
APORTES y Transferencias



Año 8

Volumen 1

2004

Mar del Plata

Centro de Investigaciones Turísticas
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata

Centro de Documentación
Instituto de Investigaciones
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Universidad Nacional de Mar del Plata
cendocu@mdp.edu.ar
<http://eco.mdp.edu.ar/cendocu/>

LOS CRUCEROS TURISTICOS EN USHUAIA, ARGENTINA. RELACIONES BUQUE-DESTINO.

Marie Jensen - María Elena Daverio
Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco
jensenm@satlink.com.ar - medaverio@arnet.com.ar

Resumen

La actividad de cruceros ha experimentado fuertes cambios a nivel mundial en los últimos años, entre ellos: el incremento en la capacidad y tonelaje de los buques, la concentración de la industria, la incorporación de nuevos puertos-destino y el aumento de la demanda.

La situación de Ushuaia como puerto turístico se relaciona con las tendencias a nivel mundial, manifestando un incremento tanto en el arribo de pasajeros como en la afluencia de cruceros de gran porte.

La actividad turística en la provincia argentina de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, se manifiesta como una de las posibilidades genuinas de desarrollo, concentrándose los flujos turísticos en el Departamento de Ushuaia.

El propósito de este trabajo es realizar un análisis exploratorio sobre algunos aspectos relacionados con los cruceros turísticos y su relación con el destino a fin de visualizar nuevas alternativas que contribuyan a la consolidación de la actividad y a incorporar nuevos espacios y productos turísticos.

Palabras clave: cruceros turísticos - relación buque-destino - productos turísticos - Ushuaia

***CRUISE SHIPS IN USHUAIA, ARGENTINA.
SHIP-DESTINATION RELATIONSHIPS***

Marie Jensen - María Elena Daverio

Abstract

The cruise industry has experienced substantial changes worldwide in the last years, namely, larger capacity and tonnage, concentration of the industry, new destinations and increase in the demand.

The status of Ushuaia as a tourist port is in accordance with the worldwide trend, with an increase in passengers numbers overall and the visit of large cruise ships. The tourist industry in the Argentine province of Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur appears to be a genuine opportunity for development especially in the Ushuaia area.

This paper is intended to analyse certain aspects of the cruise ships and their relationship with the destination in order to assess new alternatives that may contribute to consolidate the industry and to add new tourism products.

Key words: *cruise ships, ship-destination relationships, tourism products, Ushuaia.*

LOS CRUCEROS TURÍSTICOS EN USHUAIA, ARGENTINA. RELACIONES BUQUE-DESTINO.

Marie Jensen - María Elena Daverio

Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco

jensenm@satlink.com.ar - medaverio@arnet.com.ar

“Durante el verano de 1922-23 efectuó el transatlántico Cap Polonio una serie de viajes de turismo desde Buenos Aires a la Tierra del Fuego con escalas en Punta Arenas, Ushuaia, Harberton, etc., pasando por el pintoresco Canal Beagle. Oportuno sería que estos viajes, que se asegura han de repetirse todos los veranos, abrieran una nueva vía de honesto solaz a los turistas americanos y europeos amantes de los grandiosos espectáculos de la naturaleza virgen y salvaje, y sirvan además para dar mayor impulso a la industria y al comercio de aquellas apartadas regiones” (Alberto De Agostini, s/f.)

Los cruceros como producto turístico -transporte, alojamiento, comidas, diversión, entretenimiento, áreas de compras, actividades deportivas y de salud, puertos de escala, entre otros- en un principio se orientaron a segmentos de mercado con gran disponibilidad de tiempo libre y dinero (clase media y media-alta) y luego fueron incorporando el mercado de masas de clase media, posibilitando “aumentar su oferta de 1.4 millones de pasajeros en 1980 a 8.5 millones en 1997” (Wood, 2000). La industria se desarrolla actualmente en un ambiente fuertemente competitivo y en un proceso de concentración donde las empresas independientes se fueron integrando dando lugar a cuatro grandes grupos, conocidos como the big four, integrados por Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises Ltd., Star Cruises PLC y P&O Princess (Butler Halter, 2001). Estos procesos son tan dinámicos que actualmente la concentración es aun mayor, tal es el caso de la integración de P&O Princess con Carnival Corporation (Butler Halter, 2003). Asimismo, como parte de sus estrategias competitivas y debido al aumento constante tanto de la capacidad global de sus flotas como del tamaño de los cruceros, la incorporación de nuevos puertos-destino ha producido un salto cuantitativo en la llegada de cruceristas a diversos puertos, tal es el caso del extremo Sur de América.

En este contexto, el propósito de esta comunicación es realizar un análisis exploratorio sobre algunos aspectos relacionados con los cruceros turísticos y su relación con el destino Ushuaia a fin de visualizar nuevas alternativas que contribuyan a la consolidación de la actividad y a la incorporación de nuevos espacios y productos turísticos.

Para llevar adelante este trabajo se realizó una revisión de fuentes documentales y bibliográficas, de información producida por las compañías navieras, entrevistas a informantes clave de distintos sectores de la actividad y observaciones in situ.

