



Facultad de
Ciencias Económicas
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

Licenciatura en Turismo

Tesis de Grado

¿El Turismo de Cruceros es una actividad sustentable?

Caso de estudio: Ushuaia, Tierra del Fuego

Tesista: Gustavo Hernán Baloriani

Directora: Elisabet Rossi

Legajo: 81533/4

Email: gus_balo88@hotmail.com

Fecha de entrega: lunes 07 de mayo de 2018

AGRADECIMIENTOS

A mi familia entera y a mi mama Elina especialmente, por su amor y apoyo incondicional.

A los compañeros y las amistades que hice a lo largo de la carrera, sin ellos nada hubiera sido lo mismo y no hubiese llegado hasta el final.

A Marie Jensen que me recibió en su hogar en la ciudad de Ushuaia, por su predisposición para realizar el trabajo de campo.

A Elisabet Rossi, por su gran compromiso, paciencia y orientación a lo largo de la tesis

Gracias a todos!

Gustavo

Índice

Resumen	4
Introducción al Tema	5
Fundamentación.....	6
Metodología.....	8
Objetivos	9
Objetivo general:.....	9
Objetivos específicos:	9
Capítulo 1	10
Marco Teórico	10
Definición de Turismo de Cruceros	10
Sustentabilidad y Turismo Sustentable.....	11
Dimensiones de la sustentabilidad	13
Impactos del Turismo de Cruceros	15
Impactos Positivos	16
Impactos negativos.....	18
Contaminación Marina.....	20
Conclusión.....	24
Capítulo 2.....	25
Turismo de Cruceros	25
Turismo de cruceros a nivel mundial	25
Regiones Marítimas Primarias.....	26
Grupos de Empresas Navieras.....	30
América del Sur y Argentina	31
Marco Regulatorio de la actividad cruceros en su relación con el mar.....	34
Normativa Internacional.....	34
Legislación Nacional.....	37
Constitución Nacional	37
Leyes Nacionales.....	37
Legislación Provincial	39
Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur	39
Leyes Provinciales	40
Resoluciones Provinciales.....	40
Conclusión.....	42
Capítulo 3.....	43

Turismo de Cruceros en Ushuaia	43
Caracterización de Ushuaia.....	43
El turismo y sus atractivos en Ushuaia.....	46
Puerto de Ushuaia	49
Características del producto cruceros en Ushuaia.....	51
Clasificación de los Viajes de Cruceros en el Puerto de Ushuaia.....	53
Impactos del turismo de cruceros en Ushuaia	54
Impactos positivos	54
Impactos Negativos	55
Conclusión.....	58
Capítulo 4.....	59
Caso de estudio: Cruceros en Ushuaia	59
Descripción entrevistas y entrevistados	59
Resultados de las entrevistas y sus análisis	60
Conclusión Final.....	70
Acciones o propuestas para remediar el impacto ambiental generado en Ushuaia	72
Bibliografía	74
ANEXO 1.....	78
FOTOGRAFÍAS.....	78
Fotos Cruceros y puerto de Ushuaia	78
ANEXO 2.....	82
ENTREVISTAS	82

Resumen

La presente investigación, pretende Indagar sobre los posibles impactos ambientales que provocan la actividad de cruceros en el canal de Beagle y en la ciudad de Ushuaia. En esta ciudad, el turismo de cruceros es una actividad muy importante que se encuentra en crecimiento y esto provoca diferentes impactos, tanto positivos como negativos, en el ambiente, sus atractivos y en la ciudad. El propósito del trabajo investigativo, es averiguar cómo está afectando la llegada de los cruceros en el puerto de Ushuaia y si la legislación sobre el tratamiento de residuos, la protección del mar y el ambiente, puede resultar insuficiente para evitar que los diferentes impactos negativos se produzcan.

Se realizó un relevamiento bibliográfico, definiendo los diferentes conceptos claves en el marco teórico como desarrollo sustentable, sus dimensiones, contaminación marina y los diferentes impactos positivos y negativos que pueden ocurrir cuando los cruceros turísticos arriban a un destino turístico.

En los siguientes capítulos se describe el turismo de cruceros a nivel internacional y nacional, junto con la normativa nacional e internacional que rige a la actividad cruceros, con el propósito de que se produzca el mínimo impacto ambiental al producirse dicha actividad. También se realizó una caracterización de Ushuaia con sus diferentes atractivos, que dichos atractivos se ven afectados por la llegada de los cruceros, ya que los cruceristas visitan dichos atractivos al descender del buque.

Por otra parte, para responder a los objetivos planteados y corroborar la hipótesis, el trabajo de campo en la ciudad de Ushuaia, se realizó mediante entrevistas semi-estructuradas y charlas informales a residentes de la ciudad.

Por último, habiendo obtenido la información necesaria mediante la metodología aplicada, se elaboró una descripción y análisis de las entrevistas, finalizando con la conclusión final y recomendaciones para reducir los impactos ambientales que se están produciendo en la actualidad en la ciudad de Ushuaia con el turismo de cruceros.

Palabras Claves: Turismo de Cruceros – Cruceros – Desarrollo Sustentable – Impactos – Ushuaia – Puerto – Atractivos.

Introducción al Tema

El turismo de cruceros experimentó un gran auge en los últimos años, multiplicándose por 25 el número de personas en estas décadas con respecto a las anteriores del año 2000, que pasan sus vacaciones a bordo de estos buques. Los grandes cruceros pueden llegar a transportar hasta 5000 personas y en ellos se puede encontrar diferentes tipos de actividades o entretenimientos como: piscinas, teatros, restaurantes, tiendas, saunas, canchas de tenis, fútbol etc. Pero todas estas actividades generan miles de toneladas de residuos de todo tipo, las cuales en su mayoría son vertidas a los mares y océanos. (Oceana, 2004)

Los residuos generados por el turismo de cruceros causan diferentes tipos de contaminación, por ejemplo se puede mencionar: contaminación por hidrocarburos, contaminación por la basura de los buques, contaminación por las aguas sucias de los mismos, contaminación atmosférica, y contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. Esto provoca impactos negativos causando principalmente la contaminación de las aguas, la destrucción de la biodiversidad y su contribución al cambio climático. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

En la actualidad America del Sur es una región emergente en lo que respecta al turismo de cruceros, destacándose por su posicionamiento y crecimiento en el mundo, encontrándose liderada por Argentina y Brasil. En Argentina los puertos más importantes para la recepción de cruceros son Buenos Aires, Puerto Madryn, Ushuaia y en Brasil se destacan los puertos de Rio de Janeiro y Santos. Todos funcionan como puertos base, lo que quiere decir que es donde finaliza o comienza un recorrido, así como también los buques se reaprovisionan de combustible, agua y diversos bienes, dando un aporte económico a la comunidad local. (Instituto Fueguino de Turismo, 2016)

A partir de lo planteado, en la tesis se propone indagar sobre en qué medida la llegada de cruceros que recalán en Ushuaia, representan una amenaza a la sustentabilidad de la bahía y de la ciudad en su conjunto, por la generación de residuos de los mismos.

Considerando en este caso, que la legislación de tratamiento de residuos, la protección del mar y el ambiente, puede resultar insuficiente para la posible contaminación producida por los cruceros que recalán en la bahía de Ushuaia. Para ello se proyectaran diferentes acciones correctivas, para lograr un mínimo impacto ambiental por parte de los buques.

A partir de lo planteado, amerita preguntarse ¿El producto turístico de cruceros, es sustentable en su actividad? Dicho interrogante orientara el recorrido del trabajo de investigación, que se organizara en diferentes capítulos. Cuya finalidad es proveer información útil, para la promoción de un turismo que minimice los posibles impactos en el ambiente, con un mejor control de los diferentes procedimientos, para alcanzar un desarrollo sustentable y sostenible en la modalidad turística de cruceros.

En el primer capítulo, se realizara la descripción del marco teórico con las correspondientes definiciones de turismo de cruceros, medio ambiente, sustentabilidad o desarrollo sustentable y sus dimensiones. Para luego redactar los impactos positivos y negativos que genera el turismo de cruceros, concluyendo con la contaminación marina producida por dicha actividad.

En el segundo capítulo, se describirá el turismo de cruceros en todos sus aspectos, tanto a nivel mundial como nacional, tomando como eje principal al producto cruceros en America del Sur y Argentina. Y también se expresará el marco regulatorio nacional e internacional de la actividad cruceros en relación con el mar.

En el tercer capítulo, se llevara a cabo una caracterización de Ushuaia en todos sus aspectos, como sitio turístico y luego el turismo de cruceros en dicha ciudad, que lo utiliza como atractivo turístico. Y por último un cuarto capítulo, donde se explicará y analizará, el trabajo de campo llevado a cabo en la ciudad de Ushuaia, con sus respectivas conclusiones. De esta manera, se intentará responder al interrogante planteado en párrafos anteriores y en caso de ser requeridas, se expresarán diferentes acciones correctivas, para minimizar el posible impacto ambiental que pudiera causar el turismo de cruceros en la ciudad.

Fundamentación

El presente trabajo de investigación indagara sobre los posibles impactos ambientales que pueda ocasionar el turismo de cruceros en la ciudad de Ushuaia. Abordar dicha problemática implica conocer los aspectos legales sobre el tema, su regulación y control.

Cabe aclarar, que si bien en la actualidad, los habitantes y turistas, poseen un mayor grado de conciencia sobre la importancia de habitar un ambiente saludable, priman los beneficios económicos de la actividad turística, sobre el bienestar de las comunidades locales.

En Ushuaia el tema ambiental es de suma importancia porque tiene como objeto una imagen de “turismo de naturaleza” y además, porque es el puerto de entrada a la Antártida, debido a que este continente no sufrió fuertes intervenciones desde la dimensión ambiental. Daverio M.E et al (2007), plantea que la ciudad tiene una relación directa con los impactos generados por los cruceros turísticos, entre los que se destacan: contaminación por desechos oleosos, por aguas residuales (aguas negras y grises, aunque algunas navieras ya cuentan con plantas de tratamiento de aguas servidas a bordo), contaminación por basura y contaminación del aire.

Entre los impactos generados por los cruceros, las áreas protegidas también deben ser tenidas en cuenta de los efectos negativos. Es habitual la superación de la capacidad de cargar de estos atractivos, generando diversos problemas como la pérdida de organización y manejo de grandes grupos que se encuentran al mismo tiempo en el lugar, repercutiendo de manera negativa en el ecosistema natural, provocando importantes problemas a mediano y largo plazo en la flora y fauna del lugar. (Trifaro Nora Beatriz et., 2007).

Se observa la existencia y funcionamiento de un marco legal para la prevención marina, pero a nivel local en la ciudad de Ushuaia no se cuenta con instalaciones que permitan la descarga de líquidos oleosos y aguas residuales, para que se garantice un circuito ambientalmente seguro. Por lo tanto, la ciudad no posee instalaciones de tratamiento de efluentes, solamente existen empresas que brindan tratamiento por

“termodestrucción” que responde al reglamento de SENASA. (Daverio, María Elena, et al. 2007)

Para prevenir la contaminación en las aguas existen diferentes regulaciones internacionales, siendo la más importante la normativa desarrollada por OMI (Organización Marítima Internacional), la Conferencia Internacional de la Contaminación del Mar (1973), que fue modificada 5 años más tarde y es conocida actualmente como MARPOL 73/78. El propósito del convenio es prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, procedente de las operaciones normales como accidental. Abarca formas de contaminación como las originadas por hidrocarburos, productos químicos, sustancias nocivas líquidas, las basuras, aguas sucias y también la contaminación atmosférica provocada por los barcos. (Organización Marítima Internacional, 2017)

Pero según Miranda (2012), dos de las principales problemáticas son: que esta legislación fue diseñada para las embarcaciones de mercancías, y no con pasajeros como el caso de los cruceros. Y en segundo lugar no existe una legislación específica sobre el impacto ambiental de las embarcaciones.

También sucede que algunos barcos de cruceros poseen sus instalaciones para el tratamiento y eliminación de residuos, pero la mayoría no. No todos los países se encuentran en el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) porque hacerlo supone una sobrecarga para sus vertederos y plantas de tratamiento en tierra. Por lo tanto, al no pertenecer al convenio, los países no están obligados a tener las instalaciones necesarias y hasta pueden negar recibir los residuos que generan los cruceros. Esto provoca que los cruceros sean inducidos a verter los residuos al mar sea de forma legal o ilegal. (Robertsen 2002, en Trifaro Nora Beatriz et., 2007).

En el caso de Argentina el Convenio de MARPOL fue ratificado por la Cancillería Argentina y ante la Organización Marítima Internacional (OMI), asumiendo el compromiso de cumplir las disposiciones del Convenio y de todos sus anexos. Esto significa que los puertos de nuestro país deben contar con las instalaciones para la recepción de los diferentes tipos de residuos (hidrocarburos y mezclas oleosas, lastres contaminados y aguas de lavado, aguas sucias, residuos resultantes de las faenas domésticas de los buques, etc.). A pesar de ello, la mayoría de los puertos de nuestro país, no cuentan con este servicio adquirido por Argentina a nivel internacional.¹

Según Oceana (2004), reducir el impacto de los cruceros sobre el ambiente es posible adoptando tecnologías para reducir el volumen de las basuras como sistemas de compactado, picado, deshidratación o pulverización que facilita el manejo y almacenaje de los residuos. Y en cuanto a la contaminación atmosférica algunos buques ya están siendo fabricados con turbinas de gas que pueden reducir un 90% las emisiones a la atmósfera. Por lo tanto en la modalidad turística de cruceros, la disminución de la contaminación, puede contribuir a un desarrollo sustentable y sostenible, porque un mayor control y una distribución más equitativa de los beneficios provocarían un potencial aumento del turismo, como lo vimos en la materia crecimiento económico y desarrollo sustentable. Debido a que el modelo de desarrollo sustentable puede ser aplicado a todas las modalidades turísticas.

¹ Documento electrónico recuperado de: <http://www.ambiente-ecologico.com/066-01-2000/luisfernandez66.htm#top> Verificado el 22/10/2017

Metodología

El trabajo de investigación será elaborado a partir de una investigación bibliográfica y documental basada en los posibles impactos ambientales que producen los cruceros en el mar, en la atmosfera y en las ciudades donde recalán. También se proponen nuevas ideas o aportes para minimizar el posible impacto negativo de la contaminación que producen los cruceros. Dichos aportes van a surgir del cumplimiento de los diferentes objetivos, pero fundamentalmente del trabajo de campo que se llevara a cabo en la ciudad de Ushuaia, basados en la descripción de las diferentes regulaciones nacionales e internacionales para prevenir la contaminación de los cruceros en el mar.

Además de realizar una investigación bibliográfica sobre el posible impacto ambiental, como se menciona, será indispensable el trabajo de campo a desarrollarse en la ciudad de Ushuaia con el propósito de realizar entrevistas semi-estructuradas. Dichas entrevistas, se basan en una guía de asuntos o preguntas, donde el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales, para averiguar determinados conceptos o también obtener mayor información sobre los temas que desea averiguar. (Roberto Hernández Sampieri et., 2010)

Las entrevistas se realizaran al personal del puerto, Prefectura Naval de dicha ciudad, personal de Secretaria de Turismo, e idóneos del sector privado, buscando obtener diferentes opiniones acerca de cómo están informados los trabajadores sobre el tema (Por ejemplo como son descargados los residuos en el puerto, si el puerto posee estrategias aplicadas en las infraestructuras y estructuras organizacionales) y el conocimiento que pueden aportar al trabajo de investigación. De esta manera, se pretende obtener información sobre como se realiza el manejo de residuos en el puerto y en la ciudad de Ushuaia, de qué forma afecta a esta última, si los espacios turísticos (como el parque nacional) se ven afectados negativamente por la actividad de cruceros etc.

Objetivos

Objetivo general:

Indagar sobre los posibles impactos ambientales que provocan la actividad de cruceros en el canal de Beagle y en la ciudad de Ushuaia

Objetivos específicos:

- Realizar un recorrido y posterior análisis de las diferentes fuentes bibliográficas y documentos sobre el turismo de cruceros y sus impactos.
- Identificar cuáles son las diferentes formas de contaminación del mar y como se producen, mediante la actividad de cruceros.
- Describir los posibles impactos positivos y negativos de la actividad de cruceros en forma global y en la ciudad de Ushuaia.
- Caracterizar la ciudad de Ushuaia con todos sus componentes.
- Centrar el estudio sobre el posible impacto ambiental que pudiera ser producido por los cruceros en Ushuaia.
- Exponer cuales son las regulaciones nacionales e internacionales para disminuir o prevenir la contaminación en el mar y aguas internacionales.
- Elaborar diferentes propuestas o soluciones que minimicen o amortigüen el posible impacto ambiental producido por los cruceros en Ushuaia.

Pregunta de Investigación

¿En qué medida la llegas de cruceros que recalán en Ushuaia representan una amenaza a la sustentabilidad de su bahía y del mar territorial?

Hipótesis de Investigación:

La legislación de tratamiento de residuos, la protección del mar y el ambiente, puede resultar insuficiente para la posible contaminación producida por los cruceros que recalán en la bahía de Ushuaia.

Capítulo 1

Marco Teórico

En el siguiente capítulo se detallaran los conceptos claves de la tesis realizando una breve definición de cada uno y haciendo a referencia a los mismos en cómo influyen, en base al concepto de turismo de cruceros. Algunos de los conceptos claves que voy a definir son: turismo de cruceros, medio ambiente, desarrollo sustentable o sustentabilidad con sus diferentes dimensiones culturales, sociales y políticas.

Luego se hará hincapié en el turismo de cruceros describiendo sus impactos positivos, los cuales siempre son los económicos en su mayoría y negativos que pueden ser los impactos ambientales y socio-culturales. Y por último enfocarme en la contaminación marítima con todos sus componentes y como es ocasionada por los cruceros.

Definición de Turismo de Cruceros

A principios del siglo XX el objetivo principal de los buques era transportar a los pasajeros y mercancías, sin realizar escalas. Pero con el transcurso del tiempo determinadas compañías decidieron cambiar su estrategia y dirigirse hacia lugares de clima cálidos con sus barcos. A partir de este suceso fue donde empieza a surgir la idea de los barcos como un recurso flotante, donde se podían realizar actividades y servicios a bordo. (Lic. Nora Trifaro, 2007)

Entonces según este autor, en los años ´70, la proyección estuvo enfocada en cruceros de ocio y las compañías de cruceros, construyeron nuevos buques que navegaban por el caribe.

En la actualidad los cruceros no son diseñados para el transporte de personas, sino que son considerados como “destinos turísticos”, ya que el alojamiento y los servicios complementarios son claves en la oferta. Es por esto, que en el libro “la actividad de los cruceros” (2003) de la OMT define a los cruceros como hotel o un resort flotante, que se destaca de esta forma porque tiene todo tipo de instalaciones como cines, bibliotecas, campo de golf, centros de negocios, “spa”, casino etc. Todas estas instalaciones son encontradas en distintos destinos turísticos convirtiéndolo en un centro turístico o resort flotante y logra en los turistas satisfacer sus necesidades como en cualquier lugar geográfico.

Es así, como los cruceros fueron transformándose en un producto muy importante para la economía y en continuo crecimiento en la actualidad, siendo muestra de esto en el mercado, ya que se ha diversificado la oferta con variadas opciones, existiendo distintos tipos de ofertas de cruceros como los fluviales, marítimos, y costeros

Sustentabilidad y Turismo Sustentable

Para definir lo que significa realizar un turismo sustentable, primero hay que definir el sitio donde este tiene lugar, tomando la definición de:

La Organización de Naciones Unidas en la Conferencia sobre Medio Ambiente efectuada en Estocolmo Suecia, en el año 1972 definió al Medio Ambiente como: “un conjunto de componentes físicos, químicos, biológicos y sociales capaces de causar efectos directos o indirectos, en un plazo corto o largo, sobre los seres vivos y las actividades humanas.” Tratándose entonces de espacios donde se desarrolla la vida de los seres vivos, pero también formando parte del mismo, diferentes bienes como el agua, suelo aire y la relación de ellos con lo intangible como la cultura de las personas. (ONU, en Marchant Martínez, 2009)²

La Licenciada Nora Beatriz Trifaro en su proyecto de investigación “Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina” describe al desarrollo sustentable como todas las actividades relacionadas con los procesos económicos, sociales y medioambientales de la actualidad, que no deben influir en las posibilidades de desarrollo de las generaciones futuras. Y aplicado en el turismo, implica tres aspectos importantes para que este sea desarrollado eficientemente:

- Compatibilidad Ecológica: debe contribuir con la conservación de los ecosistemas del planeta
- Compatibilidad Sociocultural: el turismo aportando al intercambio de las diferentes culturas, independientemente de sus orígenes y sus lenguas, teniendo una autonomía cultural y justicia social
- Compatibilidad Económica: también debe aportar a un crecimiento económico cualitativo, contribuyendo a la distribución de riquezas en corto y largo plazo, sin descuidar la razón beneficio/costo en términos ecológicos y sociales.

Para que esto sea posible se deben tener en cuenta ciertos criterios como por ejemplo que el uso y consumo de los recursos renovables, no sea superior al tiempo de reposición de los mismos; así como el índice de recursos no renovables de utilización, no debe superar al de desarrollo de las diferentes opciones renovables. Y refiriéndose al medio ambiente, las emisiones que sean generadas en el mismo no sobrepasen la capacidad de dicho ambiente para eliminarlas.

El pensamiento moderno del concepto de sustentabilidad tiene sus inicios en la Conferencia de 1972 de Estocolmo, consolidándose en Rio de Janeiro 20 años después. Existen diferentes interpretaciones en base a distintos autores y a los discursos políticos pero se ha tomado una definición de sustentabilidad internacional que es la sugerida por la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo; definiendo al desarrollo sustentable como el concepto que satisface las necesidades de las generaciones en la actualidad, sin

² Investigación sobre la contaminación del mar por naves de cruceros en la Bahía de Valparaíso Años 2002-2009 (tesis de grado)

poner en compromiso la capacidad que tienen las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. (Guimarães, 2003)

La sustentabilidad del turismo ha sido definida de diferentes maneras por las diferentes condiciones políticas, económicas, sociales-culturales, y ambientales donde los destinos turísticos se desarrollan. Por lo tanto, no puede apartarse de la sociedad y sus problemas porque existen diferencias significativas entre las ciudades de los principales flujos turísticos desarrollados y de los destinos turísticos subdesarrollados, que apuestan por el turismo para que sus economías resurjan y en estos últimos dejan en un margen el desarrollo sustentable apuntando específicamente al término económico (esto no quita que en los destinos desarrollados ocurra lo mismo en términos medioambientales). (Chávez y Osorio, 2006).

Según la OMT, el concepto sustentabilidad está ligado a tres hechos importantes, calidad, continuidad y equilibrio; se debe trabajar en los mismos incidiendo en los factores que condicionan la sustentabilidad, en el sentido de proteger el ambiente, los recursos naturales y culturales, apuntando hacia un crecimiento económico de forma constante y sostenida, logrando un turismo sustentable y sostenible en el presente y para las generaciones futuras. Ya que como menciona en su texto Enrique Leff (2006) “el ambiente no es la ecología, sino el campo de relaciones entre la naturaleza y la cultura, de lo material y lo simbólico, de la complejidad del ser y del pensamiento” (p.4)

FACTORES QUE CONDICIONAN LA SUSTENTABILIDAD DEL SISTEMA TURÍSTICO



Fuente: Eduardo Salinas Chavez y Jose Alberto Osorio, 2006

La definición de desarrollo sustentable o sostenible es prácticamente indiscutible, porque nadie puede cuestionar la necesidad de dejar a las próximas generaciones, en condiciones óptimas para habitar la tierra. A partir de esto, se comenzaron a dar muchas

interpretaciones que hacen que las propuestas sean a veces contradictorias y otras veces muy sesgadas por intereses parciales. (Dachary y Arnaiz, 2003)

Cabe aclarar que existió el cuestionamiento semántico, sobre el uso de las palabras sustentabilidad y sostenibilidad, el cual fue superado por un acuerdo sobre cual usar, teniendo un uso indistinto de ambas palabras ya que no significan lo mismo y el problema proviene de la traducción del idioma inglés. Bifani sostuvo “sustainable development” en español significa conservar algo en su ser o estado, pero en inglés quiere decir avanzar continuamente, siendo un proceso cuyo ritmo hay que mantener. (Bifani, 2003)

La visión parcial sobre turismo sustentable es difícil de lograr, porque la realidad no se puede limitar a una actividad. La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza define al desarrollo sostenible como la estrategia que mejora la calidad de vida, cumpliendo con la capacidad de carga de los ecosistemas que la sostienen y mantienen al mismo tiempo la productividad, adaptabilidad y capacidad de renovación del recurso.

Hoy se percibe a la sustentabilidad como un espacio de realización del desarrollo humano, tal como lo plantea la ONU en su declaración sobre Medio Ambiente y Desarrollo señalando que los seres humanos son la principal preocupación relacionándose con el desarrollo sostenible. Esto permite sostener que el modelo en desarrollo es una propuesta de solución, que trata de lograr modificaciones sustanciales asumiendo problemas de gran magnitud como por ejemplo la pobreza. (Dachary y Arnaiz, 2003)

Por último los autores mencionados en el párrafo anterior, afirman en sus textos que esta nueva visión de la sustentabilidad se transforma en una política útil para realizar los cambios que fuesen necesarios, dentro de los límites posibles en la actual economía globalizada. Esto mismo es lo que se pretende abarcar a lo largo del trabajo investigativo, planteando los cambios que sean necesarios en el turismo de cruceros, para que los mismos realicen un turismo sustentable en la medida que sea posible.

Dimensiones de la sustentabilidad

El autor R. Guimarães (2003) describe a la sustentabilidad, como un paradigma de desarrollo y no específicamente de crecimiento económico, ya que para que exista el desarrollo son necesarios cambios cualitativos en la calidad de vida de las personas; incluyendo dimensiones sociales, culturales, estéticas y de satisfacción tanto materiales como espirituales. Esto contradice la generalidad de que para tener acceso al desarrollo sustentable no es posible sin crecimiento económico, sino que el mismo forma parte de ello, como un conjunto de componentes, haciendo posible llegar a un desarrollo sustentable y específicamente esto es lo que se quiere demostrar en el proceso de la tesis, basándose en que es posible realizar un turismo de cruceros de forma sustentable o minimizando los impactos medioambientales de manera gradual.

En este sentido, es necesario enunciar las diferentes dimensiones sustentables por Guimarães (2003) en su texto “La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo”:

- Los fundamentos sociales de la sustentabilidad que tienen como elementos principales los de las políticas públicas que son la justicia distributiva de bienes y servicios, y la universalización de cobertura, que abarca las políticas globales de educación, salud, seguridad social y vivienda. Aplicándose esto mismo para la sustentabilidad social, en criterios como la igualdad de género, que se reconoce como un valor en sí mismo y el cual, según esta dimensión, está por encima de consideración económicas.
- También se apunta a la preservación de los valores, símbolos y prácticas de identidad, incluyendo la promoción de los derechos constitucionales e incorporar esto mismo en diferentes políticas como la autonomía territorial, religiosidad, salud comunitaria. Todo esto está dirigido en el mismo camino que la dimensión cultural de la sustentabilidad, en el sentido de que los usuarios y detentadores de la biodiversidad obtengan beneficios y fomenten a la conservación de la misma. Entonces mediante la visión de la sustentabilidad cultural para mantener la organización económica para la producción, hay que aplicar criterios que van más allá del mercado tradicional (externalidades), que garanticen la variedad agrícola y la diversidad de especies y principalmente, que la cultura permanezca en el tiempo.
- En cuanto al fundamento político de la sustentabilidad, tiene como objetivo fortalecer las comunidades y organizaciones sociales, redistribuir activos a los sectores menos favorecidos de la comunidad, así como también capacitar a las personas para la toma de decisiones. Posee además un segundo objetivo que es lograr la apertura del estado e incorporar el término responsabilidad política en el ámbito público. Por lo tanto, la dimensión política de la sustentabilidad está relacionada con un estudio profundo de la democracia y la construcción de la ciudadanía, para que la gente se incorpore en el proceso de desarrollo.

