártida, por *Érica Beatriz Galarza y Pablo Damián Maciel*

Esta línea de investigación se propuso explorar las oportunidades que el turismo antártico supone para la Argentina, especialmente en referencia al desarrollo local de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida, abriéndose a un posicionamiento

global. Identificar a Ushuaia como una de las ciudades destacadas en el turismo antártico y en su Puerta de Entrada casi exclusiva nos desafía a evaluar cuál es impacto en el cual reedita su estatus y qué potencialidades quedan por explorar, entendiendo al turismo como un multiplicador de posibilidades.

En este marco, la línea de investigación desarrollada por Galarza y Maciel estuvo orientada a exponer cómo se vincula cada ciudad como Puerta de Entrada a la Antártida con el continente blanco, analizando su posición con respecto a las demás a través de una descripción de su conexión histórica, su gestión gubernamental logística, científica y comercial en asuntos antárticos, sus ventajas y desventajas en relación a la competencia con las otras ciudades para consolidarse internacionalmente como Puerta de Entrada a la Antártida.

La importancia que genera la gestión de ciudades como Puerta de Entrada a la Antártida internacionalmente se ve reflejada en el esfuerzo de cada ciudad por consolidarse como tal, desde la demostración de su conexión histórica con el continente blanco hasta las proyecciones en asuntos antárticos que las potencien como la principal puerta de enlace mundialmente.

La investigación desarrollada aporta una interesante descripción y comparación de las Puertas de Entrada a la Antártida, elaborando un cuadro sistemático de gran valor.

Evolución histórica del turismo antártico en Argentina, por *Magalí Selene Azimonti*

La línea de investigación desarrollada por Azimonti estuvo orientada a la evolución histórica de la ciudad de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida. El propósito de su investigación fue realizar un análisis cronológico del turismo antártico y su promoción a través de Ushuaia como Puerta de Entrada, vinculando

los distintos períodos con las políticas del Estado nacional y provincial, la incorporación del sector privado nacional y del sector privado extranjero.

A su vez, al enmarcarse desde una perspectiva histórica, la autora propuso un análisis cronológico que se divide en las siguientes etapas: (1) pre turística, (2) comienzo del turismo, (3) desarrollo y (4) consolidación. Sobre esta división cronológica, Azimonti retoma las teorías que proponen modelos de desarrollo de los destinos turísticos y las combina de forma creativa a fin de aplicarlas al turismo antártico en relación a la ciudad de Ushuaia.

La finalidad de la investigación desarrollada fue realizar un análisis cronológico de las fases pre turísticas pertenecientes al territorio antártico-argentino, considerando a Ushuaia como Puerta de Entrada, para poder determinar así su situación.

Este análisis se llevó a cabo por medio de la elaboración de un modelo de escenarios de desarrollo en cadena, basado en el modelo de ciclo de vida de Butler (1980), el modelo de escenario de desarrollo de los destinos turísticos de Weaver (2000), en menor medida, el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadeaud (1988) y considerando aportes y reformulaciones de autores como Johnston (2001), Agarwal (2002) y López Guevara (2011).

A través de la revisión de la literatura, considerando las virtudes de los modelos estudiados, pero a la vez sus limitaciones, Azimonti sostiene que no existe un modelo de gestión uniforme para todos los destinos, ya que cada territorio es único y se articula de acuerdo con sus características y necesidades, por lo cual, el diagnóstico de evolución del turismo debe ser flexible y adaptable, al igual que su gestión, pudiendo una mala administración generar excesos en la capacidad de carga, impactos ambientales e impactos socioeconómicos que conduzcan al destino a su potencial declive.

La autora llega a la conclusión de que cada una de las fases de evolución turística en el territorio antártico han determinado la

trayectoria del mismo, que la etapa pre turística (exploración e implicación) y las circunstancias históricas que en estas suceden han condicionado el desarrollo local, conduciendo al destino, como consecuencia de las políticas aplicadas, las estrategias de manejo de los recursos y la involucración de actores locales, a la consolidación de un turismo orientado a la conservación y preservación.

Características del turismo antártico

Sabrina Belén Velaz

Introducción

El turismo antártico es un turismo complejo que se da en un territorio principalmente destinado a la ciencia y a la promoción de la paz. La actividad turística en el continente antártico tiene características particulares que lo diferencian enormemente de otros destinos más tradicionales. Es un turismo poco analizado, sobre el cual falta profundizar para develar sus impactos, ya sean positivos o negativos, desde una perspectiva que vaya más allá de los impactos ambientales de la actividad turística en el continente antártico. En especial, falta un análisis más profundo de la relación entre ciencia y turismo que se da en el continente, que se desarrollará más adelante. El turismo científico muchas veces no es tenido en cuenta dentro del concepto de turismo, interpretándose como actividades de ocio realizadas por los científicos que viajan a la Antártida. Los científicos son considerados (tanto por otros como por sí mismos) ajenos a la actividad turística por no ser su principal motivación para desplazarse al continente. Sin embargo, el turismo científico también debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar la actividad turística de la Antártida para un correcto análisis de los impactos del turismo antártico. Cabe agregar que la relación ciencia-turismo en el continente antártico no se limita a la tipología de nicho mencionada como turismo científico sino que, cada vez más, el turismo aporta recursos valiosos a la actividad científica en el continente y viceversa. El tema toma relevancia al ser el turismo antártico una de las únicas actividades económicas permitidas en la Antártida, al ser considerada promotora de la paz y de la importancia de la preservación del medio ambiente. Esta investigación se propone describir las principales características del

turismo antártico, su desarrollo y develar la importancia de la relación ciencia-turismo en el continente. Para ello, se siguen los criterios metodológicos de Sautu (2003) y Sautu, Boniolo, Dalle, y Elbert (2005), tomando como estrategia el enfoque del modelo descriptivo. Como elementos teóricos-conceptuales, las aportaciones investigativas contemporáneas relativas a la cuestión antártica de historiadores, geógrafos, antropólogos, politólogos y sociólogos, los cuales se detallan en las citas bibliográficas de la investigación.

El abordaje es con una base empírica significativa de datos. La matriz de datos procede del análisis de diversos documentos de instituciones públicas nacionales y locales.

Origen y contexto de la actividad turística en la Antártida

El origen del turismo antártico puede situarse en el año 1933, cuando se organizaron las primeras expediciones con fines recreativos (Vereda, Jensen y Fontana, 2019). El primer vuelo comercial sobre la Antártida fue en 1956 desde Punta Arenas (Chile) y en enero de 1958 el buque Les Eclaireurs fue el primero en recalcar en el continente.

A partir de 1966 se comienza a visitar regularmente el territorio, con los primeros promotores turísticos que se interesaron por este destino (Pertierra, Tejedó, Benayas y Boada, 2014). A partir de la década de 1990 el número de buques y pasajeros transportados tiene un crecimiento constante, con cambios significativos en el turismo antártico de cruceros: desde las modalidades ofrecidas en los programas de viajes hasta el tipo de embarcaciones que navegan por el continente (Vereda, 2018).

El continente antártico está principalmente destinado a la ciencia y es un destino turístico por ser esta una actividad considerada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) como promotora de la paz. La administración de la Antártida se encuentra enmarcada en el Tratado Antártico, que suspendió las reclamaciones de soberanía por parte de los Estados. En términos ambientales se encuentra

protegido por distintos tratados internacionales, que estipulan normas rígidas para reducir el impacto ambiental -que requiere de un estricto control- producido tanto por científicos como turistas; ejemplo de estos tratados son el Tratado Antártico y el Protocolo de Madrid de 1991, aunque el nivel real de restricción de las normativas protectoras ha sido cuestionada por varios autores (Nicholson, 1986; Smith 1994; Fowler, 2000; Bastmeijer, 2005 y 2011, citados por Pardo Abad y Nieto Codina, 2015).

La actividad turística en la Antártida es regulada y promovida por la Asociación Internacional de Operadores Turísticos Antárticos (IAATO por sus siglas en inglés), responsable de realizar los procedimientos y pautas que aseguren que los viajes al continente antártico sean apropiados, seguros y ecológicamente racionales. Está conformada por más de 100 empresas y organizaciones de todo el mundo.

Algunos autores argumentan que la falta de soberanía afecta a la regulación turística porque no puede ser aplicada por un único país, así como las visitas de ciudadanos de los Estados no firmantes del Tratado Antártico, que teóricamente se encuentran al margen de las exigencias internacionales (Pardo Abad y Nieto Codina, 2015).

Es un destino con accesibilidad limitada ya que la ubicación extrema de la Antártida requiere de grandes desplazamientos desde los mercados emisores, lo que encarece enormemente los pasajes.

Las características extremas del entorno y la aplicación de estrictas medidas de control ambiental hacen del turismo antártico un turismo complejo (Pardo Abad y Nieto Codina, 2015), pero estas no son las únicas características distintivas de la Antártida como destino turístico. La falta de infraestructura y equipamiento específico para el desarrollo del turismo, la ausencia de una población local y su poca común jurisdicción -ya que el territorio se rige a través de lo establecido en el Tratado Antártico y por distintos países- son otras de las características que hacen de la Antártida un destino turístico inusual.

Características del entorno

Vereda (op. cit.) sostiene la importancia de reconocer dos ambientes bien diferenciados cuando nos referimos al continente antártico: el terrestre y el marino. Además, destaca la franja costera como rasgo que presenta condiciones propias.

Sobre la parte continental, cabe mencionar que se encuentra formado por rocas arcaicas y paleozoicas y que se estructura en dos zonas bien diferenciadas. La mayor de estas regiones, la Antártida oriental, corresponde a un antiguo bloque o escudo compuesto por rocas de hasta 3800 millones de años. La zona más pequeña es la Pequeña Antártida, una serie de archipiélagos que generan un saliente montañoso a modo de península prolongada hasta el estrecho de Drake y que tiene como orilla opuesta a Tierra del Fuego. Aunque geomorfológicamente las unidades insulares están separadas, la mayor parte del tiempo permanecen unidas entre sí por el hielo (Pardo Abad y Nieto Codina, 2016). Aquí es donde se encuentran la mayor parte de las bases científicas y donde se produce la mayor parte de la actividad turística (Serrano Canadas, 2002).

El clima en la Antártida se ve afectado por factores como son la baja absorción de los rayos solares, la latitud y altura, continentalidad y vientos. Las temperaturas medias del mes de enero oscilan entre los 0,4° C en la costa y -40° C en el interior del continente; las temperaturas del mes de julio se encuentran entre los -23° C y -68° C. La Antártida es conocida como el continente más seco del planeta, sobre todo al alejarse del mar, donde el promedio de precipitaciones es de 140 mm anuales (Quintana et al, citado por Vereda, op. cit.). La presencia permanente de hielo es una de las cuestiones más llamativas del continente, ya que aquí se encuentra el 90% del hielo glaciar del mundo y casi las tres cuartas partes de agua dulce. Las enormes capas de hielo avanzan sobre la costa del mar, formando acantilados. La ruptura de estas grandes masas de hielo ocasiona la formación de témpanos que pueden ser encontrados flotando en el mar. Se los puede clasificar en tres categorías

principales: témpanos tabulares, irregulares y redondeados (Izaguirre y Mataloni, citados por Vereda, op. cit.).

Principios generales del turismo antártico

Por tratarse de un turismo que se desarrolla en un medio natural no degradado, frágil y susceptible a los cambios producidos por el calentamiento global, se exige el cumplimiento de una serie de principios generales aprobados en el marco del sistema del Tratado Antártico y que rigen a la práctica turística en el continente:

- A.** Todas las actividades turísticas en la Antártida deben ser realizadas de acuerdo al Tratado Antártico, así como a su Protocolo sobre Protección Medioambiental y otras resoluciones y medidas adoptadas.
 - B.** El turismo debe evitar cualquier degradación ambiental en la Antártida y sus ecosistemas asociados.
 - C.** Los países firmantes del Tratado Antártico deben implementar los instrumentos precisos para cualquier actividad turística o no gubernamental en la Antártida con regulación proactiva para la mejor gestión turística.
 - D.** Los operadores turísticos deben cooperar con todas las partes que conforman el sistema del Tratado Antártico y coordinar las actividades con buenas prácticas medioambientales y de seguridad.
 - E.** Se deben inculcar los valores ambientales y de protección máxima del medio a todos los visitantes antárticos.
 - F.** La investigación científica debe conceder prioridad en relación con todas las actividades turísticas en la Antártida.
-

Fuente: Pardo Abad y Nieto Codina (2016).

Tipologías de turismo ⁴

Este trabajo propone dos enfoques distintos del turismo antártico, aunque ambos se encuentran interrelacionados:

- A. Turismo antártico interpretado desde el ocio -en forma de ecoturismo centrado en los valores naturales-.
- B. Turismo de estancia en las bases antárticas, promovidas por los Estados -en forma de turismo científico centrado en las investigaciones emprendidas en el lugar-.

El primero de ellos -el ocio- corresponde al turismo **vacacional**, y a la vez más comercial, que es el practicado por el conjunto de turistas que llegan a la Antártida y que realizan actividades no específicamente relacionadas a la investigación u otro objetivo expresamente profesional. Es decir, este tipo de turista es aquel que llega al continente a través de transporte marítimo u aéreo y que realiza -o no- expediciones especializadas organizadas por corredores, escaladores, montañeros, entre otros (Pardo Abad y Nieto Codina, 2015).

El segundo enfoque corresponde al denominado turismo **científico**, que es el que se da a través de desplazamientos con fines científicos y que constituye una modalidad turística diferenciada, no comercial, que se realiza durante el verano austral.

⁴ Existen múltiples tipologías de turismo en la Antártida, por lo que en este texto decidimos hablar sobre algunas que consideramos más “amplias”. También pueden ser entendidos como “enfoques” de turismo.

Turismo científico

El turismo científico es un concepto que está en constante evolución y desarrollo y hay distintas definiciones en base a qué hace referencia el término, así como distintos análisis conceptuales. Tomando la definición que adopta la Scientific Tourism Network (2019):

El turismo científico es una actividad donde los visitantes participan de la generación y difusión de conocimientos científicos, llevados por centros de investigación y desarrollo. (...)

El turismo científico se plantea como un puente entre el mundo de las ciencias y del turismo, acercando habitantes de los territorios y sus visitantes, de todas las nacionalidades y culturas, motivados por el avance del conocimiento humano. El turismo científico se basa en el método científico y el avance del conocimiento para contribuir a la comprensión y resolución de desafíos ambientales y sociales de territorios atractivos para el turismo.

Hay un uso compartido de la noción de turismo científico que se utiliza para calificar una gran variedad de prácticas y productos turísticos. Algunos privilegian áreas de aventura o de exploración, culturales, educativas o vivenciales o la esfera de la investigación científica stricto sensu (Bourlon y Mao, 2016). En todo caso, es un tipo de turismo alternativo y de nicho.

En la Antártida, una parte de la actividad turística se considera como turismo científico porque los científicos se quedan en las bases repartidas por el continente con el fin de realizar investigaciones cuyos resultados deberán estar disponibles para cualquier nación que quiera consultarlos. Los programas científicos ayudan a la preservación del continente y fomentan la colaboración internacional a través de los proyectos (Pardo Abad y Nieto Codina, 2015). Sin embargo, como ya se mencionó, el concepto de turismo

científico abarca una gran variedad de prácticas o de productos turísticos y esto se debe al carácter transversal de este tipo de turismo, que tiene la capacidad de movilizarse en distintas áreas temáticas (Bórquez Reyes, Bourlon Pierre Marie y Moreno Escobedo, 2019):

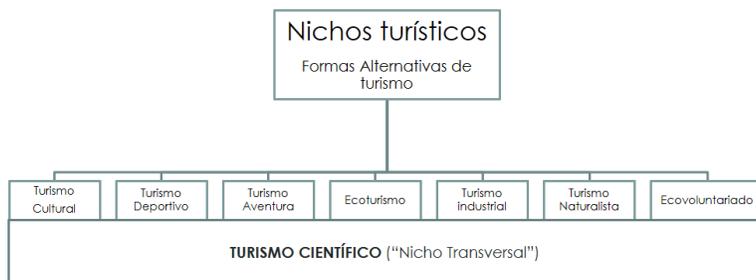


Figura 1. Nichos turísticos. Fuente: Bourlon y Mao (2011).

El turismo **comercial** y el turismo **científico** se encuentran estrechamente vinculados; en primer lugar, por compartir destino de enorme valor natural; en segundo, por ser las dos principales actividades humanas en la Antártida y, por último, por existir numerosas instalaciones científicas que no sólo son utilizadas para sus fines de investigación, sino que también son utilizadas por algunos turistas.

El turismo vacacional y las actividades científicas se localizan en las áreas más accesibles de la Antártida. Aún no se han producido situaciones de conflicto por el uso de las infraestructuras, pero se debe considerar las dos prácticas de forma conjunta y abordar los retos a los que se enfrenta la Antártida en relación con los cambios medioambientales de escala global, a la vez que buscar un turismo sostenible, el cual se ve beneficiado con las innovaciones tecnológicas, el crecimiento demográfico y los acuerdos internacionales (Amelung y Lamers, 2006).

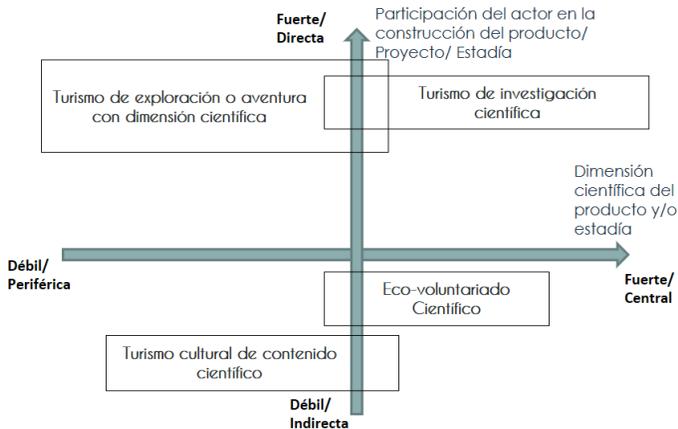


Figura 2. Formas de turismo científico. Fuente: Bourlon y Mao (2011).

Ciencia ciudadana: el caso Fjord Phyto

Fjord Phyto es un proyecto de colaboración entre distintos investigadores, principalmente de Estados Unidos y Argentina, y operadores turísticos antárticos (Mascioni, 2020). Las embarcaciones turísticas que llegan a la Antártida sirven de plataformas para tomar muestras e involucrar a la comunidad viajera en el legado de la investigación polar. Desde 2015, este proyecto invita a algunos turistas a colaborar con las y los investigadores a monitorear cambios en la comunidad fitoplanctónica en relación con el derretimiento glaciar.

A lo largo de 5 temporadas, unos 4000 turistas han participado del proyecto, que involucra a 10 operadores turísticos antárticos, y han permitido tomar unas 800 muestras de microalgas en zonas marítimas de difícil acceso, muestras que, de no ser por los cruceros

turísticos navegando por la Antártida, no hubiesen podido ser tomadas.

Este proyecto de ciencia ciudadana⁵ -que no es el único de su tipo- denota una nueva relación entre ciencia y turismo en el continente. La actividad turística pasa así a ser -o mejor dicho, a ofrecer- un recurso para la ciencia. El caso de Fjord Phyto funciona como ejemplo: sin la actividad turística, los investigadores no hubiesen podido contar con los recursos suficientes para tomar la cantidad de muestras requeridas para sus investigaciones.

De este modo, nace una relación simbiótica entre ciencia y turismo, ya que no solo el turismo en el continente antártico suma un atractivo para turistas que no están directamente relacionados con la ciencia -es decir, su motivación de viaje no es la investigación- sino que su viaje es principalmente con motivos de ocio, pero la experiencia se ve enriquecida por la participación en el proyecto de ciencia ciudadana (Farmer y Cowan, 2019). Así, queda aún en mayor evidencia lo estrecho de la relación entre turismo y ciencia y la especial configuración de la actividad turística en el continente antártico.

⁵ *La cual ha sido definida por Taylor, Bardadóttir, Auffret, Bomboch, Cusick, Falk y Lynnes (2020) como un método de recolección de datos a través del cual personas que no son investigadores o científicos participan, recolectando muestras, en la generación de conocimiento científico auténtico.*

Turismo de cruceros en la Antártida

El turismo antártico utiliza a los cruceros no sólo como transporte sino como medio de alojamiento (Tracey, 2001) por lo cual los cruceros son una modalidad turística importante, aunque otros segmentos del mercado se han ido desarrollando con el tiempo, como por ejemplo el turismo en las bases terrestres y vuelos panorámicos (Amelung y Lamers, 2006). Este tipo de turismo ha tenido el crecimiento más significativo entre las distintas modalidades turísticas (aérea-basada en tierra, aérea-crucero, sobrevuelo) que se practican en el continente (Taylor, Barðadóttir, Auffret, Bombosch, Cusick, Falk y Lynnes, 2020).

A medida que ha crecido el turismo en la Antártida, también lo ha hecho la capacidad y tipología de cruceros, que son uno de los principales medios para llegar al continente. La IAATO establece una clasificación de las embarcaciones que se basa en el número de pasajeros que pueden transportar:

- YA. Hasta 12 pasajeros.
- C1. Entre 13 y 200 pasajeros.
- C2. Entre 201 y 500 pasajeros.
- CR. Más de 500 pasajeros.

La categoría CR (más de 500 pasajeros) es la que más ha crecido en el último tiempo, ya que ofrece muchos servicios a bordo, el precio se reduce bastante en comparación con las otras categorías y los barcos son más estables y veloces.

Sin embargo, sólo pueden realizar desembarcos aquellas embarcaciones que transporten menos de 500 pasajeros. De hecho, no está permitido el desembarco simultáneo en un sitio de más de 100 personas, en virtud de la Medida 15 adoptada en la XXXII Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA, 2009, como se citó en Vereda y Jensen, 2019).

Modalidades de turismo ⁶

Se pueden identificar 5 modalidades de turismo mencionadas en distintos informes de la IAATO:

1. Cruceros en buques que sirven de transporte y alojamiento y ofrecen expediciones con posibilidad de desembarco en las costas.
2. Cruceros, como el caso anterior, pero sin desembarco.
3. Cruceros o navegación en yates, tanto en viajes organizados como en turismo individual.
4. Vuelos panorámicos.
5. Turismo en campamentos base.

