

V REUNIÃO DE ADMINISTRADORES
DE PROGRAMAS ANTÁRTICOS
LATINO - AMERICANOS
BRASÍLIA - BRASIL

V RAPAL DOC INFO. Nº 015/94
06 de Junho de 1994
ORIGINAL_____
Rev nº_____

TITULO: Manual para Visitantes (Version Idioma Español)

PAIS: Argentina

APRESENTADO POR:

DELEGACION ARGENTINA
DOCUMENTO INFORMATIVO

V RAPAL

MANUAL PARA VISITANTES. (VERSION IDIOMA ESPAÑOL).

Cumpliendo el compromiso asumido en oportunidad de la IV Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (Lima, 29 de noviembre-1 de diciembre de 1993), la Delegación Argentina presenta la versión en idioma español de las normas para visitantes que oportunamente circulara el COMNAP.

VISITAS A LAS ESTACIONES CIENTÍFICAS EN LA ANTÁRTIDA

Las estaciones científicas en la Antártida son administradas por una organización científica Nacional en cada país. Los visitantes deberán tener conocimiento del hecho de que su visita puede interrumpir a la ciencia.

- Antes del inicio de la campaña operativa deberá formularse un pedido anticipado a la visita, incluyendo la fecha anticipada de la misma y el número de personal que visitará la estación. Un pedido así formulado amplía las posibilidades de una positiva respuesta.
- Los visitantes deberán confirmar su arribo directamente al administrador de la estación entre 24 y 72 horas antes del mismo.
- El uso de las unidades de la estación está sujeto a la invitación ó aprobación previa del administrador de la estación. Las disposiciones del Tratado les permiten a los administradores de estaciones rechazar visitas ó determinar la forma en la cual se efectuarán las mismas.
- Los visitantes deben permanecer juntos en grupo y seguir las instrucciones dadas por el guía. No debe existir interrupción significativa a los programas científicos.
- Las expediciones privadas debe ser autosuficientes y serán alentadas a contar con la adecuada cobertura de seguro contra el riesgo de incurrir en cargas financieras ó pérdidas materiales en el Antártico. De requerirse asistencia en emergencia, la agencia de rescate puede reservarse el derecho de solicitar, de conformidad con la legislación internacional y su legislación nacional, el reintegro de todos los costos directos e indirectos de cualquier emergencia de búsqueda ó rescate.
- Están vigentes las medidas adoptadas dentro del sistema del Tratado Antártico, las que requieren el acatamiento de los estados miembros y sus ciudadanos. Ver la Sección 2.2, Manual del Sistema del Tratado Antártico, Parte 2, "Expediciones y Visitantes", Sexta Edición, 4/89.
- No se aproxime ó robe en cualquier depósito, choza o refugio, podría poner en peligro la vida de las personas.
- No se acerque a los animales salvajes. Muchos de ellos se encuentran en su ciclo reproductivo en la campaña turística. Podría hacer que los animales abandonasen a sus crías. También algunos animales pueden constituir una amenaza física directa.
- Si Ud. cuenta con una banda de radio marina, recuerde que el canal marino 16 es sólo para contacto primario.
- Si Ud. está operando una aeronave, en la Zona del Tratado Antártico se ha establecido la Transmisión de Información de Tráfico para Aeronaves (TIBA) en la frecuencia 129,7 MHz (TIBA se describe en el Anexo 11 de ICAO).

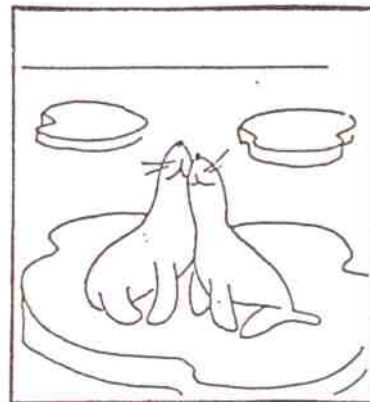
El Consejo de Administradores de
Programas Antárticos Nacionales
Julio 1990.

GUIA DE VISITANTES A LA ANTARTIDA

CUIDAD EL MEDIO AMBIENTE

El medio ambiente antártico puede dañarse fácilmente. Por favor respételo.

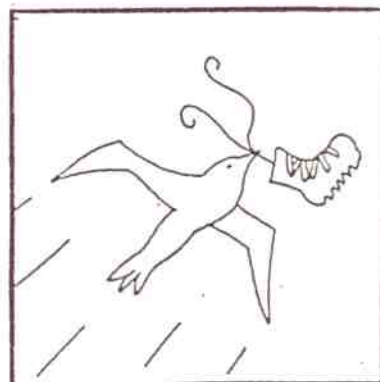
- Las plantas son frágiles y de lento crecimiento. Evite transitar sobre los bancos de musgos o líquenes. A éstos les lleva años recuperarse.
- No recoja materia orgánica como líquenes y musgos.
- Si la aves o focas reaccionan ante su presencia, Ud. se encuentra demasiado cerca.
- Cuando sea posible siga las rutas o huellas establecidas. Evite transitar sobre suelo imperturbado.
- Sea sensible en cuanto a la forma en la cual toma fotografías.
No perturbe a plantas o animales por mejorar las fotografías.



IMPACTO PRODUCIDO POR LOS DESECHOS Y EL HOMBRE

En la Antártida puede demandar décadas la descomposición de los desechos o artefactos humanos.

- Lleve todos sus efectos consigo.
- No arroje basura por la borda de los barcos.
- Esté al tanto del Código de Conducta sobre Administración de Desechos, del Tratado Antártico.
- Evite pisotear los lugares.
- Por favor, respete los sitios históricos. Están protegidos por el Tratado Antártico.
- Los depósitos de emergencia y refugios no deben ser alterados.



SEGURIDAD

La Antártida es un lugar muy peligroso.

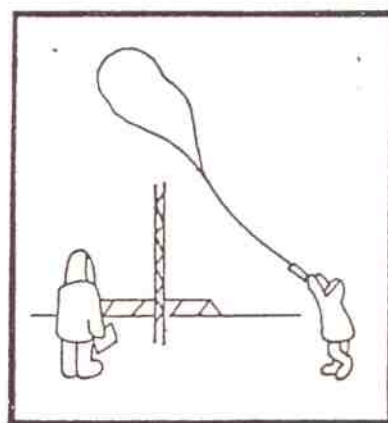
- Esté alerta.
- Planifique sus actividades teniendo en mente la seguridad en todo momento.
- Esté preparado para sobrevivir en el frío.
- Sea autosuficiente en sus planes y el equipo que lleve.
- No espere un servicio de rescate. Puede no disponerse de él.
- Sepa acerca de los peligros del Antártico.
- Permanezca siempre con su grupo.



ESTACIONES Y PROGRAMAS CIENTIFICOS

La investigación en la Antártida está haciendo un aporte especial a la comprensión internacional del globo.

- Antes de ir a la Antártida, verifique con los administradores de la estación de su zona que Ud. efectuará la visita. Ellos pueden informarle de sus actividades.
- No perturbe los lugares donde se esté realizando investigaciones científicas.
- Verifique las actividades de investigación que están en curso en la zona que está visitando.
- No espere automáticamente el apoyo de las estaciones de investigación. No están instaladas para ser hoteles de los visitantes.



- What kind of means of transport do you use for landing ?