A partir de lo desarrollado, se puede entender que la sustentabilidad tiene la necesidad de un nuevo enfoque de desarrollo, con dos fundamentos claros como son la justicia productiva y la justicia distributiva. Empezando por la primera que busca promover la igualdad de oportunidades en base al sistema económico, que satisfagan sus necesidades básicas y tengan una mirada generalizada de la justicia. Y la segunda que cada persona obtenga los beneficios de acuerdo a lo realizado por sus méritos, sus posibilidades y por las demás personas su reconocimiento. (Wilson en Guimarães, (2003)).

Hoy en día, es un desafío llegar a realizar lo objetivado por el autor Wilson, ya que esto mismo es garantizar un proceso organizado, limpio e informativo para la toma de decisiones, poniendo como prioridad a la sustentabilidad. Para ello, se pueden aplicar dos criterios o dimensiones que son las ecológicas y ambientales de la sustentabilidad (Guimarães, 2003)

La sustentabilidad ecológica apunta al proceso de crecimiento en su aspecto físico y tiene como objetivo conservar los recursos naturales junto con sus actividades de desarrollo. Posee dos criterios de operación por políticas públicas para los recursos renovables y los

no renovables. Para el primero es simple, la tasa de utilización debe ser igual a la de su recomposición. Pero para los no renovables, la tasa de utilización debe ser igual a la tasa de sustitución del recurso, para el periodo de tiempo previsto de agotamiento del recurso. Al ser No renovable no tiene un uso sustentable, entonces tiene que limitar la utilización del mismo hasta que aparezcan recursos sustitutos, por lo tanto, las inversiones que se realizan para explotar los recursos tienen que ser proporcionales a las inversiones (ciencia y tecnología) que se realizan para buscar sustitutos.

La sustentabilidad ambiental está relacionada con la capacidad de carga de los ecosistemas, la capacidad que tienen los mismos para absorber y contrarrestar las agresiones externas de la población. Entonces las tasas de emisión de desechos tienen que equivaler a las tasas de reposición, que se establecen por la capacidad que el ecosistema tiene para recuperarse. Y también se puede promover conservar la energía y el uso de fuentes renovables, esto quiere decir, que las “Tasas de recomposición” y las “Tasas de regeneración”, deben ser consideradas como capital natural. (Guimarães, 2003)

En este último término de sustentabilidad ambiental es donde está orientado el trabajo investigativo, juntos con los posibles impactos ambientales que genera la actividad de cruceros en el territorio y en la bahía de Ushuaia que se detallaran más adelante, marcando la importancia que tiene realizar el uso de los mecanismos de mercado, como son las tasas y tarifas que incorporan el gasto privado o los costos de preservación ambiental.

Impactos del Turismo de Cruceros

El turismo genera en su desarrollo diversos impactos muy significativos, que varían según sea el tipo de turismo que se va a desarrollar y la zona en que se va a aplicar, que son necesarios analizarlos y conocerlos, haciendo posible determinar un punto de referencia sobre el cual se planteara el desarrollo sustentable. Siendo una actividad económica compleja el turismo, depende del medio ambiente en una mirada amplia más que otras actividades; debido a que incluye en su desarrollo a los ecosistemas, los materiales introducidos por el hombre, teniendo en cuenta los aspectos socioeconómicos y culturales. (Dachary y Arnaiz, 2003)

Según este autor podemos definir cuatro tipos grandes de impactos: los económicos, que generalmente son los positivos, los culturales, sociales y los medioambientales que por lo general son los no deseados o negativos. Sin embargo, estos impactos están totalmente interrelacionados porque uno determina al otro o la principal causa que todos están determinados por grandes limitantes o fallas en el modelo. Esto es lo que ocurre con el turismo de cruceros, donde la actividad es afectada por diversos impactos, diferenciándose como impactos negativos y positivos.

Dachary en su texto “Globalización y turismo” (2004), afirma que el hoy el turismo es algo más complejo que solo contingentes de personas desplazándose en su tiempo de ocio.

Existe un nuevo mecanismo de desarrollo económico de abrir lo virgen y desconocido, y explorarlo como el Ártico, el fondo marino, para integrarlo a la nueva sociedad global.

El turismo es un transformador y los cambios son notables porque lo que antes era exótico y costoso a principios del siglo XX (como los cruceros y su glamour), hoy es accesible para cualquier tipo de público, como por ejemplo ya existen los cruceros de tiempo compartido. (Dachary, 2004)

Sin embargo, el turismo en la actualidad se enfrenta a diferentes problemas que plantean dos paradigmas coincidentes: el de la globalización y el de la sustentabilidad; teniendo una difícil integración en los países emergentes porque las necesidades son mayores que las posibilidades de llegar a un crecimiento equilibrado y por lo tanto, el desequilibrio agota los desarrollos turísticos. (Dachary, 2004)

Rodrigo Fernández Miranda (2012) plantea que “el turismo de cruceros es un nítido paradigma del funcionamiento de la globalización económica en el siglo XXI”, porque los impactos derivados del producto cruceros son desproporcionados al peso que este subsector tiene sobre la industria globalizada. Esto es debido a que el turismo de cruceros, sobre el total del sector turístico, representa en términos de pasajeros menos del 2% en cantidad de personas en noches de alojamientos y consumidoras y en cuanto a los ingresos, menos del 3% del total de ingresos del conjunto de la industria.

Existe un gran consenso social, en términos socioeconómicos que derivan del desarrollo turístico en la globalización, provocado por el turismo de cruceros. Pero estos se producen a distintos niveles, ya que se suponen graves impactos sobre las comunidades, las personas y los entornos naturales. Esto se ve agravado por un fuerte crecimiento de la oferta y demanda, que no hacen más que extenderlos y profundizarlos

Impactos Positivos

La actividad de cruceros presenta muchos impactos positivos, pudiéndolos considerar en la actividad de cruceros, como un producto turístico que posee muchas oportunidades para los turistas, en cuanto a los servicios que ofrecen. Esto produjo la construcción de cada vez más navíos con un mayor porte, a su vez, amplificando más su oferta dentro de ellos. Esto se debe a que los cruceros turísticos son diseñados con el concepto de “destinos turísticos”, tomando al alojamiento y los servicios ofrecidos como elementos claves de la oferta, y no desde el punto de vista de transporte de personas. (Lic. Beatriz Trifaro, 2007)

Por lo tanto, como se menciona en el texto de Trifaro (2007), hay distintas razones que permiten considerar la actividad como un producto turístico con efectos positivos:

- Surgimiento de nuevos destinos turísticos en Sudamérica, África, India, y Oceanía. Enfocando en Sudamérica: Brasil, Argentina y Chile poseen una visión turística de gran potencial, ya que se combinan los atractivos de la Patagonia en Argentina y Chile. Llevando a los viajeros, cada vez más, a que se interesen a descubrir y explorar los

puertos y ciudades más australes como Ushuaia, Cabo Los Hornos y llegando hasta la Antártida

- El empleo y la renta generados son muy importantes por el producto cruceros, tanto en las regiones de destinos como en las de orígenes de los proveedores de los servicios turísticos, y los demás sectores económicos que se encuentran directa o indirectamente implicados al turismo en todo el mundo.
- Permite el aumento de la capacidad turística, ampliando y mejorando las infraestructura de los puertos, y se crean ofertas nuevas que son dirigidas a los pasajeros en los países de destino
- Se busca un producto más accesible, ajustando los precios de los cruceros junto con los de los paquetes terrestres.
- También se incorporan segmentos en la demanda más jóvenes, entonces las compañías utilizan estrategias de diferenciación adecuando sus productos a las necesidades de sus clientes: parejas, matrimonios con hijos, gays etc.

Se llega a la conclusión que son decenas los barcos modernos que navegan los mares, llenos de turistas y disfrutan de estos “hoteles flotantes”, consecuencia de la positiva situación económica mundial que generaron en los últimos 20 años el incremento del turismo de cruceros a nivel mundial y la imagen de exclusividad que antes, era solo para los segmentos de altos ingresos quedo en el pasado.

Entonces como consecuencia a la mayor demanda las compañías de cruceros amplían sus flotas o adquieren barcos con más capacidad, surgen nuevas rutas, como se mencionó en nuestro país.

En el siguiente cuadro se observa la evolución mundial de la flota de los cruceros hasta el 2006:

Flota Mundial de Cruceros.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Buques	219	229	236	240	223	235	246	249	251
Camas	185.217	201.458	217.000	231.100	237.418	266.072	293.572	299.340	303.140
Incremento	%	9.6	5.7	2.9	1.7	10.4	9.6	1.9	1.2

Fuente: Cruisse Indurty New 20001

Los cruceros representan el mejor ejemplo de globalización que posee movilidad física, producido por el desplazamiento del capital internacional, que pueden ubicarse en cualquier puerto del mundo, generando empleos para trabajadores procedentes de

cualquier país (dentro de un crucero hay trabajadores de hasta 50 países diferentes) y se encuentran exentos de cumplir regulaciones laborales por el sistema de bandera de convivencia. (Marchant Martínez, 2009)

Y por último, mirándolo desde un punto de vista puramente económico según este último autor, los cruceros con sus recaladas en los distintos puertos implican un estímulo para la población local y los sectores involucrados con esta actividad: servicios portuarios, agencias, turismo y comercio en términos generales.

Impactos negativos

En el turismo de cruceros no todos los resultados provocados por la actividad son positivos, “detrás del lujo” parecen ser más los problemas que causan, que los beneficios que conlleva. Los cruceros son culpables de un importante incremento de aguas residuales, basura, sustancias químicas tóxicas y una contaminación atmosférica, esta última provocada por las emanaciones de humo y gases que provienen de sus chimeneas; además en los puertos donde estos atracan dejan muchos residuos generados a bordo. (Marchant Martínez, 2009)

Continuando con lo enunciado por este autor, marca que en la actualidad existe un aumento de naves de cruceros, lo que propaga presión sobre el medioambiente y la sustentabilidad de los océanos y el mar territorial, así como en los puertos que estos tocan, debido a la basura y aguas servidas generadas por la tripulación y pasajeros a bordo.

Por lo tanto, los residuos generados por el turismo de cruceros causan diferentes tipos de contaminación, por ejemplo se puede mencionar: contaminación por hidrocarburos, contaminación por la basura de los buques, contaminación por las aguas sucias de los mismos, contaminación atmosférica, y contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. Esto provoca impactos negativos causando principalmente la contaminación de las aguas, la destrucción de la biodiversidad y su contribución al cambio climático. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

Se puede observar que ambos autores coinciden en sus textos, haciendo hincapié en los impactos negativos que genera el producto cruceros. Sin embargo La Dra. Douglas, dice que el tiempo en que los barcos vertían de forma sistemática sus residuos ya pasaron, porque grandes compañías como P&O, muestran un gran interés en la protección del medio ambiente y que pequeñas empresas, donde se enfocan en destinos remotos y “vírgenes”, previenen en la conservación de los destinos.

Es cierto que varias de las nuevas naves que se están construyendo y otras que se pusieron en servicio en la actualidad, poseen estándares de protección ambientales muy altos, existiendo la Green Star Design (distinción especial que es asignada a buques diseñados como modelos de excelencia en la protección ambiental), pero también conviven juntos a estos nuevos cruceros, naves antiguas que no cumplen con los nuevos estándares y provocan la basura y sustancias químicas peligrosas. (Marchant Martínez, 2009).

Como mencione un tipo de contaminación es la atmosférica, constituyendo uno de los principales impactos ambientales, aunque la cantidad de cruceros que existen es mucho menor en comparación con otros medios de transporte, sus impactos son igual o hasta más graves que los medios dominantes. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

La Organización Oceana informa que una de las fuentes de contaminación atmosférica son los humos de combustión de los combustibles, que se utilizan para la propulsión de los motores y el funcionamiento de los aparatos electrónicos y sistemas eléctricos de los cruceros turísticos (incluyendo la iluminación, refrigeración, aires acondicionados, centros de ocio y recreación, televisores etc.) A su vez, la contaminación atmosférica es causada también por el proceso de tratamiento de residuos, porque parte de ellos son incinerados a bordo, principalmente plásticos y papel.

Además, un agravante con perjuicios ecológicos se produce cuando se descargan sustancias tóxicas y residuos en ecosistemas con más fragilidad, como es el caso de los arrecifes de coral. En estos el aumento de cruceros es una amenaza, debido al daño causado por sus anclas, sumada las consecuencias de los vertidos producidos por los cruceros y desde la tierra. (Oceana, 2004)

Existe otro tipo de impacto negativo “detrás del lujo” que son los impactos sociales, pueden encontrarse tanto a bordo como en los destinos que el crucero toca. En lo que respecta a bordo, las condiciones de trabajo de los empleados de los cruceros es uno de los aspectos que más críticas recibe el sector, debido a la precariedad laboral y condiciones indignas de contratación y empleo. Esto produce un gran contraste, ya que la parte visible de actividades se realiza en condiciones muy satisfactorias para los pasajeros, en cambio, en el trabajo con tareas invisibles (lavandería, limpieza, cocina, marinos) la situación es totalmente opuesta. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012).

Como impacto socio-cultural también se debe mencionar según este autor la discriminación a bordo, porque el personal es contratado a partir de criterios como el origen étnico o racial, género y nacionalidad. Se asignan roles en función del origen o nacionalidad de cada persona, provocando que las prácticas a bordo tengan una denominada “dotación de conveniencia” y un alto grado de división del trabajo a bordo.

En cuanto al destino que el crucero visita puede tener una consecuencia negativa en el ámbito social, ya que depende del grado de interacción que se produce entre el crucerista con el territorio y con la población local. Poniendo como ejemplo el Caribe, las visitas se realizan pocas horas sin estadías en el destino, siendo un conocimiento solamente anecdótico y superficial de la realidad local. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012).

Un impacto importante que se debe destacar son las consecuencias causadas por la construcción y ampliación de infraestructuras, sobre todo portuarias, donde recalcan las embarcaciones o la falta de la misma en condiciones adecuadas, junto con la carencia de recursos y estructuras organizacionales para controlar los buques, en la actualidad forma parte de un grave problema con consecuencias negativas sobre el medioambiente marino, contaminando la línea de la costa o alterando la morfología de la misma. (Nora Beatriz Trifaro, 2007)

En base a lo enunciado, actualmente está muy encendida la polémica en torno al impacto ambiental que tienen los cruceros en el ambiente, porque según especialistas los costes son muy grandes tanto a nivel ecológico como social, y en muchas ocasiones, tampoco es correspondido con una verdadera rentabilidad económica para los lugares de destino. Este trabajo se enfocara principalmente en los impactos negativos ambientales producidos por los cruceros, tomando en cuenta a la contaminación marina como se redactara en el siguiente punto, para luego desarrollar lo que está ocurriendo en la ciudad de Ushuaia en la actualidad.

Contaminación Marina

Para referirse al término contaminación es necesario primero saber su concepto, definiéndola así La Royal Commission of Environmental Pollution del Reino Unido como "la introducción por el hombre en el entorno de sustancias o energías propensas a causar riesgos a la salud humana, daño a los recursos vivos y a los sistemas ecológicos, perjuicio a los bienes e infraestructuras y paisajes o a interferir con los legítimos usos del entorno" (Kirkwood) (Contaminación: prevención y control documento en línea).³

Entonces la contaminación ambiental es la presencia de cualquier ambiente físico, químico o biológico que puedan ser nocivos para la salud, el bienestar de una población o también perjudiciales para la vida animal o vegetal o los recursos biológicos como el mar, impidiendo el uso normal de sus propiedades, para la recreación y goce de ellos. (Jaime Marchant Martínez, 2007)

En cuanto al concepto de contaminación marina puede ser provocada por diversos agentes contaminantes, los cuales son terrestres o marinos. El primero son causados por las aguas industriales que son volcadas al mar con un tratamiento precario o sin tratamiento alguno y el segundo, se produce principalmente por derrames de petróleo o diversas sustancias químicas por accidentes o porque no tienen otra alternativa que los residuos sean arrojados al mar; debido a que no tienen espacio a bordo o por pura ignorancia a los daños que los desechos pueden causar en el mar. Esto último ocurre principalmente por las naves de cruceros, constituyendo un agente relevante en la contaminación marina. (Jaime Marchant Martínez, 2007)

El turismo de cruceros es un gran influyente de la contaminación que se produce en las aguas por los restos de basura marina que estos generan, contribuyendo a resultados negativos como la destrucción de la biodiversidad y por supuesto, fomentando al cambio climático. A esto también se le suma las consecuencias que causan las construcciones portuarias, para recibir a las embarcaciones y a los pasajeros que deciden descender en el destino. (Fernández Miranda, 2012)

Según el Observatorio Turístico de la Argentina (Observatur), la basura marina es una amenaza visible para la fauna, en el agua y en los alrededores de las costas y puertos del mundo, constituyendo un grave problema para el medio ambiente marino y costero, pero

³ Contaminación: prevención y control. Documento disponible en el sitio web:
http://ambientis.org/cont_ds.html

también una amenaza invisible donde los restos se depositan en el fondo marino, donde mata y lesiona sin ser vista.

Continuando con el informe del Observatur, afirma que la navegación es una fuente muy alta de desechos que luego se convierte en basura marina (alimentos, desechos domésticos y operacionales, que se generan durante la operación normal de los barcos) y gran parte de esta basura es permitida volcarla en el mar, a excepción de los plásticos y en sitios que tienen protecciones especiales, así como también de la descarga de otros desechos desde los buques en áreas portuarias o costeras.

Según la Lic. Nora Beatriz Trifaro (2007) en su proyecto de investigación, informa que hay puertos que son visitados por 15000 turistas, los cuales desembarcan de los cruceros, en un solo día, lo que causa efectos a nivel económico, social y ambiental en el destino visitado. Esto origina que el turismo de cruceros requiera infraestructuras y superestructuras específicas, disponibles en los distintos puertos, lo que implican elevadas inversiones de dinero superando las capacidades financieras de los lugares. Esto genera una dependencia económica en el largo plazo de las compañías de cruceros, quedando en un segundo plano las problemáticas ambientales ante una imposibilidad de afrontarlas.

Como ejemplo de ello se pueden nombrar, los impactos medioambientales que se generaron en el proyecto del Puerto de Tarifa (España), ya que al construirse nuevas infraestructuras o realizar explanadas, ganando terreno al mar provoca: que las corrientes se reduzcan y modifiquen (se produce una disminución en la renovación de las aguas por reducirse el oleaje), cambia la morfología de los fondos marinos por los diques y muelles nuevos, afecta a las comunidades afines al puerto porque disminuye la calidad del agua etc. (Tecnoambiente, 2010).

Continuando con el documento de Tecnoambiente, si bien la construcción de muelles permite una mayor recalada de cruceros genera impactos negativos como los nombrados en el párrafo anterior, como también los que ocurren por el incremento del tráfico marítimo por la actividad comercial. Algunos de ellos son: mayor cantidad de vertidos accidentales, se producen vibraciones o colisiones sobre la biología marina y aumento de las inmisiones acústicas, se eliminan los fondos sedimentarios e incremento de las emisiones de gases en la atmosfera (esta contaminación si bien no pertenece específicamente a la contaminación marina, tiene sus efectos secundarios sobre la misma y es un ítem muy importante para destacar)

Por otro lado, según estudios realizados por Oceana (organización Internacional dedicada a la conservación de los océanos), un crucero de tamaño de medio-grande, que posee capacidad para 3000 pasajeros genera al día 1000 toneladas de residuos, además de que la mayoría de los barcos utiliza combustible de baja calidad para abaratar costos, produciendo 50 veces más contaminantes tóxicos que el diesel de camiones.

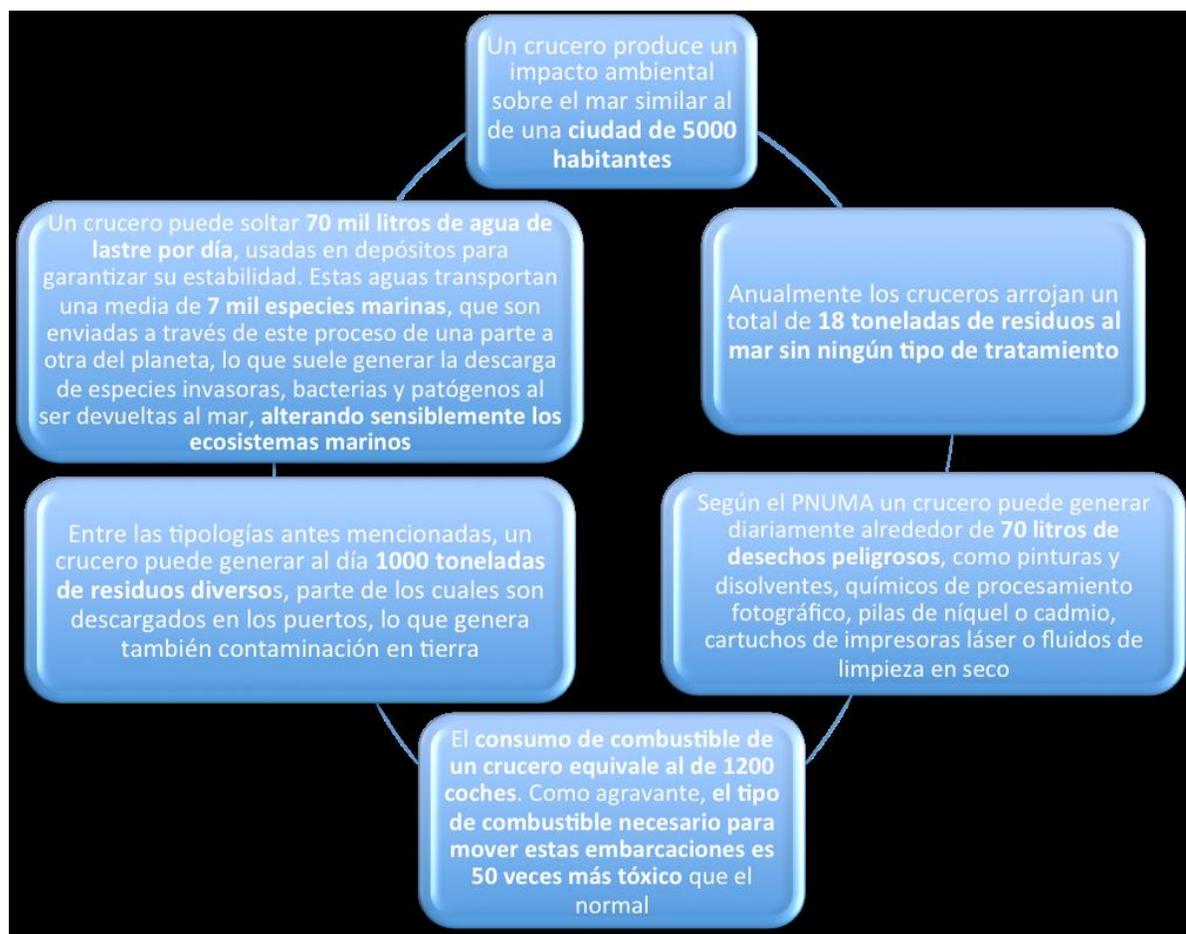
Dentro de las mil toneladas de residuos se detallan:

- 500 a 800 mil litros de aguas grises: aguas procedentes de las duchas, lavabos, piscinas, lavadoras etc.

- 100 mil litros de aguas negras: aguas procedentes de los cuartos del baño (aguas fecales)
- 13 a 26 mil litros de aguas oleosas procedentes de las sentinas: provienen de los motores y turbinas para la propulsión y para abastecer de energía a los servicios del crucero (aceites usados, hidrocarburos)
- 7 a 10,5 kilos de basura y residuos sólidos: son la de comida y del consumo diario de los diferentes productos. (plásticos con hidrocarburos, residuos sólidos, restos orgánicos)
- 60 a 130 kilos de tóxicos o sustancias tóxicas: provienen de los procesos fotográficos, de las pinturas, productos farmacéuticos, tintas, electrónica.

A partir de estos contaminantes se producen diversos daños marítimos, como son especificados por la Organización Oceana en el siguiente cuadro:

Daños marítimos producidos por los buques



Fuente: Oceana, 2004

Tanto los residuos como los líquidos oleosos provocan la contaminación del mar, poniendo en peligro la vida de las especies marinas; en cuanto al agua de lastre que los barcos

tienen en sus depósitos para descargar en los puertos, son un medio donde se transportan organismos contaminantes de los diversos ecosistemas y la biodiversidad. (Observatur)

El vertido ilegal de los productos tóxicos en el mar como la gasolina, aceites crudo, que conforman las 7 toneladas de basura generadas por los cruceros (se encuentran dentro de las 1000 toneladas de residuos), son la principal fuente de contaminación marina de hidrocarburos. Estos son muy nocivos ya que son los causantes de la muerte de especies marinas como aves, tortugas o cetáceos.

Se estima que el 24% del total de los desechos sólidos que están en los mares son generados por los cruceros y aproximadamente 17 millones de toneladas de basuras son arrojadas al mar por ellos, en base a la contaminación de las aguas del mundo. (Fernández duménigo en Miranda, 2008)

El caribe posee el tráfico marítimo más grande del mundo, por ende, es el sitio donde más se encuentran desechos sólidos en el mundo, en 2005, las Naciones Unidas a través de su programa de Naciones Unidas para el Medioambiente (PNUMA), mencionaba que los vertidos de residuos son una gran amenaza para los países del caribe. Además que también advierte un notable aumento en residuos domésticos e industriales, contaminando la tierra, aguas dulces y costeras en países de la región. Debido a que son países con un alto grado de turistización, donde el turismo de cruceros es un factor que agrava las consecuencias que ya viene sufriendo la zona en materia de contaminación marina y la tierra en los principales territorios turistizados. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

Para prever las contaminaciones en las aguas existen diferentes regulaciones internacionales, siendo la más importante la normativa desarrollada por OMI (Organización marítima internacional), la Conferencia Internacional de la Contaminación del Mar (1973), que fue modificada 5 años más tarde y es conocida actualmente como MARPOL 73/78. El propósito del convenio es la eliminación de la polución por hidrocarburos y demás sustancias dañinas, así como también la minimización o eliminación de “descargas accidentales” y las prohíbe en zonas especialmente sensibles. También abarca otras formas de contaminación como las originadas por productos químicos, las basuras y aguas sucias. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012).

Existen cruceros con instalaciones que tienen la capacidad de realizar un tratamiento adecuado y eliminar los residuos, pero la mayoría no. No todos los países se encuentran suscriptos al Convenio Internacional para prevenir la contaminación de barcos (MARPOL), como se mencionó en el párrafo anterior, porque hacerlo provocaría una sobrecarga para los vertederos y plantas de tratamiento de residuos en tierra. Como no están en el Convenio estos países, no tienen la obligación de tener las instalaciones necesarias para el tratar los residuos y hasta pueden negarse a aceptar los residuos generados por los cruceros. Esto provoca que los cruceros continúen vertiendo los residuos al mar, ya sea legal o ilegalmente. (Robertsen en Nora Beatriz Trifano, 2002)

Sin embargo, cabe destacar un estudio realizado por la Organización Oceana en Alaska comprobó que 68 de las 70 muestras tomadas en efluentes de cruceros que poseían y utilizaban sistemas de tratamientos estándar dentro de sus barcos superaban los niveles

de contaminación en aguas fecales y sólidos suspendidos. Por lo tanto, por más que existan cruceros con instalaciones para realizar un tratamiento de residuos, estos no son totalmente eficientes y la contaminación en las aguas se produce igual cuando se realizan los vertidos.