Esta clasificación se basa en las posibilidades de llegada al continente, ya que una vez allí las posibilidades son mucho más variadas y las empresas diversifican las actividades y la manera de pasar el tiempo. Algunas posibles actividades son:

● **Desde buques o yates:**

- Paseo en bote o lanchas.
- Acercamientos a la costa a bote.
- Paseo por terrenos congelados - hielo flotante.
- Acercamiento a la vida salvaje.

⁶ Se establece una diferenciación significativa entre lo que se entiende en este texto como *tipología de turismo* y *modalidad de turismo*, entendiendo la primera como una categorización mucho más amplia y general vinculada principalmente a la motivación del viaje por parte de los turistas y la segunda como una clasificación específica de las distintas actividades turísticas que se pueden realizar, independientemente de la motivación inicial de viaje.

● **En tierra firme o desde bases terrestres:**

- Senderismo.
- Montañismo y escalada.
- Acampada.
- Ski/Snowboarding.
- Visita a pingüineras.
- Vuelos en helicóptero.
- Visita de campamentos - patrimonio cultural.
- Visita a bases científicas.

● **Actividades acuáticas:**

- Kayak.
- Buceo y submarinismo.
- Snorkel.
- Baño cerca de fumarolas.

Características de los turistas

Aquí es necesario realizar una aclaración: serán considerados dentro de la actividad turística a los científicos que, si bien llegan al continente por motivos profesionales -de investigación- quedan dentro de la actividad turística por ser su estadía, en general, menor a un año y en un lugar distinto al de su entorno o lugar habitual.

Se hace la diferenciación ya que el turista comercial representa una cara más economicista del turismo antártico, que tiene significaciones mucho más amplias. Así, podemos diferenciar a dos tipos de turistas con características más o menos marcadas.

Por un lado, tenemos al **turista comercial**, que es aquel que visita la Antártida con fines únicamente recreativos y de ocio. Este tipo de turista suele ser una persona de edad media a avanzada, con estudios avanzados y con un poder adquisitivo alto, que le permite financiar el alto coste que conlleva un viaje al continente antártico (Taylor, Barðadóttir, Auffret, Bombosch, Cusick, Falk y Lynnes, op. cit.;

Vereda y Jensen, op. cit.; Pertierra, Tejedo, Benayas y Boada, op. cit.). Además, este turista suele estar informado sobre la Antártida y está interesado en vivir una experiencia geográfica en un espacio único, con significaciones que rondan lo mítico y épico (Pardo Abad y Nieto Codina, 2016).

Por fuera del típico turista comercial, se encuentra el **turista científico**. Este grupo está conformado por aquellos individuos que viajan al continente por motivos que no están relacionados con el ocio de manera directa, sino que su motivación es la investigación y la ciencia. Sin embargo, estos científicos, durante su tiempo libre, sí realizan actividades que se encuentran en el marco de actividades turísticas -aunque esto no esté contemplado por la mayoría de las entidades estatales, quienes consideran a estas actividades de tiempo libre bajo el concepto de **excursionismo**- (Pardo Abad y Nieto Codina, 2016).

Estacionalidad

Es un turismo con una temporada muy marcada, ya que debe realizarse en el breve período de verano antártico, momento en el cual retrocede el hielo marino, las temperaturas son más suaves y muchas de las especies animales están en período de reproducción. Las condiciones climáticas extremas imposibilitan que la actividad turística sea continua durante todo el año.

Existe la posibilidad de que se amplíen algo las temporadas (octubre-abril en lugar de noviembre-marzo) como consecuencia del cambio climático, que alarga el período de condiciones climatológicas ideales para la realización de actividades turísticas. Sin embargo, esto supone un nuevo paradigma sobre los impactos ambientales que debe ser estudiado en profundidad a fin de conservar el frágil ecosistema del continente.

Evolución de operadores turísticos y pasajeros

Año	Nº de operadores	Nº de botes y yates	Nº de viajes	Nº de pasajeros que realizaron desembarque	Nº de cruceros solo de pasajeros
1992-1993	10	12	59	6704	
1993-1994	9	11	65	7957	
1994-1995	9	14	93	8098	
1995-1996	10	15	1113	9212	
1996-1997	11	13	104	7322	
1997-1998	12	13	92	9473	
1998-1999	15	15	116	9857	
1999-2000	17	21	154	13687	936
2000-2001	15	32	131	12109	0
2001-2002	19	37	117	11429	2029
2002-2003	26	47	136	13263	2424
2003-2004	31	51	180	19369	4949
2004-2005	35	52	207	22297	5027
2005-2006	47	44	249	25167	4632
2006-2007	42	47	268	28622	6930
2007-2008	48	55	308	32637	13015
2008-2009	44	53	290	26921	10652
2009-2010	44	51	239	21622	15020
2010-2011	41	47	223	19065	14373
2011-2012	36	41	234	21131	4872
2012-2013	39	45	258	24892	9070
2013-2014	42	51	283	27374	9670
2014-2015	37	44	268	26812	9459
2015-2016	38	48	286	29960	8109
2016-2017	38	47	298	36440	7475
2017-2018	44	50	344	42576	9131
2018-2019	44	56	360	44600	10889

*Tabla 1. Evolución de operadores turísticos y pasajeros.
Fuente: elaboración propia a través de datos extraídos de LAATO (2019).*

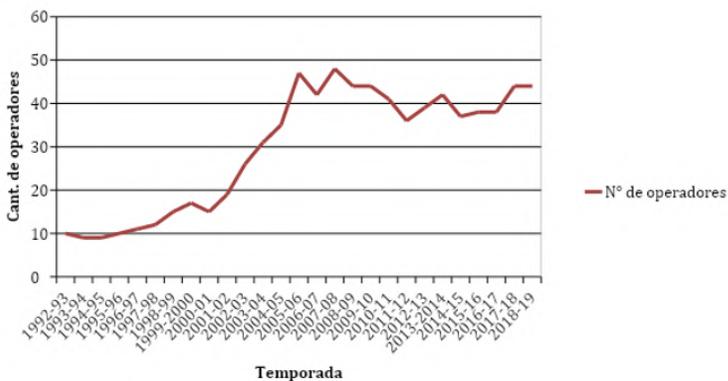


Figura 3. Evolución de la cantidad de operadores.

Fuente: elaboración propia a través de datos extraídos de LAATO (2019).

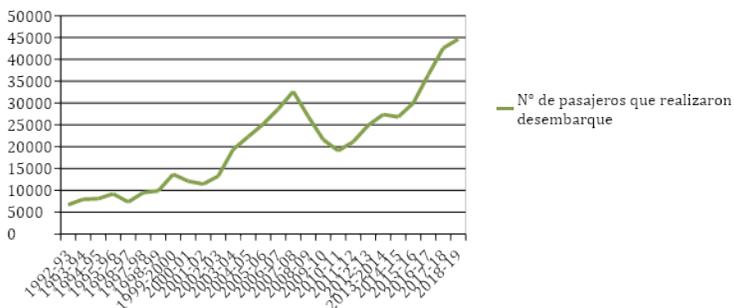


Figura 4. Cantidad de pasajeros que desembarcaron.

Fuente: elaboración propia a través de datos extraídos de LAATO (2019).

Se puede observar un crecimiento progresivo de operadores turísticos sin una caída significativa. La cantidad de pasajeros desembarcados en el continente, sin embargo, fluctuó más en el período 2006-2010. Esto se debe a una crisis económica que tuvo lugar en 2008. A partir de 2010 se vuelve a apreciar un crecimiento sostenido y exponencial de la cantidad de desembarcos.

La mayoría de los viajes operan desde la región de la península antártica durante los 5 meses del verano austral, partiendo desde

Ushuaia, Argentina, o, en menor medida, desde otros puertos al norte del área del Tratado Antártico (IAATO, 2019).

Durante la temporada 2018-2019, turistas de más de 100 nacionalidades distintas visitaron la Antártida.

ORIGEN	PORCENTAJE DEL TOTAL DE LA TEMPORADA 2018-2019
<i>EE.UU</i>	<i>31.9%</i>
<i>China</i>	<i>14.6%</i>
<i>Australia</i>	<i>11.5%</i>
<i>Reino Unido</i>	<i>7.6%</i>
<i>Alemania</i>	<i>6.2%</i>
<i>Canadá</i>	<i>4.7%</i>
<i>Francia</i>	<i>3.8%</i>
<i>Islas periféricas menores de EE.UU</i>	<i>2.3%</i>
<i>Suiza</i>	<i>1.8%</i>
<i>Otros</i>	<i>15.6%</i>

*Tabla 2. Origen de los turistas y porcentaje del total de la temporada 2018-2019.
Fuente: IAATO (2019).*

Conclusiones finales

La Antártida -como territorio pero, especialmente, como destino turístico- tiene características que la diferencian enormemente de otros lugares. Tal diferencia implica que la configuración de cualquier actividad humana en el continente será sumamente distinta a cómo se daría esa misma actividad en cualquier otra parte del mundo.

En especial, la actividad turística toma características muy distintivas: el turismo antártico se ve regulado por la IAATO, siguiendo los lineamientos del Tratado Antártico.

Los turistas que visitan el continente tienen, también, características bastante definidas: suele tratarse de personas adultas, de edad más bien avanzada, con un poder adquisitivo relativamente alto (lo

suficiente como para costear el viaje al continente) y con estudios terciarios o universitarios en la gran mayoría de los casos.

Cuentan con conocimientos previos del lugar que van a visitar y tienen un interés marcado por la naturaleza y la experiencia que implica conocer la Antártida. Además, están los científicos e investigadores que llegan al continente para realizar sus investigaciones y que, inevitablemente, realizan actividades vinculadas al ocio en algún momento de su estadía; además, por ser su presencia en el continente algo transitorio, nunca dejan de ser visitantes del continente, es decir, no llegan a constituir una población local.

La ausencia de una población local también es un punto singular de la actividad turística en el continente antártico, ya que la vinculación entre turista y poblador local -tan común en el resto del mundo- no se da. En la Antártida, en cambio, esta relación podría verse reemplazada, en parte, por la relación entre turismo y ciencia: el intercambio y enriquecimiento mutuo se da entre turistas y científicos. Si bien aún falta analizar en mayor profundidad los impactos tanto positivos como negativos que son consecuencia de esta relación, la estrecha vinculación turismo-ciencia que se da en el continente antártico es innegable.

En conclusión, el turismo antártico venía teniendo -antes de la pandemia por COVID-19- un crecimiento y desarrollo sostenidos, no solo con un crecimiento en la cantidad de visitantes, sino también con una diversificación de la oferta turística bastante marcada, principalmente, por la modalidad de turismo de cruceros. Además, cada vez más y más proyectos de ciencia ciudadana (como el caso analizado de Fjord Phyto) se suman como atractivo turístico en el continente. Por este motivo conviene continuar trabajando para analizar el desarrollo de la actividad turística en el continente antártico.

Bibliografía

- Amelung, B. y Lamers, M. (2006). *Scenario Development for Antarctic Tourism: Exploring the Uncertainties*. *Polarforschung*, 75(2-3), 133-139
- Bórquez Reyes, R., Bourlon Pierre Marie, F. y Moreno Escobedo, M. A. (2019). *El turismo científico y su influencia en la comunidad local: el estudio de caso de la red de turismo científico en Aysén, Chile*. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, 12(26). <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.16065.20321>
- Bourlon, F. y Mao, P. (2011). *Las formas del turismo científico en Aysén, Chile*. *Gestión Turística*, 15, 4-98. <https://doi.org/10.4206/gest.tur.2011.n15-04>
- Bourlon, F. y Mao, P. (2016). *La Patagonia Chilena: Un nuevo El Dorado para el Turismo Científico*. *Nire Negro*
- Farmer, L. y Cowan, A. (2019). *Utilización de embarcaciones de turismo polar como plataformas para la ciencia*. *Asuntos Antárticos*, 6, 61-67
- Favero, M. (2019). *Turismo en Antártida: un ensayo sobre contrastes entre impacto ambiental, regulaciones vigentes y oportunidades para generar conciencia*. *Asuntos Antárticos*, 6, 53-59
- International Association of Antarctica Tour Operators. (2019). *IAATO Overview of Antarctic Tourism: 2018-19 Season and Preliminary Estimates for 2019-20 Season*. IAATO. <https://iaato.org/wp-content/uploads/2020/03/IP140-IAATO-Overview-of-Antarctic-Tourism-2018-19-Season-and-Preliminary-Estimates-for-2019-20-Season.pdf>
- Mascioni, M. (2020). *Primeras investigaciones sobre la comunidad fitoplanctónica de Bahía Andvord (Antártida): composición y dinámica espacio-temporal* [Doctorado en Ciencias Naturales, Universidad Nacional de La Plata]. Facultad de Ciencias Naturales y Museo. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/114223>
- Pardo Abad, C. J. y Nieto Codina, A. (2015). *Turismo antártico: Naturaleza y ciencia en los confines del turismo contemporáneo*. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 35(1), 139-168
- Pardo Abad, C. J. y Nieto Codina, A. (2016). *Turismo en la Antártida: precisiones conceptuales, principios generales y perspectivas teóricas*. *Estudios Geográficos*, 77(280), 241-273. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201609>
- Pertierra, L., Tejedo, P., Benayas, J. y Boada, M. (22 de octubre de 2014). *Evolución del turismo en la Antártida: impactos y tendencias futuras*. *Quercus*. <https://www.revistaquercus.es/noticia/3922/articulos/evolucion-del-turismo-en-la-antartida-impactos-y-tendencias-futuras.html>
- Sautu, R. (2003). *Todo es teoría. Objetivos y métodos de investigación*. Ed. Lumiere
- Sautu, R., Boniolo, P., Dalle, P. y Elbert, R. (2005). *La construcción del marco teórico en la investigación social*. En *Manual de Metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología* (pp. 29-81). CLACSO

- *Scientific Tourism Network*. (10 de junio de 2019). Resumen del Segundo Encuentro de Turismo Científico – 16 al 30 de Abril 2019. *Scientific Tourism Network*. <https://scientific-tourism.org/2019/06/10/resumen-del-segundo-encuentro-de-turismo-cientifico-16-al-30-de-abril-2019/>
- Serrano Canadas, E. (2002). Hielo, montañas, mar y fauna: El turismo en las islas Shetland del Sur (Antártida marítima) / Glace, montagne, mer et faune: le tourisme dans les Iles Shetland du Sud (Antarctique maritime). *Revue de Géographie Alpine*, 90(1), 9-23. <https://doi.org/10.3406/rga.2002.3069>
- Taylor, A. R., Barðadóttir, Þ., Auffret, S., Bombosch, A., Cusick, A. L., Falk, E. y Lynnes A. (2020). Arctic expedition cruise tourism and citizen science: a vision for the future of polar tourism. *Journal of Tourism Futures*, 6(1), 102-111. <https://doi.org/10.1108/JTF-06-2019-0051>
- Tracey, P. J. (2001). *Managing Antarctic Tourism*. [Tesis doctoral de Filosofía, Universidad de Tasmania]. https://eprints.utas.edu.au/11410/2/Tracey_2001.pdf
- Vereda, M. (2018). *Representaciones simbólicas, producción de imágenes y usos de los espacios: la experiencia turística de los visitantes antárticos en la Antártida y en Ushuaia como destinos turísticos remotos* [Tesis de doctorado en Geografía, Universidad Nacional del Sur]. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/4437/Tesis%20Doctoral-Vereda.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Vereda, M., Jensen, M. y Fontana, P. G. (18 de diciembre de 2019). La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales. *Registros*, 15(2), 4-28. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/329>
- Vereda, M. y Jensen, M. (2019). *Análisis Geo-histórico del turismo Antártico: Prácticas y representaciones*. *Asuntos Antárticos*, 6. <http://antarcticaffairs.org/wp-content/uploads/2021/04/03-4.pdf>

Gestión de Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida: importancia internacional

Érica Beatriz Galarza - Pablo Damián Maciel

Introducción

El continente antártico es uno de los lugares más impresionantes del planeta. La belleza de su paisaje helado y su condición de naturaleza pura es lo que ha atraído al hombre por años, dan cuenta de ello las expediciones polares realizadas desde el siglo XIX. En la actualidad la relevancia estratégica del territorio antártico es de gran importancia internacional, motivo por el cual se creó en 1959 el Tratado Antártico, acuerdo internacional que designa a la Antártida como una región para la paz y la ciencia, convirtiéndola en una referencia de cooperación y legislación internacional congelando las reclamaciones de soberanía previa de los países, entre ellos Argentina (Antarctic Treaty, 2022).

El Tratado da a los países del hemisferio sur el nombre de “Estados Entrada”, concepto que dio lugar actualmente a llamar y posicionar a las ciudades de dichos países como “Puertas de Entrada a la Antártida”. Pero, ¿cuáles son las características de una Ciudad Puerta de Entrada? ¿Qué es lo que implica que esta ciudad se posicione efectivamente como una Puerta de Entrada a la Antártida?

Este trabajo pretende exponer cómo se vincula cada Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida con el continente blanco, analizando su posición con respecto a las demás a través de una descripción de su conexión histórica, su gestión gubernamental logística, científica y comercial en asuntos antárticos, sus ventajas y desventajas en relación a la competencia con las otras ciudades por consolidarse internacionalmente como Puerta de Entrada a la Antártida. Para ello se ha consultado bibliografía disponible en la web concerniente a asuntos antárticos, textos académicos de

investigación referidos al tema y notas periodísticas.

La Antártida presenta una realidad siempre cambiante y compleja en materia de jurisdicción que debe abordarse antes de configurar cualquier tipo de planificación estratégica, incluyendo la turística, requiriendo investigaciones profundas, abordadas en diferentes ejes de análisis. Es importante conocer cuáles son las potencialidades de desarrollo en las cuestiones antárticas que posee la ciudad de Ushuaia y analizar su conectividad con las otras ciudades Puerta de Entrada, ya sea desde un ángulo de complementariedad como de competitividad, para tener una visión más amplia de las posibilidades de crecimiento de Ushuaia como principal Puerta de Entrada a la Antártida.

La principal motivación de este trabajo es poder identificar en qué situación se encuentra la ciudad de Ushuaia en su rol de Puerta de Entrada a la Antártida y sede de turismo antártico con respecto a las demás ciudades, debido a la importancia que le significará a nuestro país una correcta gestión en asuntos antárticos que la potencien como principal puerta de acceso al continente blanco.

Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida y su ubicación

De acuerdo a Guyer (2006), Estados Entrada “es un concepto que sin excepción pertenece a los países del hemisferio sur y tiene su origen en la Conferencia de Washington que creó el Tratado Antártico en 1959”. Partiendo de este concepto se puede deducir que las ciudades pertenecientes a dichos estados que, por su ubicación geográfica próxima a la Antártida y su actividad comercial-portuaria vinculada a la misma, son llamadas **Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida**. Dicha vinculación se ha vuelto de gran importancia en los últimos años, tanto que cada Ciudad Puerta busca consolidarse como tal, fortaleciendo su conexión con el continente antártico a través de la inversión en infraestructura, ciencia y tecnología que las coloque en un lugar destacado internacionalmente. Las Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida

son: Christchurch (Nueva Zelanda), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Hobart (Australia), Punta Arenas (Chile) y Ushuaia (Argentina). El primer dato importante a tener en cuenta sobre estas ciudades es la distancia entre ellas y el punto más cercano al continente blanco, siendo Ushuaia la más cercana a 997,66 km, luego Punta Arenas a 1226,7 km, Hobart a 3430,8 km, Christchurch a 3834,51 km y Ciudad del Cabo a 4367,74 km.

En la figura 1 se observa una vista global de la ubicación de cada ciudad y su distancia a la Antártida. Esto permite una primera aproximación para comparar a grandes rasgos las distancias.



*Figura 1. Vista global de la ubicación de cada ciudad y su distancia a la Antártida.
Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.*

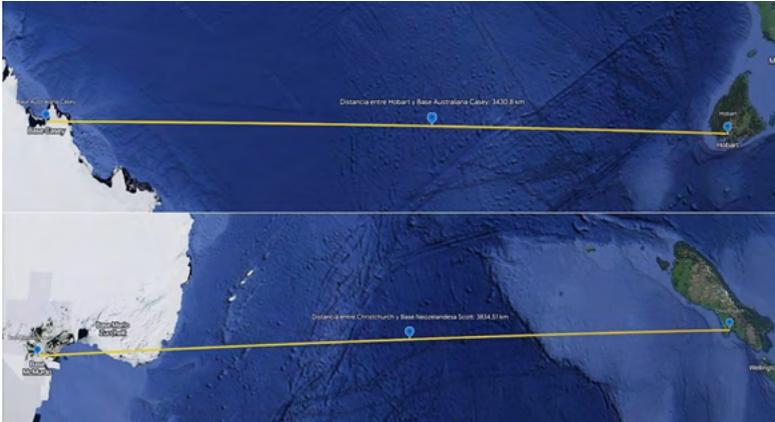
En la figura 2 se puede apreciar más a detalle las distancias entre las ciudades de Punta Arenas y Ushuaia y sus respectivas bases antárticas. Entre Punta Arenas y su Base Presidente Eduardo Frei Montalva, hay unos 1226,7 km aproximadamente y entre Ushuaia y su Base Carlini, unos 997,66 km aproximadamente.



Figura 2. Distancia entre Punta Arenas y Ushuaia y sus bases antárticas.

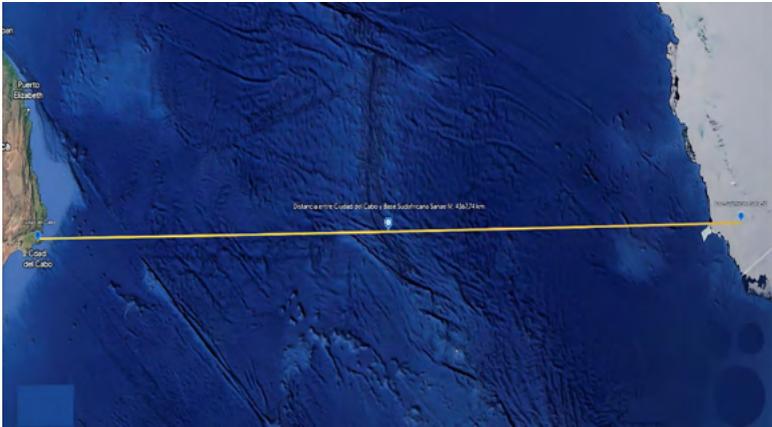
Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.