Para el estudio del movimiento de buques y pasajeros y la duración de la temporada se trabajó con la totalidad de embarcaciones que arriban y/o parten con pasajeros al puerto de Ushuaia, utilizando la base de datos generada en el espacio de integración curricular Práctica Profesional IV de la Licenciatura en Turismo, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, durante los ciclos lectivos 2002 y 2003, considerando el período 1992-2003. Por otro lado, se analizaron 24 itinerarios entre Buenos Aires - Valparaíso o viceversa y Ushuaia como puerto de escala, a partir de información de las navieras presentada en material impreso y virtual correspondiente a las temporadas 2003/04 y 2004/05. Se realizó un análisis comparativo de itinerarios, tiempo de permanencia en los distintos puertos, excursiones ofrecidas a bordo y costos de las mismas. Para el caso de Ushuaia se seleccionaron tres navieras que operaron durante las temporadas 2002/03 y 2003/04, a los fines de observar las excursiones realizadas por los pasajeros y el porcentaje de pasajeros que toman excursiones, mediante informes producidos por la empresa Tolkeyen Patagonia, Prefectura Naval Argentina y entrevistas a informantes clave.

Los cruceros turísticos en Ushuaia

La ciudad de Ushuaia fundada en 1884 y ubicada en la bahía homónima sobre la margen Norte del Canal Beagle ha tenido como aliados la vía marítima y el puerto que facilitaron la comunicación y el comercio hasta la llegada de otras modalidades de transporte y que en la actualidad posibilitan nuevas alternativas de desarrollo a partir del incremento en el arribo de cruceros turísticos y de su posicionamiento como puerta de entrada a Antártida.

Desde 1949, año en que la Prefectura Naval Argentina con asiento en Ushuaia comenzó a llevar el Registro de Movimiento de Buques, se puede realizar un seguimiento del transporte por vía marítima. Si bien Ushuaia como puerto-destino ha estado presente en los itinerarios de cruceros desde las primeras décadas del siglo XX, algunos datos que ilustran la evolución de los cruceros a partir de 1949, son los siguientes:

- . El buque Juan de Garay, de bandera argentina, transportó 1.165 cruceristas en 3 viajes entre 1950 y 1953.
- . Otros buques de bandera argentina, algunos afectados al transporte regular, realizaron viajes turísticos a Ushuaia con destino-procedencia Antártida, Pun-

ta Arenas, Canales Fueguinos, Puerto Madryn y otros puertos. Estos viajes se realizaron entre 1950 y 1973 con los buques Libertad, Río Santa Cruz, Río Tunuyán, Yapeyú, entre otros.

- . Los buques Cabo San Vicente y Cabo San Roque, de bandera española, transportaron 24.190 cruceristas en 33 viajes realizados entre 1962 y 1975.
- . La Línea C -Costa Crociere- es la naviera con mayor presencia en el tiempo, transportando 37.577 cruceristas en 52 viajes desde 1970 hasta 2002, siendo su buque más representativo el Eugenio C, el cual realizó 24 viajes. Desde 1970 hasta 1996 arribó a Ushuaia todos los años, excepto en 1990.
- . La naviera Cruceros Australis, de bandera chilena, ha efectuado la mayor cantidad de viajes, 343 desde noviembre de 1990 hasta abril de 2003, con 27.216 pasajeros que salieron del puerto de Ushuaia. El buque Terra Australis es el que registra la mayor cantidad de ingresos, 324 desde 27-11-1990 hasta 15-04-2002.
- . El primer buque con más de 1000 pasajeros que arribó a Ushuaia fue el Eugenio C, con 1.216 pasajeros, zarpando desde el Puerto de Ushuaia el 27-01-1977.
- . Entre los grandes cruceros que en las últimas temporadas navegaron el área antártica se encuentran el buque Róterdam VI en la temporada 1999/00, al que le sucedieron los buques Ryndam, Symphony y Amsterdam en temporadas siguientes.

El puerto de Ushuaia

El puerto de Ushuaia es el puerto comercial más austral del mundo y se encuentra ubicado en la bahía homónima, sobre la margen Norte del Canal Beagle, extremo Sur de Argentina. Su emplazamiento es estratégico debido a la integración bioceánica que posibilita, a la posición central con respecto a las rutas marítimas meridionales vía el Océano Atlántico o el Océano Pacífico y a su proximidad con la Península Antártica. Desde el punto de vista turístico su ubicación es privilegiada por su entorno paisajístico -conjunción del mar, Los Andes y el bosque nativo subantártico-, su emplazamiento en el centro mismo de la ciudad, su cercanía al complejo aeroportuario de carácter internacional que permite el arribo de aviones de gran porte, la disponibilidad de servicios turísticos y comerciales en la ciudad y una reciente y creciente especialización en la atención de cruceros por parte de los agentes intervinientes. Las instalaciones del nuevo muelle comercial fueron inauguradas el 14 de mayo de 1999; cuenta con una longitud de muelle de 520 m en los Sectores 1, 2 y 3 con sistema de amarre bolardos -uno cada 22,80 m- y un calado máximo de 10 m. En el Sector 4 la longitud de muelle es de 164 m, con el mismo sistema de amarre -uno cada 20 m- y un calado máximo de 4 m (Dirección Provincial de Puertos, s/f). Las instalaciones del puerto permiten a los buques la obtención de todos los servicios necesarios - muelle

comercial, rada, muelle para embarcaciones menores, practicaaje, depósito fiscal, meteorología, hora oficial, provisión de agua potable, energía eléctrica, estiba y servicios de serenos, agencias marítimas y proveedores marítimos, elementos mecánicos, provisión de combustibles y lubricantes, asistencia médica, teléfono, información turística - Oficina Antártica y Secretaría de Turismo y Cultura de Ushuaia-, agencia postal de correos, servicio de seguridad, aduana, migraciones, recolección y tratamiento de residuos y seguridad en la navegación (Daverio, 2002).