Por lo tanto, los puertos donde recalán los cruceros, las terminales de carga y descarga deben contar con las instalaciones y servicios con la capacidad de recepción requerida, para el tratamiento de los hidrocarburos, aguas de lastres, sucias y mezclas oleosas, sustancias nocivas y residuos que son resultado de las actividades cotidianas en el barco. Cabe destacar, que existen puertos con este servicio, aunque la mayoría no cumple con los estándares especificados en nuestro país y estos son obligatorios para todos los puertos habilitados. Documento electrónico (2000): <http://www.ambiente-ecologico.com/066-01-2000/luisfernandez66.htm#top> Verificado el 22/10/2017

Esta última aclaración en el párrafo anterior se asemeja con la hipótesis de investigación, ya que especifica que los puertos argentinos no cumplen con los requisitos que se deben proveer a los cruceros, son propensos a que ocurra dicha contaminación y además la legislación existente no sería suficiente para que no ocurra el mal manejo de los residuos.

Conclusión

En conclusión, el término sustentabilidad es muy amplio y abarca diferentes dimensiones, si bien es definido por varios autores u organizaciones, su definición no está totalmente cerrada y sigue siendo estudiada en la actualidad. Teniendo en cuenta el término, para realizar el turismo, se necesita de un cierto equilibrio para llegar a realizar un turismo sustentable, pero se puede plantear la duda si en realidad el turismo sustentable existe.

Enfocando en la actividad de cruceros, es posible llegar a un desarrollo sustentable de los mismos, pero hoy en día eso se encuentra lejos de ocurrir porque más parecen ser los problemas que causan “detrás del lujo”, que los beneficios que se obtienen por producto cruceros.

En definitiva, las consecuencias actuales y potenciales en términos ambientales del turismo de cruceros son muy graves, y más si se tiene en cuenta que es un sector que se encuentra en un constante crecimiento y expansión. Como se describió en este sentido, el producto cruceros representa una de las principales amenazas en cuanto a la contaminación de las aguas, la destrucción de la biodiversidad marítima, como sucede en el Caribe que son zonas muy frágiles y también la contaminación atmosférica y su contribución al cambio climático.

Esto es causado porque se pone en evidencia que el turismo de cruceros es producto de una globalización económica y financiera, pensada únicamente para el beneficio de los empresarios, resultando empobrecedora y explotadora de las poblaciones trabajadoras y devastadora para las condiciones naturales del planeta. Ya que como se mencionó antes, se realizan estructuras como muelles o ampliaciones portuarias, dañando el medio ambiente marino y quedando en segundo plano los términos ambientales.

Capítulo 2

Turismo de Cruceros

En el siguiente capítulo se describirán las principales características del producto crucero, como las principales empresas navieras junto con su oferta, demanda, tendencias y las cifras de cruceros a nivel mundial. También se detallarán las principales regiones marítimas transitadas por los cruceros, para luego enfocarse en América del Sur y la Argentina.

También se hará mención de los aspectos legales a nivel mundial y local, sobre el manejo de los residuos por parte de los cruceros, la reglamentación que los mismos deben cumplir para posteriormente describir lo que ocurre en la actualidad sobre el impacto medioambiental de los mismos.

Turismo de cruceros a nivel mundial

Retomando las definiciones de turismo de cruceros desarrolladas en el primer capítulo de la OMT (2007), el turismo de cruceros se refiere a los viajes que se realizan por placer en un velero o barco, caracterizándolos como buques que recorren diferentes lugares, que desembarcan en diferentes destinos turísticos por periodos cortos, para que los turistas visiten y disfruten de estos lugares. También describe a los cruceros como barcos que poseen instalaciones y servicios incluidos para que el turista tenga un mayor disfrute en ellos.

Según Oceana (2004), la industria turística de cruceros experimentó un gran auge en los últimos años, multiplicándose por 25 en la últimas tres décadas las personas que viajan en estos “hoteles flotantes”. Existen más de medio centenar de empresas que poseen aproximadamente 300 cruceros, que transportan millones de pasajeros en todo el mundo.

Acorde a la Organización Mundial del Turismo, el número de destinos turísticos ha crecido en todo el mundo y hoy por hoy, se considera a la actividad turística como un factor clave para el proceso socioeconómico debido a la obtención de ingresos por exportaciones, la ejecución de infraestructuras, la creación de puestos de trabajos y de empresas etc.

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)⁴ ha aportado datos informando que en el año 2015 se contabilizaron 448 barcos a nivel internacional, lo que implica una proyección de consumo de 24 millones de pasajeros en el año establecido, y es importante agregar que en los últimos 10 años, la demanda de cruceros se incrementó en un 68%.

El Instituto Fueguino describe en su Informe de Cruceros Turísticos (2016), que la principal zona de afluencia de cruceros es el Caribe, teniendo un porcentaje de 33,7% del total mundial de viajes, seguido del Mediterráneo con un 18,7%. Continuando con el resto de

⁴ Asociación no gubernamental más importante de cruceros a nivel mundial, posee representación en América, Europa, Asia y Australasia. Fue creada con el propósito de promover un ambiente de cruceros seguros, para tener un constante crecimiento y promoción de la industria de cruceros.

Europa con un 11,7%, Asia 9,2%, en Oceanía Australia y Nueva Zelanda con 6,1%, Alaska 4,1% y por ultimo Sudamérica 2,7%. Pudiéndose Observar en el siguiente cuadro en comparación con 2 años anteriores al 2016:

Región	Participación en el mercado		
	2014	2015	2016
Caribe	37.3	35,5	33,7
Mediterráneo	18.9	19.5	18,7
Europa (sin Mediterráneo)	11.1	10.6	11,7
Australia/Nueva Zelanda	5.9	6.0	6,1
Alaska	4.5	4.5	4,1
Asia	4.4	6.0	9,2
Sudamérica	3.3	2.9	2,7

Elaboración Instituto Fueguino de Turismo, con fuente CLIA, años 2014 y 2015.

Los cruceros realizan considerables desplazamientos de una región a otra, variando según la estación del año, siendo la principal región preferencial del turismo de cruceros el Caribe porque obtiene la demanda de Norteamérica. El Mediterráneo también es muy importante al hablar de turismo de cruceros, ocupando el segundo lugar como destino, ya que posee un desarrollo independiente en base a las demandas canadienses y estadounidenses. (Instituto Fueguino de Turismo, 2015)

La OMT (2008), describe que en el negocio de los cruceros la demanda y el destino se encuentran en un ámbito regional y no mundial, destacando a la movilidad como una característica diferenciadora frente a otras modalidades de turismo, porque permite la reubicación de un crucero en distintos destinos, según la temporada.

Entonces la geografía del turismo de cruceros, desde una mirada territorial está sujeta a distintos factores como el climático (las regiones subtropicales y templadas cálidas son favorecidas por el buen clima), los diferentes atractivos turísticos junto con la estacionalidad de los destinos, la cercanía a los mayores mercados emisores y las perspectivas que se estiman. (OMT, 2008; Martínez Claudia, 2012). Gracias a la combinación de todos estos factores se definen diferentes regiones marítimas para los cruceros (Figura de Martínez, 2012)

Regiones Marítimas Primarias

En el texto de Claudia Martínez (2012) se describen las siguientes regiones marítimas principales por donde realizan sus rutas los cruceros:

- **Caribe:** esta región lidera el turismo de cruceros con alrededor del 50% de los recorridos globales, su liderazgo es debido a su clima cálido, a sus playas paradisíacas, teniendo una accesibilidad conveniente y la cercanía al mercado estadounidense. La región se subdivide en Occidente, Oriental y Sur agregando las islas Bermudas y Bahamas. La mayoría de las compañías de cruceros ofrecen sus servicios durante todo el año, pero la temporada alta son bien marcadas en invierno y primavera del hemisferio norte. Y otro dato muy importante es que, los primeros cuatro puertos líderes mundiales en atraco de cruceros se encuentran en esta región.

Siendo el puerto Norteamericano de Miami con más tráfico de pasajeros del rubro cruceros, ya por segundo año consecutivo, considerada “capital mundial de cruceros”, y le sigue el Puerto Cañaveral, también de Florida. (Sipse.com, 11 de octubre de 2017)

Retomando con lo enunciado en el marco teórico por la PNUMA, que el caribe sea la región con mayor cantidad de cruceros en el mundo, tiene sus consecuencias negativas, porque el vertimiento de residuos son una amenaza muy grande para los países del caribe, lo que provoca un aumento de residuos domésticos e industriales. Si bien, el caribe no pertenece al área de estudio planteada en la tesis, es importante destacar que son países donde el turismo agrava las consecuencias que ya vienen sufriendo en base a la contaminación marina y la tierra, en las regiones turisticadas.

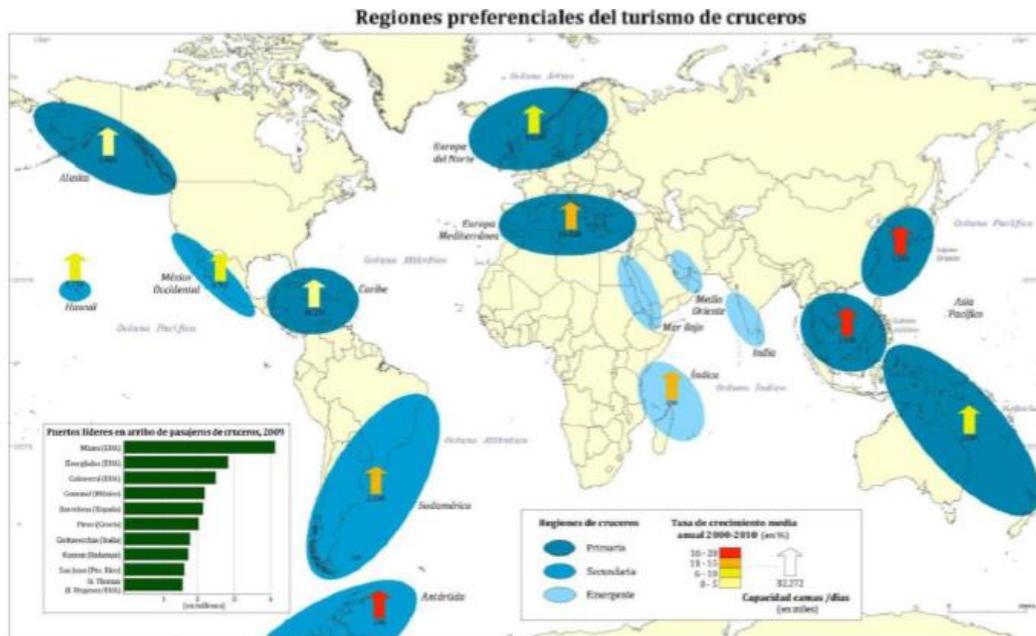
- **Europa Mediterránea:** en temporada alta alcanza hasta un 30% del mercado correspondiendo al verano y en invierno solo abarca un 5% en el producto cruceros. Esto se debe a que lo que determina la preferencia de sus visitantes es el clima, con la cercanía del mercado británico y alemán, además de poseer una gran diversidad cultural y atractivos turísticos en los destinos. Una forma de comercializar que tienen las empresas de esta área, es subdividiendo la región en Occidente y Oriente, sus itinerarios operan durante todo el año, pero en temporada baja (invierno), presentan una baja.

Los itinerarios ofrecidos en el Mediterráneo, se pueden ordenar principalmente por número de puertos visitados (Destacándose las ciudades como Barcelona, Marsella, Génova, Nápoles, Atenas, Venecia etc.), por duración y precios. Se pueden citar el ejemplo de Barcelona – Génova, como una de las más cortas en base a días y escalas 3 días y 2 puertos visitados y una de larga duración como Barcelona – Estambul con 30 días de viaje y 22 puertos visitados. (Théophile Legoupil, 2013)

En referencia a los impactos sociales generados por los cruceros en destinos descritos en el marco teórico, resulta importante destacar en Barcelona, que el turismo de cruceros genera menos ingresos en la ciudad, que otros tipos de turismo o que un ciudadano, porque el turismo de cruceros capta para si los principales gastos de un viaje: hospedaje y transporte. Esto implica, que las ganancias obtenidas en la ciudad, sean menores o marginales, pero si asume la totalidad del costo social, que generan los visitantes al usar la ciudad, no cubriendo los gastos de las comunidades anfitrionas. (Théophile Legoupil, 2013)

- **Europa del Norte:** en los últimos años experimento un gran crecimiento, el cual abarca el 8% del mercado global de cruceros. Se compone por una gran diversidad cultural en 10 países y 8 capitales como Oslo, Helsinki, Estocolmo etc. que enmarcan al mar Báltico, teniendo como atractivo principal los fiordos noruegos y el sol de medianoche. Su mayor proporción del mercado se lo proveen los alemanes debido a su proximidad geográfica y su temporada se destaca principalmente entre mayo y septiembre. La región posee una ventaja a comparación de las demás áreas que es que la demanda tiene la posibilidad de acceso a los puertos de atraque por distintos medios de transportes y no solamente por avión.
- **Alaska:** es la región más especializada del mundo porque su mercado se compone de jóvenes que van en busca del “encuentro con la naturaleza”, representando el 9-10% mundial del turismo de cruceros. Por ende, las navieras realizan itinerarios exclusivos combinados los diversos paisajes con excursiones del turismo activo de la región (bicicleta de montaña, senderismo, etc.). Y por supuesto la temporada alta es en verano del hemisferio norte, pero en la última década se extendió de mayo a septiembre por su crecimiento y para evitar la saturación portuaria.
- **Asia-Pacífico:** se encuentra como ultima región primaria por su gran crecimiento debido al grupo malayo Star Cruises, representado el 6% del mercado, con un amplio margen de crecimiento hacia el futuro por tener cerca al mercado chino, Australiano y Japonés. Sus atractivos son diversos destinos en Pacífico Sur, Sudeste Asiático, Lejano Oriente y Transpacífico, además de su clima cálido, y en particular los casinos a bordo de los buques.

Entre las ciudades más destacadas en esta región se encuentran Shanghái, Tokio, Phuket, Hong Kong, Seúl, Singapur, Kuala Lumpur entre otros



Fuente: Martínez, Claudia (2012) "Perspectivas del turismo de cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales". Universidad del Caribe. México.

Cabe destacar, que según datos de la tasa de crecimiento medio anual (TCMA), de la primera década del siglo XXI, informa que las regiones con menores tasas en los mercados son las que más crecimiento presentaron como el Sudeste Asiático, Lejano Oriente, Antártida con registro casi 20% anual, Sudamérica y Europa Mediterránea con 15%, mientras que el Caribe presentó crecimientos muy bajos entre 5% y 3,6%. Por lo tanto, este comportamiento indica que las áreas con menor crecimiento llegaron a una etapa de madurez por una demanda repetitiva del mercado de EEUU, exigiendo a los cruceros escoger nuevos destinos con sus rutas. (Martínez Claudia, 2012)

En este sentido, al incrementarse los cruceristas "no primerizos" (son los que ya poseen experiencia en viajes de cruceros) los barcos deben tener regiones nuevas para ofrecer a la demanda, con diferentes itinerarios. Este es el caso de Sudamérica debido a sus atractivos naturales, historia y cultura y las características de los países, que se han integrado en los últimos años como detallara a continuación, siendo la región con la que se trabajara de acá en adelante.

Varios de los destinos turísticos de los cruceros son, a su vez, los más sensibles en términos ambientales como el Caribe, mediterráneo, La Antártida (siendo su puerta de entrada Ushuaia). Por lo tanto, todas sus actividades que incluyen mencionadas anteriormente generan toneladas de residuos, y parte de ellas son vertidas a mares y océanos. (Oceana, 2004)

Grupos de Empresas Navieras

Según el Instituto Fuegoño de Turismo (2016) en su “Informe de Cruceros Turísticos” destaca que desde mediados de la década de 1950 existe una situación muy cercana a un oligopolio, en la industria de cruceros a nivel mundial, concentrándose en pocas compañías. Como mayor operador de cruceros a nivel mundial se encuentra “Carnival Corporation & plc” de capital inglés, Norteamericano y Panameño. Compuesta por las compañías: Aida Cruises, Carnival Cruise Line, Costa Cruceros, Cunard Line, Ibero Cruceros, Ocean Village, Holland America Line, P&O Cruises Reino Unido, P&O Australia, Princess Cruises y Seabourn Cruises Line.

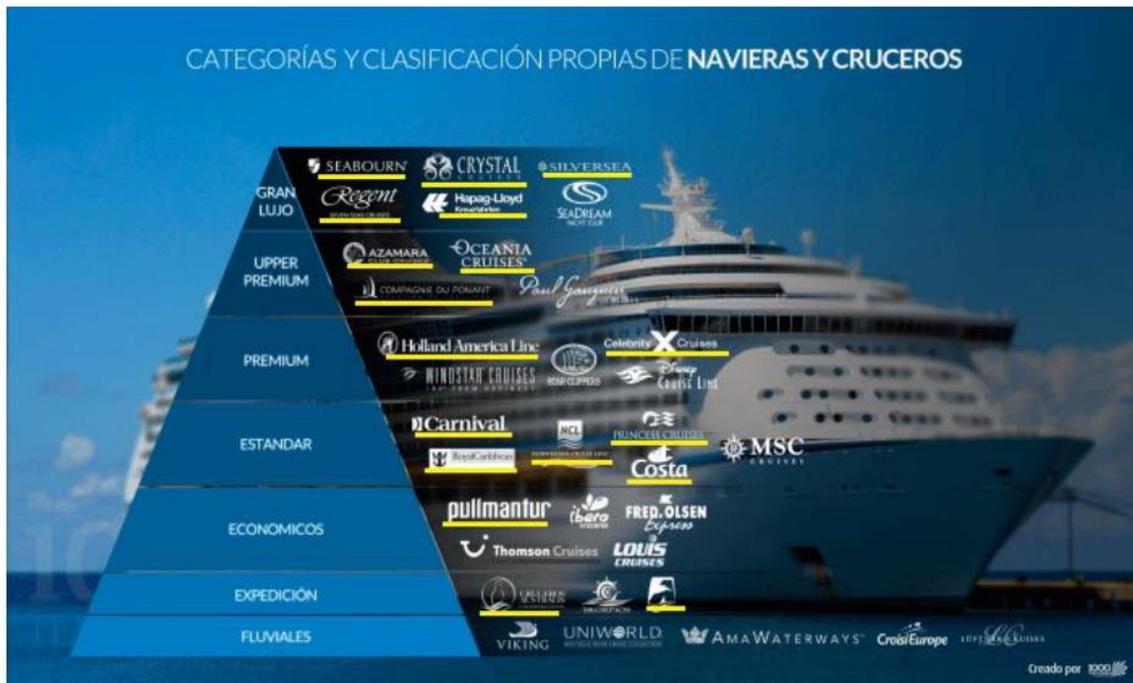
En segundo lugar, se ubica Royal Caribbean Ltd., de capital Norteamericano y noruego, integrado por los buques de Royal Caribbean International, Celebrity Cruises, Azamara Cruises, Pullmantur y Croisieres de France.

Cabe destacar, que la primera de estas compañías, Carnival Corporation, concentra más del 50% de la oferta con 104 barcos, repartidos en las 10 compañías nombradas anteriormente. Mientras que Royal Caribbean representa el 25% con sus 6 compañías. (Théophile Legoupil, 2013)

En tercer lugar lo ocupa Apollo Global Management, que es un fondo de inversión desde 1990 que cuenta con diferentes compañías, destacándose Oceanía Cruises adquirida en 2007 y con posesión del 50% de Norwegian Cruise Line y Regent Seven Seas Cruises.

Seguido se encuentra MSC Crociere S.A de origen Ítalo-Suiza, ya que en la actualidad es la cuarta operadora de cruceros en el mundo y segunda en Europa, con un 6% del mercado mundial y posee 4 categorías de embarcaciones (Mistral, Música, Fantasía y Clásica) con 16 tipos de navieras como: MSC Seaview, MSC Armonía, MSC Música, MSC Poesía, MSC Splendida, MSC Opera, MSC Armonía etc.

Por ultimo para concluir con la quinta compañía empresarial del mundo, se encuentra compuesta por Genting Hong Kong de origen Malayo, siendo una compañía líder en inversiones, teniendo como principal a la naviera Star Cruises que se convirtió en la mayor en expansión de Asia y posee el 28% de las acciones de Norwegian Cruise Line. Además, contiene a Crystal Cruises, Dream Cruises, Resort Word Manila y The Lloyd Werftshipyards.



*Nota: El subrayado amarillo corresponde a las navieras que operaron en Ushuaia, Canales Fueguinos, Sector Subantártico y Península Antártica durante la Temporada 2015-2016.
Elaboración Instituto Fueguino de Turismo, con fuente www.topcruceros.org.*

América del Sur y Argentina

Según el Instituto Fueguino, América del Sur es una zona que está teniendo un gran crecimiento aunque es considerada un área emergente o zona secundaria, ya que se encuentra en constante crecimiento, logrando consolidarse como una región independiente a la periferia del Caribe Sur. Caracterizándose por factores que han hecho posible su posicionamiento como: su clima opuesto al hemisferio norte permitiendo el reposicionamiento de los cruceros, infraestructura portuaria y turística con un desarrollo aceptable. Al saturarse regiones como el caribe, permite que Sudamérica se convierta en un destino novedoso para los cruceristas “no primerizos”, posee novedosas ciudades en los destinos (Buenos Aires, Rio de Janeiro, Valparaíso, Ushuaia) y la seguridad en las distintas regiones ganando terreno.

Retomando con los grupos de empresas navieras redactadas anteriormente por el Instituto Fueguino, las principales de la región Sudamericana según el texto de Claudia Martínez (2012), corresponden a los tres segmentos de mercados. Del Contemporáneo las más importantes son Costa Cruceros, MSC, Ibero Cruceros, Pullmantur y Royal Caribbean; del Premium se destacan Holland American Line, Princess Cruises y Oceanía y del lujoso, Regent Seven Seas, Seabourn y SilverSea.

Como redactan estos autores, Sudamérica se encuentra liderada por Brasil y Argentina; destacándose los puertos de Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia en Argentina. En Brasil Rio de Janeiro y Santos, Montevideo (Uruguay) y en Chile los puertos de Valparaíso

y Puerto Montt. Al mismo tiempo funcionan como puertos base⁵ principalmente los puertos de Rio de Janeiro, Buenos Aires y Valparaíso (Puerto de Ushuaia también realiza tareas de Puertos Base), porque son los que presentan mejores infraestructuras y servicios portuarios, posibilidad de avituallamiento, proximidad a puertos secundarios, accesibilidad, conexiones aéreas, relación costo-calidad, un mercado potencial e intermediarios disponibles.

En Sudamérica los principales itinerarios que se realizan con escalas en puertos argentinos son 6. La temporada inicia en noviembre-diciembre debido a que se reposicionan los recorridos (desde EEUU o España), teniendo como destino final Buenos Aires. El itinerario más importante por cantidad de recorridos y la cantidad de buques que lo realizan es el que tiene inicio y fin en Buenos Aires (siendo su Puerto Base), con escalas en los puertos de Brasil y Uruguay.

Rutas de Cruceros de América del Sur con escala en puertos argentinos

Itinerarios	Puertos visitados*
Reposicionamiento Europa (España) – Sudamérica	Barcelona. Estrecho de Gibraltar, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Recife, Maceió, Salvador de Bahía, Ilhabela, Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires,
Reposicionamiento Estados Unidos (Florida) – Sudamérica	Fort Lauderdale, St. Thomas, Antigua, Puerto España, Fortaleza, Salvador de Bahía, Río de Janeiro y Buenos Aires
Brasil, Uruguay y Argentina	Buenos Aires, Santos, Río de Janeiro, Ilhabela, Montevideo, Punta del Este y Portobello
América del Sur y Estrecho de Magallanes	Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Madryn, Islas Malvinas, Ushuaia, Punta Arenas, Chacabuco, Puerto Montt, Valparaíso, Coquimbo, Arica y Callao.
De expedición a la Antártida	Ushuaia, Islas Malvinas e Isla del Atlántico Sur
Fiordos Chilenos y Tierra del Fuego	Punta Arenas y Ushuaia, su itinerario incluye Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes

*Nota: las escalas en estos puertos dependen de cada naviera, el cuadro muestra un patrón de recorridos

Fuente: Martínez Claudia (2012) "Perspectivas del turismo de cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales". Universidad del Caribe. México

Continuando con el informe del Instituto Fueguino destacó otros itinerarios que realizan los cruceros en Sudamérica realizando un movimiento pendular, empezando por Río de Janeiro o Buenos Aires, puede tener escala en Montevideo y desde ahí desciende a Puerto Madryn, siguiendo hasta Ushuaia, y al igual que en Uruguay puede o no tener una escala en el Puerto Argentino de Malvinas. Una vez en Ushuaia se puede realizar dos recorridos,

⁵ Puerto Base es el puerto en donde comienza o finaliza un recorrido de crucero. Generalmente se realiza el recambio de pasajeros y también de los miembros de su tripulación. Asimismo, se realiza la reaprovisionamiento de combustibles, agua, bienes diversos, donde se generan diferentes logísticas, permitiendo un mayor movimiento que favorece a la comunidad local económicamente.

el primero seguir hasta la región chilena, pasando por Puerto Montt y terminando en Valparaíso, y se retorna desde esta última ciudad, hasta Buenos Aires o Rio de Janeiro. Y finalmente, el segundo itinerario que puede hacerse, es una expedición en embarcaciones especiales hasta la Península Antártica desde Ushuaia, debido a la cercanía de 1000km de la misma. (Ambos especificados en el grafico anterior)

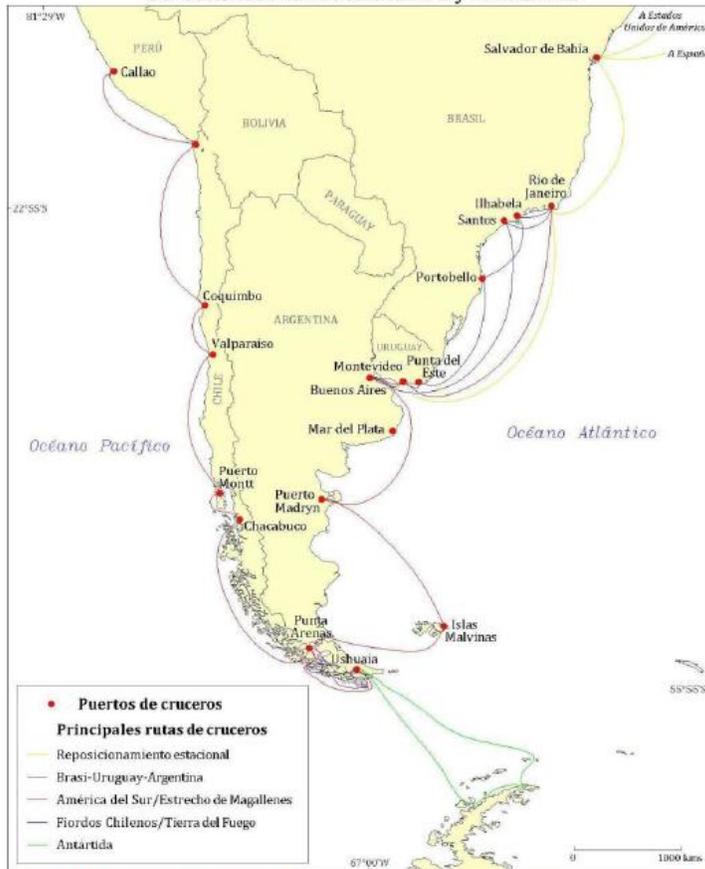
En la Oferta turística argentina del Ministerio de Turismo de la Nación la modalidad de cruceros está incluida en “Intereses Especiales”, dentro del Plan Estratégico de Turismo Sustentable (PFETS-2020). Incluyendo dos rutas marítimas en el país, entre Buenos Aires y la Patagonia: Circuito Marítimo de Cruceros Australes, que pasa por los Puertos de Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia y la segunda Circuito Marítimo de Glaciares, participando con la Isla Grande Tierra del Fuego con Sudamérica o conectando Islas Malvinas con el continente Antártico.