En la figura 3 se observa la distancia entre las ciudades de Christchurch y Hobart y sus bases antárticas. Entre Christchurch y su Base Neozelandesa Scott hay unos 3834,51 km aproximadamente y entre Hobart y su Base Australiana Casey unos 3430,8 km aproximadamente.



*Figura 3. Distancia entre Christchurch y Hobart y sus bases antárticas.
Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.*

En la figura 4 se muestra a detalle la distancia entre Ciudad del Cabo y su Base Sudafricana Sanae IV, a unos 4367,74 km de distancia aproximadamente.



*Figura 4. Distancia entre Ciudad del Cabo y su base antártica.
Fuente: elaboración propia a partir de Google Earth.*

La cercanía al océano Austral es solo uno de los atributos de las ciudades para ser considerada Puerta de Entrada a la Antártida, atributo que necesita ser complementado con el desarrollo de ciertos aspectos, tales como una actividad económica que sirva de soporte logístico a los programas nacionales antárticos, el perfeccionamiento de instituciones de investigación científica antártica, una infraestructura acorde al desenvolvimiento de las actividades, ya sea de traslado a la Antártida (puertos, aeropuertos) o desarrolladas en la ciudad (servicios públicos), entre otros.

Ushuaia (Argentina)

De las cinco Ciudades Puerta de Entrada, Ushuaia es la más cercana a la Antártida y, como tal, siempre ha jugado un rol en relación al continente blanco.

Pueden considerarse que inicia el interés argentino por la Antártida desde el comienzo del siglo XIX, cuando diversas expediciones y actividades foqueras tuvieron a Buenos Aires como punto de partida. Existen datos que evidencian una presencia oficial argentina en aguas antárticas que datan de 1815, en el transcurso de la Guerra de la Independencia Argentina, cuando el entonces coronel de marina Guillermo Brown, al servicio de las Provincias Unidas del Río de la Plata, comenzó una campaña para hacer frente a la flota española en el océano Pacífico y al atravesar el cabo de Hornos con los navíos Hércules y Trinidad los vientos los llevaron hasta el paralelo 65° sur (Todo Argentina, 2022; Ministerio de Defensa, s.f.1; Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, s.f.3).

El 18 de febrero de 1818, Juan Pedro de Aguirre, quien operaba los buques Pescadora Director y San Juan Nepomuceno, solicitó autorización para la instalación de un establecimiento para caza de lobos marinos en alguna de las islas existentes a la altura del polo sur. En agosto del mismo año, el gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata otorgó las primeras concesiones para la caza de focas y pingüinos en territorios correspondientes al continente antártico (Todo Argentina, op. cit.). Existe la teoría que atribuye el descubrimiento del continente antártico a la explotación rioplatense de la fauna marina en la zona, es decir que como consecuencia de dicha explotación se llegó al territorio. De acuerdo con Todo Argentina (op. cit., párr. 22):

El descubrimiento físico de la Antártida se concretó por expediciones pesqueras, en relación directa con la explotación de la fauna marina del Atlántico Sur Occidental y del Océano Glacial Antártico. Según esa teoría,

la persecución de las presas -que en su huida emigraban cada vez más al Sur- habría llevado a los cazadores rioplatenses a las zonas antárticas, silenciando su descubrimiento para evitar la competencia sobre los beneficios de tan redituable explotación. La prueba principal la constituían los excepcionales volúmenes de captura, como los registrados por los buques Pescadora Director, propiedad de Juan Pedro Aguirre, o el de la polacra San Juan Nepomuceno, que ingresó al puerto bonaerense en febrero de 1820 con más de 14.000 cueros. Podemos agregar además que el citado Aguirre había solicitado -el 18 de febrero de 1818- al Consulado de Buenos Aires la autorización de una factoría foquera y ballenera, en las islas que él designaba como próximas al Polo Sud.

De acuerdo a Bertram (2007, citado en Roldán, 2011) a principios del 1900, Ushuaia contaba solo con un pequeño puesto naval que solo podía ofrecer carbón y madera. Sin embargo, prácticamente todos los pioneros antárticos pasaron por allí. Por ejemplo, la Expedición Antártica de Bélgica se desarrolló entre 1897-1899, fue la primera totalmente científica, e inició su recorrido en el estrecho de Magallanes. En su paso por Ushuaia, durante el mes de diciembre del año 1897, el gobierno argentino ofreció que tomase tanto carbón como necesitase de la estación carbonífera de manera gratuita (Vereda y Jensen, 2020).

A fines de 1901 se organizó en Suecia una expedición científica privada integrada, dirigida por el geólogo sueco Otto Nordenskjöld. En su paso por Buenos Aires, Nordenskjöld invitó al gobierno argentino a integrar la expedición enviando a un representante, José María Sobral, quien se transformó así en el primer argentino que llegó a la Antártida en carácter oficial como representante del Estado Nacional. A su vez, esta expedición debió ser rescatada al naufragar en 1903. Esa misión fue llevada adelante por la Armada Argentina

mediante envío de la corbeta Uruguay al mando del vicealmirante Julián Irizar, que recaló en Ushuaia a la espera de las expediciones de rescate de Suecia y Francia. Sin embargo, al verse demoradas las mismas, la nave partió al rescate en solitario efectuando exitosamente su misión (Vereda y Jensen, op. cit.).

La presencia permanente de Argentina en la Antártida se concreta a principios del siglo XX, con el observatorio meteorológico y magnético de la Isla Laurie, en las Orcadas del Sur. El mismo había sido inaugurado en 1903 por la Expedición Antártica Escocesa de William Speirs Bruce y el 22 de febrero de 1904⁷ pasó a manos argentinas. (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, s.f.1). Este acontecimiento da inicio a una larga e ininterrumpida labor en la región. Esta base, que permanece en funcionamiento, está reconocida como el primer establecimiento con carácter permanente al sur de los 60° de latitud sur y fue el único de su tipo durante 40 años (Molinari, 2005).

Según Vereda y Jensen (op. cit.) desde 1922 comienzan a llegar los primeros turistas a Ushuaia, embarcados en cruceros de diferentes empresas y nacionalidades, con la finalidad de conocer los canales fueguinos. En 1958 a este atractivo se suma uno mayor: iniciar en Ushuaia su viaje a la Antártida.

El turismo marítimo hacia la Antártida se inició en 1958 a partir de la iniciativa del gobierno argentino, que organizó dos viajes con el buque ARA Les Eclaireurs (Vereda y Jensen, op. cit.). El primer viaje partió desde Ushuaia el 16 de enero de 1958 con 98 pasajeros, visitando cinco estaciones científicas argentinas.

Los visitantes colocaron una placa conmemorativa en el Destacamento Decepción por ser el primer lugar de la Antártida donde desembarcaron.

⁷ Fecha en que se conmemora el Día de la Antártida Argentina.

Al año siguiente se organizó un viaje con el buque MN Yapeyú llevando 263 pasajeros. Estos viajes pioneros (junto con un viaje del buque chileno Navarino que operó desde Punta Arenas) precedieron la firma del Tratado Antártico (1959) y demostraron tanto la viabilidad técnica de su realización como el interés de los turistas en viajar a esas apartadas regiones y la posibilidad de contar con logística de apoyo (Vereda y Jensen, op. cit.).

La década de los años sesenta se caracterizó por la continuidad de los viajes organizados por los organismos públicos de Argentina y el inicio del turismo antártico desde la actividad privada a través de la empresa dirigida por Lars Eric Lindblad, quien contrató buques a la Argentina y luego a distintos países, realizando itinerarios que partieron desde lugares tan diversos como Buenos Aires y Ushuaia en Argentina, Punta Arenas en Chile y Lyttelton en Nueva Zelanda (Vereda y Jensen, op. cit.).

La creación de la provincia de Tierra del Fuego en 1991 contribuyó a otorgar aún más dinamismo al creciente sector turístico. El gobierno nacional nombró a la provincia más joven del país, Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, con el objetivo de asentar la soberanía argentina sobre las Islas del Atlántico Sur (particularmente las Islas Malvinas) y sobre el territorio antártico (Ley de Provincialización 23.775, 1990).

Actualmente, Ushuaia concentra más del 90% del turismo antártico mundial debido a la cercanía a la Península Antártica a menos de 1000 km, su principal ventaja, lo que la constituye la ciudad más cercana al continente antártico y en la Puerta de Entrada a la Antártida más popular (Morgavi, Cohen y Vereda, 2020). Esta popularidad está netamente vinculada a la actividad turística, derivada de los cruceros antárticos que hacen escala en el puerto de Ushuaia, ya que no se ofrecen vuelos turísticos antárticos desde la ciudad. Ushuaia ofrece servicios portuarios, manejo de carga, cámaras frigoríficas, servicios de combustible y bunkering, pilotos y agentes terrestres experimentados, guías turísticos bilingües, servicio

de búsqueda y rescate proporcionado por la Armada y la Guardia Costera de Argentina. Un operador turístico local, Antarpply, con su barco Ushuaia, realiza viajes a la Antártida. Operan con éxito desde 2002 (Roldán, 2011; Rizoli y Luirette Woods, 2021).

Con el objetivo de afirmar el interés soberano de Argentina en la Antártida, fue creado en 1951 el Instituto Antártico Argentino (IAA), que trabaja desarrollando programas de investigación, manteniendo la cooperación internacional con otras partes antárticas y promoviendo la conciencia del sector antártico argentino entre sus ciudadanos. Argentina delimitó en el año 1942 el Sector Antártico Argentino entre los 5 y 74 grados longitud oeste y los 60 grados latitud sur hasta el polo⁸.

Actualmente, integra el Sistema del Tratado Antártico con carácter de Parte Consultiva y pertenece, además, al grupo de los doce signatarios originarios del Tratado. De acuerdo a Molinari (op. cit.):

Nuestro país entiende que la plena vigencia del Sistema es una condición necesaria para el desarrollo del presente y el futuro de la Antártida. Este, a su vez, es una garantía para la continuidad del protagonismo que ha adquirido Argentina con su presencia permanente y su participación activa en el mismo.

El Programa Antártico Argentino mantiene seis bases permanentes en la región de la Península Antártica (Base Orcadas, Base Carlini, Base Esperanza, Base San Martín, Base Belgrano II y Base Marambio), además de muchas otras estaciones y refugios estacionales -temporarios- (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, s.f.2).

⁸ Otros estados han limitado sus propios sectores antárticos. Entre ellos se encuentran Chile (53° - 90° de longitud oeste) y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (20° - 80° de longitud oeste).

Ambos se superponen parcial y/o totalmente con el de la Argentina.

El Ejército Argentino es quien suministra la logística a través del buque de bandera argentina Rompehielos ARA Almirante Irizar (Q-5). El mismo había sido destruido por un incendio en 2007, lo que derivó en su inactividad por diez años. Tras su reparación la Dirección Nacional de lo Antártico (DNA) fletaba el carguero Canal Beagle y el buque ruso Vasili Golovnin, o el rompehielos ruso Capitán Dranytsin, para el transporte de personal y científicos y reabastecimiento de las instalaciones de investigación. En 2017 retomó la actividad, arribando el 5 de enero de 2018 a la Base Marambio en el marco de la Campaña Antártica de Verano 2017/2018. Se buscó una mayor eficiencia en el cumplimiento de la misión antártica, por lo que se acrecentaron las capacidades de habitabilidad y operatividad del buque. Además de aprovisionamiento de las bases antárticas, el rompehielos contribuye a las tareas científicas de glaciología, meteorología, el relevamiento de la plataforma submarina del gélido continente e instaló el primer observatorio polar argentino en la base más austral (Ministerio de Defensa, s.f.2).

La Armada Argentina opera el Buque Oceanográfico ARA Puerto Deseado (Q-20) que se utiliza para investigación y carga, así también buques patrulleros más pequeños, que navegan hacia el sur cada verano en función de apoyo, búsqueda y rescate dentro del sector reclamado por la Antártida Argentina. Las conexiones aéreas entre Argentina y la Antártida son operadas por la Fuerza Aérea Argentina, aterrizando el C-130 Hércules en la pista de aterrizaje de la Estación Marambio. Desde allí se conecta con otras instalaciones de investigación antárticas mediante aeronaves más pequeñas y helicópteros equipados con esquís (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, s.f.2).

Todas estas operaciones logísticas son llevadas a cabo desde otros puertos y ciudades de Argentina más que desde Ushuaia. Esto se ajusta al hecho de que la sede de la DNA se encuentra en Buenos Aires (Roldán, 2011).

Así como las otras Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida,

Ushuaia también firmó, en 2009 en la ciudad de Christchurch, la Declaración de Intenciones entre las Ciudades de Entrada del Borde Sur a la Antártida. Acuerdo para la cooperación y el intercambio de información entre las ciudades signatarias (Daniel Leguizamón - Antártida y Turismo, s.f.).

En lo que respecta a instituciones relacionadas con temas antárticos, Tierra del Fuego cuenta con la Universidad de La Patagonia San Juan Bosco (UNPAT) que alberga el Centro de Información y Publicaciones Antárticas - Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC-CONICET). El CADIC fue creado en 1969 para promover, apoyar y ejecutar investigaciones científicas en Tierra del Fuego, Antártida, Islas del Atlántico Sur (CADIC-CONICET, s.f.). La Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (UNTDF) alberga el Instituto de Ciencias Polares, Ambiente y Recursos Naturales (ICPA), que aborda las problemáticas ambientales y de los recursos naturales de la Provincia y la Antártida (UNTDF, s.f.). El Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) se encarga del asesoramiento en el uso racional de los recursos sostenibles con el objetivo de preservar el ecosistema marino para las generaciones futuras (Ministerio de Economía, s.f.).

Además de las instituciones, Ushuaia presenta actividades turísticas relacionadas a la Antártida. Allí se exhibe la Galería Temática Pequeña Historia Fueguina, que muestra las aventuras marítimas de los siglos XIX y XX representadas en personajes como Fitz Roy, capitán del HMS Beagle y Ernest Shackleton, símbolo de las primeras expediciones antárticas. En los pabellones del ex presidio de Ushuaia se encuentran el Museo Marítimo, el Museo Antártico y el Museo de Arte Marino. Este lugar encierra la historia de famosos naufragios y nativos canoeros, expediciones a la Antártida y leyendas sobre los reclusos del Penal de Ushuaia (Secretaría de Turismo Ushuaia, s.f.).

Según los operadores turísticos que trabajan en la ciudad, la mayor fortaleza de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida

es su proximidad al continente antártico y la conexión aérea. Además, enfatizaron la calidad de las excursiones, los agentes marítimos experimentados y la calidad en los servicios que ofrece la ciudad. Así también señalaron algunos problemas como los costos diarios y complicada gestión del puerto, la falta de una terminal de pasajeros (ya que es la misma que para el transporte de carga), problemas con las facilidades de depósito, inadecuada terminal aeroportuaria y longitud del muelle y los monopolios en algunos servicios (Morgavi, Cohen y Vereda, op. cit.).

Proyecciones

El gobierno argentino en el año 2021 dio a conocer la iniciativa para construir una base naval integrada de la Armada en Ushuaia, la construcción del **Polo Logístico Antártico**, una base logística para ofrecer asistencia y servicio a embarcaciones nacionales y extranjeras, buscando convertirse en la Puerta de Entrada más accesible a la Antártida. El proyecto implica el traslado de la **Base Naval Ushuaia** unos 5 kilómetros hacia la península en donde se encuentra el Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas, con el fin de ubicar en conjunto las instalaciones aéreas y navales. Contempla, además, la construcción de un muelle, viviendas para el personal y otras obras (Ciudad Nueva, 2021).

Además, desde el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación se proyecta la creación del **Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos** (CITEAS), que incluiría una subsele del IAA, cuya sede se encuentra en el campus de la Universidad Nacional de San Martín (provincia de Buenos Aires), y que servirá de soporte para el desarrollo de proyectos científico-tecnológicos y para el apoyo logístico de las campañas de investigación. Las instituciones que llevarán adelante el proyecto del CITEAS son el CADIC-CONICET, el Instituto Antártico Argentino (IAA-MRECIC), la UNTDF, la

Universidad Tecnológica Nacional - Facultad Regional Tierra del Fuego (UTN-FRTDF), el INIDEP, la Administración de Parques Nacionales (APN), el Gobierno de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y la Municipalidad de la Ciudad de Ushuaia (Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, 2022).

Otro proyecto que se puede mencionar es el que se comunicó en 2013 por el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y el Ministerio de Defensa de la Nación (Infonews, 2013). Se trata la **Base Conjunta Logística Petrel**, una “base logística de transferencia de pasajeros y de cargas” con personal de las tres Fuerzas Armadas para ser utilizada anualmente por el Programa Antártico Argentino, así como también por programas de otros países y buques turísticos. Las obras consistirán en reacondicionar las instalaciones de la base, construir un muelle para buques de gran calado, dos pistas de aterrizaje (de 1300 y 1800 metros) para aeronaves a reacción de gran porte y estructuras para el uso de los helicópteros MI-117 E de la Fuerza Aérea (Rizoli y Luirette Woods, op. cit.).

La Base Petrel tendrá una conexión directa con el Polo Logístico Antártico, ya que contendrá todo el material y personal para las campañas antárticas y funcionará como opción principal o alternativa a la Base Marambio, contando con las capacidades requeridas para abastecer desde allí a todas las bases antárticas argentinas a lo largo de todo el año. Esto también podrá aprovecharse para potenciar el desarrollo de la industria turística en las bases antárticas argentinas (Gómez Mombello, 2014; González Monte, 2016; Ministerio de Defensa, 2016, citados por Rizoli y Luirette Woods, op. cit.).

Punta Arenas (Chile)

Es una de las ciudades más cercanas al continente antártico, ventaja que comparte con Ushuaia (Argentina), y su vínculo con la Antártida se evidencia desde el siglo XIX cuando los cazadores de focas y ballenas se reabastecían de suministros en la zona y a finales del mismo siglo los exploradores polares la utilizaban como último puerto de escala para sus expediciones, entre ellos Adrien de Gerlache de Gomery (expedición belga 1897-1899), Otto Nordenskjöld (expedición sueca 1895-1897), Jean-Baptiste Charcot (expedición antártica francesa 1903-1905) y Robert Falcon Scott (Expedición Discovery 1901-1904). Para el pueblo chileno el hecho más representativo del enlace histórico con el continente blanco fue la participación del oficial de la marina chilena Luis Pardo Villalón, conocido localmente como Piloto Pardo, en el rescate de los hombres abandonados de la Ernest Shackleton's Endurance -1914-1916- (Instituto Nacional Antártico Chileno -INACH-, 2013, como se citó en Roldán, 2015). Fue de gran importancia en ese entonces la apertura del Canal de Panamá en 1914 ya que colocó a Punta Arenas en un lugar de relevancia para la navegación entre el océano Atlántico y el océano Pacífico. Hubo luego un receso de actividades antárticas hasta mediados del siglo XX cuando el gobierno chileno estableció una base naval e incorporó el sector chileno antártico reclamado, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena (Mancilla González, 2011; Roldán, 2015).

Ya en el siglo XXI el gobierno de Chile fortaleció su posición como un estado antártico, priorizando la importancia geopolítica de Punta Arenas como la ciudad administrativa de su región más austral, tanto así que en 2003 trasladó las instalaciones del Programa Antártico Chileno (INACH) a Punta Arenas, el cual funcionaba en Santiago hasta entonces. Actualmente, casi todas las actividades relacionadas con la Antártida chilena se desarrollan en Punta Arenas, incluyendo la gestión del

programa nacional de investigación y operaciones de logística y facilitación del acceso a la península antártica a otros Programas Nacionales Antárticos. Además, cuenta con la disponibilidad del transporte aéreo hacia la Antártida que le permite fácil acceso para las expediciones gubernamentales y comerciales como el turismo antártico, como así también dispone de servicios profesionales para llevar adelante las actividades turísticas y logísticas gubernamentales (Roldán, 2015). Asimismo dispone del Comité Científico de Investigaciones Antárticas -CCIA-, el Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales -CAPAN- y la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos -CCRVMA- (INACH, 2019). Posee 4 bases permanentes: Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat, Base Militar Antártica General Bernardo O'Higgins Riquelme, Base Profesor Julio Escudero y Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, además de otras estaciones y refugios estacionales -temporarios- (INACH, 2020).

Roldán (2015) expone la desventaja de la fuerte presencia militar en Punta Arenas y Antártida chilena, citando su anterior trabajo (2011):

El rol de Punta Arenas como ciudad chilena de entrada a la Antártida está todavía ligado a sus pasados gobiernos militares. Las fuerzas armadas tienen una fuerte presencia en las estaciones antárticas y continúan proveyendo la mayor parte del acceso a la Antártida por mar y por aire. Un negocio local, Aerovías DAP, ha estado ofreciendo vuelos a la Península Antártica para programas de ciencia, turismo y expediciones privadas por más de veinte años. A pesar de ser una empresa comercial privada, las operaciones de DAP dependen de las capacidades y de la operatividad de la Base de las Fuerzas Armadas Chilenas y de la pista de aterrizaje de la Isla Rey Jorge (Islas Shetland del Sur, Antártida).

Para continuar con el fortalecimiento de Punta Arenas como Puerta de Entrada a la Antártida, el enfoque se ha puesto en el fomento de la investigación científica antártica a través de iniciativas gubernamentales, como el diseño en 2017 del Centro Antártico Internacional, proyecto incluido dentro del Plan Especial de Desarrollo para Zonas Extremas (PEDZE) de Magallanes y la Antártica Chilena, los Programas para la Investigación Antártica de la Universidad de Magallanes. El INACH promueve la investigación científica a través de fondos concursales para proyectos que no requieren ir a la Antártida, como programas de apoyo para el desarrollo de tesis en temas antárticos y un Programa de Colaboración INACH-CONICYT -Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica- para brindar apoyo logístico a los proyectos financiados por el Fondo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDECYT) que impliquen actividad en la Antártida. Asimismo, en este plano cofinancia proyectos multidisciplinarios en conjunto con el Programa de Investigación Asociativa (PIA) de CONICYT (Ruiz Rudolph, 2017). Existen, además, distintas iniciativas de difusión, tales como: **Antartikanos**, programa que contiene un grupo de iniciativas para fomentar la identidad antártica de la región más austral de Chile, **Huellas Antárticas**, que consiste en una **Guía para El Circuito Antártico de Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes** que invita a realizar un recorrido que exhibe la conexión con la Antártida y cuenta con la aplicación **Antártica-AR** para dispositivos con información sobre el continente blanco. Ruiz Rudolph (op. cit.) menciona que:

(...) cuenta con un Programa de Educación actualizado al año 2017 que contempla: **Capacitaciones a Educadoras de Párvulos**, que consiste en jornadas de capacitación para docentes de primaria en temas antárticos. **Científicos Polares por un Día**, destinado a escolares de primer y segundo ciclo de educación básica quienes visitan las instalaciones del INACH, más precisamente los

laboratorios, para iniciar sus primeros pasos de forma lúdica en la investigación antártica. **Academia Escolar de Ciencia Antártica 2017**, destinado a escolares de segundo ciclo de educación básica, que busca promover investigaciones científicas antárticas desarrolladas y propuestas por estudiantes, quienes asisten a sesiones por equipos, conformados por dos estudiantes y un docente, recibiendo asesoría y guía de profesionales del INACH (Iniciativa conjunta entre INACH y Proyecto Asociativo Regional PAR EXPLORA Magallanes). **Feria Antártica Escolar**, convocatoria a propuestas de investigación para estudiantes de cualquier región de Chile, quienes conformen un equipo de dos estudiantes y un docente y presenten propuestas en colaboración con equipos de otras regiones. El foco de investigación es sobre el conocimiento y conservación del océano Austral.