Zodiac : YES___ NO___ How many on board ? Pax capacity

Helicopter : YES___ NO___ How many on board ? Pax capacity

Other : How many on board ? Pax capacity

- During landings, do you organise any extra activity as:

Skiing: YES___ NO___

Snow cat tours: YES___ NO___

Trekking: YES___ NO___

Lunches/snacks: YES___ NO___

Helicopter overflights: YES___ NO___

Zodiac cruising: YES___ NO___

Other:

PORT OF USHUAIA

- Did you have any inconvenience while berthing at Ushuaia port ? YES___ NO___

- If YES, which inconvenience

OBSERVATIONS AND SUGGESTIONS ARE WELCOME !

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IN.FUE.TUR

INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO - Oficina Antártica

TOURISM BOARD OF TIERRA DEL FUEGO - Antarctic Unit

Av. Maipú 505, (9410) Ushuaia, Argentina, Tel /Fax 54-901-23340 Fax 54-901-30694

3. RESULTADOS

3.1 Tránsito a través del puerto de Ushuaia

Durante la temporada 1993-94, los siguientes buques de turismo antártico operaron a través del puerto de Ushuaia:

AKADEMIK IOFFE (AI)

<i>viaje</i>	<i>fecha</i>	<i>operador</i>	<i>pax</i>	<i>pers.</i>	<i>par</i>	<i>tra</i>	<i>arr</i>
1	06Dic93 18Dic93	Marine Expeditions	72	9	USH	-	USH
2	18Dic93 26Dic93	Marine Expeditions	76	9	USH	-	USH
3	26Dic93 03Ene94	Marine Expeditions	78	9	USH	-	USH
4	03Ene94 11Ene94	Marine Expeditions	79	9	USH	-	USH
5	11Ene94 19Ene94	Marine Expeditions	79	10	USH	-	USH
6	19Ene94 29Ene94	Marine Expeditions	79	9	USH	-	USH
7	29Ene94 06Feb94	Marine Expeditions	79	10	USH	-	USH
8	06Feb94 14Feb94	Marine Expeditions	77	10	USH	-	USH
9	14Feb94 22Feb94	Marine Expeditions	76	10	USH	-	USH
10	22Feb94 02Mar94	Marine Expeditions	76	11	USH	-	USH
11	02Mar94 10Mar94	Marine Expeditions	76	10	USH	-	USH
12	10Mar94 21Mar94	Marine Expeditions	78	11	USH	-	(1)USH/MAL

AKADEMIK VAVILOV (AV)

<i>viaje</i>	<i>fecha</i>	<i>operador</i>	<i>pax</i>	<i>pers.</i>	<i>par</i>	<i>tra</i>	<i>arr</i>
1	17Dic93 29Dic93	Plancius Stichting	62	8	USH	-	USH
2	29Dic93 10Ene94	Zegrahm Expeditions	74	12	USH	-	MAL
3	10Ene94 27Ene94	Zegrahm Expeditions	72	12	MAL	-	MAL
4	27Ene94 08Feb94	Quark Expeditions	78	6	MAL	-	MAL
5	08Feb94 20Feb94	Quark Expeditions	75	6	MAL	-	USH
6	20Feb94 04Mar94	Quark Expeditions	47	5	USH	-	USH

BREMEN (BR)

<i>viaje</i>	<i>fecha</i>	<i>operador</i>	<i>pax</i>	<i>pers.</i>	<i>par</i>	<i>tra</i>	<i>arr</i>
1	04Ene94 14Ene94	Hanseatic Cruises	147	10	USH	-	USH
2	14Ene94 24Ene94	Hanseatic Cruises	125	9	USH	-	USH
3	24Ene94 03Feb94	Hanseatic Cruises	114	9	USH	-	USH
4	03Feb94 13Feb94	Hanseatic Cruises	130	9	USH	-	USH

EXPLORER (EX)

<i>viaje</i>	<i>fecha</i>	<i>operador</i>	<i>pax</i>	<i>pers.</i>	<i>par</i>	<i>tra</i>	<i>arr</i>
1	10Nov93 21Nov93	Explorer Shipping Corp.	66	(2)12	USH	-	MAL
2	21Nov93 07Dic93	Explorer Shipping Corp.	52	12	MAL	-	MAL
3	07Dic93 18Dic93	Explorer Shipping Corp.	82	12	MAL	-	USH
4	18Dic93 04Ene94	Explorer Shipping Corp.	58	12	USH	-	MAL
5	04Ene94 15Ene94	Explorer Shipping Corp.	79	12	MAL	-	USH
6	15Ene94 26Ene94	Explorer Shipping Corp.	(3)80	12	USH	-	MAL
7	26Ene94 06Feb94	Explorer Shipping Corp.	82	12	MAL	-	USH
8	06Feb94 17Feb94	Explorer Shipping Corp.	(3)75	12	USH	-	MAL
9	17Feb94 07Mar94	Explorer Shipping Corp.	(3)75	12	MAL	-	PMT

KAPITAN KHLEBNIKOV (KH)

viaje	fecha	operador	⁽⁴⁾ pax	pers.	par	tra	arr
1	30Nov93 22Dic93	Quark Expeditions	107	13	USH	-	MAL
2	22Dic93 02Ene94	Quark Expeditions	101	19	MAL	-	USH
3	06Ene94 23Ene94	Quark Expeditions	90	10	USH	-	MAL
4	23Ene94 19Feb94	Quark Expeditions	?	?	MAL	-	BLU

MARCO POLO (MP)

viaje	fecha	operador	pax	pers.	par	tra	arr
1	02Dic93 28Dic93	Orient Lines	435	26	CTN	USH	PUQ
2	28Dic93 11Ene94	Orient Lines	489	18	PUQ	USH	BUE
3	15Ene94 27Ene94	Orient Lines	413	19	BUE	-	PUQ
4	27Ene94 18Feb94	Orient Lines	483	28	PUQ	USH	CHR

PROFESSOR MOLCHANOV (PM)

viaje	fecha	operador	pax	pers.	par	tra	arr
1	06Dic93 17Dic93	Mountain Travel-Sobek	24	4	USH	-	USH
2	19Dic93 30Dic93	Mountain Travel-Sobek	38	4	USH	-	USH
3	01Ene94 12Ene94	Mountain Travel-Sobek	32	4	USH	-	USH
4	14Ene94 25Ene94	Mountain Travel-Sobek	20	4	USH	-	USH
5	27Ene94 07Feb94	Mountain Travel-Sobek	20	4	USH	-	USH
6	09Feb94 20Feb94	Mountain Travel-Sobek	16	4	USH	-	USH
7	22Feb94 06Mar94	Mountain Travel-Sobek	24	4	USH	-	USH

SAGAFJORD (SA)

viaje	fecha	operador	pax	pers.	par	tra	arr
1	?	Cunard Lines	350	6	?	USH	?