Por lo tanto, en base a descripto en recorridos, Argentina es participante de los dos itinerarios más importantes de Sudamérica, el de la costa brasilera que comienza o culmina en el Puerto de Buenos Aires teniendo como destinos a diferentes ciudades de Brasil y el de la costa meridional, perteneciendo exclusivamente a nuestro País, teniendo como base al Puerto de Buenos Aires, y los de Ushuaia y Puerto Madryn con escalas regulares.

Es importante destacar, que en los últimos años, se han realizado numerosas obras de mejoramientos y ampliaciones en las instalaciones de los puertos argentinos, para atender la creciente demanda de cruceros turísticos, el cual ha generado, que la temporada de cruceros se extienda desde Septiembre hasta fines de Abril.

Al mismo tiempo, esto puede generar complicaciones por las nuevas estructuras portuarias, como fue mencionado anteriormente en el marco teórico, debido a que se toman en cuenta las variables comerciales y no el impacto medioambiental que esto puede conllevar, que será detallado en el siguiente capítulo con más detenimiento en la ciudad de Ushuaia.

Configuración territorial del turismo de cruceros en Sudamérica y Antártida



Fuente: Martínez, Claudia (2012) "Perspectiva del turismo de cruceros en Argentina en el marco de las tendencias mundiales". Universidad del Caribe, Mexico.

Marco Regulatorio de la actividad cruceros en su relación con el mar

En base a la protección de mares u océanos, para lograr un desarrollo sustentable o reducir los impactos ambientales producidos por la actividad de cruceros en ellos, es necesario enunciar la normativa internacional y las diferentes leyes nacionales junto con los organismos que la rigen.

Normativa Internacional

En el marco regulatorio de la actividad de cruceros en su relación con el mar, se encuentran dos agencias especializadas en términos marítimos, la Organización Marítima Internacional (OMI), y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En base a la OMI, su función es desarrollar los convenios que regulan a los buques, en cuanto a los temas de la seguridad en el mar, prevención de la contaminación, y capacitación de la tripulación en el mar y la OIT con las condiciones de trabajo y vida en el mar. (Daverio, María Elena, et al. 2007)

Uno de los primeros Convenios de la OMI es el de Londres, llamado "Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias,

1972”, encontrándose en vigor desde 1975. Posee como finalidad promover los controles efectivos sobre las fuentes de contaminación del medio marino, tomando todas las medidas necesarias para impedir la contaminación del mar por arrojar desechos u otras materias. (Daverio, María Elena, et al. 2007)

Para modernizar dicho Convenio en 1996 se aprobó el “Protocolo de Londres” (entro en vigor en marzo del 2006), en este documento se prohíben todos los vertimientos desde las navieras, a excepción de los desechos ubicados en la “lista de vertidos permitidos” como: materiales de dragado, desechos cloacales, materiales orgánicos de origen natural. (Daverio, María Elena, et al. 2007)

Apuntando a la protección del medio ambiente marino por las actividades realizadas por las diferentes navieras, según los autores mencionados en el primer párrafo, existen dos componentes fundamentales a considerar: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho Mar, 1982 (CONVEMAR). En vigencia desde 1983 y como aborde en el marco teórico el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, 1973 (MARPOL), ratificado en 1978 y puesto en vigencia también en 1983.

La CONVENMAR se encarga de regular todos los aspectos de los recursos del mar, junto con el uso y desarrollo de los mares y océanos, además nombra los derechos y responsabilidades de las Naciones. Abarca diversos aspectos pero los que más se asemejan a mi tema de estudio son: derechos de navegación, la Preservación y manejo de los recursos marinos vivos y Obligaciones de protección al medio ambiente marino por parte de las naciones (Daverio, María Elena, et al. 2007)

MARPOL se implementó para prevenir la contaminación del medio ambiente marino por la descarga de los buques de líquidos oleosos, químicos, aguas residuales, desechos y también por la contaminación del aire por las emisiones de las navieras. En la actualidad es el principal convenio relacionado con la regulación y control de la contaminación por buques. Sus principales objetivos mediante la citada legislación MARPOL 73/78 son: eliminar la contaminación del mar por hidrocarburos, químicos y sustancias nocivas que los buques tienen la posibilidad de tirarlas cuando están operando, minimizar los hidrocarburos que puedan ser descargados accidentalmente y continuar mejorándola con la prevención y el control de la contaminación del mar por las navieras. (Daverio, María Elena, et al. 2007)

En los anexos de la normativa, se incluyen los diferentes tipos de contaminación anteriormente mencionados en los impactos negativos generados por los cruceros turísticos. Esta legislación establece que los vertidos de la basura no pueden ser tirados entre 3 y 25 millas de la costa, las sentinas y los aceites deben ser arrojados a 200 millas de zonas costeras y los residuos plásticos directamente no pueden ser arrojados al mar. En cuanto a las aguas grises generadas por los buques, no existe ningún tipo de control internacional por parte de la citada MARPOL 73/78. También, esta normativa exige que cada embarcación deba llevar por escrito la contabilización de residuos, tanto de los que son incinerados como de los que son desechados. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

Las regulaciones se agrupan en 6 anexos, Jensen, Daverio, Vereda (2007, Pág. 30):

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

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

Cabe destacar que la industria de los cruceros han ubicado oficiales ambientales en ellos y desarrollaron un código de conducta, debido a incidentes que han surgido con desechos en altamar. Las líneas de cruceros han considerado que mantener una buena imagen de seguridad y contaminación es vital para el crecimiento económico, porque influye directamente en la disposición de ir a comprar un pasaje por parte de los pasajeros. (Instituto Centroamericano de Administración de Empresas, 2007).

Según Miranda (2012) dos de las principales problemáticas denunciadas por organizaciones ecológicas son, que esta legislación está diseñada para embarcaciones de mercancías y no de pasajeros (como sucede en el Convenio de Londres y su Protocolo). Y la otra que no existe una regulación específica sobre el impacto medioambiental de los cruceros, por lo que se trata de una legislación insuficiente.

A lo redactado en el párrafo anterior, se debe agregar que los viajes de cruceros se realizan en su mayoría por aguas internacionales, esto explica que es una actividad muy poco regulada en términos medioambientales. Sin embargo, los impactos medioambientales se producen mayormente en territorios empobrecidos, lo cual tiene que ver con los mecanismos y la capacidad de control y gestión del cumplimiento de estas leyes por parte de los países receptores. (Rodrigo Fernández Miranda, 2012)

Esto que describe el autor Rodrigo Fernández Miranda afirma la hipótesis de investigación, dado que la legislación internacional es insuficiente porque está diseñada para embarcaciones que no llevan pasajeros, entonces de esta forma lograr un desarrollo sustentable de la actividad de cruceros, reduciendo al mínimo los impactos ambientales resulta muy difícil.

Legislación Nacional⁶

Constitución Nacional

El Artículo 41 establece el derecho de disfrutar de un ambiente sano, para que las actividades productivas satisfagan las necesidades de las personas, sin comprometer las de las generaciones futuras, y su deber de preservarlo.

Leyes Nacionales

En base al mencionado Convenio Internacional de la Contaminación del Mar (Convenio MARPOL), Argentina aprobó el Convenio Internacional para prevenir la contaminación de buques en 1992, en la ley 24089, cuya ratificación, por parte de la cancillería Argentina y ante la Organización Marítima Internacional (OMI), se produjo el 31/08/1993. Por lo tanto, nuestro país asumió las obligaciones generales del Convenio que fija en el artículo 1 para las partes, ratificando 4 de sus anexos (I, II, IV y V). Documento electrónico recuperado de: <http://www.ambiente-ecologico.com/066-01-2000/luisfernandez66.htm#top> Verificado el 08/02/2018

Entonces Argentina al ratificar el Convenio de MARPOL, los puertos de nuestro país deben contar con instalaciones para la recepción de los diferentes tipos de residuos, aunque en la actualidad los puertos argentinos no provean este servicio o no cumplan en su totalidad con el compromiso adquirido a nivel internacional, tal como mencione al final del marco teórico.

En base a la mencionada Ley Nacional 24089 se establece en el artículo 4, el instrumento de ratificación de este Convenio, se consignó: "La República Argentina hace reserva de que hasta tanto no disponga de las instalaciones exigidas por la Regla 10 del Anexo IV y por la Regla 7 del Anexo V, no podrá dar cumplimiento a las garantías que establecen dichas normas". (Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa)

Expresando que la primera regla anteriormente mencionada adopta las instalaciones de recepción de aguas sucias con su adecuada capacidad y la segunda regla a las instalaciones de recepción de basuras con su correspondiente capacidad, habiendo transcurrido un lapso de seis años de tal declaración.

Continuando con esta ley, en su Resolución N°21, insta a los gobiernos que tomen las medidas necesarias para contar con las instalaciones adecuadas para la recepción de aguas sucias y basuras, para que las navieras no sufran demoras innecesarias.

La Ley Nacional 24.093 (Ley de Puertos) en su art. 19 indica que los puertos particulares, de uso público comercial proveerán los servicios mínimos y esenciales que deban

⁶ Información disponible en el sitio web: <http://www.infoleg.gov.ar>

prestarse a los buques. (Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa)

En el Decreto 769/83 reglamentario de la ley 24.093 de actividades portuarias, en el Art. 19 hace mención a dichos servicios, estableciendo que los titulares de los puertos dispongan de lo necesario para que se provean servicios de recepción de residuos, achiques, limpieza de sentinas, de incendio y deslastre de los buques tanqueros. Y además un servicio de Control de Contaminación Ambiental. (Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. SAIJ).

La Ley N° 18.398 es la Ley General de Prefectura Naval Argentina estableciendo la misión y funciones de esta fuerza de seguridad y en el ámbito que debe actuar. Entre las funciones de la policía de seguridad, se encuentran: intervenir todo lo relativo a la navegación, haciendo cumplir las leyes que la rigen, entender y aplicar las normas que se adopten en relación a prohibir la contaminación de aguas fluviales, lacustres y marítimas, por hidrocarburos u otras sustancias peligrosas, y por supuesto verificar su cumplimiento. Y además ser el organismo de aplicación de los convenios internacionales sobre la seguridad de la navegación, en el medio ambiente marino y de la vida en el mar

La Ley N° 21.947: aprueba el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por verter los desechos y otras materias peligrosas, el cual fue mencionado en la normativa internacional. (LDC 1972).

La Ley 22.190: designa a la Prefectura Naval como autoridad de aplicación, estableciendo un régimen de prevención y vigilancia de la contaminación de las aguas, por agentes contaminantes que provengan de los diferentes buques.

La Ley 23.456: aprobatoria del Convenio Internacional relacionado con la intervención en el mar en casos de accidentes de contaminación por hidrocarburos. Los Estados partes del Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, tienen la necesidad de proteger a sus poblaciones contra las graves consecuencias que puede generar un accidente marítimo, como la contaminación por hidrocarburos, tal como mencione al enunciar el Convenio de MARPOL.

La ley 24.292: aprueba el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la contaminación de hidrocarburos de 1990, el cual está reglamentado por el Decreto N° 962/98. Dicho Convenio tiene presente la importancia de precaución y prevención para evitar la contaminación por hidrocarburos, así como aplicar de manera estricta los reglamentos internacionales, pero además tiene en cuenta y sostiene que una vez que se produce el suceso de contaminación, es imprescindible actuar con prontitud y eficacia para reducir al mínimo los daños causados por dicho suceso.

Resulta importante destacar la Ley Nacional 24.216 debido a que Aprueba el Protocolo de Madrid al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente para incrementar la protección del medio ambiente antártico y de todos sus ecosistemas, así como también la Antártida continúe utilizándose para fines pacíficos. Mediante la Ley Nacional 15802, se

ratifica dicho Tratado. (Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa)

Si bien la Antártida no forma parte de mi objeto de estudio, es interesante resaltar que puede ser tomado como objeto de estudio al igual que Ushuaia, debido a su importancia en cuanto al tema ambiental y sus fines científicos, ya que la ciudad de Ushuaia es su puerta de entrada porque se encuentra a 1000km de distancia y se realizan las expediciones o excursiones en buques especiales hacia el continente.

El turismo genera el desplazamiento de personas, medios de transportes y bienes a través de la frontera de nuestro país y como consecuencia de esto existe una recepción de residuos que provienen del exterior, causantes de posibles plagas, enfermedades que ponen en riesgo a la sanidad humana, vegetal, animal y el medio ambiente. El servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA) es responsable de la ejecución de medidas sanitarias en los puertos y con respecto al tratamiento de residuos (Jensen, Daverio, Vereda, 2007).

Entonces mediante la **Resolución SENASA N°895/2002** se establece que los residuos provenientes del exterior generados por cualquier medio de transporte deben ser destruidos, incluyendo los envases que los contengan y lo consumido a bordo como descartable. Por lo tanto los desechos recibidos en nuestra frontera, solo podrán ser desembarcados para su posterior destrucción, cumpliendo las pautas impuestas por SENASA. Los residuos orgánicos que sean considerados de alto riesgo deben ser destruidos por incineración u otros sistemas homologados internacionalmente. (Jensen, Daverio, Vereda, 2007).

Legislación Provincial⁷

Constitución de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

El tema ambiental es abordado en diversos artículos:

En el Art. 25 se establece que todo habitante de la provincia tiene derecho a gozar de un medio ambiente sano. En el Art. 31 se insta a como un deber personal participar en la defensa del medio ambiente y evitar la contaminación. El art. 54 establece que el agua, el suelo y el aire son elementos de especial protección por parte del Estado provincial por lo que se deben dictar las normas correspondientes para protegerlos. En el Art. 55 se ocupa de las autorizaciones necesarias para establecer las instalaciones susceptibles de generar impacto ambiental. Y por último el art. 173 La Provincia reconoce a los municipios competencias sobre la protección del paisaje medio ambiente y equilibrio ecológico.

⁷ Información disponible en Instituto Fueguino de Turismo. Informe de Cruceros Turísticos. Puerto de Ushuaia Año 2013 y Temporada 2012/2013.

Leyes Provinciales

Ley N°55: esta ley en su Art. 1 redacta que tiene por objeto la preservación, conservación y mejoramiento del medio ambiente de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, asegurando la conservación de la calidad ambiental, la diversidad biológica y sus recursos escénicos. La ley fija como su ámbito de competencia a las aguas (interiores, mar territorial, suelo del lecho, el paisaje, el impacto ambiental y la participación marina), los suelos, la atmosfera, flora y fauna. También abarca temas como las áreas protegidas, el paisaje, el impacto ambiental, la participación de ciudadanos etc.

Es importante destacar en esta ley que establece un régimen de contravenciones que insta contra hechos que pudieran constituir un delito, la autoridad de aplicación (Secretaria Desarrollo Sustentable y Ambiente) formule la denuncia penal correspondiente.

Ley N°105: la autoridad de aplicación es la Secretaria de Desarrollo Sustentables y Ambiente, se promulgo en el año 1993, legisla la generación, manipulación, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos peligrosos, tratándose de elementos dentro de la jurisdicción provincial. Considera peligroso a los residuos que puedan causar daños a seres vivos o contaminar el agua, suelo o la atmosfera.

La autoridad de aplicación es el “Registro de generadores y operadores de residuos peligrosos” y posee la facultad de otorgar el Certificado Ambiental. Dicho Certificado es un requisito para la habilitación de las industrias, transportes, disposición y plantas de tratamiento.

Ley N°158: tiene como principal función, la competencia para la aprobación de proyectos, como sistemas de tratamiento de efluentes, así como el control de funcionamiento de las obras de saneamiento ambiental. Hoy su autoridad es la Dirección Provincial de Obras y Servicios Sanitarios

Ley 585: es la ley de política antártica provincial, que se promulgo en el año 2003, estableciendo en el Art 6 que es prioridad de dicha Política, promover la protección del medio ambiente por medio de lo impuesto en el Protocolo al Tratado Antártico. Se impone la aplicación de sanciones ante incumplimientos de las reglamentaciones descriptas en el Sistema del Tratado Antártico.

Ley N° 666: prohíbe la instalación de hornos pirolíticos dentro del tejido urbano de las ciudades de Río Grande, Ushuaia y Tolhuin

Resoluciones Provinciales

Resolución N°014/02 Subsecretaria de Recursos Naturales de Tierra del Fuego: se autoriza la descarga en el Puerto de Ushuaia de los residuos sólidos de tipo domiciliario generados por los buques, quedando excluidos los residuos que sean considerados residuos peligrosos, en virtud de la Ley Nacional N°24051 y la Ley Provincial N°105.

Resolución N° 004/05 Subsecretaria de Recursos Naturales de Tierra del Fuego: exige a los buques el tratamiento de residuos orgánicos considerado de alto riesgo. También el tratamiento los residuos sólidos de tipo domiciliario y/o orgánicos, que provienen de bases antárticas, y los desechos generados en los barcos durante los días de navegación transcurridos entre los días de su última escala y el arriba al puerto de Ushuaia.

Resolución N° 075/05 Subsecretaria de Recursos Naturales de Tierra del Fuego: establece que las plantas operadoras de residuos peligrosos que utilicen el tratamiento de incineración, desarrollen un equipamiento que permita el registro continuo de operación. También implanta los requerimientos mínimos para la disposición final de las cenizas resultantes del tratamiento de incineración en celdas especiales.

Resoluciones N° 113/05 Subsecretaria de Recursos Naturales de Tierra del Fuego: indica que los residuos constituidos por aguas residuales con hidrocarburos, aceites de sentina e hidrocarburos, generados por los buques, que sean recibidos en el puerto, tienen que ser sometidos en el territorio establecido por la ley N° 105. Y también obliga a que las empresas marítimas de la provincia deben inscribirse en un registro especial habilitado como generadores de residuos, siempre que su servicio incluya la descarga en el puerto.

Conclusión

El turismo de cruceros, en base a lo redactado en este capítulo, es una actividad que está en constante crecimiento, sobre todo en la última década. La región que es más transitada por las navieras es el caribe, porque no posee estacionalidad como el resto de las regiones, debido a su clima cálido durante todo el año. Además, es el área más vulnerable en términos medioambientales, ya que no cuentan con los instrumentos necesarios para ocuparse del tema y ven al turismo de cruceros como una posibilidad de acrecentar su economía.

Como región emergente se encuentra América del Sur, donde el turismo de cruceros viene en aumento debido a que los pasajeros “no primerizos” buscan experiencias nuevas y no solamente sol y playa; ya que las diferentes ciudades de Sudamérica poseen una rica cultura por parte de su gente y de los atractivos que se pueden encontrar.

Existe un marco regulatorio internacional y nacional para la actividad de los diferentes buques, siendo su principal objetivo minimizar los impactos que los mismos provocan, reduciendo la contaminación por hidrocarburos, aguas grises, sentinas etc. Pero según lo redactado por el autor Miranda, las leyes internacionales no están diseñadas para embarcaciones con pasajeros como los cruceros, sino para buques mercantes o de distinta índole y no hay un régimen internacional específico sobre el impacto ambiental de los cruceros, que controle a los mismos en aguas internacionales, por lo tanto estamos hablando de una legislación insuficiente.

Argentina se encuentra adherida al Convenio de MARPOL, por lo que debe cumplir con sus anexos y reglamentaciones mencionadas, para obtener un impacto ambiental marítimo mínimo, sin embargo, los Puertos Base de Argentina no cuentan o cumplen en su totalidad con lo mencionado en las leyes, por lo que la actividad cruceros puede estar generando mayores impactos ambientales de lo estipulado.

Capítulo 3

Turismo de Cruceros en Ushuaia

En este capítulo se realizara una descripción de Ushuaia con todos sus componentes históricos, geográficos, económicos y ecológicos. También se describirán los tipos de turismo que se llevan a cabo en la ciudad, para luego indagar específicamente en el caso de estudio, que es el turismo de cruceros en Ushuaia.

Caracterización de Ushuaia

Antiguamente Tierra del Fuego estaba poblada hacía más de 6000 años por cuatro grupos étnicos: los Selk'nam, los Yamana, los Alakalufes y los Haush. Con la llegada de las expediciones europeas, se dieron los primeros contactos con las etnias locales y una vez que el hombre blanco estaba asentado tuvo que adaptar sus métodos europeos. Pero al introducir la nueva cultura europea, junto con la explotación de los recursos naturales, deterioraron la vida de los nativos llevándolos prácticamente hasta su extinción.⁸

Existe un hecho histórico que se debe destacar y en la actualidad es un atractivo turístico muy importante de Ushuaia, que es el Presidio Militar y Cárcel de Reincidentes, que funciono hasta el año 1947, (se cerró por orden del Presidente Perón por condiciones inhumanas) porque el desarrollo y vida de la ciudad estaba ligado al penal. Mediante una expedición se señaló como un lugar ideal para el establecimiento de un Penal y fue llevado a cabo dicho proyecto por el Presidente Julio Argentino Roca. Algunos presos llegaron a ser famosos delincuentes por su grado de peligrosidad y también hubo importantes presos políticos.⁹

En términos geográficos, la ciudad de Ushuaia, capital de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, fundada el 12 de octubre de 1884, . Está situada en la bahía homónima, sobre el margen norte del canal de Beagle, dicho canal constituye una de las tres posibles vinculaciones marítimas entre los Océanos Atlántico y Pacífico en el extremo sur de América de Sur continental, junto con el estrecho de Magallanes y el Cabo de Hornos (Marie Jensen et., 2007).

⁸ Fuente: http://www.e-ushuaia.com/mas_histo.htm Verificado 06/04/2018

⁹ Fuente: http://www.e-ushuaia.com/mas_histo_colopenal.htm Verificado 06/04/2018

Mapa de la Provincia de Tierra del Fuego



Fuente: información obtenida del sitio web <https://www.argentina-excepcion.com/es/mapas-argentina/mapas-patagonie-austral/mapa-tierra-del-fuego>

En cuanto a la cantidad de habitantes, Ushuaia cuenta con una población de 56.956 habitantes, sobre un total de 127.205 habitantes en la Provincia de Tierra del Fuego¹⁰, repartidos con el departamento de Río Grande (ciudad de Tolhuin pertenece a la misma), por lo que la densidad poblacional es de 5,9hab/km² si se considera solo la Isla Grande de Tierra del Fuego. Pero si se considera Antártida e Islas del Atlántico Sur la densidad poblacional es de 0,1hab/km² (INDEC, 2010).

¹⁰ Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010

La población de Ushuaia en la actualidad se caracteriza por conformar una pirámide de base ancha, es decir, muchos individuos de joven edad, lo que genera un crecimiento en la demanda por servicios como la educación y salud. Con esto sucede que existe una alta desocupación que afecta más que nada a los jóvenes porque se les dificulta encontrar empleo por primera vez. (Miguel A. Mastrocello)

También existen porcentajes altos de subocupados (personas que desean trabajar más tiempo de lo que trabajan), aunque cerca de un tercio de las personas que trabajan en Ushuaia lo hacen por 45 horas semanales y desearían trabajar menos tiempo. (Miguel A. Mastrocello)

La economía actualmente demanda mucho empleo en el sector comercio (incluyendo restaurantes y hoteles), debido al muy importante rol que tiene el turismo en esta ciudad, por lo que el porcentaje de ocupados en este rubro es muy grande. Y además en el porcentaje de ocupados, el nivel de educación es muy alto, lo que muestra una mano de obra muy calificada. (Miguel A. Mastrocello)

Continuando con la geografía natural de la ciudad, Ushuaia se encuentra en la costa norte del Canal de Beagle, sobre la base del cordón Martial, en la Cordillera de los Andes. Posee un relieve irregular con valles glaciares, turberas milenarias, sierras y hondonadas.

También en la región se destacan una riqueza mineral muy importante que incluye: petróleo, gas, arcillas, pirita de hierro y turbas. Y anteriormente oro que fue explotado hasta su agotamiento. Se destaca el turbal que es una característica fueguina, encontrándose únicamente en los valles del sur como Carvajal, Tierra Mayor y Moat, por lo que se encuentran solamente en la Provincia de Tierra del Fuego y algunas zonas del sur de Chile.

En cuanto a la hidrografía de la región, los ríos se pueden dividir andinos y extra-andinos, dependiendo del relieve. Destacándose los cursos andinos en Ushuaia como el Río Lapataia, Olivia, Pipo, dando origen a los lagos Fagnano, Escondido, Roca etc.

Y como última característica natural de Ushuaia posee un clima Frio Oceánico ubicándose al sur del lago Fagnano y se caracteriza por la presencia de viento en los meses de septiembre a marzo, que justamente coincide con la temporada de cruceros en la ciudad.

La flora de la región se compone de arbóreos de distintas edades y tamaños, que crecen cerca del mar, como en el Parque Nacional Tierra del Fuego, destacándose las lengas, ñires, guindos. Y también pueden ser encontrados especies como el Notro, el Canelo, Campanilla, Calafate, Barba de viejo (solo crece donde el aire es muy puro), etc.

La fauna está compuesta por casi 200 especies de aves (pingüinos magallánicos, cauquenes, cóndor andino, gaviotas etc.) y una variada fauna marina perteneciente a la región como: lobos marinos, delfín austral, centolla y toninas overas. Los mamíferos terrestres autóctonos son pocos: guanacos, zorros colorados, tucu-tucus, ratas, ratones y

murciélagos. Luego se suman las especies que fueron introducidas como el castor, zorro patagónico, conejo y rata almizclera.¹¹

Por otra parte, Ushuaia posee diversos centros culturales como atractivos como: la galería de arte del Museo Marítimo que funciona en las instalaciones del ex Presidio y Cárcel de Reincidentes, la Casa de la Cultura "E.Gastelumendi donde se realizan distintas actividades artísticas, la Antigua Residencia Familia Beban que es el "Paseo de los Antiguos Pobladores" un centro de exposiciones y la Antigua Casa de Gobierno, inaugurada como un centro cultural que depende de la Secretaria de Cultura de la Provincia. Además de estos sitios se encuentra el Paseo de los Artesanos que es una feria artesanal de Ushuaia. (Secretaria de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia, 2018)

Por último, como ya fue mencionada previamente, la economía como caracterización de Ushuaia es muy importante, porque en la década de 1990 la industria fueguina se expandió de una forma espectacular, de manera que los televisores, videocaseteras, radiograbadores, y otros electrodomésticos empezaron a venderse a crédito y la actividad se posicionó como motor de la economía fueguina (Miguel A. Mastrocello)

Luego en 2001 esto se derrumbó, multiplicándose por 4 los costos de la industria, pero poco tiempo después la economía se empezó a recuperar a partir de los servicios turísticos, por la llegada de extranjeros a Ushuaia, sosteniéndose hasta la actualidad. (Miguel A. Mastrocello). Un ejemplo de este hecho, se ve reflejado en los gastos de las tarifas hoteleras, ya que el promedio en dólares alcanzo 101 contra 85,5 de diciembre de 2001. (Secretaria de turismo, 2008)

También se pueden tener en cuenta otros ingresos que genera el sector turismo en la economía de Ushuaia como: ingresos de divisas por tasas aeroportuarias, servicios en puerto, el aprovisionamiento de los cruceros, tasa de embarque para embarcaciones turísticas y la construcción de obras. Además de esto, se debe tener en cuenta los ingresos en el municipio que tienen una relación indirecta, haciendo referencia a los valores de Tasa de la Actividad Comercial e Industrial y Derecho de Publicidad y Propaganda. (Secretaria de turismo, 2008)

Otro sector importante para la economía de Ushuaia es la pesca, que tuvo el auge en la década del 90, convirtiéndose el puerto de Ushuaia en uno de los más importantes del país, funcionando en la actualidad como puerto mixto entre los busques de cargas, pesqueros y los cruceros. (Miguel A. Mastrocello).