Proyecciones

El gobierno de la Región de Magallanes, Chile, anunció la construcción del Centro Antártico Internacional (CAI), un proyecto que apuesta a la ciencia, la cooperación internacional y el turismo sustentable, para consolidar a Punta Arenas como Puerta de Entrada a la Antártida. El CAI aportará apoyo logístico, con laboratorios especializados en materias como hielo, atmósfera, océano, ecología, evolución, geología y paleontología, entre otros espacios para actividades académicas y auditorio, para las crecientes expediciones de investigadores chilenos y extranjeros que llegan a la zona. Contará, además, con área museográfica, sala de hielo antártico, planetario, acuario con especies australes y la recreación de un bosque antártico de hace más de 35 millones de años para visitantes. Se levantará en Punta Arenas, a orillas del Estrecho de Magallanes, con una superficie de 33 mil metros cuadrados y será administrado por el INACH y la Universidad de Magallanes (Dannemann, 2022).

Hobart (Australia)

Es la capital de Tasmania, uno de los 6 estados de Australia. Su vínculo con la Antártida data desde el siglo XIX cuando su puerto era frecuentado por los cazadores de focas y ballenas en el océano Austral para el reabastecimiento de los barcos y a principios del siglo XX por los exploradores antárticos quienes paraban en la ciudad cuando iban o volvían de sus expediciones a la Antártida. En la última década del siglo XX, con intenciones de propiciar el desarrollo regional y crear empleos, el gobierno australiano elaboró una gran política regional para promocionar a Hobart como Puerta de Entrada a la Antártida, con el fin de atraer a las empresas y crear alianzas internacionales. La colaboración entre el sector público y privado para alcanzar dichos objetivos dieron como resultado la creación en Hobart de un centro antártico único para la ciencia, la política, los negocios, la industria, la educación y la investigación (Roldán, 2015).

Hobart es, de las 5 ciudades Puerta de Entrada a la Antártida, la que mayor cantidad de organizaciones relacionadas con la Antártida ostenta. El puerto base de Nuyina es un centro científico que está atracado a solo 5 minutos del centro de la ciudad de Hobart. El puerto de la ciudad tiene una terminal antártica y de cruceros que también alberga un Centro de Carga y Bioseguridad Antártica de clase mundial. Además de la División Antártica Australiana (Australian Antarctic Division -AAD-), Hobart es el hogar de numerosas organizaciones e instalaciones antárticas, que incluyen: la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources -CCAMLR-), el Acuerdo para la Conservación de Albatros y Petreles (Agreement on the Conservation of Albatrosses and Petrels -ACAP-), el Instituto de Estudios Marinos y Antárticos de la Universidad de Tasmania (Institute for Marine and Antarctic Studies -IMAS-), la Organización de Investigación Científica e Industrial de la Commonwealth, organización estrella del gobierno

australiano que se especializa en el estudio de océanos y atmósfera (Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation -CSIRO-), la oficina internacional de proyectos para el Sistema de Observación del Océano Austral (Southern Ocean Observing System -SOOS-) y la Oficina Nacional de Proyectos para el Sistema Integrado de Observación Marina (Integrated Marine Observing System -IMOS-). El Consejo Australiano de Investigación financió la Iniciativa Especial de Investigación para la Asociación Antarctic Gateway (Australian Research Council Special Research Initiatives -ARC SRI-) y la oficina antártica de la Oficina de Meteorología (Bureau of Meteorology -BoM-) -Australian Antarctic Program, s.f.1-. Hobart posee un enorme prestigio como Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida, debido a su experiencia, reputación y logística de la Antártida. El gobierno australiano cuenta con 4 estaciones permanentes: Mawson, Davis y Casey, que se encuentran en el continente antártico, y Macquarie Island que se encuentra en el subantártico (Australian Antarctic Program, s.f.2). Aunque la principal desventaja de la ciudad es la lejanía al continente blanco, ya que el acceso más confiable es por barco y el viaje por este medio se hace muy extenso, el gobierno de Tasmania lanzó en 2017 la “Estrategia de puerta de enlace antártica de Tasmania”, que se basa en promocionar a Tasmania como Puerta de Entrada a la Antártida oriental y el océano Austral y no solo a la ciudad de Hobart (Antarctic Tasmania, s.f.).

La ciudad también fortalece su identidad antártica a través de la cultura, que se mantiene activa con el Museo y Galería de Arte de Tasmania (Tasmanian Museum and Art Gallery -TMAG-) presentando una exhibición permanente, "Islas al hielo", que enfatiza el océano como principal conexión. El Museo de Réplicas de Mawson's Huts tiene como objetivo, entre otras cosas, “destacar Hobart como puerta de entrada al continente antártico para la región de Asia Pacífico”; además, existe un Festival Antártico Australiano que atrae miles de visitantes. La ciudad exhibe sus vínculos antárticos mediante las columnas de dolerita del monte Wellington, la estatua

del explorador antártico de Tasmania Louis Bernacchi en el paseo marítimo y los muelles que acomodan regularmente rompehielos como el Aurora Australis y el Astrolabe (Nielsen, Lucas y Leane, 2019).

Es interesante señalar la repercusión económica que tiene la gestión en asuntos antárticos, incluyendo el turismo, no solo en la ciudad de Hobart sino también en Tasmania. Un informe encargado por la Red Polar de Tasmania mostró que el sector antártico contribuyó con 180 millones de dólares a la economía del estado en 2016 a través de salarios y logística, además de la contribución del turismo antártico, ya que Hobart organizó su primer Festival Antártico Australiano el mismo año (Fantin, 2017).

El aporte del sector antártico a la economía de Tasmania continúa sosteniéndose. Según Antarctic Tasmania (op. cit.):

El sector de la Antártida y el Océano Austral de Tasmania aporta casi \$ 159 millones al año a la economía de Tasmania según un nuevo informe. En los dos años transcurridos desde la última revisión del valor del sector (2017-18), los beneficios económicos de las operaciones relacionadas con la Antártida en Tasmania han aumentado en \$38,4 millones por año.

Proyecciones

El gobierno australiano quiere construir una estación sostenible y resiliente que tenga flexibilidad para apoyar la ciencia futura y las tecnologías emergentes. El proyecto de planificación maestra plantea la modernización de la infraestructura en la estación de investigación Davis, ubicada en la Antártida Oriental. La modernización considera aspectos como un edificio de operaciones y administración, un edificio de ciencia y tecnología que incorpora un observatorio de 360 grados y una cubierta científica, un taller de vehículos con instalaciones en el sitio, servicios de almacenamiento e

instalaciones para helicópteros. El borrador del plan maestro analizó formas de educir el consumo de agua, mejorar la eficiencia energética, mejorar la gestión de la generación de residuos, minimizar los impactos ambientales y los costos operativos de la estación (WSP, s.f).

Christchurch (Nueva Zelanda)

El gobierno de Nueva Zelanda ha puesto vital importancia a la consolidación de Christchurch como Puerta de Entrada a la Antártida. Para ello enfocó sus esfuerzos en una planificación que desarrollara las capacidades de la ciudad. Su conexión histórica data del siglo XIX cuando servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares. A principios del siglo XX tuvieron lugar las expediciones de Robert Falcón Scott y Ernest Shackleton, quienes eligieron al puerto Lyttelton como campamento base (Christchurch City Council, 2021).

La ciudad hace promoción de sus conexiones históricas a través de una variedad de experiencias, tales como el sendero de audio de la puerta de enlace antártica (audio tour histórico-científico), el Museo de Canterbury, que exhibe la colección más grande y diversa de recuerdos e imágenes fotográficas de la Antártida y el Museo de la Fuerza Aérea de Nueva Zelanda, que muestra el avión original utilizado durante la Expedición Transantártica de la Commonwealth de 1955-1958, co dirigida por Sir Edmund Hillary, entre otros. Por su parte, en el Centro Antártico Internacional (International Antarctic Centre -IAC-) se puede experimentar nieve y hiel reales, sobrevivir a una tormenta antártica bajo techo, aprender sobre la vida en la Base Scott y ver a los pequeños pingüinos azules viajar en Hågglund y vivir una experiencia simulada en el cine 4D. Además, la ciudad presenta diversas muestras de su vínculo antártico que afianzan la identidad antártica, como las estatuas de Robert Falcón Scott y la del capitán James Cook,

que conmemora los tres viajes de Cook por Nueva Zelanda. Cook se aventuró al sur del círculo polar antártico en 1773.

El Centro de Artes de Christchurch presenta una magnífica vidriera conmemorativa en The Great Hall del siglo XIX con Scott como figura central, entre otras (Christchurch Antarctic Network, s.f.2; Christchurch Antarctic Office, s.f.).

El IAC acoge y provee apoyo logístico y comercial para los programas antárticos nacionales de Nueva Zelanda y de otros países, así como también de agencias antárticas. Esto sucede con el Programa Antártico de Estados Unidos (United States Antarctic Program -USAP-), el Programa Nacional Italiano (Programma Nazionale di Ricerche in Antartide -PNRA-), el Instituto de Investigación Polar de Corea (Korean Polar Research Institute -KOPRI-), el Instituto Federal de Geociencias y Recursos Naturales de Alemania (Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe -BGR-) y el Observatorio Estratosférico de Astronomía Infrarroja (Stratospheric Observatory For Infrared Astronomy -SOFIA-), una asociación entre la National Aeronautics and Space Administration (NASA) y el Centro Aeroespacial Alemán (Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt -DLR-) que recibe apoyo logístico del Programa Antártico de los Estados Unidos de la Fundación Nacional de Ciencias que operan regularmente a través de Christchurch.

Asimismo, en la Universidad de Canterbury funciona la Secretaría del Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (Council of Managers of National Antarctic Programs -COMNAP-), el Fideicomiso del Patrimonio Antártico (Antarctic Heritage Trust New Zealand -HTA-NZ-) que administra el Proyecto de Restauración del Patrimonio del Mar de Ross, que es el proyecto de conservación del clima frío y se ocupa de cinco bases de expedición en la región del mar de Ross (Antarctic Heritage Trust, s.f.), el Departamento de Conservación (Department of Conservation -DOC-) promueve la conservación en la región participando y contribuyendo al Sistema del Tratado Antártico

(DOC, s.f.) y la Sociedad Antártica de Nueva Zelanda, quien se encarga de reunir a personas interesadas en la región antártica para compartir sus conocimientos con otros, fomentar el interés en la región, buscar y apoyar la protección del medio ambiente antártico y promover los intereses de Nueva Zelanda (New Zealand Antarctic Society, s.f.; Christchurch Antarctic Office, s.f.).

Proyecciones

Desde la ciudad portuaria de Timaru, PrimePort comenzará el rediseño para su Base Scott en la Antártida por un costo de \$344 millones, el proyecto se encuentra en su etapa final de diseño, que incluirá la mejora del parque eólico y se prevé el traslado de la nueva base en ocho módulos en 2026 (McDonald, 2021). La remodelación proporcionará una instalación de investigación científica segura y sostenible que respaldará la presencia de Nueva Zelanda en la región del mar de Ross en la Antártida. La salud, la seguridad y la protección del medio ambiente antártico están integrados en todos los aspectos de la planificación del proyecto (Srinivasa, 2022).

Ciudad del Cabo (Sudáfrica) ---

Es de las cinco ciudades de entrada a la Antártida en el mundo, la menos conocida y la más distante al continente antártico, aunque la vinculación de Sudáfrica en la Antártida fue a través de la caza de focas y la industria de la caza de ballenas en los siglos XIX y XX, donde los puertos de Durban y Ciudad del Cabo siempre funcionaron como reabastecimiento de carbón, mano de obra calificada y negocios para las flotas balleneras noruegas y británicas. En el continente africano, Sudáfrica es el único país en firmar el Tratado Antártico y albergar una Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida. Asimismo, es la excepción a los reclamos territoriales en el continente antártico. Sin embargo, en Sanae IV, su base científica permanente, mantiene actividades durante todo el año

(Roldán, 2015; South African National Antarctic Programme -SANAP-, s.f.2). Desde 1959, Sudáfrica ha operado su renombrado Programa Antártico Nacional (SANAP), en la sede ubicada en Ciudad del Cabo. Este puerto de cruceros atrae a visitantes a la ciudad por sus tiendas de lujo, entretenimiento, restaurantes, hoteles de gran nivel y operadores turísticos. SANAP posee edificios modernos que brindan espacio de oficina para programas antárticos de otros países que buscan acceso a la Tierra de la Reina Maud (Antártida) o las Islas del Príncipe Eduardo. La Subdirección Antártida e Islas, del Departamento de Asuntos Ambientales, conserva y suministra servicios a las bases sudafricanas, junto con el buque de investigación y suministro SA Agulhas II, administrados por SANAP, operando desde una zona portuaria exclusiva en el Victoria & Alfred Waterfront, otorgando una exhibición de gran perfil al programa nacional de investigación en un área pública popular de la ciudad (Roldán, 2015). Cuenta, además, con el Departamento de Silvicultura, Pesca y Medio Ambiente (Department of Forestry, Fisheries and the Environment -DFFE-) y la Fundación Nacional de Investigación (National Research Foundation -NRF-) -SANAP, s.f.1-.

Desde Ciudad del Cabo se puede llegar a la Antártida por mar y aire. Los buques antárticos operan todo el año en el Victoria & Alfred Waterfront y la conexión aérea la opera una empresa privada. Debido al descubrimiento de los aviones con ruedas que consiguen aterrizar en pistas de hielo azul, el Centro Internacional de Logística Antártica (Antarctic Logistics Centre International -ALCI-) trabaja desde 2001, a través de un consorcio de 11 países antárticos conocido como la Conexión Aérea de la Reina Maud (Dronning Maud Land Air Network -DROMLAN-). La conexión aérea brindada por ALCI apoya algunas investigaciones científicas, el turismo aventura y expediciones exclusivas. Esta actividad funciona partiendo desde Ciudad del Cabo hasta otra pista de hielo azul en Novo Airbase, cerca de la Base Científica Novolazarevskaya de Rusia, desde donde

los aviones pequeños continúan transportando pasajeros.

El turismo antártico de cruceros en Ciudad del Cabo no tiene comparación con la popularidad que ostentan las ciudades de Sudamérica aunque, gracias a los vuelos que vinculan la ciudad con la Antártida, se ha beneficiado otro tipo de turismo antártico, menos popular, pero más exclusivo. Debido a ello The Antarctic Company y White Desert (operadores turísticos), ofrecen actividades terrestres como esquí, senderismo, escalada y camping en áreas lejanas de la Antártida (Roldán, 2015).

Por otra parte, Boekstein (2014) menciona que en septiembre de 2009, en Christchurch, Nueva Zelanda,

(...) Ciudad del Cabo firmó una 'declaración de intenciones', conocida como el Acuerdo de Ciudades de Entrada del Borde Sur, uniéndose así a las otras cuatro ciudades de entrada en un acuerdo para cooperar en temas como la ciencia, educación, logística oportunidades comerciales y turismo.

Ciudad del Cabo ofrece una infraestructura moderna con conexiones marítimas y aéreas a la Antártida, instalaciones y servicios locales, mano de obra calificada e industria local para satisfacer las necesidades logísticas antárticas. Aun así, no existe un plan formal de desarrollo competitivo por parte del gobierno sudafricano, porque no posee una política antártica integral para apoyar el crecimiento del negocio antártico de Ciudad del Cabo. Aunque el gobierno de Ciudad del Cabo ha realizado varios intentos aislados para desarrollar sus capacidades en asuntos antárticos y promover aún más sus conexiones antárticas, los residentes de la ciudad siguen sin tener claros sus vínculos con la Antártida (Roldán, 2015).

Proyecciones

Hasta el momento, Sudáfrica no anunció ninguna proyección relacionada a la Antártida.

Cuadro comparativo de Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida

Variables	Indicadores	Datos Empíricos	Christchurch	Ciudad del Cabo	Hobart	Punta Arenas	Ushuaia
Características geográficas / territoriales	Cercanía	Distancia a la Antártida	3834,51 km aprox.	4367,74 km aprox.	3430,8 km aprox.	1226,7 km aprox.	997,66 km aprox.
Atributos de conectividad	Infraestructura	Principal puerto	Puerto de Lyttelton (1)	Puerto de Ciudad del Cabo (3)	Puerto de Hobart (5)	Puerto de Punta Arenas (7)	Puerto de Ushuaia (9)
		Principal aeropuerto	Aeropuerto Internacional de Christchurch (2)	Aeropuerto Internacional de Ciudad del Cabo (4)	Aeropuerto Internacional de Hobart (6)	Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo (8)	Aeropuerto Internacional de Ushuaia Malvinas Argentinas (10)
	Movilidad	Conexión aérea	Solo científico-militar. No se ofrecen vuelos turísticos antárticos desde la ciudad	Tiene conexión científico-militar y además se ofrecen vuelos turísticos antárticos, de manera privada, desde la ciudad	Solo científico-militar. No se ofrecen vuelos turísticos antárticos desde la ciudad	Tiene conexión científico-militar y además se ofrecen vuelos turísticos antárticos, de manera privada, desde la ciudad	Solo científico-militar. No se ofrecen vuelos turísticos antárticos desde la ciudad
		Embarques por turismo a la Antártida	Opera un número limitado de cruceros	Solo ocasionalmente	Opera un número limitado de cruceros	Opera un número considerable de cruceros	Concentra más del 90% del turismo antártico mundial
Indicadores históricos	Conexión histórica	Datos históricos de aproximación	Conexión directa. En el siglo XIX servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares	Conexión directa. En el siglo XIX servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares	Conexión directa. En el siglo XIX servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares	Conexión directa. En el siglo XIX servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares	Conexión directa. En el siglo XIX servía para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares
	Presencia del país en la Antártida	Cantidad de bases científicas y militares en la Antártida	1 base permanente: Base Scott	1 base permanente: Sanae IV	4 bases permanentes: Mawson, Davis, Casey y Macquarie Island	4 bases permanentes: Base Naval Antártica Capitán Arturo Prat, Base Militar Antártica General Bernardo O'Higgins Riquelme, Base Profesor Julio Escudero y Base Aérea Antártica Presidente Eduardo Frei Montalva, además de otras estaciones y refugios estacionales (temporarios)	6 bases permanentes en la región de la península antártica: Base Orcadas, Base Carlini, Base Esperanza, Base San Martín, Base Belgrano II y Base Marambio, además de muchas otras estaciones y refugios estacionales (temporarios)

Variables	Indicadores	Datos Empíricos	Christchurch	Ciudad del Cabo	Hobart	Punta Arenas	Ushuaia
Gobernanza	Superestructura	Sede del Órgano Administrativo Antártico Nacional	Antártida Nueva Zelanda (Antarctica New Zealand) tiene sede en el Centro Antártico Internacional (International Antarctic Centre -IAC-) en Christchurch	Programa Antártico Nacional Sudafricano (South African National Antarctic Programme -SANAP-) con sede en Ciudad del Cabo	División Antártida Australiana (Australian Antarctic Division -AAD-). Tiene sus instalaciones en la ciudad de Hobart	Instituto Nacional Antártico Chileno (INACH) (11). Tiene sus instalaciones en la ciudad de Punta Arenas	Instituto Antártico Argentino (IAA). Tiene sus instalaciones en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
		Organizaciones antárticas	Secretaría del Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (Council of Managers of National Antarctic Programs -COMNAP-), Fideicomiso del Patrimonio Antártico (Antarctic Heritage Trust de New Zealand -HTA-NZ-), Departamento de Conservación (Department of Conservation -DOC-) y Sociedad Antártica de Nueva Zelanda	Departamento de Silvicultura, Pesca y Medio Ambiente (Department of Forestry, Fisheries and the Environment -DFPE-), Fundación Nacional de Investigación (National Research Foundation -NRF-)	Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources -CCAMLR-), Acuerdo para la Conservación de Albatros y Petreles (Agreement on the Conservation of Albatrosses and Petrels -ACAP-), Instituto de Estudios Marinos y Antárticos de la Universidad de Tasmania (Institute for Marine and Antarctic Studies -IMAS-), Organización de Investigación Científica e Industrial de la Commonwealth, buque insignia de océanos y atmósfera del Gobierno de Australia (Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation -CSIRO-), oficina internacional de proyectos para el Sistema de Observación del Océano Austral (Southern Ocean Observing System -SOOS-), oficina nacional de proyectos para el Sistema Integrado de Observación Marina (Integrated Marine Observing System -IMOS-), Iniciativa Especial de Investigación para la Asociación Antártica Gateway (ARC Antarctic Gateway Special Research Initiatives -SRI-) y oficina antártica de la Oficina de Meteorología (Bureau of Meteorology -BoM-)	Comité Científico de Investigaciones Antárticas (CCIA), Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (CAPAN) y Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA)	La Universidad de La Patagonia San Juan Bosco (UNPAT) alberga el Centro de Información y Publicaciones Antárticas - Centro Austral de Investigaciones Científicas (CADIC -CONICET), la Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (UNTDF), que alberga el Instituto de Ciencias Polares, Ambiente y Recursos Naturales (ICPA) y el Instituto de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)

Variables	Indicadores	Datos Empíricos	Christchurch	Ciudad del Cabo	Hobart	Punta Arenas	Ushuaia
		Proyecciones	Rediseño de la Base Scott que incluirá la mejora del parque eólico y proporcionará una instalación de investigación científica segura y sostenible	Por el momento no hay anuncio de proyecciones por parte del gobierno sudafricano	Modernización de la infraestructura en la Estación de Investigación Davis, ubicada en Antártida oriental, con el objetivo de construir una estación sostenible y resiliente que tenga flexibilidad para apoyar la ciencia futura y las tecnologías emergentes	Centro Antártico Internacional (CAI), un proyecto que apuesta a la ciencia, la cooperación internacional y el turismo sustentable	Polo Logístico Antártico, una base logística para ofrecer asistencia y servicio a embarcaciones nacionales y extranjeras. Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos (CITEAS) y Base Conjunta Logística Petrel, una "base logística de transferencia de pasajeros y de cargas" con personal de las tres Fuerzas Armadas, para ser utilizada anualmente por el Programa Antártico Argentino, así como también por programas de otros países y buques turísticos

(1) <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/christchurch-antarctic-network/byttelton-port-comany-lpc>

(2) <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/christchurch-antarctic-network/christchurch-airport>

(3) <https://megaconstruccion.es/?construccion=puerto-ciudad-del-cabo>

(4) <https://www.airports.co.za/airports/cape-town-international-airport>

(5) <http://www.portbooker.com/es/puertos/port-hobart/hobart-tasmania/australia>

(6) <https://bobartairport.com.au/>

(7) <https://comercioexterior.la/puertos-maritimos/chile/puerto-de-punta-arenas/>

(8) <https://www.aeropuertosaustales.cl/quienes-somos/>

(9) <https://www.dpp.gob.ar/web/puerto-ushuaia/ubicacion/>

(10) <http://www.aeropuertonsbuaia.com/>

(11) https://www.inach.cl/inach/?page_id=1306

Según el cuadro expuesto anteriormente, se puede apreciar en cuanto a la distancia a la Antártida que las ciudades de Punta Arenas y Ushuaia son las más cercanas, siendo la última la más próxima. Esta característica geográfica es una desventaja para las demás ciudades debido a que la lejanía es abrumadora en comparación. Otro aspecto observable es que todas poseen una buena infraestructura portuaria y aeroportuaria, cada una con su puerto y aeropuerto internacionales, que sirven de escala para la gestión de muchos programas antárticos internacionales. Con respecto a la conexión aérea antártica, todas tienen un enlace científico-militar y solo Ciudad del Cabo y Punta Arenas ofrecen vuelos turísticos de forma privada. En lo que respecta al vínculo portuario, Ushuaia concentra más del 90% del turismo antártico mundial, seguida por Punta Arenas que opera un número considerable de cruceros. Las demás ciudades operan un número limitado, lo que se debe al factor geográfico de la distancia.