El Puerto de Ushuaia cumple diferentes funciones de acuerdo a los itinerarios operados por las navieras y/o armadoras: puerto base, puerto de embarco, puerto de regreso y puerto de escala. La posibilidad de retener la demanda actual de buques y captar al arribo de nuevas navieras así como de generar ingresos a partir de los requerimientos de diferentes servicios por parte de las mismas, dependerá tanto de la capacidad del empresariado local para generar la provisión de bienes y servicios especializados como de la capacidad de los gobiernos de establecer condiciones de operación competitivas y previsibles en el corto, mediano y largo plazo. La articulación de la comunidad portuaria y actores locales -elementos de la industria de cruceros- y la promoción coordinada de esos elementos posibilitarían la optimización de los ingresos en nuestro destino. De todas las funciones del puerto, la más apreciada es la de puerto base, aunque muchas veces esta función demanda mayor infraestructura y equipamiento.

Características de las operaciones de cruceros en el puerto de Ushuaia

En virtud de la posición geográfica de nuestra ciudad-puerto, de su infraestructura y de su posicionamiento como destino turístico y puerto junto a otros aspectos que hacen al desenvolvimiento global de la industria de cruceros, han posibilitado por un lado, que el número de arribos de cruceristas pasara de 8.811 en la temporada 1992/93 a 54.679 en la temporada 2002/03 y por otro que el puerto sea utilizado tanto como puerto base, de regreso, de inicio o de escala.

Es posible diferenciar las siguientes modalidades de operación en los cruceros que arriban al puerto de Ushuaia (véase Cuadro N° 1):

- . Cruceros antárticos que tienen a Ushuaia como puerto base -locales-, embarco o regreso -semilocales- y de escala -tránsito-.
- . Cruceros que tienen a Ushuaia como puerto de embarco, regreso y escala. Esta modalidad se encuentra en aumento, sobre todo por la tendencia a fraccionar los itinerarios en dos o más segmentos, posibilitando a los pasajeros embarcar y desembarcar en diferentes puertos dentro del mismo. Esta situación se da tanto en itinerarios extensos de un sólo sentido siendo los segmentos mínimos de 6/7 días, por ejemplo Silversea Cruises, como en itinerarios de

TEMP.	VISITANTES ARRIBADOS EN CRUCEROS												USHUAIA								
	Navieras Regionales*						Grandes Navieras*							Antárticos**						Totales	
	Viajes		Px In	Prom	Viajes		Px In	Prom	Viajes		Px	Prom		Viajes		Px	Prom	Viajes	Px		
	Viajes	Px In	Prom	Viajes	Px In	Prom	Viajes	Px	Prom	Viajes	Px	Prom		Viajes	Px	Prom	Viajes	Px			
93-94	27	2.040	76	7	2.082	297	43	4.689	109	77	8.811	34.653									
94-95	26	2.125	85	9	3.544	394	84	7.325	87	119	12.994	44.944									
95-96	30	2.647	88	8	3.472	434	105	8.322	79	143	14.441	47.564									
96-97	27	2.465	91	17	6.401	376	94	6.389	70	138	15.264	47.968									
97-98	28	2.258	81	31	20.339	656	83	8.560	103	142	31.157	62.381									
98-99	29	2.216	76	22	18.971	862	93	9.135	98	144	30.322	87.372									
99-00	29	2.612	90	40	28.363	709	120	12.967	108	189	43.942	89.280									
00-01	30	2.802	93	47	35.803	762	106	11.489	108	183	50.094	101.633									
01-02	28	2.556	91	36	38.487	1.069	107	12.886	120	171	53.929	91.662									
02-03	19	2.095	110	41	37.498	915	123	15.086	123	183	54.679	126.107									

Cuadro N° 1: Movimiento de buques y pasajeros por grupo de navieras/destino, puerto de Ushuaia. Temporadas 1993/94 a 2002/03. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: * AA.VV. (2002 y 2003); ** INFUETUR (1995, 1996, 1997 y 1998); Secretaria de Turismo de Tierra del Fuego (2000, 2001, 2002 y 2003) y *** Secretaria de Turismo y Cultura de Ushuaia (2003). La Secretaria de Turismo y Cultura de Ushuaia considera temporada el periodo que va desde el mes de octubre-marzo.

ida y vuelta, donde Cruceros Australis desarrolla un itinerario incorporando a Punta Arenas como puerto base y a Ushuaia como punto de corte tarifario, ofreciendo entonces dos segmentos de 4 y 3 noches respectivamente.

- . Cruceros que incorporan a Ushuaia como puerto de escala en sus viajes de posicionamiento, ya sea vía Océano Pacífico u Océano Atlántico y que luego realizan viajes a Antártida con Ushuaia como puerto base, tal es el caso de Orient Lines.
- . Cruceros que tienen a Ushuaia como puerto de escala en itinerarios extensos, que navegan generalmente por dos o tres áreas de cruceros, por ejemplo The World y Seven Seas Mariner.
- . Cruceros que tienen a Ushuaia como puerto de escala, en distintos itinerarios que operan desde los Puertos de Buenos Aires y Valparaíso.