El turismo y sus atractivos en Ushuaia

Desde el punto de vista turístico, Ushuaia representa un núcleo de recepción de turistas por vía aérea y terrestre, pero también los visitantes arriban mediante los cruceros. La ciudad cuenta con una planta turística que ha crecido notablemente en los últimos años, que ofrece distintos atractivos como los museos (Museo Marítimo y Museo del Presidio,

¹¹ Información obtenida en el sitio web: http://www.e-ushuaia.com/mas_nat.htm Verificado 06/04/2018

Museo del Fin del Mundo, Antigua Casa de Gobierno y Museo Yamana), pero la mayoría de las excursiones se realizan en los espacios naturales que rodean a Ushuaia hasta el sur del Lago Fagnano. (Marie Jensen et., 2007)

Entre los atractivos turísticos, el Parque Nacional Tierra del Fuego es el principal, ya que se encuentra a 11 km hacia el oeste de la ciudad, siendo el sitio más visitado de la ciudad debido a su cercanía con la misma. Posee una topografía montañosa, donde alternan valles ocupados por ríos, lagos y cordones montañosos, presentando un paisaje glaciario. En el sector costero se encuentra la Ensenada Zarategui y la Bahía Lapataia (punto geográfico donde termina la Ruta Nacional 3, el llamado Fin del Mundo), constituidas por barrancos y playas. (Instituto Fueguino, 2013)

Según el Instituto Fueguino (2013), la mejor época para visitar el Parque es en la temporada estival y durante el otoño. Además de las excursiones organizadas al Parque Nacional Tierra del Fuego, se pueden realizar diferentes tipos de actividades como el paseo por el Tren del Fin del Mundo, caminatas, campamento, pesca deportiva, avistaje de aves y castores, canotaje, cicloturismo y deportes náuticos.

Dentro del Turismo aventura, además de lo mencionado en el Parque Nacional, se pueden realizar Paseos Aéreos contemplando la magnífica vista de la ciudad, Cabalgatas en diferentes senderos sobre rocas y piedras de laja, cruzando ríos y atravesando bosques densos, turbales, zonas blandas etc. Canopy es otra de las actividades que se puede practicar en el verano y en invierno durante el día, en la base de la Aerosilla del centro de Montaña del Glaciar Martial, el cual se encuentra a 7 km del centro de la ciudad y constituye otro de los atractivos turísticos de Ushuaia. (Instituto Fueguino, 2013)

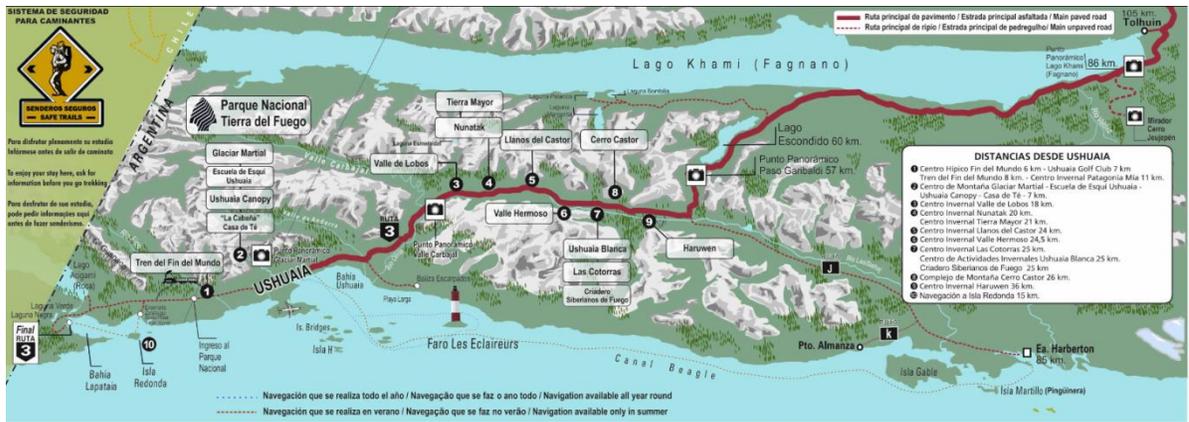
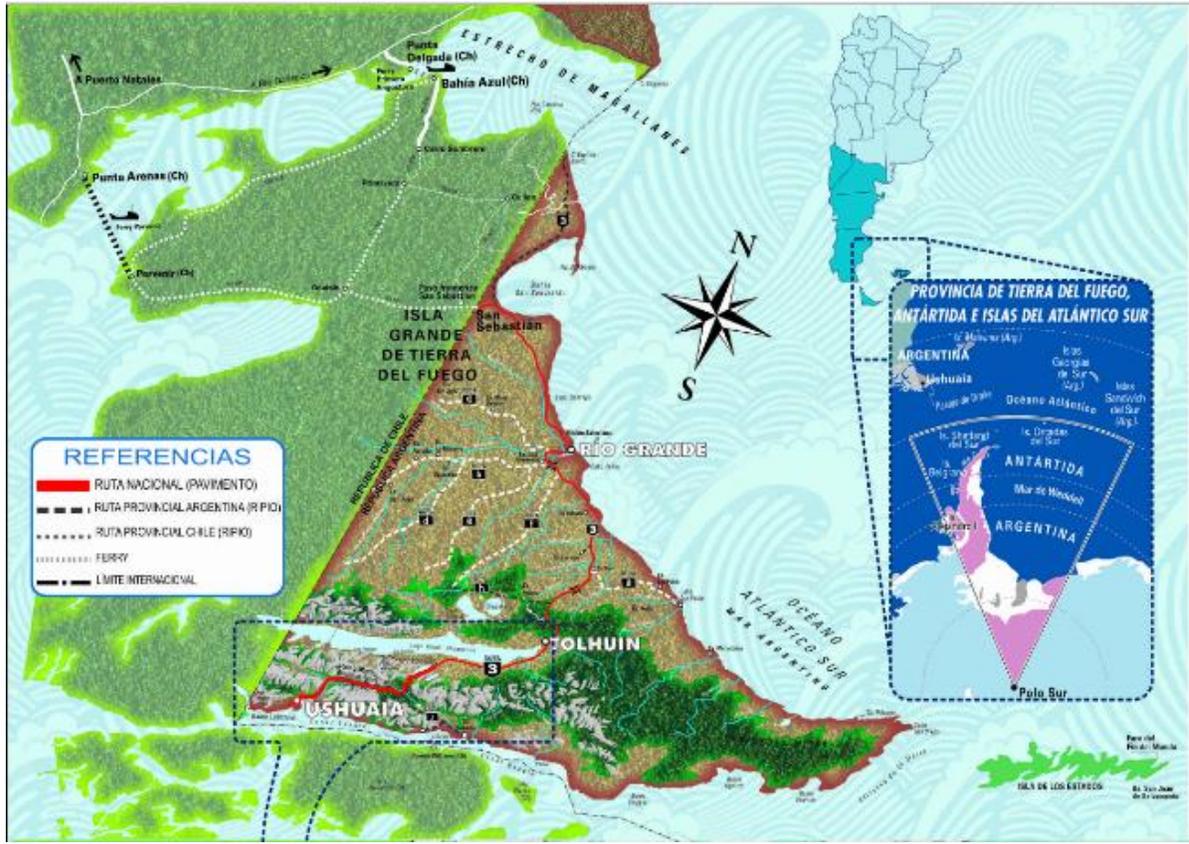
Continuando con el Glaciar Martial, posee una pista de esquí andino y un medio de elevación (la aerosilla mencionada en el párrafo anterior, pero en la actualidad no se encuentra en funcionamiento). En la plataforma se ve una impactante vista del Canal de Beagle, la ciudad el Glaciar y la isla Navarino (Chile) y desde dicha plataforma se puede continuar ascendiendo, hasta llegar al pie del Glaciar, pudiéndose visitar durante todo el año. (Instituto Fueguino, 2013)

Navegar por el canal de Beagle también constituye un importante referente de destino, dichas navegaciones parten desde el muelle y se realizan a bordo de catamaranes y pequeños barcos. Los circuitos recorren la Isla de Pájaros, Isla de los Lobos, Islas Bridges, el Faro Les Eclaireurs (Faro fin del mundo), Isla Gable, Isla Martillo (donde reside una colonia de pingüinos magallánicos), hasta llegar a la estancia Haberton. (Instituto Fueguino, 2013)

Otros atractivos que se pueden visitar en el destino son el Lago Escondido, Lago Fagnano, Laguna esmeralda y la Estancia Haberton. Se debe destacar también que existe una demanda específica para la pesca deportiva (actividad más desarrollada en el norte de Tierra del Fuego) y el turismo rural se ha comenzado a desarrollar como actividad turística. (Marie Jensen et., 2007).

Es importante agregar en base al turismo de cruceros, a partir de la década de 1990, que Ushuaia consolidó su rol como puerta de entrada marítima a Antártida más activa para cruceros turísticos. Hoy en día, el 90% del flujo de visitantes antárticos o más por lo menos una vez, pasa por el puerto local, realizando al menos una excursión, en cuyo caso la visita al Parque Nacional Tierra del Fuego, debido a que es el sitio de mayor relevancia, porque posee la Bahía Lapataia o Fin del Mundo. (Marie Jensen, 2007)

Mapa Turístico de la ciudad de Ushuaia



Fuente: Secretaria de Turismo de Ushuaia, (2018).

Puerto de Ushuaia

Al caracterizar la ciudad de Ushuaia, se debe destacar el puerto de la misma, porque es el puerto más austral del mundo con carácter provincial, de uso público y con destino comercial, denominado "Muelle Comercial Puerto de Ushuaia". Se encuentra ubicado en la bahía de Ushuaia en la costa norte del Canal de Beagle, al oeste de Punta Segunda y está limitada por la Península de Ushuaia. Posee un emplazamiento estratégico por su integración bioceánica que lo posibilita, por su proximidad con la península antártica y a la posición central con respecto a las rutas marítimas meridionales vía el Atlántico o el Pacífico. (Marie Jensen et., 2007).

Ushuaia como puerto - destino ha estado presente en el turismo de cruceros desde las primeras décadas del siglo XX, teniendo sus inicios en 1922, con la llegada del barco Capolonia, perteneciente a una compañía alemana, y dicha compañía protagonizó el evento más importante, el hundimiento del Monte Cervantes. Desde el año 1949, Prefectura Naval Argentina comenzó a llevar registro de los movimientos de los buques en Ushuaia, destacándose un incremento en la actividad en la década del 60 y 70, pero constituyéndose el boom en la década del 90, con el funcionamiento de la empresa Cruceros Australis, de bandera chilena, efectuando la mayor cantidad de viajes en el puerto de Ushuaia y en la actualidad está ingresando con 160 pasajeros aproximadamente en sus navieras. (Marie Jensen, 2004)

Desde una perspectiva turística posee una ubicación privilegiada, debido a su entorno paisajístico, la cercanía a un complejo aeroportuario, el emplazamiento en el centro de la ciudad, así como también la disponibilidad de servicios turísticos y comerciales en Ushuaia y una creciente especialización por parte de los agentes que intervienen en la atención de los cruceros. (Marie Jensen et., 2007)

El puerto se encuentra administrado por la Dirección Provincial de Puertos que tiene la capacidad de actuar de forma privada o pública. El mismo recibe gran variedad de embarcaciones, desde barcos pequeños hasta buques de gran porte, cruceros tradicionales y de expedición, ya que funciona como puerto base, de escala y puerto de inicio o de fin de los itinerarios (como fueron descritos en el capítulo 2). Por lo tanto, se instituye como un actor clave en relación a las operaciones de cruceros, porque permite la operación simultánea de tres barcos de turismo de tamaño mediano. (Instituto Fueguino, 2016)

Por otra parte, las instalaciones del puerto permiten a los buques obtener todos los servicios que fuesen necesarios como: muelle para embarcaciones menores, practica, energía eléctrica, provisión de alimentos, combustibles y lubricantes etc. Pero lo más importante a resaltar es que se permiten el tratamiento de residuos domiciliarios u orgánicos de origen extranjero (bajo la normativa de SENASA en la Resolución N ° 895/2002, explicada en el Cap. 2), debido a que existe en la ciudad el relleno sanitario y el tratamiento por termodestrucción (horno pirolítico y autoclave). (Marie Jensen et., 2007)

Continuando con la descripción sobre el puerto, el mismo cuenta con dos muelles: el más importante es el puerto comercial, es decir, el de la Dirección Provincial de Puertos ubicado del lado noroeste de la bahía y el segundo es el de la planta Orión, Petrolero. Y al costado de ellos se encuentra el muelle para embarcaciones pequeñas para el turismo local y otro para buques de la Armada. (Vereda et. 2007). El Puerto comercial cuenta con un muelle de 646 metros de longitud en el lado sur y 515 metros del lado norte.

Es importante destacar que el puerto fue ampliado en 1994, pero la visita de cruceros fue creciendo año tras año, como los barcos de carga, por lo cual volvió a hacerlo “chico” para la recepción de buques con turistas. Por eso, hay un nuevo proyecto de ampliación y se quiere destinar un muelle exclusivo para el transporte comercial de contenedores. (El cronista, 2009)

Dicha noticia afirma que en su amplitud está el “secreto”, porque el puerto de Ushuaia opera con todo tipo de buques, desde 300 pasajeros hasta los de 3000 uniendo el Atlántico y Pacífico, incluyendo los que van a la Antártida.

Por esto mismo es muy importante el puerto de Ushuaia, porque tiene una hegemonía mundial en los cruceros que van al continente blanco, el 90% pasa por la ciudad, y no toca otros puertos, haciendo una especialidad casi excluyente de Ushuaia, ya que es la puerta de entrada mundial a la Antártida.

Imagen del puerto de Ushuaia



Fuente: Información obtenida del sitio web www.puertoushuaia.gov.ar

Características del producto cruceros en Ushuaia

La ciudad de Ushuaia, ubicada en la bahía homónima del Canal de Beagle, siempre tuvo como ventaja la vía marítima y su puerto para facilitar la comunicación y el comercio, hasta la llegada de otros medios de transportes, ya que actualmente constituyen otras posibilidades de desarrollo a partir de la llegada de los cruceros turísticos y del posicionamiento del puerto como puerta de entrada a la Antártida. (Marie Jensen, 2004)

Los principales cruceros que atracan en el puerto de Ushuaia son los que realizan recorridos oceánicos o marítimos. Haciendo referencia con lo dicho al principio por la OMT, se los considera cruceros turísticos modernos porque combinan actividades de alojamiento y transporte junto con instalaciones de ocio a bordo, definiéndolo como un resort marino. Pero la principal diferencia y ventaja con un resort terrestre, es que tiene una mayor flexibilidad en el modelo de negocio, destacándose la actuación en la distribución geográfica de los destinos a los cuales visita.

En cuanto a la clasificación de cruceros según el Instituto Fueguino (2015), se pueden tomar dos criterios:

- Correspondiente con la cantidad de pasajeros y el tamaño de los mismos siendo; buques exclusivos, pequeños, medianos, grandes y mega cruceros
- Considerando la clasificación por la OMT, categorizándolos por el mercado al cual pertenecen se destacan como Budget, Contemporary, Premium y de Lujo.

El primer criterio clasificatorio es por su tonelaje y nos habla exclusivamente sobre qué tamaño posee el barco (sin tener relación alguna con la calidad del buque). Por lo tanto, podemos distinguir cinco tipos de cruceros (Cruceros Guía, 2015):

- Mega cruceros: poseen una capacidad máxima de 4000 personas aproximadamente y un tonelaje entre 145.000 y 200.000 toneladas
- Buques grandes: estos barcos tienen una capacidad aproximada de 3000 pasajeros y ronda en 90.000 toneladas
- Buques medianos: tienen una capacidad de alrededor 1500 pasajeros y su tonelaje es de 40.000
- Buques pequeños: caben alrededor de 700 personas y de unas 20.000 toneladas
- Buques exclusivos: estos barcos poseen una capacidad muy reducida para clientes exclusivos en busca de lujo o aventura y pesan alrededor de 10.000 toneladas

Adoptando la clasificación de cruceros de la OMT por el Instituto Fueguino de Turismo, identifica que en el puerto de Ushuaia los buques que más participan de la actividad turística son los contemporary, Premium y de lujo. En primer lugar los Contemporary con una gran capacidad y porte de más de 400 hasta 2500 personas aproximadamente, con todos los servicios e instalaciones en su interior, utilizado principalmente por familias, parejas o grupos de amigos. Los buques Premium poseen una capacidad a partir de 200 pasajeros con un tamaño mediano y los de lujo, con un porte de hasta 100 personas y ambos poseen un producto sofisticado y exclusivo, viéndose reflejado también en los destinos que visita en relación a los destinos tradicionales.

Siguiendo con lo redactado por el Instituto, en base al producto cruceros que corresponde al itinerario de la región Sudamericana y la Antártida, se destaca por sus extensas duraciones, con un margen de entre 10 y 30 días (en las embarcaciones nombradas en el párrafo anterior), con una temporada de septiembre hasta fines de abril (duración aproximada de 6 meses) correspondiente al mes de verano. Esto se debe a las condiciones climatológicas porque hay luz en la mayor parte del día y temperaturas adecuadas y Ushuaia cuenta con las mayores llegadas de turistas en los meses de enero y febrero.

A su vez, según Daverio M.E (2007), en su texto Informe Diagnostico de la actividad de Cruceros en Ushuaia, los operadores de cruceros desde el punto de la oferta, se los puede clasificar como Navieras regionales, extra-regionales y operadores antárticos.

Las primeras significan que operan en el puerto de Ushuaia y están radicadas en la región y se destacan los Cruceros Australis (Mare Australis y Vía Australis), Antarctic Shipping S.A. y la empresa argentina Antarpplly.

Las Navieras extra-regionales abarca las líneas de cruceros internacionales, pertenecientes la mayor parte a las tres principales descritas anteriormente: Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises y Grupo Star Cruises, dichas navieras operan en las distintas áreas de cruceros estacionalmente y algunas de ellas son independientes.

En base a los operadores Antárticos se tratan de los cruceros que realizan itinerarios a la Antártida tanto como para origen y destino, y puede ser operado también por tour operadores independientes.

Centrándonos en la temporada de cruceros 2017/2018, se estima que se realizaran más de 300 recaladas de cruceros aproximadamente (250 Cruceros Antárticos y 77 cruceros No Antárticos) el Puerto de Ushuaia, con 42 barcos, de los cuales 31 son viajes Antárticos y 11 no antárticos. (Gobierno de Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur, 2018)

Cabe destacar que la temporada Antártica comenzó el 18 de Octubre con el buque Akademik Ioffe (One Ocean Expedition) y culmina el 02 de abril de 2018 con el barco hermano Akademik Sergel Vavilov, mientras que la temporada No Antártica inicio el 19 de septiembre de 2017 y termina el 04 de abril de 2018, con el buque Stella Australis (Cruceros Australis). (Gobierno de Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur, 2018)

Clasificación de los Viajes de Cruceros en el Puerto de Ushuaia

Retomando lo redactado en el capítulo 2 en base a los viajes que son realizados en America del Sur, resulta importante destacar los viajes que se realizan en cruceros en la actualidad en Ushuaia por el Informe del Instituto Fueguino (2016), que son:

Los Viajes por los Canales Fueguinos, es un viaje circular porque Punta Arenas y Ushuaia participan como punto de inicio o fin del itinerario y son operados por compañías regionales. Este tipo de viaje es realizado principalmente por la línea de Cruceros Australis.

Los viajes denominados Pendulares o Cono Sur, que como mencione anteriormente por lo general comienzan su recorrido por Brasil, hacia Uruguay, Bs As, Puerto Madryn y posteriormente Ushuaia, para finalizar en Chile, Valparaíso (por lo tanto, navegan en forma de péndulo por los Océanos Pacífico y Atlántico) y viceversa. Participan de este itinerario líneas de cruceros como Celebrity Cruises y Norwegian Cruise Line, The World, Seven Sea Marine, Silversea Cruises, Cunard Line, Princess Cruises etc.

Y la última modalidad son los Viajes Antárticos que tienen a Ushuaia como puerto base y en menor medida como puerto de escala, inicio o fin del itinerario. Es realizado por líneas como Orient Lines, Norwegian Coastal Line, Quark Expedition etc.

De todos modos se deben detallar dichos viajes antárticos en Locales, semi-locales y en tránsito (Secretaría Provincial de Turismo de Ushuaia, 2003):

Viajes Locales: son los que se inician y finalizan en Ushuaia, por lo tanto se embarcan y desembarcan en Ushuaia, y se conforma como el viaje principal de esta modalidad

Viajes Semi-locales: significa que se inicia o termina en Ushuaia alternando con otro puerto

Y por último Viajes en tránsito que son aquellos que no se inician ni terminan en Ushuaia, sino que tuvieron una escala en el puerto local al ir o regresar a la Antártida

Las dos primeras modalidades de viajes son realizados por buques medianos y grandes, mientras que los barcos correspondientes a los viajes antárticos presentan características diferentes porque son de tipo rompehielos o con casco reforzado. La capacidad de los mismos generalmente ronda entre los 100 y 500 pasajeros (buques pequeños), pero también hay barcos grandes en menor medida que realicen el itinerario pendular y visitan la Antártida. (Instituto Fueguino, 2015).

En base a estas características, Ushuaia se consolidó como puerta de entrada a la Antártida, debido a que es la puerta de entrada más cercana al continente blanco, pero además porque el puerto de Ushuaia cuenta con la logística para abastecer a los buques y una apropiada infraestructura para el turismo receptivo de cruceros. (Instituto Fueguino, 2015)

Impactos del turismo de cruceros en Ushuaia

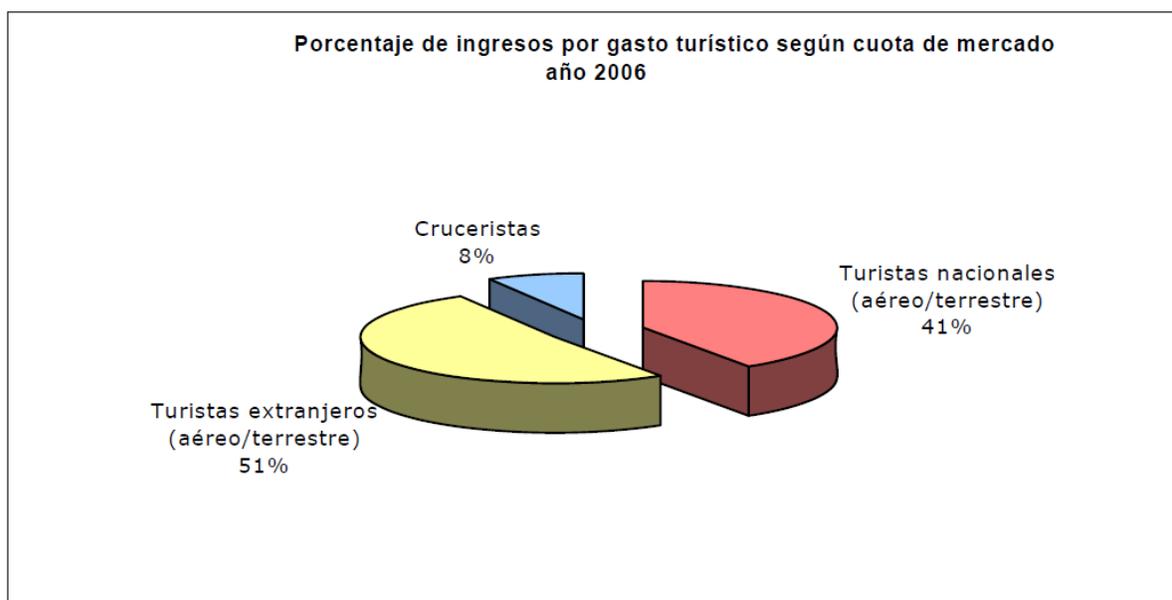
Puertos como el de Ushuaia pueden ser visitados por más de 15.000 turistas en un día de temporada alta, provenientes de cruceros, teniendo efectos económicos, sociales y ambientales. Y dichos efectos causan diferentes impactos, tanto positivos como negativos, siendo los positivos los económicos y los negativos los ambientales y sociales.

Impactos positivos

Empezando por los impactos positivos, es decir los económicos, se debe considerar que los busques de turismo antártico realizan un abastecimiento de bienes y servicios en el puerto de Ushuaia, aunque existen algunos barcos que traen su propia mercadería no perecedera, por lo que se reabastece en la ciudad en caso de que sea necesario. (Vereda, 2004)

En base a la estimación de gastos de los visitantes como otro de los impactos positivos, se puede observar en el gráfico a continuación que si bien los cruceristas con su gasto turístico, contribuyen solo con el 8% en los ingresos porque los pasajeros duermen en las embarcaciones y no gastan en servicios de alojamiento en la ciudad, se destaca que el turismo de crucero genera un gran aporte a la economía de Ushuaia. (Marie Jensen, 2007)

Esto último se debe porque la actividad de cruceros genera otros beneficios para la ciudad, además de los gastos de los pasajeros en la misma, como ingresos aeroportuarios y portuarios, servicios marítimos y de carga de combustible, servicios varios, provisión a los barcos etc. (Marie Jensen, 2007)



Fuente: Informe Diagnostico de la Actividad de Cruceros Turisticos en Ushuaia, 2007

Es importante resaltar, entre los impactos positivos la generación de empleo, debido a que el turismo de cruceros genera empleos de forma directa vinculados principalmente en el rubro excursiones en la ciudad, lo cual incluye los servicios de restauración, y en menor medida, un porcentaje de los cruceristas antárticos pernoctan en Ushuaia mínimo una noche para luego embarcarse hacia la Antártida. Como empleo indirecto se realiza el abastecimiento de insumos, principalmente de maquinarias, y es muy importante hacer referencia la importancia que tiene el abastecimiento de bienes en el crucero para la ciudad, sobre todo los cruceros antárticos, pero muchos de dichos bienes (comida, blanquearías etc.) no son producidos en la ciudad, por lo que son importados. (Marie Jensen et., 2007)

Impactos Negativos

El turismo de cruceros genera impactos no deseados en la ciudad, que están relacionados con la generación de residuos por los buques y con la sobrecarga generada por los visitantes en el Parque Nacional Tierra del Fuego, debido a que los pasajeros descienden del crucero realizando como actividad principal la visita al parque, provocando que se exceda la capacidad de carga. (Marie Jensen et., 2007)

La autora Daverio M.E et. (2007), plantea que el tema ambiental para Ushuaia es sumamente importante porque posee una imagen de “turismo de naturaleza” y por la función particular que cumple el puerto como puerta de entrada a la Antártida. Esto se debe, a que el destino es elegido por los turistas desde una dimensión sustentable, porque no ha sufrido modificaciones graves desde el punto de vista ambiental. Por lo tanto, Ushuaia debe llevar a cabo ciertas prácticas para lograr un estado de “salud ambiental” óptima, para generar una buena calidad de vida a sus ciudadanos y tener una buena imagen turística.