Se puede ver, además, que todas las ciudades poseen una conexión histórica directa que data del siglo XIX, cuando servían de último punto de escala para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y a exploradores polares. Actualmente, todas tienen presencia nacional en territorio antártico a través de sus bases científico-militares permanentes, entre las cuales se destacan Argentina con 6, Australia y Chile con 4 y Sudáfrica y Nueva Zelanda con 1.

Se puede observar, también, que la sede del programa antártico nacional de cada país se encuentra ubicado en su respectiva Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida, a excepción de Argentina que tiene la sede del programa en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cabe señalar, además, que cada país cuenta con un conjunto de organizaciones relacionadas con la Antártida, lo cual otorga cierto prestigio como Puerta de Entrada a la Antártida, siendo Australia el mayor exponente con una gran cantidad de las mismas situadas en Hobart.

Por último, y sumamente interesante, es poder visualizar las proyecciones que cada gobierno plantea para consolidar su respectiva puerta de enlace. El único país que no anunció ninguna proyección relacionada a la Antártida es Sudáfrica. Por su parte, el gobierno argentino anunció tres proyectos: la construcción del Polo Logístico Antártico, una base logística para ofrecer asistencia y servicio a embarcaciones nacionales y extranjeras, el Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos (CITEAS) y la Base Conjunta Logística Petrel, una “base logística de transferencia de pasajeros y de cargas” con personal de las tres Fuerzas Armadas, para ser utilizada anualmente por el Programa Antártico Argentino, así como también por programas de otros países y buques turísticos. El gobierno australiano anunció la modernización de la infraestructura en la Estación de Investigación Davis, con el objetivo de construir una estación sostenible y resiliente que tenga flexibilidad para apoyar la ciencia futura y las tecnologías emergentes. El gobierno chileno anunció la construcción del CAI, un proyecto que apuesta a la ciencia, la cooperación internacional y el turismo sustentable. El gobierno neozelandés anunció el rediseño de la Base Scott que incluirá la mejora del parque eólico y proporcionará una instalación de investigación científica segura y sostenible.

Conclusión

Es inevitable admitir la importancia que genera la gestión de Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida internacionalmente. Esto se ve reflejado en el esfuerzo de cada ciudad por consolidarse como tal, desde la demostración de su conexión histórica con el continente blanco hasta las proyecciones en asuntos antárticos que las potencien como la principal puerta de enlace mundialmente. Todas evidencian una conexión histórica que data del siglo XIX, cuando servían de último punto de escala para reabastecer de suministros a expediciones pesqueras y polares y albergar las

primeras concesiones para la caza de focas y pingüinos. Actualmente, todas tienen presencia nacional en territorio antártico a través de sus bases científico-militares permanentes, siendo Ushuaia la mayor exponente. En cuanto a las características geográficas, la distancia a la Antártida es uno de los factores más importantes que condicionan el desarrollo de todas las actividades concernientes a la región, entre ellas el turismo antártico. Es por ello que Ushuaia y Punta Arenas encabezan el mayor tráfico de operaciones que desembocan en territorio antártico.

Otra de las cuestiones a señalar es la infraestructura portuaria y aeroportuaria de la Ciudad Puerta de Entrada. En este aspecto, todas poseen una infraestructura acorde a las necesidades. A pesar de ciertos detalles a revisar en su puerto, Ushuaia concentra más del 90% del turismo antártico mundial, aunque no ofrece vuelos turísticos al continente antártico, servicio que sí ofrecen otras puertas de enlace como Ciudad del Cabo y Punta Arenas. Cabe destacar que la ciudad sudafricana opera un prestigioso servicio turístico antártico aéreo.

Con respecto a las organizaciones vinculadas a temas antárticos, es evidente que Hobart es la mejor posicionada debido a la gran cantidad de organizaciones que posee y que le otorgan un prestigio destacable como centro antártico, producto del trabajo conjunto entre el sector público y privado. También se puede decir que Christchurch alberga programas antárticos no sólo de Nueva Zelanda, sino que facilita el acceso a otros socios de la Antártida [Estados Unidos (USAP), Italia (PNRA), Corea (KOPRI) y Alemania (BGR)]. Es preciso aclarar que todas las ciudades cuentan con organizaciones vinculantes a la Antártida y que en cada una de ellas se encuentra ubicada la sede del programa antártico nacional de su respectivo país, caso contrario el de Ushuaia mencionado con anterioridad.

Sumado a todo lo planteado, se puede agregar que es indudable la importancia que genera en cada país seguir trabajando para mejorar la gestión de su Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida y dan cuenta

de ello las proyecciones anunciadas por cada gobierno. Tal es el caso de las remodelaciones de las bases Davis (Australia) y Scott (Nueva Zelanda), la construcción del CAI (Chile) y las construcciones de la Base Conjunta Logística Petrel, el Centro Interinstitucional en Temas Estratégicos Antárticos y Subantárticos y el Polo Logístico Internacional (Argentina). En este caso, sólo Sudáfrica no ha presentado proyecto alguno actualmente.

Para finalizar, solo nos queda reflexionar en el constante crecimiento del interés internacional por las cuestiones antárticas y las implicancias generadas de tal situación. En este caso, los esfuerzos por conseguir un mejor y mayor posicionamiento con respecto a la gestión de las Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida, ya sea en materia logística o turística, impulsan, casi de manera obligatoria, a dichas ciudades y sus gobiernos, a trabajar sin descanso en pos de este objetivo. Esto nos plantea un nuevo interrogante, pensando en nuestra puerta de enlace antártica: ¿podrá Ushuaia mantener la ventaja de su ubicación geográfica estratégica? Creemos que la puesta en marcha de los programas mencionados apunta en esa dirección.

Bibliografía

- *Aeropuerto Pdte. C. Ibáñez del Campo. (s.f.). Quienes somos. Aeropuertos Australes. <https://www.aeropuertosaustrales.cl/quienes-somos/>*
- *Aeropuerto Ushuaia. (s.f.). Aeropuerto Internacional de Ushuaia | Malvinas Argentinas. Aeropuerto Ushuaia. <http://www.aeropuertoushuaia.com/>*
- *Airports Company South Africa. (s.f.). Cape Town International Airport. Airports Company South Africa. <https://www.airports.co.za/airports/cape-town-international-airport>*
- *Antarctic Heritage Trust. (s.f.). About Antarctic Heritage Trust. Antarctic Heritage Trust. <https://nzahtr.org/about-ahtr/>*
- *Antarctic Tasmania. (s.f.). Antarctic Policy and Economics. Antarctic Tasmania. https://www.antarctic.tas.gov.au/about/antarctic_policy*
- *Antarctic Treaty. (2022). The Antarctic Treaty. Antarctic Treaty. <https://www.ats.aq/s/antarctictreaty.html>*
- *Australian Antarctic Program. (s.f.1). Nuyina's home port. Australian Antarctic Program. <https://www.antarctica.gov.au/nuyina/about/nuyinas-home-port/>*
- *Australian Antarctic Program. (s.f.2). Research stations. Australian Antarctic Program. <https://www.antarctica.gov.au/antarctic-operations/stations/>*
- *Boekstein, M. (2014). Cape Town as Africa's Gateway for Tourism to Antarctica – Development Potential and Need for Regulation. African Journal of Hospitality, Tourism and Leisure, 3(2), 1-9. https://www.ajhtl.com/uploads/7/1/6/3/7163688/article_14_vol.3_2_july_2014.pdf*
- *Centro Austral de Investigaciones Científicas. (s.f.). Acerca del CADIC. CADIC-CONICET. <https://cadic.conicet.gov.ar/acera-del-cadic/>*
- *Christchurch Antarctic Network. (s.f.1). Christchurch Airport. ChristchurchNZ.com. <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/christchurch-antarctic-network/christchurch-airport>*
- *Christchurch Antarctic Network. (s.f.2). Experience Antarctica In Christchurch. ChristchurchNZ. <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/explore-antarctica-in-christchurch>*
- *Christchurch Antarctic Network. (s.f.3). Lyttelton Port Company (LPC). ChristchurchNZ. <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/christchurch-antarctic-network/lyttelton-port-company-lpc>*
- *Christchurch Antarctic Office. (s.f.). International Programmes. ChristchurchNZ.com. <https://www.christchurchnz.com/christchurch-antarctic-office/international-programmes>*
- *Christchurch City Council. (2021). Search results for antarctic. Christchurch City Council. <https://www.ccc.govt.nz/search-results/?query=antarctic&co->*

llection=252fda80-ea0b-43a5-a3be-5c9d0de11669~sp-search&profile=christchurch-city-council

- Ciudad Nueva. (21 de julio de 2021). Polo Logístico Austral: puerta de entrada a la Antártida. Ciudad Nueva. <https://ciudadnueva.com.ar/polo-logistico-austral-puerta-de-entrada-a-la-antartida/>
- Comex Latino. (s.f.). Puerto de Punta Arenas [Chile]. Comex Latino. <https://comercioexterior.la/puertos-maritimos/chile/puerto-de-punta-arenas/>
- Daniel Leguizamón - Antártida y Turismo. (s.f.). Renniión Ciudades Puerta de Entrada a la Antártida.
- Daniel Leguizamón - Antártida y Turismo. <https://www.dl-antartidayturismo.com/copia-de-particip-reunion-nz-antarct>
- Dannemann, V. (23 de abril de 2022). Chile apuesta por la ciencia y la difusión antártica con nuevo Centro Internacional. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/es/chile-apuesta-por-la-ciencia-y-la-difusion%C3%B3n-ant%C3%A1rtica-con-nuevo-centro-internacional/a-61567150>
- Decreto 905 de 1990. Provincialización Del Actual Territorio Nacional De La Tierra Del Fuego, Antártida e Islas Del Atlántico Sur. 26 de abril de 1990. B.O. 26.884
- Dirección Provincial de Puertos - Ushuaia. (s.f.). Ubicación. DPP - Ushuaia. <https://www.dpp.gob.ar/web/puerto-ushuaia/ubicacion/>
- Fantin, E. (5 de julio de 2017). How does Hobart fare in battle to be 'gateway to Antarctica?'. ABC (Australian Broadcasting Corporation). <https://www.abc.net.au/news/2017-07-05/international-competition-to-be-gateway-to-antarctica/8679924>
- Galarza, E. B. y Maciel, P. D. (2022). Distancias entre Ciudades Puerta de Entrada y bases antárticas. Google Earth. <https://earth.google.com/web/@-59.87231006,172.41995013,183.93747614a,332962.51254927d,34.99999991y,17.16058032b,0t,0r/data=MikKJwoKcEExhjlEdFZ0X1RZT3RjaXVob0lsallmQidjTVocWkFwZFkgAToDCgEz?authuser=3>
- Guyer, R. E. (2006). Circunstancias que llevaron a la negociación y adopción del Tratado Antártico en 1959. A cien años de la presencia permanente e ininterrumpida de la Argentina en la Antártida.
- Legislatura de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y Asociación Argentina de Derecho Internacional, Ushuaia
- Hobart International Airport. (s.f.). Hobart Airport: Travellers. Hobart Airport. <https://hobartairport.com.au/>
- Infonews. (16 de diciembre de 2013). Rossi anunció la creación del Centro de Ciberdefensa. Infonews. <https://web.archive.org/web/20131217043602/> - <http://www.infonews.com/2013/12/16/politica-114768-rossi-anuncio-la-creacion-del-centro-de-ciberdefensa.php>
- Instituto Antártico Chileno. (09 de mayo de 2019). Organizaciones. INACH. https://www.inach.cl/inach/?page_id=1306

- Instituto Antártico Chileno. (18 de junio de 2020). Expediciones. INACH. https://www.inach.cl/inach/?page_id=10440
- Mancilla González, P. (2011). Antecedentes históricos sobre el Territorio Antártico Chileno conocidos hacia la década de 1950. *Revista Estudios Hemisféricos y Polares*, 2(3), 115-128. <https://www.revistaestudioshemisfericosypolares.cl/ojs/index.php/rehp/article/view/139>
- McDonald, L. (05 de noviembre de 2021). Antarctic Gateway city Christchurch misses out on \$344m Scott Base project. *Stuff*. <https://www.stuff.co.nz/national/126907096/antarctic-gateway-city-christchurch-misses-out-on-344m-scott-base-project?rm=a>
- Megaconstrucciones.net. (s.f.). Puerto de Ciudad del Cabo. *Megaconstrucciones.net*. <https://megaconstrucciones.net/?construccion=puerto-ciudad-del-cabo>
- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación. (01 de abril de 2022). Se creará el Centro en Temas Estratégicos Antárticos en Tierra del Fuego. *Argentina.gov.ar*. <https://www.argentina.gov.ar/noticias/se-creara-el-centro-en-temas-estrategicos-antarticos-en-tierra-del-fuego>
- Ministerio de Defensa. (s.f.1). Historia. *Argentina.gov.ar*. <https://www.argentina.gov.ar/armada/antarida/historia#:~:text=L+20primera%20presencia%20argentina%20oficial,ld%20convergencia%20an%C3%A1rtica%20y%20observ%20C3%B3>
- Ministerio de Defensa. (s.f.2). Rompehielos ARA “Almirante Irizar” (Q-5). *Argentina.gov.ar*. <https://www.argentina.gov.ar/armada/superficie/unidades/rompehielos/rompehielos-ara-almirante-irizar-q-5>
- Ministerio de Economía. (s.f.). Misión y funciones del INIDEP. *Argentina.gov.ar*. <https://www.argentina.gov.ar/inidep/mision-funcion>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.1). 1901-1905. Cancillería. <https://www.cancilleria.gov.ar/es/iniciativas/dna/historia-y-patrimonio/linea-historica/1901-1905>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.2). Bases Antárticas argentinas. *Cancillería*. <https://www.cancilleria.gov.ar/es/iniciativas/dna/antarida-argentina/bases>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.3). SIGLO XIX. *Cancillería*. <https://www.cancilleria.gov.ar/es/iniciativas/dna/historia-y-patrimonio/linea-historica/siglo-xix>
- Molinari, A. E. (Coord.). (2005). *La Argentina en la Antártida. 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*. CARI.
- Morgavi, M., Coben, C. y Vereda, M. (2020). Competitividad de Ushuaia como puerta de entrada marítima del turismo antártico. *Aportes y Transferencias*, 18(1), 61-81. <http://nulan.mdp.edu.ar/3310/1/AT-2020-18-1-morgavi-et-al.pdf>
- New Zealand Antarctic Society. (s.f.). Home. *New Zealand Antarctic Society*. <https://antarcticsociety.org.nz/>
- Nielsen, H. E. F., Lucas, C. y Leane, E. (20 de junio de 2019). Repensar la regionalidad de Tasmania desde una perspectiva antártica: voltear el mapa. *M/C Journal*, 22(3).

<https://eprints.utas.edu.au/32560/2/133276%20-%20Rethinking%20Tasmanias%20Regionality.pdf>
Portbooker. (s.f.). Port Hobart - Información del puerto. Portbooker.
<http://www.portbooker.com/es/puertos/port-hobart/hobart/tasmania/australia>

- Rizoli, M. G. y Luirette Woods, S. (2021). *Ushuaia como punto de acceso internacional a la Antártida*. CESIUB, 2. <http://repositorio.nh.edu.ar/bitstream/handle/123456789/9207/26-06-28-GT-AyAs-Ar%202.pdf>
- Roldán, G. (2011). *Analizando la infraestructura en las ciudades de entrada a la Antártida*. University of Canterbury. https://ir.canterbury.ac.nz/bitstream/handle/10092/14177/P-CAS_13_Roldan%20Gateway%20cities.pdf?sequence=1
- Roldán, G. (2015). *¿Una Puerta al Continente Blanco?: La Importancia de las Ciudades de Entrada a la Antártida hoy*. *Journal de Asuntos Antárticos*, 2(1), 41-61.
<https://aobacwebpage.s3.us-east-2.amazonaws.com/516.pdf>
- Ruiz Rudolph, A. (2017). *Punta Arenas: Puerta de entrada a la Antártica [Diplomado en Asuntos Antárticos]*. Universidad de Magallanes
- Secretaría de Turismo Ushuaia. (s.f.). *Ciudad de Ushuaia*. Secretaría de Turismo Ushuaia.
https://turismoushuaia.com/zonas/ciudad-ushuaia/?lang=es_AR
- South African National Antarctic Programme. (s.f.1). *History*. SANAP.
<https://www.sanap.ac.za/about#history>
- South African National Antarctic Programme. (s.f.2). *Stations*. SANAP. <https://www.sanap.ac.za/explore/stations>
- Srinivasa, Y. (25 de marzo de 2022). *Scott Base redevelopment reaches final design stage*. Stuff.
<https://www.stuff.co.nz/timaru-herald/news/128137641/scott-base-redevelopment-reaches-final-design-stage>
- Todo Argentina. (2022). *Historia de la Antártida Argentina*. Todo Argentina.
https://www.todo-argentina.net/geografia/provincias/La_Antartida/historia.htm
- Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur. (s.f.). *Instituto de Ciencias Polares, Ambiente y Recursos Naturales*. UNTDF. <https://www.untdf.edu.ar/institutos/icpa>
- Vereda, M. y Jensen, M. (2020). *Turismo antártico: Consideraciones para su análisis desde el Sistema del Tratado Antártico y la evolución de los flujos de visitantes*. *Cuadernos de Política Exterior Argentina (Nueva Época)*, (132): 97-116.
<https://repositorio.uned.edu.ar/bitstream/handle/2133/19420/97-116%20VEREDA-JENSEN.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
WSP. (s.f.). *Davis Station Infrastructure Draft Master Plan*. WSP. <https://www.wsp.com/en-US/projects/davis-station-master-plan>

Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida: su evolución histórica vinculada con actores públicos y privados

Magali Selene Azimonti

Los distintos modelos de ciclo de vida de los destinos turísticos y sus adaptaciones pueden emplearse para desmenuzar los patrones de desarrollo turístico en destinos específicos. Se propone en este trabajo homogeneizar dichos modelos, para obtener una perspectiva más amplia de la evolución del turismo antártico, perdiendo las limitaciones que cada modelo posee de manera individual, considerando cada destino como una realidad particular e independiente. Podremos, entonces, organizar los distintos períodos históricos en etapas claramente marcadas por los hechos que en estas suceden y, a su vez, por las acciones de los actores que intervienen en tales sucesos.

La importancia de este estudio radica en el conocimiento histórico organizado de la relación actual de Ushuaia con la Antártida, reconociendo a la Argentina como pionera en el desarrollo del turismo antártico y analizando los distintos hechos y actores que intervinieron en el proceso. De esta manera se podrá tener una visión clara de la intervención privada y estatal y su impacto en el turismo antártico.

Así, a través de un breve análisis cronológico de sucesos históricos puntuales ocurridos en el territorio antártico argentino, se busca conocer aquellos hechos que han conducido al destino a superar la etapa pre turística y alcanzar la etapa turística, recabando dicha información por medio de periódicos oficiales, registros militares, documentación y archivos legales.

Modelos de evolución de los destinos turísticos

Diferentes autores han planteado, a lo largo de los años,

modelos de evolución de los destinos turísticos, que han contribuido al análisis empírico del sector. Entre ellos se destacan el modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980), el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (1977), el modelo diacrónico de Chadeffaud (1988) y el modelo de escenarios de desarrollo de los destinos turísticos de Weaver (2000). A su vez, es indispensable destacar ciertas reformulaciones y críticas realizadas a dichos modelos, como la adaptación al modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos de Johnston (2001).

El modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos fue desarrollado en 1980 por el doctor Richard Butler, profesor emérito de la Strathclyde Business School de Glasgow, en base a sus trabajos sobre capacitación y sostenibilidad en el turismo. Es uno de los modelos más conocidos e implementados en el desarrollo de nuevos destinos turísticos, ya que integra varios aspectos desde diferentes perspectivas.