WORLD DISCOVERER (WD)

viaje	fecha	operador	pax	pers.	par	tra	arr
1	12Nov93 29Nov93	Clipper Cruise Line	79	16	PMT	-	MAL
2	29Nov93 11Dic93	Clipper Cruise Line	127	14	MAL	-	PUQ
3	11Dic93 22Dic93	Clipper Cruise Line	108	15	PUQ	-	USH
4	22Dic93 09Ene94	Clipper Cruise Line	131	16	USH	-	PUQ
5	09Ene94 20Ene94	Clipper Cruise Line	134	22	PWL	-	MAL
6	20Ene94 06Feb94	Clipper Cruise Line	121	18	MAL	-	MAL
7	06Feb94 22Feb94	Clipper Cruise Line	110	19	MAL	-	PMT
8	22Feb94 11Mar94	Clipper Cruise Line	109	17	MAL	-	PMT

Nota: pax = número de pasajeros embarcados; pers. = número de personal embarcado (jefes, guías, naturalistas, etc);

par = puerto de partida; tra = puerto de tránsito; arr = puerto de arribo;
USH = Ushuaia; BUE = Buenos Aires; MAL = Islas Malvinas; PUQ = Punta Arenas, Chile;
PWL = Puerto Williams, Chile; PMT = Puerto Montt, Chile; BLU = Bluff, Nueva Zelanda;
CHR = Christchurch, Nueva Zelanda; CTN = Ciudad del Cabo, Sudáfrica.

(1) El viaje n° 12 de Marine Expeditions finalizó, por razones de fuerza mayor, en Islas Malvinas, en lugar de Ushuaia como estaba previsto. Por lo tanto, a los fines de este informe, se considera este viaje como una operación "local" (Ushuaia-Ushuaia).

(2) El "Explorer" declaró tener entre 10 y 14 personas cumpliendo funciones de personal especializado, por lo cual se consideró un promedio de 12 en todos los viajes.

(3) Cifra aproximada suministrada por el "Explorer".

(4) Datos de pasajeros y personal suministrados por Prefectura Naval Argentina, Ushuaia.

3.1.1 Número total de pasajeros

Durante la temporada 1993-94, el número total de pasajeros que visitaron la región antártica utilizando Ushuaia como puerto de partida/tránsito/arribo, fue el siguiente:

Pasajeros embarcados en "buques locales" ⁽¹⁾	1724	= 37 %
Pasajeros embarcados en "buques semi-locales" ⁽²⁾	1208	= 26 %
Pasajeros embarcados en "buques en tránsito" ⁽³⁾	1757	= 37 %
Total de pasajeros	4689	
Total de personal (jefes/guías/conferencistas/naturalistas)	448	

Nota:

(1) Se entiende por "buques locales" aquellos buques que utilizaron Ushuaia como puerto de partida y de regreso de cada viaje, lo que implica que realizaron todas las operaciones tanto de embarque como de desembarque de sus pasajeros en Ushuaia.

(2) Se entiende por "buques semi-locales" aquellos buques que utilizaron Ushuaia como puerto de partida o de regreso de sus viajes, alternando con otro puerto. Esto significa que si embarcaron sus pasajeros en Ushuaia, los desembarcaron en otro puerto y viceversa. En la mayoría de los casos el puerto alternativo a Ushuaia fue Puerto Argentino en las Islas Malvinas.

(3) Se entiende por "buques en tránsito" aquellos buques que no utilizaron Ushuaia como puerto de partida o de regreso, y sólo recalaron en tránsito hacia o desde la Antártida, lo que implica que en ninguna ocasión embarcaron o desembarcaron pasajeros en Ushuaia.

3.1.2 Número total de viajes y operaciones portuarias realizadas en Ushuaia

Durante la temporada 1993-94, se realizó el siguiente número total de viajes hacia la región antártica utilizando Ushuaia como puerto de recalada:

	<i>Cantidad de viajes</i>		<i>Operaciones portuarias (*)</i>	
"Buques locales"	25	58 %	29	69 %
"Buques semi-locales"	14	33 %	9	21 %
"Buques en tránsito"	4	9 %	4	10 %
Total	43		42	

Nota: (*) Cada operación portuaria implica una operación de entrada al puerto y una de salida.

3.1.3 Cantidad promedio de pasajeros por buque

Los siguientes números indican la cantidad promedio de pasajeros que transportaron los distintos tipos de buques, así como las cantidades mínimas y máximas absolutas entre paréntesis:

"Viajes locales"	69	(mín. 16 - máx. 147)
"Viajes semi-locales"	86	(mín. 58 - máx. 131)
Viajes en tránsito"	439	(mín. 350 - máx. 489)

3.1.4 Análisis comparativo con temporadas anteriores

<i>Temporada</i>	<i>Operaciones portuarias</i>	<i>Viajes totales</i>	<i>Pasajeros totales</i>	<i>Operaciones locales Pax. / Viajes</i>	<i>Operaciones de tránsito Pax. / Viajes</i>	<i>Operaciones semi-locales Pax. / Viajes</i>
1984-85		2	200			
1985-86		1	100			
1986-87		4	320			
1987-88		4	320			
1988-89		11	1050			
1989-90		8	960			
1990-91		12	1840			
1991-92		21	2230			
1992-93	39	35	4116	1630 / 27	2486 / 8	0 / 0
1993-94	42	43	4689	1724 / 25	1757 / 4	1208 / 14
Comparación con 1992-93	+8%	+23%	+14%	+6% - 7%	- 29% - 50%	+100% +100%

Nota: Los datos referentes a las temporadas comprendidas entre 1984-85 y 1991-92 inclusive provienen de Prefectura Naval Argentina de Ushuaia.

3.2 Modalidades operativas de los operadores de turismo antártico

Se obtuvo la siguiente información acerca de las modalidades operativas de los operadores de turismo antártico en los viajes.

3.2.1 Pasajeros transportados

A continuación, se detalla la cantidad total de pasajeros transportados por cada operador (*total*), el promedio de pasajeros transportados por viaje por cada operador (*media*) y el porcentaje de ocupación promedio de los viajes respecto a la capacidad máxima del buque (*ocupación*). Estas cifras involucran sólo las operaciones que transitaron por Ushuaia.

<i>operador</i>	<i>buque</i>	<i>total</i>	<i>media</i>	<i>ocupación</i>
Clipper Cruise Line	WD	239	119	87 %
Cunard Lines	SA	350	350	58 %
Explorer Shipping Corp.	EX	522	75	78 %
Hanseatic Cruises	BR	516	129	79 %
Marine Expeditions	AI	925	77	98%
Mountain Travel-Sobek	PM	174	25	65 %
Orient Lines	MP	1407	469	55 %
Plancius Foundation	AV	62	62	77 %
Quark Expeditions	AV	122	61	76 %
" "	KH	298	99	93 %
Zegraham Expeditions	AV	74	74	92 %

3.2.2 Relación pasajeros-personal

Para cada operador de turismo la relación entre personal especializado (jefes, guías, naturalistas y conferencistas) y pasajeros fue la siguiente:

<u>operador</u>	<u>buque</u>	<u>personal por pasajero</u>		
Clipper Cruise Line	WD	1 por	7,7	pax
Cunard Lines	SA	1 por	58,3	pax
Explorer Shipping Corp.	EX	1 por	6,2	pax ⁽¹⁾
Hanseatic Cruises	BR	1 por	13,9	pax
Marine Expeditions	AI	1 por	7,9	pax
Mountain Travel-Sobek	PM	1 por	6,2	pax
Orient Lines	MP	1 por	20,4	pax
Plancius Foundation	AV	1 por	7,8	pax
Quark Expeditions	AV	1 por	11	pax
" "	KH		desconocido	
Zegraham Expeditions	AV	1 por	6,2	pax

Nota: ⁽¹⁾ El "Explorer" declaró tener entre 10 y 14 personas cumpliendo funciones de personal especializado, por lo cual se consideró un promedio de 12 por cada viaje.