Movimiento de buques y pasajeros entre las temporadas 1992/93 - 2002/03

Si consideramos el movimiento total de buques, aumentó desde 77 viajes en la temporada 1993/94 a 183 en la última temporada. Aún más significativo ha sido el crecimiento de pasajeros ingresados, que pasa de 8.811 en la temporada 1993/94 a 15.264 en la temporada 1996/97 para duplicarse en la temporada siguiente con 31.157 y continuar aumentando en las siguientes temporadas hasta llegar a 54.679 en la temporada 2002/03. Estos saltos cuantitativos se explican mejor si analizamos el movimiento diferenciando tres grupos-segmentos:

- . Navieras regionales: radicadas en la región y que operan en el puerto de Ushuaia. Se consideró solamente el movimiento de la naviera Cruceros Australis. Actualmente la empresa Antarpply, con el buque Ushuaia, realiza algunos itinerarios dentro de la región, siendo una actividad incipiente.
- . Grandes navieras: corresponden a líneas de cruceros de orden internacional, que operan estacionalmente en distintas áreas de cruceros.
- . Antárticos: corresponde al segmento de cruceros expedicionarios o no, que realizan itinerarios que tienen por origen-destino el continente Antártico y/o espacios asociados al destino, ya sean operadas por armadoras, navieras u operadores independientes.

La naviera Cruceros Australis, opera a través del puerto de Ushuaia desde 1990 -con el buque Terra Australis hasta la temporada 2001/02 y luego con el Mare Australis-, ofreciendo un viaje de 7 días desde Punta Arenas con Puerto Williams como puerto de escala, Ushuaia como punto de corte tarifario y los siguientes espacios de especial interés: Estrecho de Magallanes, Seno del Almirantazgo, Islote Tucker, Seno D'Agostini, Glaciar Garibaldi, Parque Nacional Cabo de Hornos, Bahía Wulaia, Bahía Pía e Isla Magdalena. Si excluimos del análisis los cruceros que van a Antártida,

en la temporada 1993/94, Cruceros Australis realizó casi el 80% de los viajes y transportó la mitad de los pasajeros mientras que en la última temporada completa (2001/02) realizó casi el 47% de los viajes transportando el 6,23 % de los pasajeros. Si bien su participación en cuanto a cantidad de pasajeros es cada vez menor, esta es la única naviera radicada en la región que mantiene una permanencia de más de 13 años operando estos itinerarios. Es necesario aclarar que el buque Terra Australes se hundió en el invierno del año 2002 y fue reemplazado por el Mare Australis que ya se encontraba en construcción, con capacidad para 126 pasajeros.

Con respecto a los viajes realizados por cruceros que corresponden al grupo de las grandes navieras se produjo al mismo tiempo un aumento en la cantidad de viajes y en la cantidad de cruceristas que arribaron por viaje. Así se pasó de 7 a 42 viajes en 10 temporadas, mientras que la mayor cantidad de pasajeros por buque, aumentó de 850 en la temporada 1996/97 a alrededor de 1.150 en las siguientes tres temporadas, aproximándose a 2.000 en la temporada 2002/03. Estos incrementos no obedecen solamente a factores locales -mejora de la infraestructura aeroportuaria en 1995 y 1997, portuaria en 1999, tipo de cambio favorable a partir de diciembre de 2001, entre otros- sino que se relacionan con:

- . La incorporación de nuevos destinos de cruceros como parte de la estrategia competitiva de las navieras.
- . La necesidad de absorber el aumento de capacidad resultado de una constante renovación de las flotas.
- . La construcción de buques cada vez de mayor capacidad, fundado en una economía de escala.
- . La conveniencia de diversificar la demanda tanto en los mercados emisores tradicionales como la captación de demanda en los mercados locales.
La identificación de segmentos de mercado con motivaciones de viaje ligadas a la naturaleza, cultura y descubrimiento.

Finalmente, si analizamos el grupo de cruceros antárticos en sus diferentes modalidades, se puede observar como Ushuaia se ha ido posicionando como puerto en los viajes que tienen por destino-origen Antártida pasando de 4.689 pasajeros en la temporada 1993/94 a 15.086 en la temporada 2002/03. En esta última temporada, el 51% de los viajes realizados tuvieron a Ushuaia como puerto base -viajes locales-, el 33% como puerto de inicio o fin -viajes semilocales- y el 16% como puerto de escala -en tránsito-, que representa el 97% de los pasajeros que arribaron a Antártida desde todas los puertos -puertas de entrada- donde operan buques antárticos (Secretaría de Turismo de Tierra del Fuego, 2003).

Haciendo un análisis comparativo de los movimientos registrados en el puerto

de Ushuaia durante las temporadas 1993/94 a 2002/03 y de Puerto Montt y de Río de Janeiro para las temporadas 1998/99 a 2001/02, podemos advertir que (véase Cuadro N° 2):

- . En la última temporada comparada el puerto de Río de Janeiro registra el mayor movimiento de pasajeros.
- . Todos los puertos han tenido por lo menos un pico de crecimiento:
 - . Río de Janeiro en la temporada 2000/01
 - . Puerto Montt en la temporada 1999/00
 - . Ushuaia en la temporada 1999/00
- . Ushuaia, durante un período de análisis mayor registra tres picos de crecimiento: 1994/95, 1997/98 y el ya mencionado 1999/00
En Ushuaia, en la temporada 1997/98, se puede visualizar el ingreso de los grandes buques, tanto en la tasa de crecimiento como en el aumento del promedio de pasajeros por buque (en el promedio influyen los viajes a Antártida, realizados en buques de menor porte) y en el reducido aumento de la cantidad de viajes o arribos.
- . En el caso de Puerto Montt y Río de Janeiro se observa el constante aumento del promedio de pasajeros por buque, aunque la cantidad de arribos sea menor que en años anteriores. Esto implica una concentración de la demanda de instalaciones y servicios en tierra.