Según Butler (1980, como se citó en Sánchez Valdés, Vargas Martínez y Castillo Nechar, 2017) un destino turístico tiene un ciclo de evolución similar al que tienen los productos, por lo cual, basándose en el concepto de “ciclo de vida del producto” desarrollado por el economista estadounidense Theodore Levitt (1965) y en la teoría de “ciclo de vida de los productos” propuesta por el economista estadounidense Raymond Vernon (1966), desarrolló un modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos, que comprende 6 fases: exploración, implicación, desarrollo, consolidación, estancamiento y declive o rejuvenecimiento.

La primera fase del ciclo es la de **exploración**. En la misma se descubre el destino, es visitado por un número reducido de personas, no es fácilmente accesible debido a la falta de infraestructura y no genera un gran impacto tanto en el entorno sociocultural como ambiental.

En la fase de **implicación** de actores, gracias a la iniciativa local, se desarrolla la planta turística y se inicia con la promoción del destino. Como consecuencia de esto aumenta el número de visitantes.

En esta fase surge la estacionalidad y se desarrolla un área de mercado destinado al turista. A su vez, la administración pública se ve “presionada” a desarrollar la infraestructura turística necesaria.

En la fase de **desarrollo** la cantidad de turistas aumenta rápidamente a causa de la promoción realizada sobre el destino, la cual sigue incrementándose. En muchos casos se reciben grandes inversiones y parte del sector turístico pasa de manos locales a manos foráneas. Crece la infraestructura, principalmente la vinculada al transporte. Esta fase puede generar mejores condiciones de vida para la población local, pero también causar impactos negativos en los atractivos naturales y/o culturales, la peculiaridad del destino comienza a perderse como consecuencia de la masificación.

En la fase de **consolidación** el aumento de visitantes disminuye en cuanto a velocidad, pero continúa incrementándose en cuanto a cantidad, por lo cual el número de turistas se vuelve mayor que el de residentes. Se identifica al sector turístico como un área relevante en el desarrollo económico local, cuyos gestores se enfocan en incrementar el gasto per cápita, el período de estadía de los turistas y reducir la estacionalidad. Se pueden observar como consecuencias negativas el descontento por parte de ciertos sectores de la población local, la fuga de capital generada por empresas extranjeras, la pérdida infraestructural y como fenómeno derivado de la entrada masiva de flujos de capital en el mercado inmobiliario y el uso del turismo, implementado como estrategia de regeneración urbana por parte de los gobiernos, se puede observar la llegada, casi inevitable, de la gentrificación (Gotham, 2005), proceso a través del cual los antiguos residentes son desplazados por nuevos residentes de mayor estatus económico.

En la fase de **estancamiento** se ha alcanzado la cúspide en cuanto a la llegada de turistas, son pocos los visitantes que llegan al destino por primera vez, ya no es considerado un destino “popular”, empieza a perder su atractivo y debido a esto la demanda turística disminuye; inclusive en muchos casos la capacidad de carga se ha sobrepasado. Se busca implementar tipos de turismo alternativos.

Surgen problemas sociales, medioambientales y económicos. Finalmente, el ciclo culmina con una bifurcación que da lugar a dos posibles desenlaces: el **declive** o el **rejuvenecimiento**. En la fase de **declive** el destino pierde las cualidades que lo hacían competitivo, desaparece el atractivo a causa del desgaste de la infraestructura, generado por los excesos en la capacidad de carga, provocando así un decrecimiento de la oferta turística y la llegada de visitantes. En la fase de **rejuvenecimiento** se genera mediante esfuerzos conjuntos entre el sector público y privado un reposicionamiento en el mercado del destino causado por modificaciones en cuanto al atractivo y las cualidades que lo hacían competitivo, logrando así un incremento en inversiones.

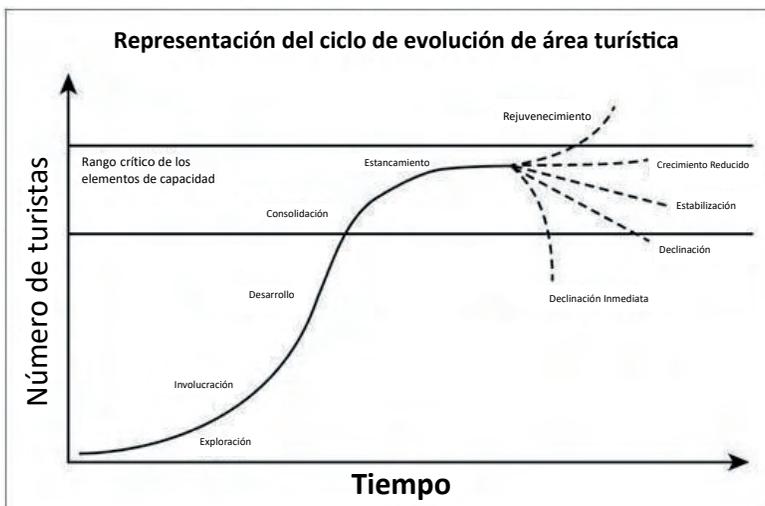


Figura 1. Modelo del ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980).
Fuente: Sánchez Valdés, Vargas Martínez y Castillo Nechar (2017).

Este modelo de ciclo de vida realiza un análisis de las fases previamente nombradas tomando como variables: el aumento en el número de visitantes que llegan al destino, las mejoras en

infraestructura y las mejoras en comunicación. Dicho modelo se implementa frecuentemente para identificar la fase en la que se encuentra un determinado destino y poder predecir su evolución. En varias ocasiones, esto se realiza sin llevar a cabo una evaluación que considere las particularidades del destino que se quiere analizar. Según Perona y Molina (2016) la importancia de la implementación del modelo de Butler radica en la obtención de información relevante que contribuya al proceso de planificación estratégica de un destino, su carácter hegemónico en cuanto a otros modelos de ciclo de vida, reside en que, además de ser relativamente simple, ofrece una descripción precisa e intuitiva del desarrollo de un destino.

La aparición de este modelo dio lugar a muchas críticas, debates, reformulaciones y adaptaciones del mismo por parte de diversos autores. Muchos de ellos plantean que el modelo posee limitaciones, debido a que no considera los factores indirectos tales como cuestiones políticas, sociales, culturales, geográficas, entre otras, que resultan decisivos a la hora de saber si un destino turístico será o no activo, por lo cual el mismo debe ser considerado como una herramienta de diagnóstico y no como una herramienta de decisión. El autor del modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos sostiene que el modelo puede no ser apropiado para el análisis de destinos que empiezan su ciclo en la actualidad, sino para destinos que han tenido su surgimiento en el “despertar” turístico. Algunos autores consideran a la teoría del ciclo de vida como una tipología ideal de desarrollo del turismo en base a la cual evaluar la evolución empírica de áreas de destino (Harrison, 2001, como se citó en Perona y Molina, op. cit., p. 326).

En cuanto a las críticas y discusiones dirigidas al modelo de Butler, autores como Foster y Murphy (1991) sostienen que, a pesar de la aplicabilidad de la teoría, es necesario hacer revisiones que tengan en cuenta las características poblacionales y condiciones de mercado particulares. Tanto Berry (2000) como Lundtorp y Wanhill (2001) afirman que, a pesar de ser muy útil para ser implementado como marco de referencia, debido a la variedad del mercado y la naturaleza

singular de cada destino se pueden producir desviaciones en el análisis. Agarwal (1994; 2006, como se citó en Diez, 2019) sostiene que los destinos pueden rejuvenecer si se aplican las medidas adecuadas para que así sea, por lo cual considera relevante incorporar una fase de “reordenamiento” tras la fase de estancamiento.

Muchos autores consideran dificultoso utilizar el número de visitantes como variable, ya que los registros al respecto suelen estar incompletos. Debido a esto, ha sido planteado el reemplazo de la variable “afluencia turística” por la de “evolución de las plazas de alojamiento”, siendo esta última la más implementada en estudios empíricos. López Guevara (2011) propone utilizar la variable plazas de alojamiento, en conjunto con la ocupación hotelera.

Otra contribución importante al debate del modelo de Butler fue propuesta por Johnston (op. cit.), quien, a través de adaptaciones al modelo de ciclo de vida, sustituye al número de turistas que llegan al destino por el número de plazas ocupadas. Sostiene que la transición de las fases en el modelo de ciclo de vida son resultado de dos posibles eventos: por un lado, los eventos críticos, que son aquellos que tienen la capacidad de producir el cambio de fase, y, por otro lado, los de transición difusa o borrosa, los cuales se aglomeran progresivamente generando un cambio de fase. Estos tipos de transiciones pueden encontrarse en forma de adiciones, alteraciones o cesaciones, considerando como adiciones a todos los eventos que agregan valor al atractivo turístico del destino, alteraciones a los eventos que modifican el valor y cesaciones a los eventos que culminan con la existencia de ese valor. A modo de ejemplo podríamos considerar adición a la construcción de determinada infraestructura en el destino que aporte al desarrollo turístico, alteración a la modificación de la infraestructura (sea positiva o negativa) y cesación a la extinción de dicha infraestructura. El autor divide al ciclo de vida de los destinos en tres etapas: la pre turística, la turística y la pos turística. La etapa pre turística la conforman las fases de exploración e implicación, la etapa turística está compuesta por la fase de desarrollo y la fase de madurez, abarcando esta última

la consolidación, la estabilidad, el estancamiento y el pos estancamiento. Finalmente, define a la etapa pos turística como resultado del turismo residencial u otros hechos vinculados. Weaver y Lawton (1999) afirman que el modelo no permite tener el análisis de interrelaciones profundas entre el turismo y el entorno donde se desarrolla la actividad turística. Posteriormente, Weaver realiza individualmente una contribución al análisis del ciclo de vida de los destinos (Weaver, 2012), en el cual propone un “modelo de escenarios de desarrollo de los destinos turísticos”. En este modelo, el autor describe el desarrollo de turismo desde una fase inicial hasta una fase avanzada. El modelo de escenarios consiste en cuatro estados de desarrollo del turismo y tres trayectorias, que toma como variables la intensidad del turismo y el nivel de regulación de la actividad.

Según el autor, el resultado inevitable y deseado para la mayoría de los destinos turísticos es un turismo de masas sustentable y afirma que los destinos pueden alcanzar este resultado a través de una evolución orgánica, incremental o inducida y que dicha evolución puede variar a través de la intervención de los actores involucrados. La evolución orgánica corresponde a los destinos que inician su vida con un turismo de masas no sustentable, pero con el paso del tiempo introducen medidas que llevan al destino a una mayor sustentabilidad con el objetivo de evitar una sobrecarga y potencial declive. La evolución incremental corresponde a un destino que tiene regulaciones y un alto nivel de protección en cuanto al ambiente y la cultura desde el inicio de su vida y la evolución inducida corresponde a aquellos destinos cuyo desarrollo se pretende planificar y controlar a través de medidas para prevenir el potencial declive debido a una expansión progresiva.

Weaver describe cuatro tipos de turismo conducentes a la sostenibilidad. Principalmente, el turismo circunstancial alternativo (TCA), o turismo no regulado, indica la etapa inicial del ciclo de vida del destino, se posiciona como el estado incipiente común de todos los destinos, es la trayectoria no regulada hacia un turismo de masas

no sostenible (TMNS) con mayor escala de intensidad. También considera que los destinos de TCA pueden cultivar, a través de regulaciones que aseguren la preservación de prácticas de turismo a pequeña escala, un turismo deliberado alternativo (TDA) o alcanzar un turismo masivo sostenible (TMS) a través de regulaciones de mayor escala para la actividad turística intensiva.

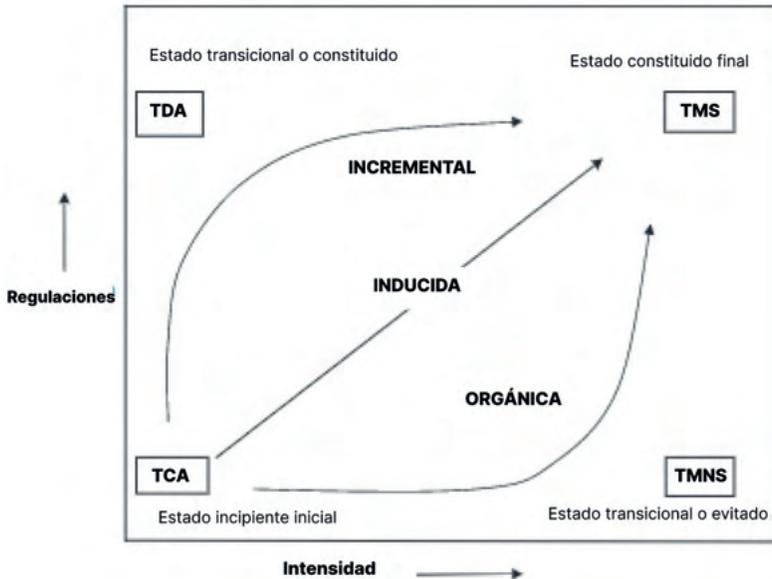


Figura 2. Modelo de escenarios de desarrollo de los destinos turísticos.
Fuente: elaboración propia en base a Weaver (2000).

Más adelante, Weaver (2006) propone una modificación al modelo de Butler basado en la teoría de la dependencia, la cual surge entre los años 1960 y 1970, planteando el desarrollo de los destinos como resultado de las circunstancias históricas particulares de los mismos. Más allá de que el modelo de Weaver posee limitaciones, considerando los múltiples factores (políticos, sociales, tecnológicos, económicos, culturales) que pueden impedir que un destino asuma políticas enfocadas a la sustentabilidad, resulta muy efectivo para

analizar las fases de desarrollo de un destino, conocer los ciclos evolutivos que potencialmente conducen un destino a un turismo sustentable y trabajar sobre los desafíos presentes en la transición de etapas.

Por su parte, Chadeaud (op. cit.), basándose en la teoría clásica de los ciclos económicos, desarrolló otro modelo de análisis del ciclo de vida de los destinos. Chadeaud define las etapas evolutivas como: creación, madurez y obsolescencia. La fase de creación es el momento donde comienzan a observarse los elementos que vinculan las expectativas de la demanda y los componentes de la oferta. La fase de madurez se caracteriza por la expansión del destino y el aumento de inversiones que conforman la oferta. La fase de obsolescencia es el momento donde distintos conflictos afectan al destino provocando una diferencia entre la oferta y la demanda, concluyendo en un declive. Finalmente, el autor admite la posibilidad de la aparición de una cuarta fase, denominada fase de mutación, que correspondería a la aparición de un nuevo producto del destino que modifique el valor del atractivo turístico.

Miossec (op. cit.) también plantea un modelo de ciclo de vida de los destinos desde un punto de vista dinámico. Considera cuatro variables básicas: los núcleos turísticos, las redes de transporte, el comportamiento de los visitantes y la intervención de las autoridades locales. Cada núcleo turístico atraviesa por una serie de fases, que distingue como: pre-turística, pionera, de desarrollo, de organización y de saturación. Al igual que Chadeaud, Miossec admite la posibilidad de una quinta fase, la fase de reestructuración, basada en el mantenimiento del dinamismo del territorio. A su vez, según el Servicio Nacional de Turismo de Chile (SERNATUR, 2016), en base al documento “Gestión de Destinos Turísticos Sustentables” de Humberto Rivas, no existe un modelo de gestión uniforme para todos los destinos, dado que cada territorio es único y se articula de acuerdo con sus características y necesidades. Por lo mismo, la gestión debe ser flexible y adaptarse, tanto a las circunstancias políticas, sociales, ambientales y económicas como a las

características productivas del territorio, con el fin de compatibilizar el turismo con otros sectores productivos presentes en estos destinos. Por lo cual, es necesario considerar cada destino como una realidad particular, con cualidades intrínsecas, con situaciones (históricas, demográficas, políticas, ambientales, geográficas, entre otras) que condicionan su situación actual y aplicar así regulaciones que correspondan a sus características.

Modelo de escenarios de desarrollo en cadena

A pesar de las controversias que ha creado en ciertos ámbitos académicos, la afirmación de Weaver (2000) de que el turismo contemporáneo está convergiendo a través de medios evolutivos hacia un turismo de masas sostenible se considera acertada.

El turismo de masas sostenible es el resultado inevitable y deseado para la mayoría de los destinos (Weaver, 2000). Si bien el cambio climático global sigue siendo una amenaza compleja para alcanzar la sostenibilidad de los destinos, las empresas turísticas convencionales y sus destinos continuarán moviéndose en la dirección de la sostenibilidad. El análisis de los destinos por medio del “modelo de escenarios de desarrollo de los destinos turísticos” de Weaver (2000) funciona como una herramienta de diagnóstico para identificar las etapas que transcurren los destinos y planificar estrategias de intervención que apunten al desarrollo sostenible en lugar de considerar a futuro un cambio de paradigma hostil.

Weaver sugiere al modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos de Butler (1980) como uno de los posibles escenarios presente en las trayectorias de su modelo. Por lo cual, se desarrollarán a continuación, basados en el modelo de Weaver y a través de la implementación como escenario del modelo de Butler (además de las adaptaciones y críticas realizadas por otros autores), una serie de “escenarios de desarrollo en cadena”, orientados a la sostenibilidad no como resultado inevitable si no como resultado deseado.

Cada escenario será parte de una de las tres trayectorias del modelo: **orgánica, inducida y incremental.**

En el modelo de escenarios de desarrollo en cadena, cada escenario se encuentra englobado en una trayectoria. Las trayectorias son de carácter incremental e iterativo, debido a que conducen al destino, a través de estados de transición, a unos de los dos estados constituyentes: el turismo de masas sostenible o el turismo deliberado alternativo, siendo estos estados constituyentes la mejor versión del destino y el resultado de un desarrollo estratégico.

Se pueden observar en los escenarios las distintas fases distribuidas en eslabones que se interrelacionan entre sí, esta unión representa la **herencia y la transición.**

La herencia se basa en que los sucesos y atributos correspondientes a una fase determinada se heredan inmediatamente a las siguientes fases. Esto quiere decir que cada fase contiene sus características y estrategias particulares, pero además arrastra las características (históricas, políticas, ambientales, sociales, culturales) y estrategias de las fases previas. Por otra parte, las transiciones están determinadas por las **estrategias sostenibles** y las **estrategias competitivas** que se implementan en el destino y generan el cambio de fase, siendo tales estrategias condicionantes para el futuro del mismo.

Las estrategias sostenibles buscan garantizar el equilibrio del entorno y de los recursos a través del estudio y la planificación de acciones que conserven el entorno; se dividen en tres dimensiones: ambiental, económica y sociocultural. Por otro lado, las estrategias competitivas son las encargadas de mejorar la posición del destino en el mercado, a través de la promoción, la calidad y el desarrollo económico. En resumen, las estrategias sostenibles son todas aquellas realizadas por los actores involucrados que apuntan al desarrollo del destino, mientras que las estrategias competitivas apuntan al desarrollo de la relación con el visitante (ver tabla 1).

Estrategias sostenibles	
Dimensiones	Acciones
Ambiental	Buscar que la explotación turística no altere el equilibrio ambiental a través la intervención de actores involucrados o de normativas y políticas (por lo general, por medio de estudios de capacidad de carga)
	Implementar el ordenamiento territorial como instrumento de reasignación de riqueza y recursos por medio de políticas
Económica	Estimular el desarrollo de empresarios locales, buscando la consolidación de emprendimientos turísticos que agreguen valor a las cualidades del destino
Sociocultural	Lograr que la actividad turística genere una mejora en la calidad de vida de la población local, atendiendo a su vez a los impactos negativos
	Políticas que orienten a la equidad: regulación del mercado de trabajo, formación y capacitación específica
	Puesta en valor de la cultura local y a la aceptación de la cultura de los visitantes
Estrategias competitivas	
Dimensiones	Acciones
Promoción	Definir consensuadamente el perfil turístico del destino con su propia marca
	Vincular al potencial consumidor con los proveedores de servicios turísticos
	Adaptación a nuevas tecnologías de comunicación
Calidad	Ajustar las características del servicio a ofrecer a las expectativas del turista
	Mejoras a través del aprendizaje. La base sobre la que se sustenta es la orientación al cliente y la búsqueda de su satisfacción
	Procesos de evaluación externa que acrediten que el destino ha alcanzado determinados estándares de calidad fijados por organizaciones de reconocido prestigio
Economía	Utilización y aprovechamiento de recursos, colaboración entre entidades, atracción de inversiones e implementación de políticas pública vinculadas

*Tabla 1. Estrategias y acciones.
Fuente: elaboración propia en base a López Guevara (op. cit.) y otros autores.*

Escenario de trayectoria orgánica

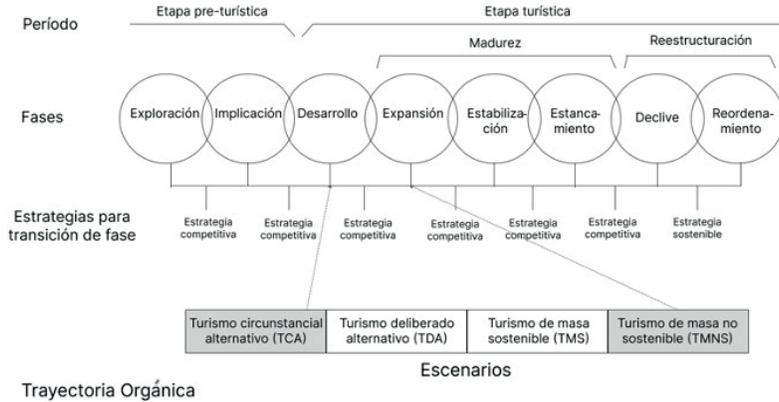


Figura 3. Escenario de trayectoria orgánica a TMNS.
Fuente: elaboración propia.

El primer escenario de desarrollo en cadena corresponde a la trayectoria **orgánica**. La secuencia inicia en un TCA y se orienta a un TMNS, siguiendo una trayectoria de crecimiento espontáneo impulsada por el mercado. Las fases de exploración e implicación forman parte de la etapa pre turística, ya que en base a Johnston (op. cit.) estas no formarían parte del desarrollo turístico en sí, sino que serían los condicionantes previos para la consolidación turística de los destinos. Las fases incluidas en el período de madurez también son determinadas en base a Johnston (op. cit.). En este primer escenario podemos encontrar la fase de declive, ubicada tras la fase de estancamiento y superada posteriormente por una fase de reordenamiento. La fase de declive es alcanzada debido a

que desaparece el atractivo del destino a causa del desgaste de la infraestructura generado por los excesos en la capacidad de carga. Así, la insostenibilidad del destino y falta de regulaciones ambientales conducen al mismo a la sobrecarga y posterior declive. Butler (1980, como se citó en Diez, 2019) sostiene que el estancamiento es finalmente superado por el declive si no se implementan medidas correctivas, y por el rejuvenecimiento si se implementan, y que estas medidas reestructurarían los atractivos, atrayendo así a un nuevo segmento de mercado, siendo de esta manera el declive parte de un potencial período de reestructuración sujeto a las medidas implementadas.