3.2.3 Personal con experiencia antártica previa

Según las declaraciones de los jefes de expedición, el personal (jefes, guías, naturalistas y conferencistas) embarcado a bordo de los buques de turismo tenía el siguiente porcentaje de experiencia antártica previa. Las columnas "min" y "max" indican respectivamente el porcentaje mínimo y máximo absoluto de todos los viajes.

<u>operador</u>	<u>buque</u>	<u>min</u>	<u>max</u>	<u>promedio</u>
Clipper Cruise Line	WD	99	100	100 %
Cunard Lines	SA	50	50	50 %
Explorer Shipping Corp.	EX	90	100	99 %
Hanseatic Cruises	BR	75	75	75 %
Marine Expeditions	IO	40	100	76 %
Mountain Travel-Sobek	PM	100	100	100 %
Orient Lines	MP	90	100	93 %
Plancius Foundation	AV	50	50	50 %
Quark Expeditions	AV	50	100	88 %
" "	KH		desconocido	
Zegraham Expeditions	AV	100	100	100 %

3.2.4 Modalidad de desembarco y actividades turísticas adicionales

De acuerdo a la información recaudada, durante los 43 viajes totales tomados en consideración en el presente informe, se llevaron a cabo distintas actividades relacionadas con los desembarcos y las visitas a tierra. A continuación, la columna "viajes/total" indica la cantidad de viajes sobre el total de los viajes (43) durante los cuales se realizó cada actividad. Se desconocen las modalidades operativas de los viajes 1, 2 y 3 del "Kap. Khlebnikov".

<u>actividad</u>	<u>viajes/total</u>	<u>operador</u>
Desembarcos en botes de goma	40 / 43	todos
Paseos en botes de goma	34 / 43	Clipper Cruise Line Explorer Shipping C. Hanseatic Cruises Marine Expeditions Mountain Travel-Sobek Quark Expeditions Zegrahm Expeditions
Sobrevuelos en helicóptero	1 / 43	Orient Lines
Consumición de refrigerios en tierra	1 / 43	Plancius Foundation
Trekking	16 / 43	Explorer Shipping C. Mountain Travel-Sobek Quark Expeditions
Otros (1)	1 / 43	Cunard Lines

Nota: (1) El jefe de expedición del "Sagafjord" (Cunard Lines) informó estar llevando a cabo un proyecto de ecoturismo implementado por medio de un sistema de video a circuito cerrado. Según lo descrito, un pequeño equipo de filmación recorre a bordo de un bote de goma el área en la cual navega el buque. Las imágenes así filmadas son transmitidas a bordo, permitiendo a todos los pasajeros disfrutar del paisaje y del ambiente antártico sin desembarcar, evitando así todo tipo de riesgo para ellos mismos o el ambiente.

3.2.5 Aviso a las bases

Los jefes de expedición han declarado informar a las bases que preveían visitar con la siguiente anticipación respecto al horario previsto de llegada:

<u>operador</u>	<u>buque</u>	<u>preaviso mínimo</u>	<u>preaviso máximo</u>
Clipper Cruise Line	WD	unas hs	1 semana
Cunard Lines	SA	--	--
Explorer Shipping Corp.	EX	24 hs	1 semana
Hanseatic Cruises	BR	12 hs	72 hs
Marine Expeditions	IO	48 hs	1 semana
Mountain Travel-Sobek	PM	pre-organizado	--
Orient Lines	MP	72 hs	--
Plancius Foundation	AV	4 meses	--
Quark Expeditions	AV	3 hs	6 hs
" "	KH	desconocido	desconocido
Zegrahm Expeditions	AV	72 hs	72 hs

3.3 Itinerarios y desembarcos en el área antártica, subantártica e Islas Malvinas

La siguiente lista muestra los sitios que han sido visitados durante la temporada 1993-94 por los buques que han utilizado Ushuaia como puerto de partida/tránsito/regreso (total 43 viajes). Por cada sitio se indica el número total de pasajeros que han desembarcado, así como el nombre y la cantidad de veces que cada buque ha visitado el sitio.

<u>Area antártica</u>	<u>Pasajeros</u>		<u>Buque</u>
	<u>subtotal</u>	<u>total</u>	
Isla Elefante		197	
- Cabo Wild	(66)		1EX
- Cabo Lookout	(131)		1WD
Isla 25 de Mayo:		2855	
- Base Arctowski	(1435)		4BR; 1AVc; 8AI; 5PM; 1WD
- Base Ferraz	(667)		2AVc; 6AI; 1EX; 1PM
- Base Bellingshausen	(154)		2AI
- Base Marsh	(78)		1AI
- Base Jubany	(187)		1AVa; 1BR
- Base Frey	(79)		1EX
- Cabo Anca de Leon	(147)		1BR
- Punta Turret	(108)		1WD
Isla Pingüino		393	1AVc; 1AI; 2EX; 2PM; 1WD
Isla Livingston, Punta Hannah		1371	1BR; 1AVa; 1AVb; 2AVc; 1MP; 1AI; 1EX; 5PM; 2WD
Islotes Aitcho		74	1AVb
Isla Media Luna		2192	1BR; 1AVa; 1AVb; 3MP; 6AI; 2PM
Is. Greenwich, Puerto Yankee		229	3AI
Isla Decepción:		3156	
- sitios no detallados	(229)		3AI
- Punta Rancho	(488)		1AVa; 1AVb; 1AVc; 1EX; 2WD
- Bahía Balleneros	(1375)		3BR; 1AVa; 2AVc; 5AI; 3EX; 7PM
- Caleta Péndulo	(739)		1AVb; 1AVc; 4EX; 4PM; 2WD
- Bahía Telefon	(325)		1AI; 4EX; 2PM
Bahía Esperanza		907	
- sitios no detallados	(78)		1AI
- Base Esperanza	(829)		4BR; 4AI
Isla Joinville			
- sitios no detallados	(75)		1AVc
- Monte D'Urville	(24)		1PM
Isla Dundee, Caleta Petrel		158	1EX; 3PM
Isla Paulet		1027	1BR; 1AVb; 4AI; 2EX; 5PM; 2WD
Isla Marambio		32	1PM
Isla Astrolabe		82	3PM
Caleta Cierva, Península		142	
- Base Primavera	(118)		5PM
- cerro a 3km este de la base	(24)		1PM

Area antártica (cont.)