Según esta autora la ciudad tiene una relación directa con los impactos generados por los cruceros turísticos como:

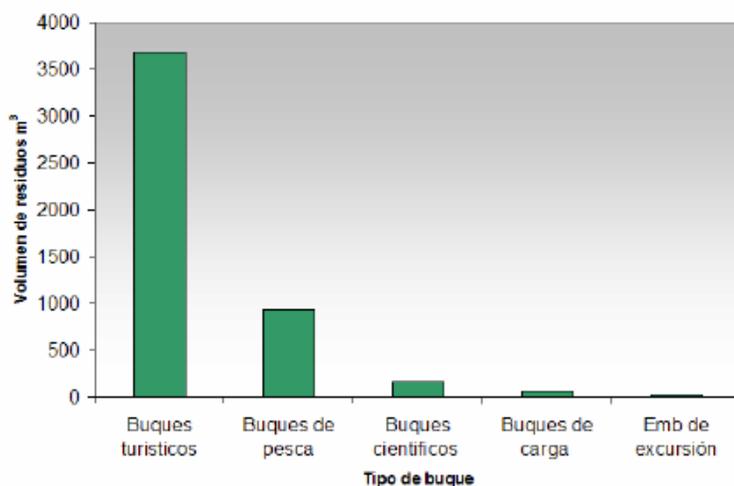
- Contaminación generada por desechos oleosos generados por los barcos
- Contaminación por aguas sucias o residuales (aguas negras y grises)
- Contaminación por basura de los buques
- Contaminación del aire por los buques

Tanto los residuos como los líquidos oleosos provocan contaminación en el mar poniendo en riesgo la vida de diferentes especies marinas y el agua de lastres que los barcos tienen en sus depósitos que descargan en el puerto, son un medio que transportan organismos contaminantes de los ecosistemas y la biodiversidad (Trifaro, 2007)

Los residuos sólidos de tipo domiciliario pueden ser descargados en la ciudad de Ushuaia, de acuerdo a la Resolución de SENASA 014/02 detallada en las resoluciones provinciales de Tierra Del Fuego en el cap. 2, exigiéndose el tratamiento de residuos de alto riesgo por

la Resolución de SENASA , en plantas de tratamientos autorizadas por SENASA. Y en el caso de basura no domiciliaria (combustibles y aceites usados), requieren de un certificado ambiental que autorice su tratamiento y estas descargas son realizadas forma ocasional (Daverio M.E, 2007)

Volumen de residuos según actividad económica



Fuente: Informe Diagnostico de la actividad cruceros Turisticos en Ushuaia, 2007

En la Imagen anterior se puede observar que los buques que más residuos generan son los turísticos, debido a todos los servicios y facilidades que disponen a bordo. Además es importante agregar, según este informe el mayor volumen de residuos descargados y generados provienen de los cruceros antárticos, en segundo lugar los cruceros convencionales y luego los viajes de posicionamiento. Esto se debe a que los buques antárticos tienen a Ushuaia como puerto base en sus itinerarios, ya que los cruceros ocasionales suelen utilizar los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Valparaíso para descargar residuos (esto no quita que en ocasiones usen al puerto de Ushuaia como puerto base).

Es importante señalar que algunos cruceros que se utilizan aun en la actualidad, que realizan escala o como puerto base a Ushuaia, poseen una ineficacia en cuanto al uso de la energía, ya que no fueron construidos con este fin y el tema ambiental no significaba una gran preocupación, y la construcción de los buques como los antárticos, estaban orientados a soportar condiciones extremas para su supervivencia. (Daverio M.E et, 2007)

Otro impacto negativo relacionado con el turismo de cruceros que no se debe dejar de lado, es el efecto negativo generado en las áreas protegidas. Es posible que en el Parque Nacional Tierra del Fuego, sea superada la capacidad de carga (como ocurre en muchos casos), generando diversos inconvenientes como perdida de la organización y del manejo

de los grupos de turistas en simultaneo en el sitio protegido. Esto crea problemas a medianos y largo en la flora y fauna del área. (Trifaro, 2007)

Además puede existir una falta de infraestructura adecuada, junto con la carencia de recursos y estructuras organizacionales, para llevar a cabo una adecuada gestión de las embarcaciones, generan un grave problema con importantes impactos negativos en el ambiente. También la actividad cruceros requiere superestructuras específicas en las regiones, que implican invertir fuertemente superando la capacidad financiera del sitio, lo que conlleva a una dependencia económica a futuro en cuanto a las compañías de cruceros y esto impide enfrentar las problemáticas ambientales. (Trifaro, 2007)

Retomando todo lo mencionado anteriormente por la autora Daverio M.E et (2007), en Ushuaia se permite el tratamiento de residuos domiciliarios y orgánicos. Sin embargo, estos autores afirman que a partir de ello se puede observar un claro funcionamiento de un marco legal y regulatorio con el fin de prever la contaminación marina, pero a nivel local la ciudad no cuenta con las instalaciones que permitan la descarga de oleosos y aguas residuales. Por lo tanto, Ushuaia no posee dichas instalaciones para el tratamiento de efluentes, solo existe el relleno sanitario y empresas que brindan el servicio de tratamiento por termodestrucción (horno pirolítico y autoclave), como corresponde con los requerimientos por SENASA.

Esto último redactado por la autora Daverio M.E et, responde a lo planteado en mi hipótesis, debido a que si bien existe un marco regulatorio resulta insuficiente, porque al no existir las instalaciones requeridas para el tratamiento de los diferentes contaminantes (como es en este caso efluentes), no se puede garantizar la culminación de un circuito ambientalmente seguro

Conclusión

Ushuaia es conocida internacionalmente como la ciudad más austral del mundo, ubicada en el margen norte del Canal de Beagle, el cual es un paso interoceánico entre Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

La ciudad posee una rica historia que puede ser observada en los diferentes museos, siendo el principal el Museo del Presidio y una abundante geografía natural constituida por los diferentes atractivos: el más importante el Parque Nacional, el Glaciar Martial, los lagos Fagnano y escondido y la laguna esmeralda. Navegar hasta la estancia Haberton por el canal de Beagle constituye uno de los principales atractivos también, visitando diferentes puntos interesantes en el medio como el Faro Fin del Mundo y una colonia de Pingüinos Magallánicos.

En cuanto al puerto, posee la particularidad que es el más austral del mundo, por lo tanto tiene una ubicación privilegiada desde una perspectiva turística. Esto hizo que Ushuaia se haya consolidado como la puerta de entrada a la Antártida. Sin embargo, hoy en día el puerto queda chico para la cantidad de embarcaciones que arriban en el puerto, ya que es un puerto mixto, es decir, arriban buques comerciales y turísticos.

En el puerto de Ushuaia, según el Instituto Fueguino, los buques que más participan de la actividad turística son los contemporary, Premium y de lujo. Y en base al producto cruceros de Ushuaia, desde el punto de la oferta, se los puede clasificar como Navieras regionales, extra-regionales y operadores antárticos. Dichos cruceros conforman los diferentes tipos de recorridos que son los viajes por los Canales Fueguinos, los viajes Circulares o Pendulares, y Los viajes Antárticos correspondientemente.

Por otra parte, puertos como el de Ushuaia pueden ser visitado por más 15.000 turistas en un día en temporada alta, teniendo diferentes efectos, tanto positivos como negativos. En cuanto a los positivos, estamos hablando exclusivamente de los económicos generando una movilización de renta muy importante tan solo en un día, por el gasto generado por los visitantes en la ciudad y además los busques de turismo antártico realizan un abastecimiento de bienes y servicios en el puerto de Ushuaia. También se debe tener en cuenta la generación de empleo producida por la llegada de los cruceros.

Y en cuanto a los impactos negativos se según la Autora Marie Jensen et. (2007), plantea que el principal impacto negativo se da en el Parque Nacional Tierra del Fuego, debido a la cantidad de turistas que acceden a este sitio natural a la vez, superando la capacidad de carga de lugar. A su vez, Ushuaia tiene relación directa con las diferentes formas de contaminación que pueden ser provocadas por los cruceros.

Por ultimo continuando, según estos últimos autores, Ushuaia cuenta con una normativa para prever los impactos negativos por los cruceros y se observa un cumplimiento de las mismas, pero todavía debe mejorar para poder asegurar un circuito ambientalmente seguro

Capítulo 4

Caso de estudio: Cruceros en Ushuaia

En el siguiente capítulo se describirá el trabajo de campo realizado por el investigador con su correspondiente análisis, en el orden en que fueron realizadas las preguntas de las entrevistas, con la finalidad de responder al interrogante planteado en la presente investigación ¿En qué medida la llegada de cruceros que recalán en Ushuaia representan una amenaza a la sustentabilidad de su bahía y del mar territorial? Principalmente se hará hincapié en los posibles impactos, tanto negativos como positivos, que causa el turismo de cruceros en Ushuaia y sus regulaciones internacionales y nacionales en base al turismo de cruceros.

En el caso que se produzcan impactos negativos se redactaran posibles acciones o soluciones a mejorar para que minimizar al máximo dichos impactos y así llegar a un desarrollo sustentable de la actividad cruceros.

Descripción entrevistas y entrevistados

Modelo Entrevista Semi-Estructurada

Sobre la ocupación:

¿A qué se dedica?

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

¿Genero impactos positivos? Sí No ¿Cuáles?

¿Genero impactos negativos? Sí No ¿Cuáles?

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo? ¿Cómo Cuáles?

¿Fue un buen estímulo para la población local?

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

¿Creen que se les proporciona el tratamiento adecuado?

En cuanto a la infraestructura

¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros?

¿Cree que se le da importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros?

Sí No ¿Por qué?

¿Cree que se toman las medidas necesarias para que el turismo de cruceros sea una actividad?

Sí No ¿Por qué?

Al personal del puerto y turismo:

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

¿Tiene conocimiento de cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

¿Además del relleno sanitario, la ciudad posee instalaciones de tratamientos de tratamiento de desechos y efluentes (líquidos oleosos y aguas residuales)?

A los comerciantes:

¿Noto un mayor crecimiento en sus ventas a raíz de la llegada de turista por el turismo de cruceros?

A los/las profesores de la Universidad:

¿El impacto ambiental causado por los cruceros, es un trabajo abordado por la universidad?

Sí No

Los entrevistados en la presente investigación, fueron residentes de la ciudad de Ushuaia, que habitan actualmente en dicha ciudad en la actualidad. Se realizaron 7 entrevistas ajustadas a los diferentes trabajos que realizaban los entrevistados: guías de turismo, agente de turismo, personal del puerto, un comerciante, recepcionista hotelero y una docente universitaria especialista en cruceros.

Para establecer el vínculo entre los posibles impactos generados por la actividad cruceros en la ciudad de Ushuaia y el desarrollo de la actividad turística, se creó un modelo de entrevistas a realizarse a los residentes previamente mencionados. Sin embargo, en ciertos encuentros no fue necesario su uso, debido a la naturalidad de la charla o porque el entrevistado no contaba con tiempo disponible en el momento de realizar la entrevista.

Resultados de las entrevistas y sus análisis

Desde la llegada del turismo de cruceros a la ciudad, se han incrementado opciones turísticas, sobre todo la oferta de las excursiones que son realizadas por los cruceristas. Dicho aumento ha provocado que la ciudad se fue adaptando, en particular a las llegadas de los cruceros que implica el desembarco de una cantidad masiva de turistas en un solo día, comenta la recepcionista de un hotel.

En sintonía con lo anterior, la Informante de la Oficina de Turismo plantea que la infraestructura se fue amoldando de acuerdo a las necesidades de los turistas como las plazas hoteleras, restauración, comercios, agencias de viajes. De igual manera, el comerciante entrevistado en el centro de la ciudad, acuerda con el movimiento que produce el turismo por los beneficios económicos que genera en la actividad comercial, hotelera y gastronómica.

Si bien el turismo de cruceros es un importante aporte para la economía de Ushuaia, la guía turística expresa que cada vez que llegan los cruceros genera una sobrecarga en la ciudad y hasta veces malestar en los locales, para realizar sus actividades cotidianas. Y además aporta que en temporada alta los cruceros llegan todos los días (noviembre hasta

el 31 de marzo), desde pequeños como el Australis hasta de mayor porte como el Infinity o Queen Mary.

Por lo tanto como se ha redactado anteriormente, la actividad cruceros causa diferentes impactos positivos y negativos en los destinos donde recalca, como ocurre en Ushuaia, los cuales se redactaran a continuación en base a lo obtenido en el trabajo de campo:

En cuanto a los impactos positivos como se redactaron en el marco teórico, con el turismo de cruceros surgen nuevos destinos para explorar, como es el caso de Ushuaia. En dicha ciudad se presentan impactos positivos generados por el turismo de cruceros, que fueron redactados por todos los entrevistados (personal del puerto, docente universitaria, guías de turismo, comerciante y personal de turismo), como por ejemplo genero más trabajo para los remiseros, taxistas, guías y agencias, encontrándose todos con una alta demanda laboral en la temporada de cruceros. Además, según lo mencionado por el guía de turismo y el comerciante genera mucho trabajo indirectamente porque los cruceristas van a un restaurant, compran suvenires en los comercios, ya que los pasajeros a veces, vienen más a consumir en la ciudad que a pasear y realizar excursiones.

Otra cuestión importante mencionada por la docente universitaria que se debe tener en cuenta en la generación de puestos de trabajo, son las nacionalidades de los que integran los diferentes puestos laborales de los cruceros, ya que hay muchos extranjeros y argentinos en el Staff (personal que atiende a los pasajeros en el descenso, líder de expedición y guías). Por lo tanto, el personal local tiene posibilidades de insertarse en el mercado de los cruceros, especialmente los antárticos.

Además de todo el movimiento turístico que genera, la docente indica que genera un movimiento mucho más específico con actividades que son “ineludibles, por ejemplo: el amarre de buque en el puerto con sus correspondientes derechos, tasas que deben abonar por cada pasajero, actividades como cargar combustibles, descargar basura etc. Tal es el caso del abastecimiento de combustibles a los buques antárticos en el puerto de Ushuaia, ya que allí se inicia el correspondiente itinerario.

También menciona el aprovisionamiento de bienes que provienen de la ciudad, como atención médica y odontológica, y aclara, que emprendedores locales han introducido sus artículos regionales en los cruceros para su comercialización, como es el caso de las cervezas y chocolates artesanales.

Por lo tanto genera un movimiento turístico muy importante, contribuyendo a la economía de la ciudad porque la llegada de los cruceros moviliza cada vez más a la ciudad, sobre todo para la actividad comercial y gastronómica, generando empleo y un movimiento de renta considerable, definido por el comerciante como “una oxigenación de dinero que la ciudad necesita”. Esto coincide con lo redactado en el marco teórico por Trifaro (2007), expresando que el empleo y la renta generada por el producto cruceros, es muy importante en las regiones de destino por los servicios ofrecidos y por los sectores económicos vinculados directa o indirectamente relacionados al turismo.

En cuanto a la generación de renta que producen los cruceros, sucede una particularidad destacada por la especialista en cruceros, que los pasajeros que realizan cruceros antárticos, no duermen en la ciudad, porque tienen la conexión aeropuerto/puerto, por lo que la ciudad está perdiendo una inversión en la misma por garantizarle rapidez o accesibilidad en los servicios al pasajero.

En cuanto a los impactos negativos, el principal impacto se ve reflejado principalmente en el Parque Nacional porque no se regula la cantidad de gente que llega a dicho parque. Un gran porcentaje de los visitantes del sitio provienen de los cruceros (pueden llegar hasta 3000 aproximadamente), por lo que el parque es un caos y un embotellamiento de combis, autos y micros sobrepasando la capacidad de carga del lugar. Esto se debe a la simultaneidad en que los servicios contratados son requeridos y en consecuencia la cantidad de turistas que arriban al parque en un horario específico y no de manera gradual. Queda en evidencia la falta de regulación en la entrada del mismo parque ya que no está preparado para la cantidad de gente que arriba al mismo. Todos los entrevistados concuerdan con estos hechos acerca del impacto negativo que se está produciendo en el Parque Nacional Tierra del Fuego.

El guía de turismo entrevistado que acompaña a los cruceristas en el Parque Nacional junto con la agente de turismo de la misma agencia, agregan que todo lo que se puede apreciar en el Parque un día normal, es decir, un día que no está colapsado de visitantes, no es lo mismo que un día que lo visita gente masivamente.

Este impacto negativo expresado por todos los entrevistados en Ushuaia afirma lo relatado por Trifaro (2007), quien plantea que el turismo de cruceros genera un efecto negativo en las áreas protegidas, lo cual sucede en la actualidad en el Parque Nacional Tierra del Fuego ya que la capacidad de carga es superada. Entonces genera diversos inconvenientes como deterioro en la organización y manejo de los grupos de turistas en simultáneo en el sitio protegido, generando problemas en la flora y fauna del área. Además, disminuye la calidad en la experiencia del turista y su contacto con la naturaleza en los recorridos ya sean en las pasarelas o en los senderos del parque, como fue aclarado por los entrevistados.

En este sentido, la informante de la Oficina de Turismo menciona que a los residentes les resulta incómodo ir al parque por la saturación de turistas, así como ir a un restaurant u otros lugares sobre la avenida principal (Av. San Martín), por lo que el local no puede hacer uso cómodamente de los servicios o lugares.

La Docente Universitaria informa que depende del destino gestionar las actividades, aplicar las normas, para poder minimizar al máximo posible el impacto negativo, porque los pasajeros de los cruceros están un periodo de tiempo limitado en Ushuaia y deben realizar todas las actividades en ese lapso, pero gestionar dichas actividades puede presentar un nivel de precios elevado, por lo que en la actualidad optan por la opción más viable.

Por otra parte, la mayoría de los entrevistados concuerdan en que existen carencias en el puerto y su infraestructura, la agente de viaje define dicha infraestructura como muy mala, siendo la principal carencia en el ingreso, porque es un puerto mixto (comercial y de turistas) y falta organización. En cuanto a esto, en ocasiones suelen quedar los barcos en rada porque cuando llegan 2 o 3 cruceros, no tienen lugar en el puerto para atracar.

En este sentido, la docente Universitaria hace hincapié en que el puerto mixto genera inconvenientes, la gente del puerto dice que la mayor parte de las ganancias provienen de la pesca y la carga y no del turismo. De todos modos, hay una normativa que privilegia a los cruceros para atracar en el puerto, pero esto no impide que se desarrollen al mismo tiempo y ahí es cuando se generan los inconvenientes.

El motivo, mencionado por los guías, y hasta incluso el comerciante, por el que los barcos en determinadas ocasiones tampoco pueden atracar en el puerto es también por una cuestión de tamaño, barcos como el Queen Mary 2 que tienen capacidad para más de 3000 personas, son muy grandes tanto en termino de profundidad como de largo para que puedan amarrar en el puerto.

El guía de turismo informa que esto ocasiona que los cruceristas, bajen en los tenders y se generen largas filas de los pasajeros en el puerto esperando estas lanchas, la gente pasa frio, por lo que es más que evidente que el puerto ya queda chico para la importancia que posee la ciudad en la actualidad y la cantidad de barcos que atracan.

Según lo informado por la mayoría de los entrevistados, en la actualidad se encuentra en proceso un proyecto de ampliación del puerto, que es necesario porque la capacidad del mismo es limitada, se debe realizar para lograr una buena operatoria en el ingreso y egreso de pasajeros, para que todos los barcos puedan atracar y ninguno quede en rada. Y desde el punto de vista comercial para poder sumar cada vez más cruceros en el puerto, porque a veces se pierden potenciales compradores de los productos que se venden en Ushuaia y por ejemplo se van a Punta Arenas.

En este sentido, la docente universitaria agrega que se debe mejorar la gestión de pasajeros (tanto de acceso, egreso e ingreso nuevamente), porque en el mismo puerto no hay una terminal portuaria, que atienda las necesidades de los turistas, solo un área de cobro de la tasa portuaria y un scanner de seguridad.

Todo lo redactado sobre el puerto de Ushuaia en base a lo obtenido por las entrevistas concuerdan con lo redactado por la autora Trifaro (2007) que expresa que para la actividad cruceros se requieren infraestructuras específicas en las regiones, se debe invertir fuertemente superando la capacidad financiera del lugar, generando dependencia económica en el futuro, dejando de lado las problemáticas ambientales. En Ushuaia existe una falta de infraestructura adecuada, con carencia de recursos y estructuras organizacionales para llevar a cabo una adecuada gestión de los buques, lo que genera importante impactos negativos en el ambiente.

Además este autor destaca las consecuencias causadas por la construcción y ampliación de infraestructuras portuarias, o la falta de las mismas, junto con la carencia de recursos y

estructuras organizacionales para controlar los buques, en la actualidad es un problema con consecuencias negativas sobre el ambiente marino, alterando la morfología de la costa o contaminándola.

El principal impacto negativo que se recibe al no existir una adecuada gestión en el puerto, por la falta de infraestructura y estructuras organizacionales, es el daño que se genera en el fondo marino del Canal de Beagle, porque los cruceros al quedar en rada (no pueden atracar en el puerto) tiran las enormes anclas alterando la morfología del fondo marino, ya sea por no tener el espacio suficiente para atracar en el puerto o por la falta de infraestructura por la extensión actual del puerto.

En base a todo lo relatado sobre el puerto y los impactos generados en la ciudad con la llegada de los cruceros surge la pregunta si ¿Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros?, obteniéndose diversas respuestas. Como por ejemplo la guía de turismo respondió que no porque la capacidad de carga es superada en temporada alta, fatal infraestructura de todo tipo, principalmente portuaria como una oficina de turismo en el lugar para la recepción de turistas, personal etc.

En cambio otro guía de turismo entrevistado cree que si está preparada la ciudad, porque posee una buena flota de restaurants, comercios para que realicen las compras los turistas, pero lo que no está preparado es el Parque porque ahí si se supera la capacidad de carga. Posee una opinión similar la agente de turismo, que se encuentra preparada porque el comerciante siempre tiene su local abierto cuando viene un crucero, los taxistas trabajan etc.

Sin embargo la docente universitaria junto con la informante turística opinan, la ciudad tendría que estar preparada para la recepción de grandes cruceros (como el Queen Mary), que al día de hoy no lo está, la ciudad se satura y en ese caso el puerto no tiene la infraestructura necesaria para que recalen los grandes cruceros y los pasajeros descienden con los tenders de los buques.

Continuando con lo dicho por la docente Universitaria, afirma que lo más preocupante en la actualidad es la contaminación atmosférica que generan los cruceros porque no existe una regulación específica para Argentina o más específicamente Ushuaia. Como por ejemplo, se puede mencionar que en algunas partes del mundo como en Alaska no está permitido usar combustible que posea azufre, para cuidar el ambiente.

Este último párrafo coincide con el redactado en el marco teórico por el autor Rodrigo Fernández Miranda (2012), ya que menciona a la contaminación atmosférica producida por los cruceros como uno de los principales impactos ambientales, aunque el número de cruceros que existen es mucho menor en comparación con otros medios de transporte, porque sus impactos son igual o peor que los medios dominantes.

Un impacto negativo que está ocurriendo en Ushuaia y no fue mencionado en el marco teórico, es el relatado por la docente universitaria, es el desequilibrio ecológico que se puede generar por las incrustaciones de moluscos que provienen de los diferentes lugares

que visita el barco. Si dichas incrustaciones se adaptan al ambiente marino, se desarrollan y crecen, puede generar un cambio en la fauna marina, lo que conlleva a tener efectos secundarios sobre las especies y la bahía. Esto es algo que preocupa en la actualidad en la ciudad de Ushuaia porque no se toman las medidas necesarias para que los moluscos no lleguen a adaptarse a la bahía de Ushuaia.

Sin embargo Prefectura Naval situada en el puerto de Ushuaia, afirma que los barcos llegan a la ciudad sin incrustaciones o son extraídas de los buques en su defecto mediante el tratamiento correspondiente, por lo que se puede observar una contradicción en lo relatado por los entrevistados.

Un tema relevante que fue obtenido mediante las entrevistas en el trabajo de campo, es como son tratados los residuos generados por los cruceros cuando son descargados del puerto, obteniéndose diferentes respuestas:

El guía de turismo informo que los residuos descienden ya tratados principalmente desde los cruceros antárticos y son llevados al relleno sanitario, donde se acumula la basura y al ser a cielo abierto no es bueno para la ciudad. Por lo tanto, no se les proporciona un tratamiento adecuado, porque se van acumulando los residuos y los arrojan igual, generando un mal al ambiente. Y aclara que antes el antiguo relleno sanitario estaba camino al Parque Nacional, pero lo tuvieron que cambiar porque su capacidad fue saturada.

De hecho coincide con la opinión de la otra guía de turismo entrevistada, ya que expresa que a los residuos descargados no se les proporciona el tratamiento adecuado y que recién ahora se está construyendo una planta de tratamiento de residuos junto al relleno sanitario a cielo abierto. Y la informante turística de la oficina de turismo de Ushuaia opina que en la actualidad es un tema controversial en la ciudad porque los residuos de los buques van a parar al mismo lugar que los ciudadanos, eso en algún momento se va a limitar y van a tener que buscar otro lugar, y el problema radica que Ushuaia está limitada por la montaña, el Canal de Beagle, el bosque, por lo que no existe un espacio nuevo sin dañar dichos lugares.

Sin embargo, la docente universitaria, informa que todos los residuos orgánicos que son de origen extranjero, como el embalaje y sus envases, se descargan en el puerto de Ushuaia, y son llevados a incinerar en Sanatorium mediante el horno pirolítico o pasados por calor en Socma y luego de eso son llevados al relleno sanitario. Y además de esto el barco debe tener una constancia o certificado de que lo que fue descargado del barco tuvo tratamiento final. Esto es controlado por SENASA y asimismo el barco tiene que llevar libros a bordo, que pueden ser pedidos por SENASA para revisarlos, examinar los depósitos de basura, de agua y determinadas inspecciones técnicas.

Por lo tanto la informante cree que las regulaciones se cumplen porque SENASA es el organismo de aplicación y Prefectura Naval hace las inspecciones que están previstas en el Convenio MARPOL, pero no se puede asegurar que esto suceda en todos los casos.

Aclara que los residuos industriales, aguas residuales, de sentinas y todo lo que sea material clasificado como vidrio, no pueden ser descargadas en el puerto Ushuaia (si pueden ser descargadas en Puerto Madryn), y tampoco en el mar, porque la ciudad no posee las instalaciones para su correspondiente tratamiento, como informa el Prefecto Mayor de Prefectura Naval en el puerto.

Mediante una charla informal con el Prefecto Mayor de Prefectura Naval explica que el Canal de Beagle son aguas interiores, de libre paso internacional, mientras sea una navegación inocente. Esto significa que no se puede derramar nada porque el ancho del canal no lo permite, por las distancias de las costas chilenas y argentinas. Además, afirmo que cuanto más estricta se va poniendo la regulación, más se tienen que preocupar las empresas y ajustarse al ritmo de las regulaciones.

Continuando con lo dicho por el Mayor de Prefectura Naval explica que los líquidos y efluentes van en una sentina, sus válvulas están cerradas por precintos, si estos precintos fueron violados, quiere decir que los desechos fueron tirados en otro lado y lo cual no debería ocurrir. Ha ocurrido en contadas ocasiones y de esto se lleva un control, luego todo lo que es descargado se lleva al relleno sanitario como ya fue explicado anteriormente.

De todas formas aclara que existe mucha controversia, porque la industria si quiere permanecer en el mercado, se tiene que ir adecuando, sino no puede subsistir como tal. Como por ejemplo los cruceros si desechan sus aguas grises donde no corresponden las multas son muy altas. Pero si lo pueden realizar en mar abierto, con su correspondiente proceso (lastran con agua o con peso las aguas grises) para no dañar las aguas o fauna marina. En ese sentido, se producen mejoras para que los cruceros sean cada vez más sustentables o contaminen lo menos posible.

Sin embargo, el guía de turismo, cuando se le pregunto si se le da la importancia necesaria al impacto ambiental generado por cruceros, opino que nunca es suficiente, se deben adaptar a las normas de la actualidad y reverse todo, porque hay quejas de la gente, como por ejemplo que a los buques no le cobran lo suficiente, por el servicio que brinda la ciudad en descargar los residuos y los riesgos que asume dicha ciudad.

En referencia a lo redactado en el párrafo anterior, la otra guía de turismo entrevistada y la informante turística, también opina que no se le da importancia al impacto ambiental generado por los cruceros desde el punto de vista de residuos, porque declaran que el problema es que se tiran todos los residuos (tanto los descargados de los buques como los de la ciudad) en el basural de la ciudad a cielo abierto sin tratamiento alguno. Y además sucede también que los cruceros a veces no selecciona como deberían los desechos y son descargadas inadecuadamente, sin realizar una separación de los residuos en origen.