La temporada de cruceros

La temporada de cruceros tiene una duración de 6 meses aproximadamente (véase Cuadro N° 3). La naviera Cruceros Australis es la que registra una temporada más extensa. Las navieras que operan Antártida se encuentran más condicionadas por el factor climático, extendiéndose la temporada desde la segunda o tercera semana de noviembre hasta la segunda o tercera semana de marzo. Dentro de este grupo, los cruceros expedicionarios generalmente realizan sus viajes de posicionamiento sin pasajeros en tanto que los cruceros de línea lo hacen cumpliendo un itinerario. Los cruceros que tienen a Ushuaia como puerto de escala fueron extendiendo su temporada a lo largo del tiempo y últimamente comienzan a operar durante la segunda o tercera semana de noviembre y finalizan a fines de marzo o principios de abril. Desde el punto de vista de la oferta, la temporada podría extenderse y de hecho la naviera Cruceros Australis está ofreciendo dos salidas de 3 noches 4 días en la ruta: Ushuaia - Cabo de Hornos - Glaciares - Ushuaia, a realizarse durante el mes de mayo de 2004.

Los itinerarios

La Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (en adelante CLIA) en su

PUERTO	TEMPORADA	RECALADAS	PASAJEROS	TASA CRECIM.	PROMEDIO PAX/BUQUE
Río de Janciro	1998 - 1999	92	60.866	-	662
	1999 - 2000	87	66.350	0,9%	763
	2000 - 2001	74	91.048	37,2%	1.230
	2001 - 2002	72	109.040	19,7%	1.514
Puerto Montt	1998 - 1999	24	20.549	-	856
	1999 - 2000	43	43.402	111,2%	1.009
	2000 - 2001	52	57.216	31,8%	1.100
	2001 - 2002	38	58.361	2%	1.536
Ushuaia	1993 - 1994	77	8.811	-	114
	1994 - 1995	119	12.994	47,4	109
	1995 - 1996	143	14.441	11,1	101
	1996 - 1997	138	15.264	5,6	111
	1997 - 1998	142	31.157	104,1	219
	1998 - 1999	144	30.322	-2,75	211
	1999 - 2000	189	43.942	44,9%	232
	2000 - 2001	183	50.094	14%	273
	2001 - 2002	171	53.929	5,8%	315
2002 - 2003	183	54.679	1,4	299	

Cuadro N° 2: Movimiento de buques y pasajeros en tres puertos de América del Sur. Temporadas 1998/99 a 2001/02. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: Ghisolfo (2002) y AA.VV. (2002 y 2003).

TEMPORADA	NAVIERAS REGIONALES*		GRANDES NAVIERAS*		ANTARTICOS**	
	Inicio	Fin	Inicio	Fin	Inicio	Fin
93-94	20-09	12-04	31-12	22-02	---	---
94-95	11-10	11-04	12-11	30-01	05-11	22-03
95-96	19-09	09-04	23-11	03-04	06-11	09-03
96-97	08-10	15-04	07-11	19-03	31-10	18-03
97-98	08-10	22-04	23-11	21-03	09-11	25-03
98-99	07-10	21-04	16-11	20-03	12-11	20-03
99-00	06-10	19-04	10-11	15-04	18-11	17-03
00-01	04-10	24-04	19-11	26-03	20-11	18-03
01-02	10-10	15-04	20-11	01-04	08-11	17-03
02-03	04-12	16-04	18-11	03-04	08-11	22-03

Cuadro N° 3: Duración de la temporada por segmento, puerto de Ushuaia. Temporadas 1993/94 a 2002/03. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: * AA.VV. (2002 y 2003) e ** INFUETUR (1995, 1996, 1997 y 1998); Secretaría de Turismo de Tierra del Fuego (2000, 2001, 2002 y 2003).

CUARDO N° 4: (Apaisado, en archivo aparte)

página web (www.cruising.org) distingue 33 destinos de cruceros, incluidos los destinos World Cruises y Cruises to Nowhere. De ellos solamente 6 se refieren a destinos en el Hemisferio Sur: Africa Southern, Antarctica, Australia-New Zeland, River Amazon, South America y South Pacific; es decir que los itinerarios que incluyen a Ushuaia se encuentran dentro del destino South America. De acuerdo a Ghisolfo (2002) América del Sur participa apenas con un 1,4% del total mundial, identificando dos principales rutas: Costa Brasileña y Costa Meridional, ésta última con los siguientes puertos de recalada: Buenos Aires, Montevideo, Punta del Este, Puerto Madryn, Puerto Argentino (Port Stanley), Ushuaia, Punta Arenas, Puerto Chacabuco, Puerto Montt y Valparaíso. Al analizar los itinerarios que corresponden al extremo Sur de América -entre Buenos Aires y Valparaíso con Ushuaia como puerto de escala- (véase Cuadro N° 4) se observa que:

- . Ushuaia es el puerto que registra mayor presencia en todos los itinerarios, generalmente como puerto de escala, a veces como puerto de regreso o puerto de embarco. Su posición geográfica ha posibilitado que algunas navieras comiencen a utilizar este puerto como punto de corte tarifario, a fin de adecuar los itinerarios a los segmentos de demanda que tienen menor disponibilidad de tiempo libre y/o dinero. Asimismo, se incorpora como puerto de escala en los itinerarios que integran el extremo Sur de América y Antártida. Es necesario destacar que los buques con más de 800 pasajeros que navegan aguas antárticas no realizan desembarcos, ya que no cuentan con autorización de la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos (en adelante IAATO) para este tipo de operaciones.
- . En orden de importancia siguen, Punta Arenas, Puerto Montt, Montevideo, Puerto Argentino (Port Stanley) y Puerto Madryn .
- . En menor medida se visita Puerto Chacabuco y, ocasionalmente, Punta del Este, Castro y Puerto Natales. Si bien estos puertos actualmente no son muy visitados, nos indica por un lado, que existen otros puertos potenciales para incorporarse a los itinerarios en la región, y por otro que podrían utilizarse tanto con la finalidad de diversificar los itinerarios como utilizar puertos menos visitados por otras navieras.
- . Los puertos de Buenos Aires y Valparaíso operan como puertos de inicio y fin de la mayor parte de los itinerarios.
- . Los viajes de posicionamiento generalmente se realizan vía el Océano Atlántico o el Océano Pacífico y ocasionalmente desde puertos de otras áreas, por ejemplo Sudáfrica.
- . Los itinerarios no necesariamente son lineales, es posible que un crucero que se inicie en Buenos Aires, arribe a Ushuaia procedente de Punta Arenas.
- . En los itinerarios analizados no se observa escala en el Puerto de Mar del Plata.

PUERTO	ROYAL PRINCESS	HOLLAND AMERICA LINE	CELEBRITY CRUISES	NORWEGIAN CRUISE LINE
Buenos Aires	Inicio - Fin	37:00	Inicio - Fin	Inicio - Fin
Montevideo	8:00	10:00	8:00	9:45
Puerto Madryn	11:00	-	9:30	9:00
Puerto Argentino	9:30	8:10	9:00	6:00
Ushuaia	8:00	6:00	9:00	7:00
Punta Arenas	13:00	12:20	9:45	12:00
Puerto Chacabuco	-	9:00	-	7:00
Puerto Montt	11:00	9:40	9:30	9:00
Valparaíso	Inicio - Fin	Inicio - Fin	Inicio - Fin	Inicio - Fin

Cuadro N° 5: Duración de la estadía en horas, puertos del itinerario Buenos Aires- Valparaíso. Temporadas 2003/04 y 2004/05. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: <http://www.celebrity-cruises.com>, <http://www.princesscruise.com>; <http://www.hollandamerica.com>, <http://www.ncl.com> y manuales de las navieras.

NAVIERAS	TRES PRINCIPALES GRUPOS			EEUU CANADÁ	EUROPA	CATEGORÍA
	Carnival *	RCC**	Star***			
Silversea Cruises				☐		Luxury
Seabourn Cruise Line	☐					Luxury
Crystal Cruises				☐		Luxury
Hapag Lloyd					☐	Luxury
Celebrity Cruises		☐				Premium
Holland America Line	☐					Premium
Orient Line			☐			Premium
Princess Cruises	☐					Standard
Norwegian Cruise Line			☐			Standard
Costa Cruceros	☐					Standard

Cuadro N° 6: Clasificación de algunas navieras que arriban al puerto de Ushuaia. Elaboración propia a partir de la siguiente fuente: Butler Halter (2003). * Carnival Corporation P&O Princess, ** Royal Caribbean Cruises, *** Grupo Star Cruises.

Asimismo, entre los espacios de especial interés indicados en los itinerarios se encuentran:

- . En primer lugar Cabo de Hornos y Fiordos Chilenos, presentes en la mayoría de los itinerarios.
- . En orden de importancia le siguen: Estrecho de Magallanes, Antártida, Canal Beagle y Seno de Eyre, Pasaje Drake y Laguna San Rafael.
- . Raramente se mencionan Canales Patagónicos y Canal Moraleda.

Atendiendo los itinerarios de otras navieras para la próxima temporada -2004/05- se puede observar que se diversifican los itinerarios, se incorporan recorridos terrestres que reemplazan a una parte del itinerario marítimo y se incorporan otros puertos como de inicio-fin de los itinerarios, tal es el caso de Ushuaia (<http://content.onlineagency.com>).

Las estadías en puerto

Se han comparado las estadías en los puertos del itinerario Buenos Aires - Valparaíso de cuatro navieras representativas -Royal Princess, Holland American Line, Celebrity Cruises y Norwegian Cruise Line- que han operado regularmente en la región durante los últimos años (véase cuadro N° 5). Se puede observar que la mayor estadía se realiza en el puerto de Punta Arenas; le siguen en orden decreciente: Puerto Montt, Puerto Madryn, Montevideo, Puerto Argentino (Port Stanley) y Puerto Chacabuco, y finalmente Ushuaia con la menor estadía promedio del itinerario. Cabe aclarar que cuando Buenos Aires se utiliza como puerto de escala en un itinerario, los buques permanecen más de un día en dicha ciudad.