	<u>Pasajeros</u>		<u>Buque</u>
	<u>subtotal</u>	<u>total</u>	
Isla Murray		24	1PM
Islotes Hydrurga		66	1EX
Islas Melchior		47	1AVc
Bahía Carlota, Punta Portal, Península		284	2EX; 2PM; 1WD
Islas Nansen		271	
- sitio no detallado	(85)		1AVc; 1PM
- Puerto Foyen	(186)		2EX; 1 PM
Puerto Orne, Península		24	1PM
Isla Cuverville		1296	3BR; 1AVa; 2AVc; 5AI;
			3EX; 6PM
Isla Rongé		130	5PM
Puerto Neko, Península		258	1AVa; 2AVc; 3PM
Bahía Paraíso		3887	
- sitio no detallado	(194)		2EX; 2PM
- Base Alte Brown	(1572)		4BR; 1AVa; 1AVb; 2AVc;
			7AI; 1PM; 2WD
- Base Videla	(481)		1AVa; 2AVc; 3EX; 1AI
- Punta Waterboat	(1640)		3MP; 3AI
Isla Wiencke, Puerto Lockroy		3221	4BR; 1AVa; 1AVb; 1AVc;
			3 MP; 8AI; 2EX; 3PM;
			2WD
Isla Amberes		853	
- Base Palmer	(575)		2BR; 1AVb; 1AI; 2EX
- Isla Torgersen	(114)		1BR
- Bahía Dalmann	(82)		1EX
- Bahía Fournier	(82)		1EX
Isla Pleneau		154	2AVc; 1PM
Isla Peterman		1339	2BR; 1AVa; 1AVb; 2AVc;
			5AI; 2EX; 6PM; 1WD
Islas Argentinas		98	
- sitio no detallado	(24)		1PM
- Base Faraday	(74)		1AVb
Islotes Yalour		185	2EX; 1PM
Bahía Waddington, Monte Mill, Península		24	1PM
Cabo Tuxen, Monte Demaria, Península		24	1PM
Isla Stonington		483	1MP
Isla Danco (1)		56	3PM
Playa Molchanov (1)		52	2PM
Georges Point (1)		20	1PM
Base Mc Murdo		483	1MP
Cabo Evans		483	1MP
Cabo Adare		483	1MP
Cabo Royds		483	1MP
Capo Hallet		483	1MP

Nota: (1) Nombre de sitios desprovistos de referencia para su ubicación.

AVa = buque "Akademik Vavilov" operado por Plancius Foundation;

AVb = buque "Akademik Vavilov" operado por Zegrahm Expeditions;

AVc = buque "Akademik Vavilov" operado por Quark Expeditions.

No están incluidos los viajes n° 3, 6 y 8 del "Explorer" y los viajes n° 1, 2 y 3 del "Kap. Khlebnikov".

Islas subantárticas

	<u>Pasajeros</u>		<u>Buque</u>
	<u>subtotal</u>	<u>total</u>	
Islas Georgias del Sur		1653	
- Grytviken	(493)		1MP; 1EX
- Puerto Stromness	(58)		1EX
- Playa Larga/Salisbury	(435)		1MP
- Puerto Oro	(58)		1EX
- Puerto Rosita	(58)		1EX
- Bahía Elsehul	(58)		1EX
- Isla Albatros	(435)		1MP
- Isla Innerlee	(58)		1EX
Islas Orcadas del Sur		682	
- Isla Coronación, sitios no detallados	(435)		1MP
- Isla Coronación, Punta Meier	(58)		1EX
- Isla Coronación, Caleta Ripio/Shingle	(189)		1EX; 1WD

Nota: No están incluidos los viajes n° 3, 6 y 8 del "Explorer" y los viajes n° 1, 2 y 3 del "Kap. Khlebnikov".

Islas Malvinas

	<u>Pasajeros</u>	<u>Buque</u>
Puerto Argentino (casos de embarque o desembarque)	969	1AVb; 1AVc; 7EX; 3KH ⁽¹⁾
Puerto Argentino (visita sin embarque o desembarque)	150	2AI
Punta Voluntario	150	2AI
Punta Peralta	66	1EX
Isla Remolinos	72	1AI
Isla del Rosario	72	1AI
Isla María	285	4EX

Nota: ⁽¹⁾ Se desconoce si el "Kap. Khlebnikov" además de Puerto Argentino visitó otros sitios de las Islas Malvinas.

3.4 Servicios del puerto de Ushuaia

Se recabó información sobre los servicios e infraestructuras del puerto de Ushuaia brindados a los buques que operaron en conexión con la Antártida. A continuación, la columna "viajes/total" indica la cantidad de viajes sobre el total de los viajes (43) objeto de distintas menciones:

	<u>viajes/total</u>
Mención de inconvenientes	7 / 43
Mención de ausencia de inconvenientes	26 / 43
Mención de mejoras	2 / 43
Ninguna mención	4 / 43

Nota: No está incluido el viaje n° 12 del "Akademik Ioffe" y los viajes n° 1, 2 y 3 del "Kap. Khlebnikov".

inconvenientes mencionados

- Buque amarrado en el sector terminal del muelle (dolphins) donde está imposibilitado el acceso de vehículos, lo que causa inconvenientes en la carga de provisiones, equipajes, etc.
- Dificultad para operar en Ushuaia debido a la ausencia de un aeropuerto internacional, lo que permitiría trasladar a los pasajeros directamente al puerto de embarque.
- Contradictoriedad, inconstancia y exceso de burocracia en las formalidades para cargar combustible y en los requerimientos de Prefectura Naval Argentina.
- Dificultades derivantes de la programación de los vuelos para trasladar los pasajeros a Ushuaia a fin de embarcarlos/desembarcarlos.
- Demora en los vuelos para embarcar/desembarcar a los pasajeros.
- Fuertes vientos que impidieron amarrar al muelle por 36 hs.

operador

Explorer Ship.C.
Hanseatic Cr.

Clipper Cruise

(1) Marine Expedit.

Mountain Trav-S

Marine Expedit.

Orient Lines

mejorías observadas

- Mejorías generales de las condiciones del puerto respecto al año anterior.
- Progresos en las condiciones del puerto gracias a la apertura de una oficina de correo, la instalación de carteles, etc. Viveres, agua y combustible entregados con puntualidad. Buen servicio de la agencia marítima y de receptivo.

operador

Quark Expedit.

Mountain Trav-S

Nota: (1) Dicha mención fue repetida en 2 ocasiones.

3.5 Observaciones y sugerencias

En la "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" se invitó a los destinatarios a agregar observaciones y sugerencias. En 3 ocasiones se agregaron las siguientes notas:

- Necesidad de implementar políticas coherentes y estables en el conjunto de las operaciones portuarias, a fin de evitar una burocracia desgastante.
- Proveer el itinerario previsto en el área antártica de los buques que operan a través de Ushuaia.
- Necesidad de instalar en Ushuaia un centro para la venta al público de distintos artículos relacionados con la Antártida.

Marine Expedit.

Plancius Found.

Mountain Trav-S

4. CONCLUSIONES

La "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" ha permitido dibujar un cuadro general de las operaciones de turismo antártico realizadas a través del puerto de Ushuaia en la temporada 1993-94, así como establecer un análisis comparativo con la precedente temporada.

4.1 Tránsito a través del puerto de Ushuaia y análisis comparativo con la temporada anterior.

La anterior temporada de turismo antártico 1992-93 vió operar a través de Ushuaia a 8 buques, que realizaron un total de 35 viajes y transportaron a 4116 turistas. Estos 35 viajes fueron compuestos por 27 (77%) operaciones "locales" y 8 (23%) operaciones "de tránsito", las cuales transportaron a 1630 (40%) y 2486 (60%) pasajeros, respectivamente.

De acuerdo a la información proveniente de la *National Science Foundation, NSF* (Dirección del Antártico de Estados Unidos), el número total de turistas que visitaron la Antártida en 1992-93 fue de 6585 personas, lo que significa que por Ushuaia transitó aproximadamente el 62% del turismo mundial al Continente Blanco, pero sólo el 25% inició y terminó su viaje en el puerto de Ushuaia.