Esto es contradictorio a lo informado por Prefectura Naval o la docente universitaria, ya que ellos informan que se llevan a cabo protocolos de tratamiento de los residuos descargados de los buques en el puerto, siendo incinerados y luego arrojados al relleno

sanitario o basural. Esto se debe a una falta de información por parte de los ciudadanos que se dedican al turismo o la información que fue proveída por Prefectura naval es errónea.

A todo esto se le puede agregar la opinión de una recepcionista hotelera, ya que opina que no se le da importancia a ningún tipo de impacto ambiental en ningún ámbito turístico de la ciudad, siendo muy pocas las empresas que tienen una diagramación ecológica en cuanto a los servicios que ofrecen. Agrega que viéndolo desde afuera se quiere hacer mucha plata rápido y no se piensa en las consecuencias que eso acarrea como en el Parque Nacional, ya que cuando llegan los cruceros hay una cantidad impresionante de colectivos en dicho parque, se satura afectando la fauna, se produce contaminación ambiental por los escapes de los autos y también afecta el suelo.

Pero la opinión de la docente universitaria es contradictoria porque ella comenta que las medidas se van tomando, y dice que es muy difícil hoy, que un puerto de cruceros no esté en sintonía con la normativa que hay a nivel internacional, porque al ser buques internacionales, los barcos están sometidos a esta normativa a nivel mundial en todos los puertos donde van.

En base a esto que se obtuvo por parte de los entrevistados, se asemeja a lo enunciado por la Autora Daverio M.E (2007), ya que se observa la existencia y funcionamiento de un marco legal para prevenir la contaminación marina, existiendo empresas que brindan el tratamiento por destrucción regulado por SENASA. Pero debe contar a nivel local con instalaciones que permitan la descarga de líquidos oleosos y aguas residuales, para garantizar un circuito ambientalmente seguro y cumplir con el convenio de MARPOL, el cual fue ratificado por la Argentina como fue mencionado previamente.

Por lo tanto, el puerto de Ushuaia debe contar con las instalaciones y servicios con la capacidad de recepción requerida, para el tratamiento de las aguas residuales, mezclas oleosas y residuos que son resultado de las actividades cotidianas del barco. En la actualidad el puerto no cumple con todos los estándares especificados y estos son obligatorios para todos los puertos habilitados.

Por otra parte, también existe controversia al preguntar si las compañías de cruceros muestran interés por la protección del ambiente porque la informante turística opina que dichas compañías invierten y pagan y la ciudad debe hacerse cargo de los residuos que descargan. Es decir, cada recalada que hacen es dejar sus residuos y que la ciudad se haga cargo por el servicio que ellos están abonando.

La docente universitaria aclara que depende el interés según la compañía, como Australis o Costa Cruceros y algunas están vinculadas a ONG relacionadas con el ambiente. Esto lo utilizan como parte de su estrategia de Marketing, pero no asegura que cumplan con el cuidado del ambiente como lo muestran en sus campañas.

Con relación a lo planteado en el párrafo anterior, el agente de turismo expresa que la mayoría de estos barcos van a la Antártida y deben tener sus cuidados, da el ejemplo de los Cruceros Australis, asegurando que se preocupan por el ambiente, ya que le proveen botellas de agua mineral a los pasajeros cuando descienden, y deben traerla de vuelta al dispenser del barco, lo cual reduce la basura que puede ser arrojada en el Parque Nacional o en la ciudad.

Cuadro resumen de los impactos identificados en las entrevistas

A quienes impacta	Impactos positivos	Impactos negativos
Comunidad local	<ul style="list-style-type: none"> -Alta demanda laboral en la temporada de cruceros, generando trabajo a los remiseros, taxistas, guías de turismo y agencias - Generación de empleo indirecto (gastronomía y comerciantes) - Personal local con posibilidades de insertarse en el mercado de los cruceros 	<ul style="list-style-type: none"> - Masificación de turistas en la ciudad con irrupción de la cotidianeidad - No pueden hacer uso cómodamente de los servicios o lugares - Contaminación del aire por los buques - Contaminación por basura de los buques
Parque Nacional	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento y acercamiento a la naturaleza 	<ul style="list-style-type: none"> - Capacidad de carga superada con deterioro de la flora y fauna, debido a la simultaneidad con que la excursión es contratada - Contaminación acústica, caos vehicular y de turistas - Falta de regulación en la entrada al Parque - Imposibilidad de disfrutar el paisaje de manera apropiada
Puerto	<ul style="list-style-type: none"> - Abastecimiento de combustibles a los buques antárticos. - Aprovisionamiento de bienes que provienen de la ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> - Existencia de carencias y estructura organizaciones, como por ej: al ser mixto genera inconvenientes. - Falta de infraestructura apropiada para que todos los cruceros puedan atracar al mismo tiempo, o para los grandes cruceros y no queden en rada. - Inexistencia de terminal portuaria - Falta una buena operatoria para los tenders, cuando los cruceros no pueden atracar en el puerto.
Turistas	<ul style="list-style-type: none"> - Generan un movimiento de renta considerable, consumiendo en la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Pasan frío al ascender al crucero, debido a la falta de organización que existe en el puerto - Están un periodo limitado de tiempo en Ushuaia
Medio marítimo		<ul style="list-style-type: none"> - Alteración de la morfología del fondo marino por las anclas, cuando los cruceros no atracan en el puerto - Desequilibrio ecológico por Incrustaciones de moluscos en los buques -Contaminación generada por desechos oleosos generados por los barcos

Organismos de gestión local	Alta demanda laboral en la temporada de cruceros.	<ul style="list-style-type: none"> - Los buques descargan los residuos y no se les cobra lo suficiente por el servicio brindado. - Saturación de la ciudad. - Falta de importancia al impacto ambiental generado por los cruceros.
-----------------------------	---	---

Por último, a consideración del investigador, todos los entrevistados mostraron predisposición e interés cuando fueron entrevistados, utilizándose el modelo de entrevistas como guía para mantener dentro de los márgenes aceptados las respuestas. El investigador estuvo cómodo a la hora de realizar el trabajo de campo, sin saber que resultados iba a obtener, pero se generó una relación de confianza a medida que se realizaron las entrevistas, encontrándose a las personas predispuestas y brindando respuestas satisfactorias.

Conclusión Final

Al principio de la presente investigación, se planteó como objetivo, “indagar sobre los posibles impactos ambientales que provocan los cruceros en el Canal de Beagle y en la ciudad de Ushuaia” y su respectiva hipótesis “la legislación de tratamiento de residuos, la protección del mar y el ambiente, puede resultar insuficiente para la posible contaminación producida por los cruceros que recalán en la bahía de Ushuaia”. Con el propósito de cumplir con dicho objetivo y validar la hipótesis planteada, el trabajo de investigación, se inicia con discusión entre autores sobre el tema y como alcanzar el paradigma del desarrollo sustentable, los diferentes impactos positivos y negativos (con sus diferentes formas de contaminación) que son producidos por los cruceros, y la descripción de la contaminación marina.

A partir del relevamiento bibliográfico se puede afirmar que la actividad de cruceros produce impactos positivos y negativos, los primeros son los económicos, debido a la movilización de renta que se genera en el destino, por el gasto producido por los cruceristas, así como también, los diferentes servicios requeridos por los cruceros en el destino, como el reaprovisionamiento de los buques en cuanto al combustible, bienes y servicios, materias primas etc.

Como impactos negativos, los cruceros son los responsables de generar emanaciones de humo y gases que provienen de sus chimeneas, aguas residuales, basura, sustancias químicas tóxicas y parte de estos residuos generados a bordo son descargados en los puertos donde atracan. Por lo tanto, el turismo de cruceros puede causar diferentes tipos de contaminación: por hidrocarburos, por basura de los buques, por las aguas sucias de los mismos, por sustancias nocivas líquidas y contaminación atmosférica.

Para evitar los diferentes tipos de contaminaciones que se pueden producir, existe un marco regulatorio, el principal Convenio es el MARPOL 73/78, ya que en sus anexos se incluyen los diferentes tipos de contaminación anteriormente mencionados, con el propósito de evitar que dichas contaminaciones se produzcan. Los países tienen la opción de ratificar o no todos sus anexos, sin embargo, una vez que el Convenio es ratificado, entra en vigor y este se hace obligatorio. Argentina aprobó el Convenio Internacional para prevenir la contaminación del mar, produciéndose la ratificación en el año 1993.

Entonces Argentina al ratificar el Convenio de MARPOL, los puertos de Argentina deben contar con las instalaciones para la recepción de los diferentes tipos de residuos. En la actualidad, el puerto de Ushuaia no cumple en su totalidad con el compromiso adquirido internacionalmente, porque, según lo redactado por los autores previamente, se observa un marco legal y regulatorio para prever la contaminación marina. Sin embargo, a nivel local la ciudad no cuenta con instalaciones que permitan la descarga de líquidos oleosos y aguas residuales, solo se permite el tratamiento de residuos orgánicos y domiciliarios.

En este sentido, de acuerdo al trabajo de campo realizado, en la ciudad de Ushuaia se producen tanto impactos positivos como negativos por el turismo de cruceros. En cuanto a los impactos positivos, como fueron mencionados previamente, son los económicos, con la

contribución a la economía de la ciudad, sobre todo para la actividad comercial y gastronómica, generando empleo (a los comerciantes, taxistas o remiseros, guías turísticos etc.) y un movimiento de renta considerable.

Pero como contracara, también se generan impactos negativos por la llegada de los cruceros, el principal impacto ocurre en el Parque Nacional Tierra del Fuego, debido a que los turistas llegan masivamente a visitar el sitio natural y gran porcentaje de los visitantes son los cruceristas que realizan la excursión hacia dicho Parque. Esto se debe a la simultaneidad en que los servicios son contratados y en consecuencia los turistas arriban al parque en un horario específico, sobrepasando la capacidad de carga del lugar, produciendo un deterioro en la flora y fauna del Parque y del paisaje del mismo. Además disminuye la calidad en la experiencia del turista y su contacto con la naturaleza en los recorridos del sitio natural, como fue aclarado por los entrevistados.

Otro impacto negativo que fue informado por la docente universitaria, es el desequilibrio ecológico que se puede generar por las incrustaciones de moluscos que provienen de los diferentes destinos que visita el buque. Si dichas incrustaciones se adaptan, pueden generar un cambio en la fauna marina, teniendo efectos secundarios en la bahía de Ushuaia y sus especies. Esto último preocupa a los residentes de la ciudad, porque no se toman las medidas necesarias para que los moluscos no lleguen a adaptarse en la bahía de Ushuaia. Pero existe una contradicción, porque según lo informado por Prefectura Naval los buques llegan al puerto de Ushuaia sin incrustaciones o son extraídas de los buques mediante su correspondiente tratamiento.

Sin embargo, la contaminación más preocupante informada por la Docente Universitaria es la contaminación atmosférica que se produce en Ushuaia, porque no existe una regulación específica en Argentina que se ocupe de esta problemática.

Como dato relevante, los entrevistados concuerdan en que existen carencias organizacionales en el puerto y en su infraestructura, siendo su principal problema que es un puerto mixto (atraen buques comerciales y de turismo) lo cual genera inconvenientes, por una falta de organización. Esto genera, que en ocasiones, queden en rada 2 o 3 cruceros por no tener los espacios necesarios para atracar en el puerto.

Además, hay otro hecho por el cual los cruceros de mayor porte no pueden atracar en el Puerto de Ushuaia y es debido a que tienen un mayor calado en términos de profundidad, así como de largo, para que puedan amarrar en el puerto, por lo tanto, dichos cruceros quedan en rada. En este sentido, se produce un impacto negativo en el Canal de Beagle, porque los cruceros, al quedar en rada, arrojan las anclas alterando la morfología del fondo marino.

Por último, en el puerto de Ushuaia son descargados todos los residuos orgánicos de origen extranjero y son llevados a incinerar en Sanatorium mediante el horno pirolítico o pasados por calor en Socma y luego de eso son llevados al relleno sanitario. Cabe aclarar que los residuos industriales, aguas residuales, de sentinas y todo lo que sea material clasificado, no pueden ser descargados en el puerto de Ushuaia, porque la ciudad no posee las instalaciones para su correspondiente tratamiento. El barco debe tener un

certificado sobre las descargas que realizo y su tratamiento final, para los controles correspondientes del SENASA.

Por lo expresado y con el fin de responder a la hipótesis planteada, se observa el funcionamiento de un marco regulatorio y una normativa para prever la contaminación marina, pero a nivel local, todavía no se cuenta con las instalaciones que permitan la descarga de oleosos y aguas residuales. Por lo tanto, Ushuaia no posee dichas instalaciones para el tratamiento de efluentes, y debería tenerlas por el hecho de que el Convenio MARPOL, fue ratificado en todos sus anexos, siendo obligatorio cumplir con todas sus reglamentaciones.

En este sentido, luego del análisis de los resultados obtenidos en el trabajo de campo, se concluye que la hipótesis es validada parcialmente debido a que se cumplen las normas y regulaciones pero no en su totalidad. Además, de los impactos negativos que se producen en Ushuaia con la llegada de cruceros, previamente redactados. Es por ello, que se deben aplicar ciertas acciones, para remediar, los impactos negativos que están sucediendo en la actualidad en la bahía y ciudad de Ushuaia y minimizar los posibles futuros impactos. Para, de esta manera, poder alcanzar un desarrollo sustentable mediante el turismo en general y en particular el turismo de cruceros en dicha ciudad.

Acciones o propuestas para remediar el impacto ambiental generado en Ushuaia

A partir de lo redactado surgen diferentes acciones que se pueden implementar para lograr un desarrollo sustentable en la actividad turismo de cruceros, y dichas acciones son propuestas tanto por el investigador, al realizar el análisis de toda la información obtenida, como por los entrevistados en la ciudad de Ushuaia.

Con el objetivo de que el turismo de cruceros produzca un mínimo impacto ambiental en la ciudad de Ushuaia y en sus atractivos, se proponen diferentes acciones:

- Poner un límite o una capacidad de carga en el Parque Nacional en cuanto a la llegada de turistas, sobre todo los que provienen de los cruceros cuando realizan la excursión al sitio natural. Por lo tanto, las autoridades de administración del Parque Nacional deberían limitar y controlar la cantidad de visitantes, de acuerdo a la capacidad de carga establecida y así evitar el deterioro de la fauna y flora y del paisaje en su conjunto.
- Otra forma de disminuir el impacto negativo que es producido en el parque por los turistas que llegan masivamente, es que el crucero en vez de quedarse 6 o 8hs se quede todo el día, sobre todo los que realizan el movimiento pendular del cono sur. Entonces una parte de los turistas realizarían la excursión hacia el Parque a la mañana y otra a la tarde, de esa forma los impactos serían menores, para los que trabajan en turismo, los turistas y los pobladores propiamente dichos y los pobladores locales.

- Para que los cruceros extiendan el tiempo de estadía en Ushuaia y puedan realizar otras excursiones, minimizando el impacto que generan en el Parque Nacional, se debe realizar una planificación conjunta con todos los actores y sectores comprometidos en la actividad. Logrando, de esta manera, por ejemplo, cambios en las fechas de arribos de los diferentes cruceros, agregando un día o dos en los itinerarios, evitando la simultaneidad y ampliando el tiempo de estadía.
- Con lo redactado en el párrafo anterior, se puede evitar que no arriben 2 o 3 cruceros el mismo día al puerto, lo que sería una posible solución para evitar que los cruceros queden en rada, porque arrojan sus anclas en el Canal de Beagle dañando el fondo marino. Y a su vez, se solucionaría la precaria operatoria que hay para los tenders cuando los pasajeros descienden y ascienden de los cruceros.
- Otras dos soluciones posibles, para evitar que los cruceros queden en rada, ya que no hay espacio para atracar en el puerto, es que se realice una extensión del mismo (existe un proyecto en la actualidad de extender el puerto 250 metros), lo que le va proveer un mayor calado a los barcos con gran porte, para que los mismos puedan atracar. O sino, que el puerto deje de ser mixto, separando los barcos de cargas y los de turismo, permitiendo a todos los barcos poder atracar sin inconvenientes, disponiendo de un mayor espacio. Además, se debe construir una terminal portuaria, que mejore toda la gestión de pasajeros.
- Se debe asegurar, que el circuito de descarga de residuos de los cruceros en el puerto, sea ambientalmente seguro, con su correspondiente tratamiento, tomando las medidas adecuadamente, llevándolo a la planta de termo-destrucción y luego arrojado al relleno sanitario y no directamente a este último, como informan algunos locales.
- Se debe construir una planta de tratamiento de aguas residuales y efluentes, ya que cada puerto debe contar con todas las instalaciones de tratamiento de todo tipo de residuos, como lo especifica el Convenio de MARPOL (ratificado por Argentina), que son producto de las actividades cotidianas del barco y no son descargadas en Ushuaia, porque no posee la capacidad para realizar dicho tratamiento.
- Por último y aunque ocurra excepcionalmente, si algún crucero arroja desechos en el Canal de Beagle, como solución, hay que aplicar un fuerte sistema de multas, porque está prohibido descargar cualquier tipo de desecho en dicho Canal.

Bibliografía

Ambiente Ecológico (2000). Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de los Buques. Recuperado de: <http://www.ambiente-ecologico.com/066-01-2000/luisfernandez66.htm#top> Verificado el 08/02/2018

Argentina Excepción. (2018). Mapa Tierra del Fuego, Argentina. 2018, de Argentina Excepción Sitio web: <https://www.argentina-excepcion.com/es/mapas-argentina/mapas-patagonie-austral/mapa-tierra-del-fuego> Verificado 27/04/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 24.089. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/488/norma.htm> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 24.093. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/492/norma.htm> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Decreto Reglamentario de la Ley 24.093 de Actividades Portuarias. Recuperado de: <http://www.saij.gob.ar/769-nacional-decreto-reglamentario-ley-24093-actividades-portuarias-dn19930000769-1993-04-19/123456789-0abc-967-0000-3991soterced> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 24.216. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/614/norma.htm>. Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N°21947. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/73611/norma.htm> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 22190. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/70000-74999/73454/norma.htm> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 18.398. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46324/texact.htm> Verificado 03/05/2018

Argentina. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Información Legislativa. Ley N° 23.456. Recuperado de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/60070/norma.htm> Verificado 03/05/2018

Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (2016) “2016 Cruise Industry Outlook”. Disponible en: <http://www.cruising.org/about-the-industry/research>

Centro para Ecoturismo y Desarrollo Sostenible, Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (2007). Elementos de políticas para un turismo de cruceros

sostenible en Centroamérica. Recuperado de:
http://www.responsibletravel.org/projects/documents/Resumen_CESD-INCAE_estudio_cruceros_Costa_Rica-Honduras_f.pdf Verificado 03/05/2018

Cesar Dachary Alfredo y Stella Maris Arnaiz. (2003). "Globalización, Turismo y Sustentabilidad" Ed. Universidad de Guadalajara. México

¿Cuáles son las mejores navieras de cruceros? Documento electrónico recuperado de:
<http://www.topcruceros.org/navieras/cuales-son-las-mejores-navieras-de-cruceros>
Verificado 03/05/2018

Crucero Guía. (2015). Cruceros, Mar y Barcos. 2018, de Crucero Guía Sitio web:
<https://cruceroquia.blogspot.com.ar/2015/03/clasificacion-de-los-barcos-de-crucero.html>
Verificado 03/05/2018

Daniel Leguizamón. (2009). El puerto de Ushuaia es líder con los cruceros. 2017, de El cronista Sitio web: <https://www.cronista.com/impresageneral/El-puerto-de-Ushuaia-es-lider-con-los-cruceros--20090211-0008.html> Verificado 03/05/2018

Eduardo Salinas Chávez (2006) "Turismo y Sustentabilidad: de la Teoría a la Practica en Cuba"

Enrique Leff (2006) "Complejidad, Racionalidad Ambiental y Diálogo de Saberes"

Fernández Miranda Rodrigo. (2012) Lo que hunden mientras flotan auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (2ª parte). Pp 2 - 26 Documento electrónico:
<http://www.albasud.org/publ/docs/56.pdf> Verificado 03/05/2018

Gobierno de Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur (2018). Antártida – Temporada de Cruceros 2017/2018. Sitio Web:
<http://www.tierradelfuego.org.ar/antartida/temporada> Verificado 08/03/2018

(INDEC) Instituto Nacional de Estadística y Censos. Encuesta de hogares, Buenos Aires, 2010.

Instituto Fueguino de Turismo. Informe de Cruceros Turísticos. Puerto de Ushuaia Año 2013 y Temporada 2012/2013.

Instituto Fueguino de Turismo. Informe de Cruceros Turísticos. Puerto de Ushuaia Año 2014 y Temporada 2014/2015. Pp 8 - 15

Instituto Fueguino de Turismo. Informe de Cruceros Turísticos. Puerto de Ushuaia Año 2015 y Temporada 2015/2016. Pp 8-22

Jaime Marchant Martínez (2009). Investigación sobre la contaminación del mar por naves de cruceros en la Bahía de Valparaíso Años 2002-2009 (tesis de grado). Universidad de Concepción, Concepción, Chile.

Losano, P. Trifaro, N. (2007). Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina (Proyecto de Investigación). Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Secretaria de ciencia y técnica, Puerto Madryn, Argentina. Cap. 1. Cap. 5. Pp 148-152

MSC Cruceros. Documento Electrónico recuperado de: <https://www.msccruceros.com.ar/es-ar/Descubri-MSC/Barcos-De-Crucero.aspx> Verificado 03/05/2018

Martínez Claudia, (2012). Perspectivas del Turismo de Cruceros en Argentina en el Marco de la Tendencia Mundiales. Universidad del Caribe, México. Pp 47 - 61

María Elena Daverio, Marie Jensen, Marisol Vereda (2007). Informe Diagnostico de la Actividad de Cruceros Turísticos en Ushuaia. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales sede Ushuaia. Pp 8 – 31

Marie Jensen – María Elena Daverio (2004). Los Cruceros Turísticos en Ushuaia, Argentina. Relaciones Buques-Destino. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. Pp 92-93

Miguel A. Mastrocello (2005). La Economía de Ushuaia desde una perspectiva histórica. Observatorio de la Economía Latinoamericana.

Oceana. (2004). *Contaminación por cruceros*. Oceana.

OMT, (2007) panorama 2020 previsiones mundiales.

Organización Marítima Internacional (2018). Convenio de Londres y Protocolo

Organización Marítima Internacional (2017). Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).[http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/es/about/conventions/listofconventions/paginas/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)

Organización Mundial del Turismo (2008) “Turismo de Cruceros – Situación actual y tendencias. Madrid. España. Pp 14

Organización Mundial del Turismo (2003). La Actividad de los Cruceros Turísticos en el Mundo. Madrid

Paolo Bifani (1997). El Desarrollo Sustentable

Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2018). [http:// www.pnuma.org/](http://www.pnuma.org/)

Roberto P. Guimarães. (2003). La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo. Pp 66

Roberto P. Guimarães. (2003). Tierra de sombras: desafíos de la sustentabilidad y del desarrollo territorial y local ante la globalización corporativa.

Rubén F. Guido (2004) “¿Cruceros Turísticos Sustentables? En el Atlántico Sur”. Observatur. Universidad Nacional de Lanús. Documento electrónico: http://www.observatur.edu.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=389&Itemid=88

Verificado 03/05/2018

Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (2018). Sitio web: <http://www.e-ushuaia.com> Verificado 06/04/2018

Secretaria de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia (2007). Informe estadístico. Cap. 7

Secretaria Provincial de Turismo. Informe sobre el Transito de Turismo Antártico a través de Ushuaia. Temporada 2002/2003. Pp 6

Sipse.com. (2017) “Miami Repite Como Líder Mundial de Cruceros”. Recuperado de: <http://sipse.com/mundo/miami-repite-como-lider-mundial-en-cruceros--7353.html> Verificado 03/05/2018

Tecnoambiente. (2010). *Adenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa. Documento de síntesis*. Puerto Bahía de Algeciras. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.

Théophile Legoupil, Université de Lyon. (2013). Los Conflictos que genera el Turismo de Cruceros en Barcelona y otros puertos Mediterráneos. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XVIII, nº 1049, 13.

ANEXO 1

FOTOGRAFIAS

Fotos Cruceros y puerto de Ushuaia

Ejemplo de Crucero Antártico amarrado en el Puerto de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017

Ejemplo de Crucero Antártico amarrado en el Puerto de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017

Ejemplo de desecho en el Canal de Beagle en el puerto de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017

Fotografía en el Puerto de Ushuaia sobre el proyecto de Ampliación del mismo



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017

Ejemplo de Cruceros Antárticos amarrados en el Puerto de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017
Crucero Australis en el Puerto de Ushuaia



Fuente: Elaboración propia, Noviembre 2017

ANEXO 2
ENTREVISTAS

Entrevista 1

5/11/2017

¿A qué se dedica?

Guía de Turismo

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Guía de turistas en las diferentes excursiones en los atractivos de Ushuaia

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Guía de los grupos de visitantes que bajan de los cruceros y realizan excursiones

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

Empecé a trabajar como guía en el 2003, desde la llegada de cruceros no conozco la evolución

¿Genero impactos positivos? Sí. ¿Cuáles?

Lo que si sé es, que genero trabajo directo para todo el mundo a nivel para las agencias, micros, transportistas, guías, se encuentran ocupadas cuando entran los cruceros, y además genera trabajo indirectamente si van a un restaurant a comprar suvenires, generando ingresos para la ciudad. Muchas veces vienen más a consumir en la ciudad que a pasear en la misma

¿Genero impactos negativos? Sí ¿Cuáles?

El impacto negativo se ve en el Parque Nacional, está lleno de gente porque no regula la cantidad de micro que llegan, porque se bajan del crucero en un horario específico y realizan la excursión, por lo que en el parque es un caos y embotellamiento.

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Si como te dije genera muchos puesto de trabajos y el crucerista consume mucho en su visita en la ciudad

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Puestos de trabajo nuevos no, si genera más cantidad de demanda y eso lleva a que haya más cantidad de trabajo, hay más guías, más agencias (como trabajo, tiene el turismo receptivo y el turismo de crucero que es un producto mas fácil para desarrollar)

¿Fue un buen estímulo para la población local?

Sí, estamos contentos con la llegada de cruceros

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

Yo creo que sí, porque tiene una buena flota de restaurants, comercios para comprar suvenir, está todo muy cerca. Lo único que no es el Parque

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

Si, como los cruceros antárticos que descienden sus residuos acá con su tratamiento, pero lo llevan al relleno sanitario que se acumula bastante y eso no es bueno para la ciudad

¿Creen que se les proporciona el tratamiento adecuado?

Lo que pase que bajan todo y lo llevan al relleno y se va acumulando y por más que este acumulado, lo arrojan igual y eso si genera un mal al ambiente. De hecho camino al parque estaba el antiguo relleno sanitario, pero lo tuvieron que trasladar a otro lugar por su capacidad.

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?
No, y ahora se quiere extender 250 metros más el muelle del puerto

¿Cómo cree que la infraestructura del puerto afecto a la ciudad y a la bahía de Ushuaia?

No tengo conocimientos

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

Existe carencia cuando se juntan los barcos de cargas y pesca con los cruceros (tienen prioridad para amarrar en el puerto) y hay varias veces que el puerto esta todo lleno, entonces los cruceros quedan en rada. Por lo tanto, los crucerista tienen que bajarse en los tenders y eso hace que se hagan largas filas en el puerto, pasando frio la gente esperando, porque el puerto ya queda chico a la ciudad y la cantidad de barcos que atracan

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros?

No tengo conocimientos, pero lo que si se es que hay quejas de no le cobran como se debe por el servicio que brinda la ciudad de que descarguen los servicios en la misma

¿Cree que se le da importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros? Sí No ¿Por qué?