En los itinerarios de otras navieras, tal es el caso de Silversea Cruises, es posible observar para la temporada 2004/05 que la estadía en la ciudad de Punta Arenas será de 29 y 47 horas, mientras que en Ushuaia, indicada como puerto de inicio, escala y fin en los casos en que el itinerario se ofrece en dos segmentos, la permanencia es de 10 horas (<http://content.onlineagency.com>).

Por otra parte, la naviera Oceanía Cruises, que operará la próxima temporada con el buque Insignia, también permanecerá 29 horas en Punta Arenas y 8 horas en Ushuaia. La mayor permanencia de los buques en el puerto de Ushuaia es un reclamo permanente tanto del sector turístico como del comercio de la ciudad, dado que a más permanencia más posibilidades de concretar ventas y/o servicios.

Los segmentos

De acuerdo a Wood (2000) la CLIA distingue siete segmentos de mercado:

NAVIERA	CATEGORIA	TARIFA SUITE/ PENTHOUSE		TARIFA CABINA EXTERNA	
		Crucero	Día	Crucero	Día
Norwegian Cruise Line	Standard	5379	384	1.779	127
Celebrity Cruises	Premium	12500	892	1500	107
Selversea Cruises	Luxury	13.083	934	5.883	420

Cuadro N° 7: Tarifas en USD de las navieras por categoría, itinerario de 14 días Buenos Aires - Valparaíso. Temporada 2004/05. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: Ghisolfo (2002); <http://www.celebrity-cruises.com>, <http://www.ncl.com>, <http://www.onlineagency.com> y manuales de las navieras.

económico, contemporáneo, premium, crucero de lujo, navegación de lujo, exploración-aventura ligera y otros segmentos diferenciados. Los dos primeros segmentos están orientados al mercado de masas, con el 53% de la oferta, el segmento premium con el 36% de la oferta corresponde a pasajeros de un nivel socioeconómico superior, y el resto repartido entre los segmentos restantes.

En este análisis se consideraron las navieras que operan con mayor regularidad en nuestra región (véase cuadro N° 6). Es interesante destacar que gran parte de las mismas se encuentran categorizadas como luxury o premium, es decir que están orientadas a segmentos de mercados de clase alta y media-alta cuyos pasajeros tienen una capacidad de gasto elevada. En un informe para CEPAL (Ghisolfo, 2002) se estima que el gasto medio por crucerista/día es de U\$S 112, mientras que Butler Halter (2003) sostiene que los pasajeros de un buque de 1500 pasajeros de 4 estrellas generan el mismo gasto que 300 pasajeros de un buque 5 estrellas. Cabe aclarar que Carnival Cruise Lines y Royal Caribbean Int., con 19 y 21 buques respectivamente -la mayoría de gran porte- clasificadas como standard, no han incursionado aún en el extremo Sur de América.

Si consideramos las tarifas en dólares estadounidenses (véase cuadro N° 7), para itinerarios de 14 días entre las ciudades de Buenos Aires y Valparaíso, podemos observar que la tarifa más económica en un crucero de lujo es similar a la más cara en un crucero estándar, mientras que la mayor diferencia entre la tarifa mayor y menor se da en el crucero premium. Asimismo, vemos que la cabina más cara en las categorías premium y luxury son similares. La cabina económica considerada corresponde a una cabina doble exterior. Los precios siempre son por persona, en base a cabina doble.

Muchas veces los cruceros se venden como un destino en sí mismos (Wood, 2000), en esos casos el tamaño del crucero, la diversidad de atracciones y posibilidades de recreación a bordo y la vinculación del viaje con algún tema en particular son muy valorados al realizar la elección, especialmente en los cruceros a ninguna parte -

PUERTO	CELEBRITY CRUISES		PRINCESS CRUISES		HOLLAND AMERICA LINE	
	Duración Horas	Precio USD	Duración Horas	Precio USD	Duración Horas	Precio USD
Puerto Madryn	7:00	98	9:30	119	-	-
Puerto Argentino	4:00	76	4:00	94	4:00	99
Ushuaia	5:30	109	4:00	68	5:30	99
Punta Arenas	7:00	1475	12:00	1250	11:00	999
Puerto Chacabuco	-	-	-	-	6:00	499
Puerto Montt	8:00	295	9:30	549	8:00	399

Cuadro N° 8: Máxima duración y máximo precio de las excursiones ofrecidas en los puertos del itinerario por navieras representativas. Temporada 2004/05.

Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: <http://www.celebrity-cruises.com>, <http://www.princesscruise.com>, <http://www.hollandamerica.com>

EXCURSION	HOLLAND AMERICA 2003/04	PRINCESS 2002/03	CELEBRITY 2003/04	TOTAL	AGRUPADOS	
Entradas	8	6	2			
Pingüinera	809	-	-	809	6640	5667
Beagle	1001	2209	426	3636		
Combinada	1327	-	868	2195		
Parque Nacional	-	651	-	651	651	
Tren	-	789	-	789	2821	
Tren con Ensenada	1851	-	-	1815		
Tren con Lapataia	-	-	217	217		
Hípico	-	163	-	163	163	
Escondido	1000	1027	-	2027		
Trekking	236	222	70	528	2555	

Cuadro N° 9: Excursiones realizadas por los pasajeros en Ushuaia, navieras seleccionadas. Temporadas 2002/03 y 2003/04. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: Tolkeyen Patagonia, Departamento Cruceros (2004).

cruises to nowhere-, en tanto los cruceros con destinos, en los que los puertos donde se hace escala son un elemento esencial en la elección y experiencia del consumidor, la imagen de los mismos y las actividades a desarrollar en ellos tendrán un mayor peso al tomar la decisión.