Teniendo presente estos datos, se pueden formular las siguientes conclusiones:

A) La presente temporada registró un aumento de tránsito respecto al año anterior, tanto de buques, como de viajes y de pasajeros. En particular, los buques que operaron a través de Ushuaia pasaron de 8 a 9, los viajes de 35 a 43 (+23%) y los pasajeros transportados de 4116 a 4689 (+14%).

B) Las operaciones "locales" disminuyeron de 27 a 25 en la presente temporada, sin embargo aumentó del 6% el número de turistas transportados, pasando de 1630 a 1724.

C) Las operaciones "de tránsito" también disminuyeron de 8 a 4 en la presente temporada, implicando una disminución del 29% de pasajeros transportados, que pasó de 2486 a 1757. Esto fue el resultado de que sólo 2 buques "de tránsito" operaron a través de Ushuaia, contra 4 en la anterior temporada.

D) Aparecieron por primera vez las operaciones "semi-locales", que involucraron a 1208 pasajeros sobre un total de 4589 (26%) y a 14 viajes sobre 43 (33%). Estas se caracterizaron por utilizar los servicios de Ushuaia una sola vez, es decir solo a la ida o solo al regreso, influyendo así sobre el total de las operaciones portuarias realizadas: 14 viajes "semi-locales" involucraron a 9 operaciones portuarias, contra las 29 de los 25 viajes "locales". En la mayoría de los casos, el puerto alternativo a Ushuaia fue Puerto Argentino en las Islas Malvinas.

E) Las proyecciones de la NSF para la presente temporada 1993-94 pronosticaron un flujo turístico total de 8000 personas. Si esto se confirma, por Ushuaia habría transitado el 59% del turismo mundial a la Antártida, lo que significa una disminución de 3 puntos respecto a la temporada anterior. Asimismo, un 29% del total mundial habría iniciado y terminado su viaje en el puerto de Ushuaia, lo que representa un aumento de 4 puntos respecto a la temporada anterior.

F) Así como en la temporada anterior, los buques que han utilizado Ushuaia como puerto de embarque y/o desembarque siguen siendo buques de menores dimensiones que los buques en tránsito, transportando un promedio de 77 y 439 pasajeros respectivamente. De acuerdo a lo

investigado desde la publicación del informe anterior, entre los posibles factores responsables de esta tendencia, parece que las limitaciones impuestas por la infraestructura aeroportuaria local tienen un rol determinante.

4.2 Modalidades operativas de los operadores de turismo antártico

Los datos recaudados en el párrafo 3.2 "Modalidades operativas de los operadores de turismo antártico" indica que los buques que operaron a través de Ushuaia viajaron con una ocupación del 78% respecto a su capacidad máxima de transporte de pasajeros.

Así como en la temporada anterior, resultó que los contingentes turísticos de tamaño reducido fueron asistidos por un número más alto de personal especializado, como guías, naturalistas, etc. En la mayoría de los viajes, predominó un alto porcentaje de personal especializado con experiencia antártica previa y sólo en 2 casos dicho porcentaje fue inferior al 75%.

El hecho novedoso de esta temporada fue la utilización de buques porta-helicópteros, en particular el "Marco Polo" y el "Kap. Khlebnikov". El primero utilizó helicópteros en 1 viaje para realizar sobrevuelos con pasajeros, mientras en los otros viajes el helicóptero fue utilizado sólo para tareas de reconocimiento. Del segundo, que además es rompehielos, no se poseen datos referentes al uso del helicóptero. La utilización de helicópteros para fines turísticos constituye una modalidad operativa totalmente nueva, que tendrá que ser monitoreada y estudiada cuidadosamente debido a su posible impacto sobre el ambiente antártico y a los eventuales riesgos para la seguridad de las operaciones.

Todos los buques utilizaron botes de goma para desembarcar a los pasajeros y, en la mayoría de los casos, también para realizar paseos marítimos en zonas de interés. Durante las visitas en tierra, en una sola ocasión se organizaron servicios de refrigerios para los pasajeros, mientras que las actividades de trekking (todas sin pernocte) fueron organizadas en 2/3 de los viajes.

No se registraron otras actividades adicionales además de las mencionadas. Si bien dependiente de variables logísticas y climáticas, el tiempo promedio de preaviso a las bases a las cuales se realizó una visita, osciló dentro del rango 24-72 horas recomendado por el Sistema del Tratado Antártico. Sin embargo, en algunos casos se informaron a las bases con preavisos muy cortos, hecho que ya se había registrado en la temporada anterior.

4.3 Itinerarios y desembarcos en el área antártica, subantártica e Islas Malvinas

La lista de los desembarcos en el área antártica, subantártica e Islas Malvinas (párrafo 3.3) indica que las excursiones turísticas que recalaban en Ushuaia se concentraron, así como en temporadas anteriores, en la región de la Península Antártica. Las áreas con mayor concentración de visitas incluyeron las Islas Shetland del Sur, la costa occidental de la Península Antártica hasta latitud 65°20'S aproximadamente (región del Canal Lemaire) y, en menor escala, las Islas Subantárticas. Los destinos turísticos clásicos siguen afectando a Bahía Paraíso, la Isla Decepción, Puerto Lockroy y la Isla 25 de Mayo, como los sitios más visitados. Sin embargo, el continuo aumento anual de buques y viajes sigue reflejándose en la tendencia de "explorar" nuevos sitios sin antecedentes turísticos y con predominio de vida silvestre.

Un hecho novedoso en esta temporada fue la propuesta de itinerarios de semi-circumnavegación de la Antártida, que desde Sud América alcanzaron Nueva Zelanda navegando por los mares de Bellingshausen, Amundsen y de Ross. La aparición de buques rompehielos se supone que también hizo posible la navegación por zonas de pack, permitiendo el desembarco de pasajeros en sitios ocasionales y difícilmente monitoreables. También la utilización de helicópteros ofreció nuevas alternativas en el desembarco de pasajeros en sitios hasta el momento inéditos.

4.4 Servicios del puerto de Ushuaia

La "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" indica que en la mayoría de los casos (26 sobre 43) no se han registrado inconvenientes en el desarrollo de las operaciones de recalada en el puerto de Ushuaia. En el caso de mención de inconvenientes (párrafo 3.4), se destacaron las restricciones impuestas por las características del actual aeropuerto local como factor de influencia en las operaciones antárticas. En lo que concierne al puerto, sobresalieron 2 aspectos. Por un lado, la dimensión reducida del muelle produce que, en días de alta concurrencia, los buques se vean obligados a amarrar en la parte final del mismo ("dolphins"), donde no hay acceso para vehículos. Por el otro, se hizo hincapié en la necesidad de implementar políticas coherentes y estables en el conjunto de las operaciones portuarias y en lo que concierne a los requerimientos de Prefectura Naval Argentina, a fin de evitar una burocracia desgastante. Vale la pena destacar que más de un operador de turismo observó importantes mejoras en las condiciones generales del puerto respecto al año anterior (limpieza y orden general, la apertura de una oficina de correo, instalación de nuevos carteles, etc.)