Nunca es lo suficiente para mí, tiene que reverse todo y adaptarse a la normas de la actualidad

Al personal del puerto y turismo:

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

Varias si, sobre todos los cruceros que van a la Antártida

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

Poner límite o una capacidad de carga en el Parque Nacional y que el crucero en vez de quedarse 6 o 8hs, se quede todo el día. Entonces que una parte de los turistas vayan a la mañana y otra a la tarde, de esa forma es mejor para el ambiente, para los que trabajamos en turistas, los que visitan.

¿Tiene conocimiento de cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

Son llevados al relleno sanitario

¿Además del relleno sanitario, la ciudad posee instalaciones de tratamientos de tratamiento de desechos y efluentes (líquidos oleosos y aguas residuales)?

Si hay una recicladora, pero depende de la municipalidad que separa lo que es vidrios de plásticos y lo emplean en otras obras de la ciudad como las calles y está en funcionamiento.

Entrevista 2

6/11/2017

¿A qué se dedica?

Guía de Turismo

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Guiar a los turistas durante las excursiones realizadas en los diferentes atractivos visitados en la ciudad de Ushuaia, como el Parque Nacional Tierra del Fuego

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Guiar a los pasajeros del crucero, en las excursiones

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

Tuvo un buen aporte en la economía de la ciudad, para la restauración y comerciantes sobre todo, pero llega cada vez más gente y eso también genera cierta sobrecarga y hasta veces malestar en los locales

¿Genero impactos positivos? Sí

Una gran ayuda a los comerciantes, generando empleo y aumentando sus ventas

¿Genero impactos negativos? Sí

Produce un congestionamiento de gente en el Parque Nacional, debido a que llegan muchos visitantes a la vez, el parque es un caos y obviamente sobrepasa la capacidad de carga del mismo.

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Sí. Sobre todo a los comerciantes como te mencione

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Sí. Se generaron puestos de trabajo, muchos relacionados con el turismo como por ejemplo a los remiseros y taxistas, llevando a los turistas a los atractivos desde y hacia el puerto.

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

No. Porque la capacidad de carga es superada en temporada alta, falta infraestructura de todo tipo, principalmente portuaria (como una oficina de turismo ahí mismo para la recepción de los turistas y falta de personal también), política publicas etc.

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto? Poco.

¿Creen que se les proporciona el tratamiento adecuado?

No. Porque recién ahora se está construyendo una planta de tratamiento de residuos, junto al relleno sanitario a cielo abierto

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

Sí.

¿Cómo cree que la infraestructura del puerto afecto a la ciudad y a la bahía de Ushuaia?

Afecto de forma positiva a la organización de recalcar los barcos más grande, aunque siguen existiendo falencias y quedan barcos en rada, cuando llegan más de 3 cruceros o 2 grandes

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

Si. Muchas direcciones y oficinas en el puerto con desorganización internas como la AFIP y SENASA

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros? No

¿Cree que se aplican o son respetadas como se deben? No

En el caso que No ¿Por qué?

Porque los residuos se arrojan sobre el canal interno y el de Beagle.

¿Cree que se le da la importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros?

No. Porque no es llevado a cabo el protocolo para el tratamiento de los residuos descargados de los barcos, tiran los residuos en el canal o en el basural de la ciudad a cielo abierto (en caso de ser descargados en el puerto)

¿Cree que se toman las medidas necesarias para que el turismo de cruceros sea una actividad sustentable?

No. Misma respuesta que la pregunta anterior

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente? No tiene conocimientos de esto

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

Que los barcos dejen los residuos en un lugar específico, con un tratamiento adecuado, que cobren multas cuando arrojan los residuos en el mar. Y que cobren un impuesto ambiental, como son cobrados otros servicios, por ej: el servicio de amarre del barco en el puerto.

¿Cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

Son llevados al relleno sanitario a cielo abierto, cuando se satura la bahía encerrada (ubicada al margen del canal de Beagle y el Puerto)

¿Además del relleno sanitario, la ciudad posee instalaciones de tratamientos de tratamiento de desechos y efluentes (líquidos oleosos y aguas residuales)?

No, que yo sepa

Entrevista 3

7/11/2017

¿A qué se dedica?

Encargada de agencia de turismo receptiva de Ushuaia

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Atención al público de visitantes y turistas para la venta de excursiones en la ciudad o venta de los cruceros Australis particularmente.

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Trabajamos con un barco que es el Stella Australis, que es un crucero que es un barco chico que hace el tramo Ushuaia – Punta Arenas (visitando glaciares, pinguineras), está relacionado con los cruceros, pero es un tipo de pasajero que busca algo a medida, no muy masivo y visitar lugares que son vírgenes.

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

Desde que llegan los cruceros, cada vez más en temporada alta desde noviembre hasta el 31 marzo, desde pequeños como el Australis hasta el Infinity, se ven cruceros todos los días.

¿Genera impactos positivos? Sí. ¿Cuáles?

Es movimiento durante todo el día de gente, que a nivel comercio, excursiones es buenísimo, mucha entrada de plata en un día

¿Genera impactos negativos? Sí ¿Cuáles?

Su parte negativa es que desembarca mucha gente y por ejemplo si vas al Parque Nacional un día que realizan la excursión los cruceristas, está lleno de combis, colectivos etc. se colapsa el Parque, falta regulación en la entrada al Parque porque no está preparado para tanta gente, ese es un impacto negativo. Además todo lo que se puede apreciar en el Parque un día normal no es lo mismo un día que lo visita gente masivamente.

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Si, como te dije a nivel comercio se vende muchísimo por la cantidad de gente que visitan a la ciudad en una sola vez

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Sí. Porque cada vez vienen más cruceros y hay agencias que toman gente por temporada por el movimiento que generan los cruceros, porque muchos de estos cruceros ya trabajan con una agencia directamente.

¿Fue un buen estímulo para la población local?

Para la población local, todo lo que sea turistas es siempre bienvenido y positivo y en general el perfil del turista que viene es un turista bueno, no es dañino, pero si genera daño en el parque no en la ciudad

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

Tendría que estar preparada para la recepción de cruceros grandes, que en ese caso no lo está, y por ejemplo tendría que realizar eventos para cuando hay tanta cantidad de gente y no desemboquen todos en el mismo lugar, como decirte un show de tango en mi opinión. Después si está preparada porque el comerciante cuando viene un crucero abre, los taxistas trabajan etc.

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

No, lo único que tengo conocimiento es sobre los Australis que se preocupan por el ambiente y por ejemplo lo que hacen es dar botellitas de agua a los pasajeros, tienen dispenser en el barco y el pasajero se baja a las excursiones con su botella, la trae de vuelta al barco como lo hace durante todo el viaje y eso reduce la basura en la ciudad o el parque que arroja una persona.

¿Creen que se les proporciona el tratamiento adecuado?

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

No, está en proceso la ampliación para que se efectuó pero no se realizó y es súper necesario para la entrada de pasajeros

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

Entonces la Infraestructura del puerto así como esta es muy mala, en el ingreso del puerto como principal carencia, porque el puerto comercial y de turistas es compartido y está todo desorganizado

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros?

No tengo conocimiento

¿Cree que se le da importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros? Sí No ¿Por qué?

Muchos de estos barcos van a la Antártida y deben tener sus cuidados, yo creo que es como una tendencia que estos tipos de barco intentan sumarse al cuidado del ambiente, pero algunos más y otros menos.

Al personal del puerto y turismo:

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

Por parte de los cruceros Australis si, como lo de las botellas de agua que te conte, los guías de expedición siempre están muy atentos a por ejemplo no se tiren las colillas de cigarrillos, son muy puntillosos

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

Para mi habría que ver el tema el impacto en el Parque Nacional, porque es un impacto negativo, porque los cruceros son muy grandes el parque es muy chico, no sé bien que se podría hacer pero a nivel del Parque hay cuestiones a mejorar. Puede ser que hora a tal hora entren las tandas de buses o se queden más tiempo los cruceros

¿Tiene conocimiento de cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

No tengo conocimiento

Entrevista 4

7/11/2017

¿A qué se dedica?

Comerciante de Wall Center.

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Vendedor de un local de artículos de recuerdos y ropa

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Tengo una relación directa con los pasajeros de los cruceros, siempre y cuando entren al local a comprar o consultar o sino indirectamente te preguntan algo en la calle cuando pasean y si sabes algún idioma le puedes contestar con más facilidad.

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

Yo la veo muy bien, cada vez que llega un crucero a la ciudad, más moviliza a la ciudad sobre todo para lo que es la actividad comercial, hotelera y gastronómica. Es una oxigenación de dinero que la ciudad necesita, más que nada que Ushuaia es altamente turística.

¿Genera impactos positivos?

Sí. Mencionado en el punto anterior

¿Genera impactos negativos?

Sí. A mi criterio la contracara es que un poco al ambiente lástima porque es inevitable, como cuando zarpan del puerto y largan el humo por sus chimeneas.

¿Cree que genera una movilización de renta considerable en la ciudad?

Como te mencione genera una oxigenación de dinero para la ciudad constituyendo una parte del pulmón de la ciudad que necesita la actividad

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Sí, sobre todo en la temporada de verano

¿Cómo Cuáles?

Como el mío, o los remiseros y taxis que llevan a pasear a los turistas en la ciudad o al Parque Nacional Tierra del Fuego, El Glaciar Martial etc.

¿Fue un buen estímulo para la población local?

Si porque me parece un estímulo social porque tenes ingreso de gente de todas partes del mundo, te relacionas con otras culturas, costumbres e idiomas como lo permite la ciudad. Esto lleva a que no sea a una sociedad cerrada o elitista

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

Yo creo que si desde el punto de vista comercial, siempre los esperamos de la mejor manera, pero hay cosas que se pueden mejorar como en el puerto porque yo lo veo muy chico para la ciudad que es Ushuaia actualmente.

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

No. Lo que te puedo decir es que Ushuaia dentro de todo tiene mucho cuidado con el tema de tratamiento de basura, los parques y la seguridad, mucho más que otras ciudades. Estimo que en el puerto se tiene ciertos cuidados, por ahí un poco más que en otros puertos de Argentina

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

No lo sé, si escuche en las noticias que se van a realizar mejoras y ampliaciones porque ya el puerto queda chico, debido a que atracan en el mar y buscan a la gente en los botes más pequeños. Por ejemplo en el Queen Mary 2

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

Sí, es una cuestión de tamaño y falta de infraestructura como carencia, porque este barco que te mencione, es uno de los más grandes del mundo y no puede atracar en el puerto local

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros? No

¿Cree que se le da la importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros?

No estoy sumergido en el tema para poder responderte. Pero sé que particularmente en el mundo hay un gran problema de basura en el mar, pero no sé en el caso de Ushuaia

¿Cree que se toman las medidas necesarias para que el turismo de cruceros sea una actividad sustentable?

Como te dije no tengo el conocimiento sobre estos temas

A los comerciantes preguntarles:

¿Noto un mayor crecimiento en sus ventas a raíz de la llegada de turista por el turismo de cruceros?

Si, particularmente este negocio que trabaja el 90% con los turistas, es muy importante la llegada de ellos, genera un montón de puestos de trabajo, aunque sea de temporada. Y además porque la gente de acá no te va a llevar un recuerdo o souvenir de Ushuaia, entonces subsistimos gracias a los turistas.

Entrevista 5

8/11/2017

¿A qué se dedica?

Informante turística, de la secretaria de turismo de la municipalidad de Ushuaia

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Recibir a todos los turistas que visitan a Ushuaia y darle información acerca de los diferentes atractivos de la ciudad, alojamiento, gastronomía, excursiones etc.

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Arriban los turistas al puerto y generalmente nosotros los atendemos acá, les damos orientación, ayuda e información en general

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

La infraestructura se fue amoldando según las necesidades de los turistas, contando con plazas hoteleras, diversas excursiones, agencias de viajes, y restauración.

¿Genero impactos positivos? Sí. ¿Cuáles?

Tiene impactos positivos económicamente, lo que es el efecto multiplicador en la generación del trabajo, y no tan solo hablando de los que trabajamos directamente con el turismo, sino también para aquellos que contratan empleados por temporada o los taxistas, remiseros que les genera una buena fuente de ingresos a la ciudad.

¿Genero impactos negativos? Sí ¿Cuáles?

A los residentes les resulta incómodo querer ir al parque que está en su localidad y está saturado de turistas o ir a comer a un restaurant, que están todos sobre la Avenida principal (Av. San Martin) y se encuentra todo ocupado, por lo que el local no puede hacer uso cómodamente si así lo prefiere.

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Si, en base a lo que te vengo contando de lo que consumen en la ciudad

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Se genera nuevos puestos de trabajo directamente como el nuestro que trabajamos en el mostrador o en la actividad propiamente turística, pero también indirectamente como los artesanos que generan productos propios, el que trabaja en gastronomía, como taxista, remiseros

¿Fue un buen estímulo para la población local?

Si, en base a lo que te conté de los puestos de trabajo, pero tiene lo malo también de cuando se saturan los lugares y el local no disfruta como quisiese

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

Al día de hoy si, igual a veces viene cruceros grandes como el Queen Mary y la ciudad se satura y en ese caso el puerto también queda chico, porque los pasajeros bajan con sus propios catamaranes, pero en mi opinión la ciudad está preparada.

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

Es un tema controversial acá en la ciudad porque van a parar al mismo lugar, que nosotros también tiramos los desechos que es un predio, eso en algún momento se va a limitar y van a tener que buscar otro lugar, y estamos limitados por la montaña, el mar, el bosque lo que hace que dificulte buscar un espacio sin dañar dichos lugares.

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

Se han hecho y tiene pensado ampliarse más, lo que si el costo que le demanda a los crucerista es bastante considerable, porque el ingreso para los cruceros a veces se dificulta y lo que deben hacer es extender.

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

Si como te decía hay que ampliarlo, porque la capacidad es limitada, se tienen que turnar los cruceros para venir y a veces perdemos potenciales compradores de los productos que vendemos nosotros y se van a Punta Arenas por ejemplo

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros?

Te digo así general que el problema que tenemos que toda la basura que tiene la ciudad es llevada al mismo lugar donde llevan los desechos de los cruceros en los contenedores, pero no hay un tratamiento especial se tira toda al basural (relleno sanitario). Lo que sucede también es que muchas cosas a veces en los cruceros no se seleccionan como deberían y son descargadas inadecuadamente, como las bolsas sin los plásticos por separado

¿Cree que se le da importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros?

Desde el punto de vista de residuos no

Al personal del puerto y turismo:

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

Que yo sepa no, porque ellos invierten y pagan, y que la ciudad de haga cargo del resto como los residuos o los problemas. Cada recalada que hacen es dejar su basura y que nosotros nos arreglemos porque le pagan a la ciudad por este servicio

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

Habría que generar un plan desde la localidad, hoy en día tenemos otras prioridades en la ciudad, como pavimentación, entonces la inversión económica que nos da el estado está dirigida ahí y no a esto que hablamos.

¿Tiene conocimiento de cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

Al basural, que es el relleno sanitario, como es llamado por las autoridades municipales

¿Además del relleno sanitario, la ciudad posee instalaciones de tratamientos de tratamiento de desechos y efluentes (líquidos oleosos y aguas residuales)?

Hay una planta de residuos pero es muy limitado, es municipal, no funciona como debería en su totalidad.

Entrevista 6

8/11/2017

¿A qué se dedica?

Recepcionista

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Recepción de los huéspedes que se alojan en el hotel

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Ahora que yo estoy trabajando en el hotel, más que nada tenemos pasajeros que pernoctan y se embarcan al otro día y también trabajamos mucho con lo que es la tripulación del barco

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?

Se ha abierto mucho lo que es las opciones turísticas, la oferta de excursiones más que nada, la ciudad ha ido cambiando porque cuando llega un crucero es una locura de gente en un solo día

¿Genero impactos positivos? Sí.

Trae muchos ingresos para ciertos sectores como los comerciantes, restaurantes, pero no sé hasta cuando van a ser impactos positivos por el volumen de gente que se genera con

la llegada de estos barcos genera, en la actualidad es algo novedoso y atractivo porque no hace tanto que recibimos tantos cruceros pero no sé que va a pasar en un futuro

¿Genero impactos negativos? Sí ¿Cuáles?

Si no se sabe manejar bien puede llegar a tener, si es que no lo tiene ya, más que nada en la población local, con la capacidad de carga

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Si para comercios y excursiones, pero para la hotelería no, porque la gente esta hora en la ciudad o duerme en el crucero, excepto cuando vienen a embarcarse a un crucero antártico que parten desde acá y se alojan una noches

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo?

Nuevos puestos no, pero si más cantidad de trabajo

¿Fue un buen estímulo para la población local?

Si en cuanto a los comerciantes, pero los locales no sé qué tan cómodos se sienten con gente llegando masivamente a la ciudad

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

Sí, pero quizás le falte un poco de preparación por el volumen de gente que viene

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

No tengo conocimiento

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

No desde que empezaron a llegar los grandes buques

¿Crees que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto?

No sabría decirte

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros?

No tengo conocimiento

¿Cree que se le da importancia necesaria al impacto ambiental generado por los cruceros? Sí No ¿Por qué?

No, porque no se le da importancia en cuanto a ningún tipo de impacto ambiental en ningún ámbito turístico de la ciudad, son muy pocas las empresas que tienen una diagramación ecológica en cuanto a los servicios que ofrecen

¿Cree que se toman las medidas necesarias para que el turismo de cruceros sea una actividad sustentable?

Viendo lo que se hace de turismo desde afuera y en la ciudad, se quiere hacer mucha plata rápido y no se piensa muchas veces en las consecuencias que eso acarrea como en el Parque Nacional, que cuando llegan los grandes barcos hay una cantidad impresionante de colectivos. Esto genera que se sature el parque, mucho ruido que afecta la fauna (como los zorros que se acostumbraron a que la gente les de comida y no hay un control sobre eso), contaminación de los escapes produciendo mucho deterioro, también afecta mucho el suelo.

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

No tengo idea, pero no creo que se preocupen por la sustentabilidad del lugar las grandes compañías.

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

A mi criterio lo que habría que hacer es no permitir que vengan dos cruceros grandes al mismo tiempo como el Queen Mary, al ser tan masivo provoca impactos negativos en la fauna y flora en los diferentes atractivos como los lagos, el Parque Nacional, y si vinieran de uno a la vez mejoraría o causaría menos deterioro.

¿Tiene conocimiento de cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

No.

Entrevista 7

10/11/2017

¿A qué se dedica?

Docente e investigadora en la Universidad. Primero de la Universidad San Juan Bosco y ahora de la Universidad Nacional de Tierra del fuego.

¿Cuál es la función que desempeña en su puesto de trabajo?

Dirige un proyecto de investigación con el turismo antártico marítimo, desde el 2009 en adelante, hay un equipo que registra datos de los movimientos del pasajero en prefectura, directamente del despacho del capitán, y tienen datos de los flujos turísticos en el Canal Beagle desde 1949

¿Cuál es su relación con el turismo de cruceros?

Ya contestada.

Sobre la llegada del turismo de cruceros:

¿Cómo ve la evolución de la ciudad desde la llegada del mismo?.....

¿Genero impactos positivos? Sí No ¿Cuáles?

Es el movimiento que se genera: primero toda una serie de actividades que son ineludibles, que tienen que ver con el arribo del buque, amarrar en el puerto de Ushuaia, se ponen en movimiento todos los prácticos, los derechos para amarrar en el muelle, las tasas que deben abonar por pasajeros y por las actividades que desarrollan en el muelle, si cargan combustible, si bajan basura. Todo el movimiento turístico que genera. En el caso de los antárticos todo el aprovisionamiento que se les hace a los buques (esos si o si, hacen siempre combustibles en Ushuaia). También aprovisionamiento de bienes que necesitan y servicios (como los médicos, odontología). Los tripulantes gastan bastante en Ushuaia.

La población local intenta introducir los artículos regionales en los barcos, no es fácil, pero las cervezas artesanales han tenido éxito por ejemplo, chocolates.

El movimiento turístico que se genera por la llegada de un crucero es muy importante, no solo por las excursiones que hacen los pasajeros en el ciudad, sino también por cómo se mueve la gente de manera independiente, taxis, remeses, servicios, que se contratan.

¿Genero impactos negativos? Sí No ¿Cuáles?

Tienen que ver con la simultaneidad en que los servicios contratados son requeridos y simultaneidad en que los pasajeros se mueven. Los pasajeros están un periodo de tiempo en Ushuaia y durante ese periodo tienen que realizar todas las actividades en ese lapso. Lo cual depende del destino de cómo gestionar las actividades, para tener un mínimo impacto negativo. Al ser un destino más bien turístico, puede presentar un nivel de precios elevados.

En los impactos ambientales, todo este movimiento genera un impacto negativo, pero también está en el destino poder amortiguar esos impactos a través de la gestión, aplicación de las normas.

Lo más preocupante es la contaminación atmosférica que generan, no existe una regulación específica, como por ejemplo en Alaska no se puede usar combustible que posea azufre para cuidar el ambiente.

Otra cosa preocupante es la contaminación que se puede llegar a generar por las incrustaciones, si se adaptan al medio ambiente marino, se desarrollan y crecen,

generarían un cambio en la fauna marina, lo que conlleva a tener efectos secundarios sobre las especies y la bahía.

¿Cree que genero una movilización de renta considerable en la ciudad?

Ya contestada

¿Se generaron nuevos puestos de trabajo? Sí No

¿Cómo Cuáles?

Si se generan muchísimos puestos de trabajo. Porque se movilizan muchos servicios dentro de la ciudad, taxis remises etc. Lo que sucede es los pasajeros que realizan cruceros antárticos, no duermen en la ciudad, porque tienen la conexión aeropuerto/puerto, por lo que la ciudad está perdiendo una inversión en la misma por garantizarle rapidez o accesibilidad en los servicios al pasajero.

Otro dato importante en cuanto a la generación de los puestos de trabajos, son las nacionalidad de los miembros que hay extranjeros y argentinos también del Staff (personal que se dedica a atender la necesidades de los pasajeros, como en el descenso, el líder de expedición, los guías). Entonces personal local tiene posibilidades de inserción en el mercado de los cruceros, especialmente en los antárticos.

¿Le parece que la ciudad de Ushuaia se encuentra preparada para recibir el volumen de pasajeros provenientes de los cruceros? ¿Por qué?

La ciudad sí, pero el puerto tiene que mejorar por las cuestiones contestadas en la pregunta del puerto.

¿Tiene conocimiento de cómo deben ser tratados los residuos generados por los cruceros, al ser descargados en el puerto?

Todos los residuos orgánicos, como el embalaje y sus envases, se descargan en el puerto de Ushuaia, que son de origen de extranjeros, son incinerados en el pirolítico o pasados por calor en Socma y luego llevado al relleno sanitario. Y además el barco se tiene que llevar una constancia o certificado de que lo que bajo tiene tratamiento final. Esto lo controla SENASA

¿Creen que se les proporciona el tratamiento adecuado? Si No

En el caso que No ¿Por qué?

Sí, porque las regulaciones se cumplen, en cuanto y las aguas residuales no dejan que sean descargadas

En cuanto a la infraestructura ¿Se realizaron ampliaciones o mejoras portuarias?

No, y ahora se quiere extender 250 metros más el muelle del puerto

¿Cree que existen carencias de recursos y estructuras organizacionales en el puerto? Sí No ¿Cómo cuál?

Si, tiene que mejorar toda la gestión de pasajeros porque no hay una terminal portuaria, solamente hay un área donde se encuentra un scanner de seguridad y donde se cobra la tasa portuaria. Y se debe mejorar la gestión del acceso y el egreso e ingreso nuevamente al puerto. También es difícil organizar el ingreso de turistas al parque nacional, esto sucede porque son muchos colectivos yendo al mismo tiempo, no hay muchas alternativas como el parque que estén tan cerca de Ushuaia, que tenga un atractivo de tal magnitud. Todo esto provoca el deterioro del parque, sobre todo por el tránsito generado

Una solución sería que los cruceros permanezcan más tiempo en el puerto de Ushuaia, sobre todos los que realizan el movimiento pendular del cono sur, para que estén un lapso de tiempo considerable en Ushuaia y puedan realizar otras excursiones, minimizando el impacto que se le genera al parque nacional. Pero existe un interés de los barcos por la venta de excursiones en tierra, ya que reciben un porcentaje de las ventas por los operadores terrestres y hay un interés por la ganancia y después sigue el cuidado del medio ambiente o el parque nacional en este caso.

Es un puerto mixto por lo que genera bastante inconvenientes, y lo que dice la gente del puerto que la mayor parte de las ganancias provienen de la carga y de la pesca. Y no del turismo. Sin embargo cuando hay turismo hay una normativa que privilegia a los cruceros, por lo tanto la carga y la pesca tienen que suspender sus actividades. A veces se desarrollan al mismo tiempo y eso puede generar inconvenientes

Existe el proyecto de separar la carga del turismo y generar muelles de atraque un poco más hacia afuera de la ciudad, lo cual sería una buena solución para algunas de las carencias de este puerto

¿Tiene conocimiento sobre la legislación vigente sobre el tratamiento de residuos generados por los cruceros? Sí No

¿Cree que se aplican o son respetadas como se deben? Sí No

En el caso que No ¿Por qué?

Yo creo que son mayormente respetadas, porque SENASA es el organismo de aplicación y Prefectura Naval hace las inspecciones que están previstas en el Convenio MARPOL. Lo que no se puede asegurar que esto suceda en todos los casos

¿Cree que se toman las medidas necesarias para que el turismo de cruceros sea una actividad sustentable? Sí No ¿Por qué?

En términos generales las medidas se van tomando, y es muy difícil hoy que un puerto de cruceros no este de alguna manera, en sintonía con la normativa que hay a nivel internacional, porque si son buques internacionales, los barcos están sometidas a esta normativa a nivel mundial en todos los puertos donde van.

¿Las compañías de cruceros muestran interés en la protección por el medio ambiente?

Si depende la compañía, como Australis o Costa Cruceros, algunas más que otras y en general algunas están vinculadas a algunas ONG vinculadas con el medio ambiente. Y las que hacen de ese tema, parte de su estrategia de Marketing, después hay que ver el hecho de que si se cumplen.

¿Qué acciones tomaría para que la actividad de cruceros sea una actividad de mínimo impacto ambiental?

Alguna acción de gestión que se podría hacer para coordinar la llegada de los buques en los itinerarios, porque muchas veces se da que a lo largo de la temporada, hay situaciones que se repiten, donde hay 3 barcos grandes, quedando en Rada. Por lo que tiran el ancla en el canal dañando el fondo marino y acercan a sus pasajeros al muelle mediante los tenders.

Esto tiene que ser algo que se trabaje mínimo con 2 o 3 años de anticipación, se logra alargando o extendiendo el viaje del crucero, adelantando un día en el viaje de posicionamiento o tocar un puerto más. Para que no caiga siempre en el mismo puerto, en el mismo día, los dos o tres barcos

¿Cómo son tratados los residuos luego de ser descargados de los cruceros? ¿A dónde son llevados?

A Socma: destruye residuos por temperatura, Sanatorium: por el horno pirolítico. Prefectura Naval dijo que estaban las dos en funcionamiento. Lo que no se puede bajar es todo lo que sea clasificado como por ejemplo vidrio, por lo que los cruceros deben tener todo clasificado y después en la ciudad se junta y va todo al pirolítico

¿Sabe si en Ushuaia se implementa la destrucción de residuos por incineración u otros sistemas homologados internacionalmente? Sí No

Item anterior

Además del relleno sanitario y empresas, que brindan el servicio de tratamientos por termo destrucción. ¿La ciudad posee instalaciones de tratamientos de efluentes (líquidos oleosos y aguas residuales)? Sí No ¿Se encuentran en funcionamiento? Sí No

Aguas de sentinas no, y de aguas residuales tampoco

¿El impacto ambiental causado por los cruceros, es un trabajo abordado por la universidad? Sí No

Fue abordado desde turismo como eje específico