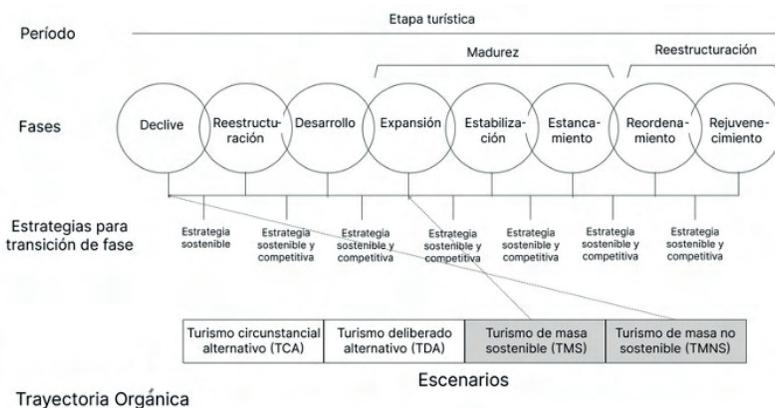


Figura 4. Escenario de trayectoria orgánica a TMS.
Fuente: elaboración propia.

Este escenario también forma parte de la trayectoria **orgánica**. El mismo conduce al destino desde un TMNS a un TMS. Este escenario comienza tras una etapa de declive, predecesora de una etapa de reordenamiento, donde se apunta a un nuevo mercado. Para alcanzar el TMS, es necesario lograr un rejuvenecimiento a largo plazo, una reorientación mediante regulaciones gubernamentales y la autorregulación de la industria por medio de estrategias de sostenibilidad y competitividad. Butler (1980, como se citó en Amador-Mercado, 2022) menciona que la fuga de capitales y retiro de inversión extranjera de un destino que ha entrado en declive puede crear oportunidades para el desarrollo de empresarios locales, posiblemente más interesados en el bienestar del territorio. De esta manera, se considera al TMNS como un estado de transición que conduce a la sostenibilidad.

Escenario de trayectoria incremental

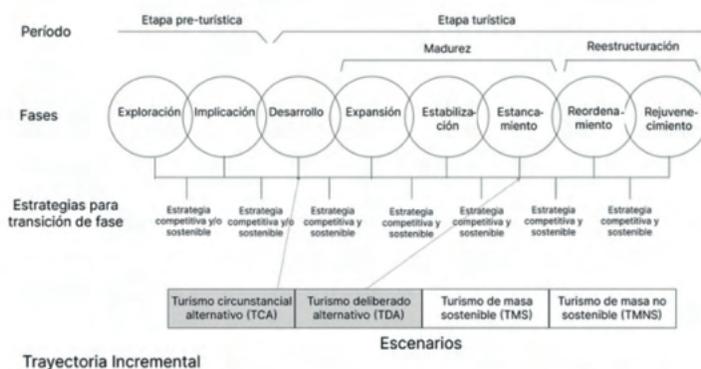


Figura 5. Escenario de trayectoria incremental a TDA.
Fuente: elaboración propia.

Luego, se encuentra la trayectoria incremental, opuesta a la orgánica ya que implica la implementación de regulaciones desde la etapa de TCA conduciendo al destino a un TDA, buscando desde un inicio la preservación de los recursos naturales y culturales que originan el atractivo turístico. Se asemeja al TMS en cuanto a las medidas aplicadas, pero difiere en la cantidad de plazas y ocupación hotelera del destino. Estas medidas vinculadas a la sostenibilidad y cuidado del ambiente atraen a un gran número de turistas que buscan vivir un turismo consciente. Tal situación puede movilizar al TDA a un TMS. Weaver y Lawton (op. cit.) explica que ciertos destinos que por diversos motivos no pretenden acceder plenamente a un turismo de masas implementan estrategias de sostenibilidad para distribuir la mayor parte de la demanda turística en un sector del destino de menor amplitud territorial y preservar el resto del territorio, permitiendo un ingreso limitado.

Un ejemplo de esto son los parques nacionales, que llevan a cabo este tipo de estrategias para la preservación. Así, el TDA se define como un estado de transición para ciertos destinos, o como un estado constituyente para otros, como parte de una estrategia de preservación.

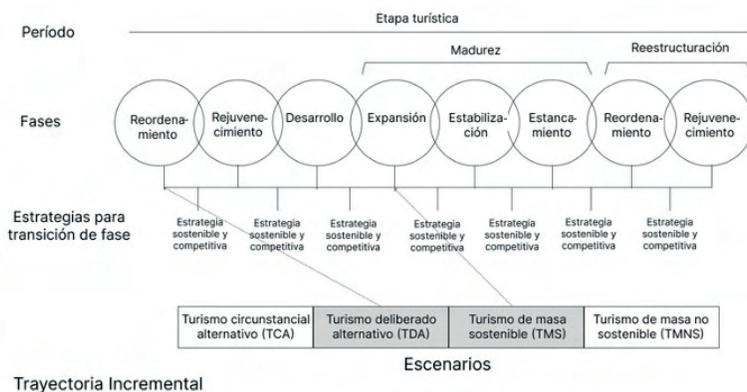


Figura 6. Escenario de trayectoria incremental a TMS.
Fuente: elaboración propia.

Escenario de trayectoria inducida

Por último, nos encontramos con la trayectoria **inducida**. Los escenarios de esta estrategia inician su ciclo de vida, al igual que el resto, en el TCA, pero alcanzan un TMS sin pasar por estados de transición. Estos destinos no iniciaron su vida en un contexto de sustentabilidad, pero al alcanzar la fase de estancamiento se lleva a cabo una planificación de estrategias sostenibles para estimular el desarrollo, evitar el declive y los problemas ambientales, sociales, culturales que de este devienen. Esta planificación "estratégica sostenible" que impide el declive es lo que diferencia a la trayectoria inducida de la trayectoria orgánica.



Figura 7. Escenario de trayectoria inducida a TMS.
Fuente: elaboración propia.

Descripción del caso de estudio

El territorio antártico se extiende alrededor del Polo Sur y está rodeado por el Círculo Polar Antártico en la latitud 66° 33' S, con excepción de la Península Antártica, que mira al norte en dirección a América del Sur. Una capa de hielo cubre la Antártida, ocultando su perímetro, topografía y tamaño real, por lo que su tamaño no es exacto, pero se estima en 14 millones de kilómetros cuadrados. Está completamente rodeada por los océanos Atlántico, Pacífico e Índico y los mares de Ross y Weddell (Ministerio de Defensa, 26 de noviembre de 2020).

Ushuaia es la capital internacional del turismo antártico y se constituye como Ciudad Puerta de Entrada a la Antártida (Municipalidad de Ushuaia, 2009). Esto se debe en gran parte a la distancia, ya que se encuentra a menos de 1000 km del territorio antártico y, además, posee la infraestructura adecuada para la recepción de buques de expedición. El 95% de los turistas que se dirigen a la Antártida argentina van desde Ushuaia Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia, s.f.).

A continuación, se propone a través de un análisis cronológico realizar un breve resumen de la etapa pre turística antártico-argentina llegando al inicio del desarrollo turístico, para lograr así discriminar las estrategias de planificación implementadas que condujeron al destino a la etapa turística, reconociendo la trayectoria del destino (sea esta orgánica, inducida o incremental) y posicionándolo en el escenario en cadena correspondiente a sus características.

Cronología y períodos

Etapas pre turística. La etapa se encuentra conformada por las fases de **exploración** e **implicación**. Serán analizados a continuación los sucesos y estrategias aplicadas durante estas fases para comprender así el tipo de trayectoria de evolución turística que recorre el territorio antártico.

Exploración. Esta fase inicia cuando se descubre el destino, el mismo es visitado por un número reducido de personas, no es fácilmente accesible debido a la falta de infraestructura y no genera un gran impacto tanto en el entorno sociocultural como ambiental. La primera presencia argentina en aguas antárticas fue en septiembre de 1815, cuando el capitán Guillermo Brown fue arrastrado a bordo de la fragata Hércules (Agencia Nacional SAR Marítimo -ANSM-, s.f.). En 1818, el foquero Espíritu Santo cazaba focas en las Islas Shetland del Sur, tras el permiso otorgado por el Consulado en Buenos Aires a Juan Pedro Aguirre para cazar lobos marinos (Facchin, 2021, p. 44). Aun así, existe evidencia de que cazadores de focas de varias regiones, entre ellos rioplatenses, conocían las tierras antes que los exploradores y las visitaban en viajes de cacería, pero no lo informaron para mantener el secreto y no generar competencia (ANSM, op. cit.).

El gobierno argentino por medio del decreto nacional S/N/1829, firmado el 10 de junio de 1829, estableció el mando político-militar de las Islas Malvinas, cuyo principal objetivo era la protección de la fauna en las islas antárticas (Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto -MRECIyC-, 10 de junio de 2022).

El Instituto Geográfico Argentino fue creado en 1879 y es responsable, posteriormente, de convertir a la Antártida en una prioridad para la exploración argentina. Al año siguiente, el Instituto desarrolla planes para una expedición antártica argentina, pero prioriza el estudio de la Patagonia.

En 1882, Eugenio Bachman, profesor de la Universidad de Córdoba, propuso al Instituto una expedición a la Antártida con fines científicos, proyectando instalar bases permanentes.

El gobierno argentino acompañó la propuesta de Bachman y se preparó para partir en el ARA Uruguay, pero la expedición fue cancelada debido a la carencia de medios para movilizarse.

Observando los distintos acontecimientos que suceden en la etapa de exploración podemos afirmar que se han implementado en la Antártida argentina, incluso antes del inicio de la etapa turística,

estrategias orientadas a la protección y conservación ambiental. Estos primeros contactos, previos a la intervención de actores en el territorio antártico propiamente dicho, fueron el puntapié inicial para una etapa de implicación abocada a la preservación ambiental. **Implicación.** En esta fase, gracias a la iniciativa de actores involucrados, se inicia la permanencia en el destino. La administración pública instaura la infraestructura, que contribuirá a futuro al desarrollo turístico del destino aumentando el número de visitantes, aunque no con finalidades turísticas.

El siglo XX dio inicio a una serie de expediciones de carácter internacional al territorio antártico, comandadas por Bélgica, Alemania, Gran Bretaña, Suecia, entre otros, recibiendo el apoyo y colaboración de Argentina. Estas expediciones tuvieron como objetivo principal realizar estudios sobre la naturaleza del antártico, recomendados por sucesivos Congresos Internacionales de Geografía (DNA, s.f.). El gobierno argentino decidió, el 10 de octubre de 1900, participar en la expedición antártica internacional y encomendó el establecimiento de un observatorio meteorológico y magnético en la Isla de los Estados, con el fin de llevar a cabo estudios intensivos sobre la naturaleza del territorio. Los miembros de la expedición se establecieron por un período de un año en 1902. La Armada Argentina realizó en 1903 la primera misión nacional de rescate a la expedición de Otto Nordenskjöld. Dicha expedición zarpó en 1901 a bordo del buque *Antartic*, donde también se encontraba el alférez de fragata argentino José María Sobral. Al no haber regresado a tiempo, el gobierno argentino decidió enviar a la *Corbeta Uruguay*, al mando del Teniente de Navío Julián Irizar (Irizar.org, s.f.). El 8 de octubre de 1903, los oficiales de la expedición de rescate a bordo de la *Corbeta Uruguay* fueron despedidos por el entonces presidente de la Nación Argentina, el General Julio Argentino Roca, entre otras autoridades y una multitud conmovida. Luego de un mes de navegación llegan a las costas de la Antártida y encuentran a la expedición perdida en la isla Cerro Nevado. Finalmente, tras una heroica misión de rescate logran regresar, junto

con la tripulación del Antarctic, al continente americano (Fundación Marambio, s.f.2).

En 1904, tras comprar por decreto S/N/1903 la pequeña estación meteorológica del escocés Bruce, posiciona el observatorio meteorológico y magnético en las Islas Laurie de Orcadas, que son consideradas parte del sector antártico. Inició la ocupación ininterrumpida de la Argentina, siendo los únicos en el territorio durante 40 años y realizándose, desde entonces, permanentes actividades geográficas, geológicas, estudios científicos y cartográficos, actividades exploratorias, tareas de rescate (Fundación Marambio, s.f.1). En 1905, la corbeta ARA Uruguay se internó en misión de rescate de la Expedición Antártica Francesa de Jean-Baptiste Charcot, quien, una vez de regreso, vendió la goleta al Estado argentino y la misma fue nombrada Austral. El 1906 naufragó el ARA Austral tras un fuerte temporal en el Río de la Plata, causando inconvenientes para el desarrollo de Argentina en la Península Antártica (MRECIyC, s.f.1).

En 1920, Argentina mejoró la comunicación con sus invernantes antárticos a través del uso de la radio y modernos barcos a vapor, los cuales permitieron un gran desarrollo de las expediciones científicas. El primer contacto radial entre la Argentina y la Antártida ocurrió por primera vez el 30 de marzo de 1927, cuando el entonces radiotelegrafista del Observatorio Argentino en las Islas Orcadas del Sur contactó a la estación de Ushuaia y a través de esta a Buenos Aires. Desde entonces los datos meteorológicos obtenidos en la estación fueron informados a Buenos Aires, logrando así una navegación más segura en el océano Atlántico sur. Durante esta época se realizaban viajes hacia la región antártica con personas invitadas que, aunque no viajaban con motivaciones netamente turísticas, fueron el puntapié inicial para lo que podría considerarse el inicio de un turismo progresivo e incremental (MRECIyC, s.f.1).

El 23 de junio de 1928 se estrenó en los cines de Buenos Aires el documental “Entre los hielos de las Islas Orcadas”, dirigido y producido por José Manuel Moneta. Este documental causó en la

población argentina fascinación por los paisajes antárticos y por la vida de los científicos y técnicos en la Antártida.

El 30 de abril de 1940, durante el gobierno del entonces presidente Roberto Ortiz, se creó a través del decreto 61852/1940 la Comisión Nacional del Antártico con carácter permanente. Esta Comisión organizó las actividades antárticas argentinas y fue predecesora de la Dirección Nacional del Antártico (Colacrai de Trevisan, 1997). En 1947, comenzó en la Antártida un período de gran expansión de la presencia argentina. La Argentina pasaría de poseer solo una estación antártica a administrar ocho estaciones y veintiocho refugios.

El Instituto Antártico Argentino (IAA) fue creado el 17 de abril de 1951, la primera institución científica en el mundo dedicada específicamente al estudio de la Antártida; coordina las actividades científicas en el territorio. El IAA nació a través del decreto 7338/1951, el Coronel Hernán Pujato fue su impulsor y primer director. Debido a su carácter científico se encontraba bajo la órbita del Ministerio de Asuntos Técnicos (Colacrai de Trevisan, op. cit.). El 16 de junio de 1953, por medio del decreto 10739/1953 se proyectó la construcción del ARA Gral. San Martín, con el objetivo de explorar áreas inexploradas hasta el momento, hecho confirmado el 26 de febrero de 1954 por el decreto 3193/1954. Ese mismo año Argentina empezó a formar parte de la Organización Marítima Internacional (OMI), siendo este el organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques (Ministerio de Defensa, 22 de septiembre de 2020). El 8 de diciembre de 1954, el rompehielos ARA Gral. San Martín es entregado a la Armada Argentina y ese verano logra la primera penetración del mar de Weddell y la instalación de la Base Gral. Belgrano (Órgano de Difusión de la Dirección Nacional del Antártico, 1972).

En esta etapa podemos destacar la implicación de actores locales, tanto públicos como privados, indispensable para promocionar el

destino e implementar estrategias adecuadas de manejo de los recursos que determinan la evolución turística del territorio antártico.

A su vez, es destacable la presencia argentina permanente en el territorio y la cooperación internacional como factores determinantes que dan pie al desarrollo de la etapa turística.

Etapas turísticas. Se encuentra conformada por las fases de desarrollo, consolidación, estancamiento y declive o rejuvenecimiento.

Desarrollo. En esta fase, se desarrolla la planta turística y se inicia con la promoción del destino. Como consecuencia aumenta el número de visitantes. Surge la estacionalidad y se desarrolla un área de mercado destinado al turista.

A fines de la década de 1950, empezaron a realizarse viajes de turismo desde Ushuaia a la Antártida en los buques Les Eclaireurs, Lapatala, Le Maire y Juan de Garay. En 1958 se realizaron los primeros dos viajes turísticos partiendo desde Ushuaia, conocido el primero de ellos como el primer viaje de turismo a la Antártida argentina en el ARA Les Eclaireurs.

En ese mismo año, sesenta y seis países participaron del Año Geofísico Internacional (AGI), que tuvo como eje principal el continente antártico. Las investigaciones del IAA se destacaron por el Proyecto Aurora, aporte de relevancia para comprender el fenómeno atmosférico. El AGI constituyó el prelude del Tratado Antártico (MRECIyC, s.f.2).

El 22 de enero de 1958, en el Destacamento Naval Melchior, fue fundada la Asociación Antártica Argentina, por los primeros turistas polares de la historia, siendo en todo el mundo la primera y única entidad en su género (Biangardi Delgado, 1994).

Finalmente, el 1 de diciembre de 1959, Argentina fue uno de los doce signatarios originales del Tratado Antártico firmado en Washington, siendo este el marco jurídico para la protección del continente antártico, basándose en los principios de paz, libertad de investigación científica y cooperación internacional (Colacrai, 2013).

Como consecuencia de formar parte de los países firmantes en el Tratado Antártico, Argentina logra reivindicar su soberanía en el territorio del sector antártico argentino (Colacrai de Trevisan, op. cit.). Los reclamos en esta zona obedecen a varios factores, entre los que se destacan la conexión geográfica y la continuidad geológica con el territorio argentino, el establecimiento y ocupación permanente de la base antártica y desarrollo de la actividad científica durante un siglo y el patrimonio histórico de España, entre otros (MRECIyC, s.f.3).

A partir de 1961, tras la firma del Tratado Antártico, y de acuerdo a lo dispuesto en el artículo IX del mismo, se llevó a cabo cada dos años la Reunión Consultiva del Tratado Antártico (RCTA). En las mismas participan los doce signatarios originales más las partes que demuestren, mediante la realización de investigaciones científicas importantes en la Antártida, su interés en el territorio (tales como observadores y/o expertos invitados). El objetivo de estos encuentros es compartir asuntos de interés común con respecto a la Antártida, intercambiar información y formular recomendaciones para sus gobiernos (Secretaría del Tratado Antártico -STA-, s.f.1).

En la década de 1970 los viajes de tipo turismo marítimo antártico se encontraban en auge, las empresas privadas comenzaron a emplear, como medio de transporte, buques de un volumen superior al utilizado en la década pasada, lo cual concluyó en una mayor cantidad de pasajeros por viaje. En 1973, la OMI adoptó el Convenio MARPOL, convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (OMI, s.f.). En octubre de 1977, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó la ley 21.676, donde entró en vigor, como parte del Sistema de Tratado Antártico, la Convención para la Conservación de Focas Antárticas, acuerdo internacional firmado en Londres en 1972 (Colacrai, op. cit.).

A principios de la década del 80 la actividad turística se redujo notablemente, pero a partir de 1985 esto empezó a cambiar gracias a Antartur SRL, empresa privada que retomó la actividad turística (Jensen y Daverio, 2015, pp. 10-11). En mayo de 1980, impulsada por

la creación de la Convención para la Conservación de Focas Antárticas, se firmó la Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), siendo Argentina parte firmante de la misma. Este acuerdo se centra en los efectos en el ecosistema del manejo de la explotación de recursos marinos (Ferrari y Auza, 2017, p. 22), siendo sancionada el 12 de mayo de 1982 la ley 22.584, que aprueba la CCRVMA como parte de Convenios Internacionales.

El 5 de noviembre de 1990 se promulgó el decreto 2316, que definió los lineamientos de la Política Antártica Nacional (PAN) a través de políticas y prioridades que incluyen fortalecer el Tratado Antártico y el conjunto de normas, es decir, el Sistema del Tratado Antártico (MINDEF, 2020). El Sistema del Tratado Antártico contribuyó desde una noción amplia que comprende toda actividad no gubernamental sin fines científicos a la regulación de la actividad turística. En la parte II del decreto del Tratado Antártico, actualizado en el año 2001 por el decreto 1457, se habla sobre las actividades turísticas y no gubernamentales, comprendiendo como información adjunta para los visitantes de la Antártida una guía para aquellos que organicen y conduzcan actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida y, además, información que debe proporcionarse como notificación previa.

En 1991 se fundó la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos (International Association of Antarctica Tour Operators -IAATO-), con el objetivo de promover la práctica de un turismo ambientalmente seguro y responsable en la Antártida (IAATO, s.f.). A partir de 1994, la RCTA dejó de celebrarse cada dos años para celebrarse anualmente. Y más tarde, en 1998, es creado el Comité para la Protección del Medio Ambiente (CPA), el cual se reúne con la RCTA para trabajar sobre cuestiones vinculadas a la protección, gestión y formulación de recomendaciones (STA, s.f.2).

Con la llegada del año 2000, gracias a la iniciativa privada, el desarrollo del turismo antártico continuó en aumento, llevándose a cabo una gran cantidad de viajes y un aumento significativo en la

llegada de turistas. Posteriormente, entre los años 2007 y 2008, se observa un incremento en cuanto a la cantidad de visitantes que llegan al territorio antártico, a bordo de buques de mayor tamaño y, a su vez, un incremento en la extensión de la temporada alta (Vereda, Jensen y Fontana, 2019, p. 24).

El turismo antártico es un tema de discusión permanente en las RCTA que se realizan entre los países signatarios, ya que, si bien se han tomado medidas para regular la gestión del turismo, estas no se encuentran en vigor, y aún no se ha diseñado un plan que regule de manera integral la actividad (Lazen Muñoz, 2019). Entre estas medidas podemos encontrar la Medida 15, adoptada en la RCTA de 2009, la cual establece que los operadores turísticos se abstengan de efectuar desembarcos en la Antártida de buques que transporten más de 500 pasajeros (RCTA, 2009, pp. 211-212).