5. CONSIDERACIONES FINALES

El continuo aumento del tránsito turístico a la Antártida, que se viene registrando en los últimos años a nivel mundial, se reflejó esta temporada en nuevas tendencias que indican claramente que se trata de un mercado en plena expansión. En particular, se registró una mayor oferta de viajes inéditos, más extensos y dirigidos hacia zonas menos transitadas del Continente Blanco. Un hecho que introdujo importantes cambios en la modalidad operativa clásica fue la propuesta de itinerarios que utilizaron puntos distintos como puerto de inicio y de terminación de un mismo viaje (operaciones "semi-locales"). Los puertos, también llamados "puerta de acceso a la Antártida", que fueron afectados por la actividad turística y que en varias ocasiones fueron alternados entre sí como puntos de partida y regreso, fueron: Ushuaia, Puerto Argentino (Islas Malvinas), Punta Arenas y Puerto Williams (Chile), Christchurch y Bluff (Nueva Zelanda) y Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

La utilización de buques rompehielos y porta-helicópteros también favorecieron una importante ampliación de los itinerarios y de los sitios visitables, permitiendo el acceso hacia áreas hasta el presente restringidas por sus propias características naturales.

En lo que concierne a Ushuaia, el tránsito del turismo antártico aumentó respecto a la temporada anterior, tanto en lo que concierne al volumen de pasajeros (+14%) como de viajes (+23%). Sin embargo, a fin de establecer si este aumento fue proporcional al aumento mundial del turismo, habría que comparar las cifras de Ushuaia con las cifras mundiales, las cuales al momento de la elaboración del presente informe están disponibles sólo como proyección. Teniendo en cuenta esto, la proporción de turismo antártico mundial que transitó por Ushuaia habría bajado 3 puntos con respecto a la temporada anterior (59% contra 62%). Pese a esto, la cantidad de pasajeros que eligió Ushuaia como puerto de partida y/o regreso de las excursiones habría aumentado 4 puntos (29% contra 25%), lo que para Ushuaia constituye una importante ventaja comparativa.

El fenómeno más llamativo que esta temporada afectó a Ushuaia como "puerta de acceso a la Antártida" fue la aparición de las operaciones "semi-locales" y en particular la utilización de Puerto Argentino, Islas Malvinas como puerto alternativo a Ushuaia. Esta "competencia" estaría quitando a Ushuaia un flujo potencial de por los menos 14 operaciones portuarias y del tránsito de más de 1200 turistas. La información recaudada en la "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" no permite determinar cuales son las causas de este fenómeno. Sin embargo, comentarios de representantes de los operadores de turismo antártico indican la mayor competitividad de los costos operativos de las Islas Malvinas respecto a Ushuaia como una de las posibles motivaciones. A este respecto, vale la pena también tomar en consideración las observaciones presentadas por los operadores de turismo antártico sobre los servicios prestados por el puerto de Ushuaia. La naturaleza de los inconvenientes mencionados refleja la necesidad de los operadores de contar en Ushuaia con infraestructuras y servicios funcionales y eficientes en función de su rol como "puerta de acceso internacional a la Antártida".

6. RECOMENDACIONES

6.1 A nivel internacional

La ampliación del mercado turístico hacia la Antártida se refleja en una creciente diversificación y sofisticación de la actividad, que además hace muestra de una continua capacidad de innovación. Estas condiciones hacen que su estudio y monitoreo, que al presente se encuentra todavía muy limitado tanto a nivel local como internacional, resulte siempre más dificultoso y requiera siempre más dedicación específica.

Al mismo tiempo, siendo el turismo antártico una actividad de claras connotaciones internacionales, resulta imprescindible que toda actividad de monitoreo y estudio sea llevada a cabo en forma coordinada entre todos los agentes internacionales interesados. Los esfuerzos locales o puntuales, aunque valiosos, pierden eficacia si no forman parte de proyectos coordinados a nivel internacional. En este sentido, los puertos considerados como "puertas de acceso a la Antártida" pueden desarrollar una importante función por su propia característica de "pasos obligados" en lo que concierne al monitoreo del tránsito antártico, siempre y cuando su acción no sea aislada.

Por lo tanto, se recomienda que:

1° - Se consolide un fluido intercambio de datos e información de interés entre los agentes internacionales interesados, tanto gubernamentales como no-gubernamentales.

2° - En particular, -se establezca una fluida comunicación entre los distintos puertos internacionales que desarrollan la función de "puertas de acceso a la Antártida", con vistas a organizar un plan conjunto de monitoreo del tránsito antártico.

3° - Se incentiven programas internacionales de observación a bordo de buques de turismo a fin de garantizar un monitoreo transparente de las operaciones realizadas.

6.2 A nivel local

Las características naturales de Ushuaia (cercanía al Continente Blanco, puerto de aguas profundas, presencia, aunque limitada, de infraestructura aeroportuaria, etc.) favorecen su condición de "puerta óptima de acceso a la Antártida". Este importante rol es confirmado por los altos y crecientes porcentajes de turismo mundial que en estas últimas temporadas transitan por su puerto, constituyéndose en un recurso cada vez más valioso para la economía local.

Sin embargo, a pesar de estas importantes ventajas comparativas, Ushuaia no es idemne a la competencia de otras "puertas de acceso a la Antártida" en el cuadrante sudamericano, tal como lo ha demostrado en el pasado Punta Arenas y en la actualidad las Islas Malvinas. Los operadores de turismo muestran claramente privilegiar aquellos puertos que, a los mejores costos económicos, brindan servicios eficientes y están provistos de una infraestructura apta para apoyar operaciones siempre más exigentes y profesionales.

Por lo tanto, se recomienda que:

1° - Se continúe y consolide una fluida comunicación entre todos los agentes interesados, tanto provinciales como nacionales, públicos y privados, a fin de alcanzar un sólido y eficiente grado de cooperación en asuntos relacionados con el desarrollo antártico local.

2° - Se investiguen las razones (económicas, funcionales, etc.) por las cuales Puerto Argentino en Islas Malvinas ha surgido en esta última temporada como puerto alternativo a Ushuaia y se tomen las medidas eventualmente consideradas necesarias.

3° - Se evalúen cuidadosamente los requerimientos y/o falencias indicadas por los operadores de turismo antártico, a fin de organizar en la medida de lo posible un plan de mejoría de servicios e infraestructuras necesarias para apoyar las operaciones antárticas.

ANTARCTIC TOUR OPERATORS SURVEY

TOUR OPERATOR

- Name
- Full address
-
- Tel Fax Telex
- Are you a IAATO member ? YES ___ NO ___
- Name of the ship
- Flag Number of crew on board

STAFF

- Name of the expedition leader
- Total number of staff on board ?
- How many zodiac drivers ?
-
- Percentage of staff with previous antarctic experience

JOURNEY TO THE ANTARCTIC AND SUBANTARCTIC REGION

- Port of departure Date of departure
- Port of return Date of return
- Number of passengers on board in this trip
- Maximum passenger capacity of the ship

LANDINGS IN THE ANTARCTIC AND SUBANTARCTIC REGION

- Name of landing sites (please detail)
-
-
- Did/will you visit any antarctic station ? YES ___ NO ___
- If YES, which station(s) ?
-
- How many hours before do you inform the stations you visit ?

TURISMO ANTARTICO.