En el año 2011, descendió la cantidad de buques de gran porte que atravesaban el sector marítimo antártico y de pasajeros que visitan la Antártida. Esto se debe al Convenio MARPOL que prohíbe el uso de transporte de combustible pesado al sur de los 60° S (Vereda, Jensen y Fontana, 2019, p. 22). En la actualidad podemos observar que las regulaciones dispuestas sobre la actividad turística en la Antártida, si bien protegen al sector antártico (considerando la fragilidad del entorno como factor principal para la aplicación de las mismas) de la masificación turística no sostenible, el crecimiento desmedido y la degradación ambiental, han generado a su vez una disminución en la actividad de buques de gran tamaño y, por ende, la cantidad de pasajeros por embarcación.

Exploración	
Estrategias sostenibles	Estrategias competitivas
El gobierno argentino por medio de un decreto nacional estableció el mando político-militar de las Islas Malvinas en 1829, cuyo principal objetivo era la protección de la fauna en las islas antárticas	En 1818 el foquero Espíritu Santo es autorizado para cazar lobos marinos tras el permiso otorgado por el Consulado en Buenos Aires a Juan Pedro Aguirre
El Instituto Geográfico Argentino fue creado en 1879, responsable posteriormente de convertir a la Antártida en una prioridad para la exploración argentina	
El gobierno argentino acompaña en 1882 la propuesta de una expedición a la Antártida con fines científicos	
Implicación	
Estrategias sostenibles	Estrategias competitivas
El 10 de octubre de 1900 el gobierno argentino decidió participar en la expedición antártica internacional y encomendó el establecimiento de un observatorio meteorológico y magnético en la Isla de los Estados. Los miembros de la expedición se establecieron por un período de un año en 1902.	En 1920 Argentina mejoró la comunicación con sus invernantes antárticos a través del uso de la radio y modernos barcos a vapor
La Armada Argentina realizó en 1903 la primera misión nacional de rescate a la expedición de Otto Nordenskjöld	El primer contacto radial entre la Argentina y la Antártida ocurrió por primera vez el 30 de marzo de 1927
En 1904 fue comprada, por decreto S/N/1903 del Poder Ejecutivo, una pequeña estación meteorológica en las Islas Laurie de Orcadas del Sur, donde se posicionó el observatorio meteorológico y magnético	El 23 de junio de 1928 se estrenó el documental "Entre los hielos de las Islas Orcadas", que causó en la población argentina fascinación por los paisajes antárticos y por la vida de los científicos y técnicos en la Antártida
En 1905 la corbeta ARA Uruguay se internó en misión de rescate de la Expedición Antártica Francesa de Jean-Baptiste Charcot, quien, una vez de regreso, vendió la goleta al Estado argentino y fue nombrada Austral	
El 30 de abril de 1940, durante el gobierno del entonces presidente Roberto Ortiz, se crea a través de un decreto la Comisión Nacional del Antártico con carácter permanente. Esta Comisión organizó las actividades antárticas argentinas y fue predecesora de la DNA	
El IAA fue creado el 17 de abril de 1951 a través del decreto 7338/1951	
En 1953, por medio del decreto 10739/1953, se proyectó la construcción del ARA Gral. San Martín con el objetivo de explorar áreas inexploradas hasta el momento	
En 1953 Argentina empezó a formar parte de la OMI	

*Tabla 2. Estrategias sostenibles y competitivas de las fases.
Fuente: elaboración propia*

Tras realizar el análisis de la etapa pre turística, ubicando los sucesos en su fase correspondiente según el “modelo de escenarios de desarrollo en cadena”, se ha logrado reconocer en la fase de exploración la implementación tanto de estrategias competitivas como de estrategias sostenibles (ver tabla 2). Este parámetro se repite en la fase de implicación. De esta manera, se puede considerar al territorio antártico-argentino como un destino de trayectoria incremental (ver figura 5) ubicado en el escenario de TCA, orientado al TDA.

Podemos observar que los acontecimientos que suceden en la etapa de exploración y las estrategias (sean competitivas o sostenibles) implementadas en los mismos, condicionan la etapa de implicación y, consecuentemente, las etapas de exploración y de implicación serán condicionales para el desarrollo de la etapa turística.

Conclusión

La finalidad del presente trabajo es realizar un análisis cronológico de las fases pre turísticas pertenecientes al territorio antártico-argentino, considerando a Ushuaia como Puerta de Entrada, para poder determinar así su situación. Este análisis se llevó a cabo por medio de la elaboración de un “modelo de escenarios de desarrollo en cadena”, basado en el modelo de ciclo de vida de Butler (1980), el modelo de escenario de desarrollo de los destinos turísticos de Weaver (2000), en menor medida, el modelo de evolución del espacio turístico de Miossec (op. cit.), el modelo diacrónico de Chadeaud (op. cit.) y considerando aportes y reformulaciones de autores como Johnston (op. cit.), Agarwal (op. cit.) y López Guevara (op. cit.).

A través de la revisión de la literatura, considerando las virtudes de los modelos estudiados, pero a la vez sus limitaciones, se comprende que no existe un modelo de gestión uniforme para todos los destinos, ya que cada territorio es único y se articula de acuerdo con sus características y necesidades, por lo cual el diagnóstico de

evolución del turismo debe ser flexible y adaptable al igual que su gestión, pudiendo una mala administración generar excesos en la capacidad de carga, impactos ambientales y socioeconómicos que conduzcan al destino a su potencial declive.

Se llega a la conclusión de que cada una de las fases de evolución turística en el territorio antártico han determinado la trayectoria del mismo, que la etapa pre turística (exploración e implicación) y las circunstancias históricas que en estas suceden han condicionado el desarrollo local, conduciendo al destino, como consecuencia de las políticas aplicadas, las estrategias de manejo de los recursos y la involucración de actores locales a la consolidación de un turismo orientado a la conservación y preservación.

Si bien se considera acertada la afirmación de Weaver (2000) de que el turismo de masas sostenible es el resultado inevitable y deseado para la mayoría de los destinos y que las empresas turísticas convencionales y sus destinos continuarán moviéndose en la dirección de la sostenibilidad, se admite la posibilidad de alcanzar un turismo deliberado alternativo como estado constituyente y no como estado transicional a través de la planificación estratégica.

Finalmente, a través del análisis de los aspectos previamente nombrados, se ha logrado concluir que el territorio antártico argentino realiza una trayectoria de ciclo de vida incremental, partiendo de un turismo circunstancial alternativo hacia un turismo deliberado alternativo, sea el mismo transicional o constituyente, dependiendo de las estrategias que se apliquen a futuro en el destino.

Bibliografía

- Agarwal, S. (2002). *Restructuring seaside tourism: The Resort Lifecycle*. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 25-55.
[https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00002-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00002-0)
- Agencia Nacional S.AR Marítimo. (s.f.). *Año 1903 - Rescate de la tripulación del buque sueco "Antarctic" en la Antártida por parte de la corbeta "Uruguay" de la Armada Argentina*. ANSM.
<https://www.sar.gob.ar/antarctic.html>
- Amador-Mercado, C. Y. (2022). *El ciclo de vida de los destinos turísticos*. *Vida Científica. Boletín Científico de la Escuela Preparatoria* No. 4, 10(19), 40-41.
<https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/prepa4/article/view/8403>
- Berry, E. N. (2000). *An application of Butler's (1980) tourist area life cycle theory to the Cairns region, Australia, 1876-1998* [Tesis de doctorado, School of Tropical Environment Studies and Geography]. James Cook University.
<https://doi.org/10.25903/5bebae108228c>
- Biangardi Delgado, C. A. (1994). *Hacia una política antártica nacional con consenso sudamericano*. Serie Investigaciones. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, (1)
- Chadejand, M. (1988). *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace: un essai de géographie historique*. Cahiers de L'Université. Université de Pau
- Colacrai, M. (2013). *La Política Antártica Argentina y su compromiso con el Tratado Antártico*. *Boletín del Centro Naval*, (836), 267-276.
<https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN836/836-COLACRAI.pdf>
- Colacrai de Trevisan, M. (1997). *Cambios y continuidades en la política antártica argentina, 1959-1983*. *Ciclos*, 7(12), 203-221. http://157.92.136.59/download/ciclos/ciclos_v7_n12_09.pdf
- Decreto S/N de 1829. *Las islas Malvinas y las adyacentes al Cabo de Hornos en el mar Atlántico serán regidas por un Comandante Político y Militar nombrado inmediatamente por el Gobierno de la República*. 10 de junio de 1829. https://www.iri.edu.ar/publicaciones_iri/manual/Malvinas/DE-CRETO-1829-PROVINCLAS%20UNIDAS%20DEL%20RIO%20DE%20LA%20PLATA.pdf
- Decreto S/N de 1904. *Antorizando el establecimiento de una estación meteorológica y magnética en las Islas Orcadas del Sur*. 5 de enero de 1904. B.O. No. 3073
- Decreto 1457 de 2001. *Apruébanse una Recomendación y siete Medidas adoptadas en las Reuniones consultivas Decimoctava, Decimanoventa y Vigésima, celebradas en Kioto, Japón; Seúl, República de Corea y Utrecht, Reino de los Países Bajos, respectivamente*. 8 de enero de 2001. B.O. No. 29.786.
- Decreto 2316 de 1990. *Política Nacional Antártica, su aprobación, objetivo, políticas, prioridades*. Bases

y presencia geográfica. 8 de noviembre de 1990. B.O. No. 27.006

- Decreto 3193 de 1954. Denominarse General San Martín un rompehielos oceánico a construirse. 26 de febrero de 1954. B.O. No. 17.600
- Decreto 61.852 de 1940. Se crea la Comisión Nacional del Antártico. 30 de abril de 1940. B.O. No. 14.166
- Decreto 7338 de 1951. Es creado el Instituto Antártico Argentino "Coronel Hernán Pujato". 17 de abril de 1951. B.O. No. 16.886
- Diez, V. A. (2019). El modelo de ciclo de vida de los destinos turísticos: Vigencia, críticas y adaptaciones al Modelo Butler. *Revista Realidad, Tendencia y Desafíos en Turismo (CONDET)*, 17(1), 19-33. <https://1library.co/document/q0g08dlz-modelo-destinos-turisticos-vigencia-criticas-adaptaciones-modelo-butler.html>
- Facchin, E. L. (2021). ¿Quién descubrió la Antártida? ¿Por qué es importante?. En *Universidad de la Defensa Nacional (Ed.), Antártida: la mirada histórica latinoamericana y su proyección pedagógica integral (pp. 37-47)*. UNDEF Libros
- Ferrari, A. H. y Auza, F. J. (2017). La evolución del escenario Antártida y los procesos de liderazgo en el sector. ESGA. <http://cejadigital.edu.ar/bitstream/1847939/396/3/La%20evolucion%20de%20escenario%20Antartida%20y%20los%20procesos%20de%20liderazgo%20-%202017%20-%202021.pdf>
- Foster, D. M. y Murphy, P. (1991). Resort cycle revisited: The retirement connection. *Annals of Tourism Research*, 18(4), 553-567. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(91\)90074-L](https://doi.org/10.1016/0160-7383(91)90074-L)
- Fundación Marambio. (s.f.1). Base Orcadas: Isla Laurie, Caleta Orcadas. Fundación Marambio. <https://www.marambio.aq/bases/orcadas.html>
- Fundación Marambio. (s.f.2). La partida de la corbeta "Uruguay". Fundación Marambio. <https://www.marambio.aq/partidacorbetauruguay.html>
- Gotham, K. F. (2005). Tourism Gentrification: The Case of New Orleans' Vieux Carre (French Quarter). *Urban Studies*, 42(7), 1099-1121. <https://doi.org/10.1080/00420980500120881>
- International Association of Antarctica Tour Operators. (s.f.). The History of IAATO. IAATO. <https://iaato.org/about-iaato/our-mission/history-of-iaato/>
- Irizar.org. (s.f.). Historia Antártica Argentina. Irizar.org. <http://www.irizar.org/intro.html>
- Jensen, M. y Daverio, M. E. (20 de marzo de 2015). Ushuaia, Argentina: 50 años como puerta de entrada marítima al continente antártico [Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco]. <https://www.bistarmar.com.ar/InfHistorica-8/Ushuaia-Jansen/Ushuaia-PuertaALaAntartida.pdf>

- Johnston, C. S. (2001). *Shoring the foundations of the destination life cycle model, part 1: Ontological and epistemological considerations*. *Tourism Geographies*, 3(1), 2-28.
<https://doi.org/10.1080/14616680010008685>
- Lázén Muñoz, C. (2019). *Las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico: Desafíos del consenso ante los nuevos escenarios de negociación*. *Revista Tribuna Internacional*, 8(15).
<https://doi.org/10.5354/0719-482X.2019.54012>
- Levitt, T. (1965). *Exploit the Product Life Cycle*. *Harvard Business Review*, 43(6), 81-94.
<https://hbr.org/1965/11/exploit-the-product-life-cycle>
- Ley 21.676 de 1977. *Apruébase la 'Convención para la Conservación de Focas Antárticas'*. 31 de octubre de 1977. B.O. No. 23.781
- Ley 22.584 de 1982. *Apruébase la "Convención sobre Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos"*. 12 de mayo de 1982. B.O. No. 24.921
- López Guevara, V. M. (2011). *La reorientación del ciclo de vida del área turística: El caso de Bahías de Huatulco, Oaxaca (México)*. *Investigaciones Turísticas*, (1), 107-121.
<https://doi.org/10.14198/INTURI2011.1.07>
- Lundtorp, S. y Wanhill, S. (2001). *The resort lifecycle theory: Generating Processes and Estimation*. *Annals of Tourism Research*, 28(4), 947-964.
[https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(00\)00080-3](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(00)00080-3)
- Ministerio de Defensa. (22 de septiembre de 2020). *Organización Marítima Internacional*. Argentina.gob.ar.
<https://www.argentina.gob.ar/armada/intereses-maritimos/organizacion-internacional>
- Ministerio de Defensa. (26 de noviembre de 2020). *Antártida*. Argentina.gob.ar.
<https://www.argentina.gob.ar/armada/antartida>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.1). *1906-1938*. Cancillería.
<https://cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna/historia-y-patrimonio/linea-historica/1906-1938>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.2). *1957-1990*. Cancillería.
<https://www.cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna/historia-y-patrimonio/linea-historica/1957-1990>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (s.f.3). *Sector Antártico Argentino*. Cancillería.
<https://cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna/divulgacion/sector-antartico-argentino>
- Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. (10 de junio de 2022). *10 de junio: Día de la Afirmación de los Derechos Argentinos sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los Espacios Marítimos e Insulares Correspondientes*. Cancillería.
<https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noti->

cias/10-de-junio-dia-de-la-afirmacion-de-los-derechos-argentinos-sobre-las-islas-2

- Miossec, J. M. (1977). *Un modèle de l'espace touristique*. *L'Espace géographique*, 1(6), 41-48. https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1977_num_6_1_1690
- *Municipalidad de Ushuaia*. (02 de septiembre de 2009). *Puerta de entrada a la Antártida*. Ushuaia es una de las cinco ciudades más importantes del mundo. *Municipalidad de Ushuaia*. <https://www.ushuaia-gob.ar/noticias/puerta-de-entrada-a-la-antartida-ushuaia-es-una-de-las-cinco-ciudades-mas-importantes-del-mundo>
- *Órgano de Difusión de la Dirección Nacional del Antártico*. (1972). *Base General Belgrano en el corazón del hielo*. *Revista Antártida*, 2. https://cancilleria.gob.ar/userfiles/ut/revantar02_0.pdf
- Perona, B. E. y Molina, E. V. (2016). *Evolución y etapas del desarrollo turístico en la provincia de Córdoba, Argentina: ¿Cuán lejos está el ideal del turismo sustentable?*. *Cuadernos de Turismo*, (37), 323-349. <https://doi.org/10.6018/turismo.37.256261>
- *Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. (6-17 de abril de 2009). *Informe Final de la Trigésima Segunda Reunión Consultiva del Tratado Antártico*. *Secretaría del Tratado Antártico*. https://documents.ats.aq/ATCM32/fr/ATCM32_fr001_s.pdf
- Sánchez Valdés, A., Vargas Martínez, E. E. y Castillo Nebar, M. (2017). *Origen, concepción y tratamiento del ciclo de vida de los destinos turísticos: una reflexión en torno al modelo de Butler*. *Compendium*, 20(38). <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88051773005>
- *Secretaría de Turismo Ushuaia*. (2022). *Puerta de entrada a la Antártida*. *Secretaría de Turismo Ushuaia*. <https://turismoushuaia.com/zonas/antartida/>
- *Secretaría del Tratado Antártico*. (s.f.1). *RCTA y otras reuniones*. *STA*. <https://www.ats.aq/s/atcm.html>
- *Secretaría del Tratado Antártico*. (s.f.2). *Turismo y Actividades no Gubernamentales*. *STA*. <https://www.ats.aq/s/tourism.html>
- *Servicio Nacional de Turismo* (2016). *Manual de Destinos*. *Elementos para la gestión de Destinos Turísticos*. *SERNATUR*. <https://www.sernatur.cl/wp-content/uploads/2018/11/Manual-de-Destinos-Elementos-para-la-gestio%CC%81n-de-destinos-turisticos-1.pdf>
- Vereda, M., Jensen, M. y Fontana, P. G. (18 de diciembre de 2019). *La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales*. *Registros*, 15(2), 4-28. <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/329>
- Vernon, R. (1966). *International Investment and International Trade in the Product Cycle*. *The Quarterly Journal of Economics*, 80(2), 190-207.

<https://doi.org/10.2307/1880689>

- Weaver, D. B. (2000). *A broad context model of destination development scenarios*. *Tourism Management*, 21(3), 217-224. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00054-0](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00054-0)
- Weaver, D. B. (2012). *Organic, incremental and induced paths to sustainable mass tourism convergence*. *Tourism Management*, 33(5), 1030-1037. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.08.011>
- Weaver, D. B. y Lawton, L. (1999). *Sustainable tourism: a critical analysis*. *CRC for Sustainable Tourism*

Biografías

Sabrina Belén Velaz

Técnica en Guía de Turismo y estudiante avanzada de la Licenciatura en Turismo en la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE). Su principal tema de investigación en el presente trabajo es la caracterización del turismo antártico y la relación entre turismo y ciencia que se da en el continente. Con este mismo trabajo obtuvo la beca de Estímulo a la Vocación Científica del Consejo Interuniversitario Nacional (EVC-CIN). Actualmente, se desempeña como asistente técnica en la Administración de Parques Nacionales (APN) y forma parte del Observatorio de Transporte Aéreo y Turismo de la UPE.

Contacto: *velazsabrina@gmail.com*

Érica Beatriz Galarza

Técnica en Hotelería y Turismo por la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE) y estudiante avanzada de Licenciatura en Turismo de la misma institución. Posee formación en idioma portugués acreditada por la Universidad Nacional de Lomas de Zamora (UNLZ) e inglés por el Instituto ACE de Lomas de Zamora. Es del conurbano bonaerense, localidad El Jagüel, amante del asado, el mate y la música, le encanta ser parte de la formación académica pública e inclusiva y sostiene que su principal interés en formarse como profesional de turismo es aportar los conocimientos obtenidos para fortalecer la actividad turística en el país.

Contacto: *petygalarza2018@gmail.com*

Pablo Damián Maciel

Técnico en Hotelería e Industria de la Hospitalidad, estudiante del último año de la Licenciatura en Turismo en la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE). Realizó una Diplomatura en Gestión Administrativa en las Organizaciones y un Curso de Posgrado en

Marketing Estratégico en la UPE, además de ser becario en los Proyectos de Investigación: Evaluación Estratégica del Turismo Antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida y en el diseño de Fortalecimiento de la Cadena de Valor Turística y Académica de “Los Reynos”. También tiene formación en idioma inglés y portugués acreditada por la Universidad Nacional de Lomas de Zamora (UNLZ). Actualmente, reside en el conurbano bonaerense en la localidad El Jagüel y trabaja de forma independiente como guía turístico. Está interesado en desarrollar nuevas habilidades y conocimientos en áreas como el marketing digital y la inteligencia artificial para ampliar su perfil como profesional del turismo. Es apasionado por el animé, las novelas de ficción posmoderna y fantasía medieval y las películas de animación, surrealistas y ciencia ficción.

Contacto: damian21210@gmail.com

Magalí Selene Azimonti

Técnica en Turismo y Hotelería, egresada de la Universidad Provincial de Ezeiza (UPE). Se encuentra cursando la Licenciatura en Turismo y desarrollando su Trabajo Final Integrador (TFI). Realizó el curso de Tripulante de Cabina de Pasajeros en el Instituto de Formación Profesional Aeronáutica (IFPA). Estudió inglés, italiano, portugués y lengua de señas argentina (LSA). Actualmente, estudia Desarrollo Web y Programación y trabaja en este rubro de manera freelance. Fue becaria de investigación en el programa de Estímulo a la Vocación Científica del Consejo Interuniversitario Nacional EVC-CIN y de las Becas de Incentivo a la Investigación Científica de la Universidad Provincial de Ezeiza (BIIUPE) desde el 2021 al 2022. Es mamá de Fausto, le gusta compartir tiempo con su hijo, estudiar y conocer lugares nuevos.

Contacto: magaliaazimonti@gmail.com

La colección **Cuadernos de Investigación del CIT** tiene como objetivo la difusión de las investigaciones desarrolladas en el marco del Centro de Investigación en Turismo (CIT). Desde esta iniciativa buscamos contribuir al crecimiento del campo del conocimiento sobre el turismo a través de la divulgación del extenso trabajo de investigación que se viene desarrollando en la **Universidad Provincial de Ezeiza (UPE)**.

En este primer número presentamos las investigaciones desarrolladas por **Sabrina Belén Velaz, Érica Beatriz Galarza, Pablo Damián Maciel y Magalí Selene Azimonti** en el marco del proyecto: *Evaluación estratégica del turismo antártico para la Argentina desde el desarrollo local: el rol de Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida*. En sus páginas encontrarán un abordaje profesional y creativo sobre el turismo antártico que abarca su historia y vinculación con nuestro país, sus características especiales, incluyendo el turismo científico, las especificidades de Ushuaia en comparación con otras Ciudades Puertas de Entrada y las múltiples posibilidades de nuestro país en esta materia.

Esperamos que disfruten la lectura y los esperamos en los **próximos Cuadernos del CIT**.

Colección Cuadernos del CIT



UNIVERSIDAD
PROVINCIAL
DE EZEIZA