La Delegación Argentina presenta el Documento Informativo adjunto preparado por la Oficina Antártica del INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO (IN.FUE.TUR.) quien lleva desde hace dos años un programa de seguimiento estadístico de todas los contingentes turísticos que pasan por Ushuaia con destino a la Antártida.

*Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina*

INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO
Oficina Antártica

**Tendencias del Turismo Antártico
a través de Tierra del Fuego**

1993-94

Ushuaia, Mayo de 1994

1. INTRODUCCION

Durante el verano 1993-94, la Oficina Antártica del Instituto Fueguino de Turismo (IN.FUE.TUR) realizó una "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico", a fin de monitorear y reunir información general sobre las operaciones de turismo marítimo a la Antártida, que durante la temporada utilizaron Ushuaia como puerto de recalada.

1.1 Marco institucional

En Enero 1992 Tierra del Fuego, el último Territorio de la República Argentina, se convirtió en Provincia. Desde esa fecha, el nuevo Gobierno Provincial decidió reforzar la relación existente entre la región fueguina y la antártica, con el objeto de consolidar Ushuaia como verdadera puerta de acceso internacional al Continente Blanco.

Esto permitió alcanzar dos resultados importantes: la creación de la Oficina Antártica en el Instituto Fueguino de Turismo en Septiembre de 1992 y la firma de un Acuerdo de Cooperación con la Dirección Nacional del Antártico en Octubre del mismo año, el cual define los términos de cooperación entre la Provincia y la Nación en lo que concierne a asuntos antárticos.

Desde entonces, la colaboración entre la Provincia de Tierra del Fuego y los organismos nacionales a cargo de asuntos antárticos, como la Dirección Nacional del Antártico, el Instituto Antártico Argentino, el Ministerio de Antártida de Cancillería, la Secretaría de Turismo de la Nación, el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Economía, ha ido consolidándose progresivamente, permitiendo alcanzar un alto grado de concientización acerca del importante rol de Ushuaia como puerta de acceso internacional a la Antártida y de la necesidad de mejorar, y eventualmente crear, un conjunto de infraestructuras especializadas a ese fin.

Un alto grado de cooperación ha sido alcanzado también en el seno de la misma Provincia fueguina, lo que ha permitido establecer un diálogo fluido entre las distintas áreas del Gobierno Provincial, así como entre los sectores públicos y privados interesados en la actividad antártica, con vista a mejorar los servicios locales afectados a las operaciones antárticas.

1.2 Antecedentes

Hasta la creación de la Oficina Antártica en el IN.FUE.TUR, en Tierra del Fuego se contaba con muy poca información sobre las operaciones de turismo a la Antártida. Por esta razón, durante la anterior temporada 1992-93, se llevó a cabo el primer programa de monitoreo de la actividad turística, cuyos resultados fueron publicados en el informe "Tendencia del turismo antártico a través de Ushuaia en la temporada 1992-93". Dicho informe fue distribuido tanto a nivel nacional como internacional.

A fin de garantizar la continuidad de esta tarea de monitoreo de las operaciones antárticas en Tierra del Fuego, el pasado verano se prosiguió de manera similar al año anterior, lo que ha permitido la publicación del presente informe.

INDICE

1.	INTRODUCCION	3
1.1	Marco Institucional	3
1.2	Antecedentes	3
2.	OBJETIVOS Y METOLOGIA	4
2.1	Objetivos	4
2.2	Metología	4
3.	RESULTADOS	5
3.1	Tránsito a través del puerto de Ushuaia	5
3.1.1	Número total de pasajeros	7
3.1.2	Número total de viajes y operaciones portuarias realizadas en Ushuaia	7
3.1.3	Cantidad promedio de pasajeros por buque	7
3.1.4	Análisis comparativo con temporadas anteriores	8
3.2	Modalidades operativas de los operadores de turismo antártico	8
3.2.2	Relación pasajeros-personal	9
3.2.2	Personal con experiencia antártica previa	9
3.2.2	Modalidad de desembarco y actividades turísticas adicionales	10
3.2.5	Aviso a las bases	10
3.3	Itinerarios y desembarcos en el área antártica, subantártica e Islas Malvinas	11
3.4	Servicios del puerto de Ushuaia	13
3.5	Observaciones y sugerencias	14
4.	CONCLUSIONES	15
4.1	Tránsito a través del puerto de Ushuaia y análisis comparativo con la temporada anterior	15
4.2	Modalidades operativas de los operadores de turismo antártico	16
4.3	Itinerarios y desembarcos en el área antártica, subantártica e Islas Malvinas	17
4.4	Servicios del puerto de Ushuaia	17
5.	CONSIDERACIONES FINALES	18
6.	RECOMENDACIONES	19
6.1	A nivel internacional	19
6.2	A nivel local	19
	Copia del cuestionario original	20

La Oficina Antártica del IN.FUE.TUR agradece a los siguientes jefes de expedición, cuya colaboración ha permitido realizar este trabajo: Koo de Korte, "Plancius Foundation"; Greg Mortimer, "Quark Expeditions"; Pat Shaw, Brad Rheed y Tomás Holig, "Marine Expeditions"; Nigel Sitwell, "Orient Lines"; Matt Drennan, "Explorer Shipping Corp."; Chuck Cross "Mountain Travel-Sobek", Cecilia Unger, "Hanseatic Cruises" y David Brown, "Cunard Lines".

También se agradece a Denise Landau, "Clipper Cruise Line"; Lisa King, "Zegrahm Expeditions" y Prefectura Naval Argentina, Ushuaia, cuya colaboración ha permitido completar los datos faltantes para realizar el presente informe.

2. OBJETIVOS Y METODOLOGIA

2.1 Objetivos

La realización de la "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" persiguió los siguientes objetivos:

- estudiar el flujo de buques y visitantes que utilizan Ushuaia como puerto de recalada para realizar viajes turísticos a la Antártida;
- determinar si las infraestructuras del puerto de Ushuaia brindan un servicio adecuado a los buques que operan en conexión con la Antártida;
- investigar las modalidades operativas de los operadores de turismo en el manejo de la actividad turística en la Antártida;
- investigar los itinerarios en la Antártida de los buques de turismo que operan a través del puerto de Ushuaia y determinar los sitios con mayor concentración de presencia de turismo;
- realizar un análisis comparativo con los datos recaudados el año anterior acerca de los puntos antes mencionados.

2.2 Metodología

A fin de alcanzar los objetivos anteriormente mencionados, la Oficina Antártica redactó una "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico", bajo la forma de un cuestionario de características muy similares al cuestionario utilizado en la anterior temporada 1992-93. Se adjunta al final del trabajo una copia del cuestionario original (ver páginas 20 y 21).

El cuestionario fue distribuido a los jefes de expedición de todos los buques de turismo antártico que transitaban por el puerto de Ushuaia durante la temporada 1993-94 (Noviembre-Marzo). Fue entregado tanto a los buques que iniciaron y/o terminaron su viaje en Ushuaia, como a los buques que recalaban en tránsito por Ushuaia iniciando y/o terminando su viaje en otros puertos.

Los cuestionarios de la "Encuesta de Operadores de Turismo Antártico" fueron procesados en base a la información brindada por los jefes de expedición. Se tomaron en cuenta datos adicionales únicamente cuando éstos no se hallaban en el cuestionario y a tal fin se consultaron a las empresas responsables de los viajes y a Prefectura Naval Argentina, Ushuaia.