Las excursiones en tierra ofrecidas a bordo

Se compararon las excursiones en tierra ofrecidas por tres de las navieras consideradas en el punto anterior: Royal Princess, Holland America Line y Celebrity Cruises. En el caso de Norwegian Cruise Line se accedió a la información de las excursiones pero no al precio de las mismas, razón por la cual se descartó de este análisis (véase cuadro N° 8). Luego se relacionó la duración de las excursiones con la estadía en puerto de cada buque-naviera, observando que hay una relación directa entre la cantidad de horas que un buque permanece en puerto y la duración de las excursiones, es decir el tiempo que ese buque necesariamente debe permanecer en puerto. Es preciso recordar que los ingresos de las navieras provienen de la tarifa que se cobra por el crucero -que incluye el transporte marítimo, alojamiento, las comidas y los espectáculos- y los servicios no incluidos en la misma. Entre estos últimos se encuentran los servicios de tipo personal -bebidas, lavandería, telefonía, fotografía-, servicios especiales -internet, tratamientos de belleza-, casino, compras a bordo y la venta de excursiones en tierra.

Punta Arenas, nuevamente, ocupa el primer lugar no solamente en excursiones de mayor duración sino en excursiones de mayor precio, aunque no necesariamente las excursiones de mayor duración son las más caras; en cuanto a duración le siguen Puerto Montt, Puerto Madryn, Puerto Chacabuco, Ushuaia y Puerto Argentino (Port Stanley). También se pudo observar la oferta de recorridos terrestres de hasta 5 días que reemplazan a parte del itinerario marítimo (<http://www.princesscruise.com>).

Caracterización de las excursiones ofrecidas a bordo

En Ushuaia, las navieras que se analizaron ofrecen las siguientes excursiones: Celebrity Cruises, ofrece cuatro excursiones:

- . Beagle Channel Navigation & National Park
- . Train Ride At The End Of The World
- . Beagle Channel Catamaran Cruise
- . Tierra Mayor Trekking

Las primeras tres excursiones se desarrollan en el área del Canal Beagle y

Parque Nacional Tierra del Fuego y corresponden a una actividad contemplativa del paisaje, mientras que la última propone una actividad de trekking, por zonas de bosque y turbal, en el área de Tierra Mayor ubicada a 17 km al NE de la ciudad.

Holland America Line, ofrece cinco excursiones:

- . Beagle Channel & National Park. Combination
- . Lake Escondido Scenic Alpine Drive
- . Tierra del Fuego National Park by Coach & Train
- . Beagle Channel Wilde Life
- . Penguins & Beagle Channel

Tres excursiones se desarrollan en el área del Canal Beagle, una de ellas combinada con el Parque Nacional Tierra del Fuego, otra propone la visita al Parque Nacional Tierra del Fuego en ómnibus incluyendo el Tren del Fin del Mundo y otra se desarrolla por la Ruta Nacional N° 3, hacia el NE, hasta Lago Escondido. Todas corresponden a una actividad contemplativa del paisaje.

Princess Cruises, ofrece seis excursiones, aunque la última se encuentra suspendida.

- . Beagle Channel Wildlife Cruise
- . Scenic Ushuaia and Mountain Drive
- . Southernmost Railway And Ensenada Bay
- . Tierra Mayor Natural Reserve Trek
- . Drive To The “End Of The World”
- . Tierra del Fuego Horseback Adventure

Una de las excursiones se desarrolla en el Canal Beagle, dos en el área del Parque Nacional Tierra del Fuego incluyendo en un caso el Tren del Fin del Mundo, dos se dirigen hacia el NE por la Ruta Nacional N° 3, hasta Tierra Mayor y Paso Garibaldi, en la Cordillera de Los Andes. Una de las excursiones implica una participación activa de los turistas. En los descriptores de estas excursiones no se menciona la presencia de Los Andes o Cordillera de Los Andes, sino que se menciona Paso Garibaldi.

Las excursiones que navegan por el Canal Beagle son las más requeridas, luego le siguen las que tienen Parque Nacional con Tren y finalmente las que se dirigen hacia el NE de la Isla (véase cuadro N° 9). El Parque Nacional en combinación con navegación o tren tiene una demanda importante. La excursión hacia Lago Escondido interesa a muchos turistas, y no menos significativa es la cantidad de pasajeros que realizan actividades con mayor exigencia física. Es necesario aclarar que aún no se ha estudiado cuál es la cantidad de plazas ofertadas por las operadoras receptoras para cada una de las excursiones.

Del movimiento registrado por las operadoras receptoras para otras navieras, como por ejemplo Silversea Cruises, se observa la inclusión de servicios privados y traslados al Ushuaia Golf Club (Tolkeyen Patagonia, 2004).

Es posible advertir que en otros puertos del itinerario se ofrece mayor diversidad de excursiones, con una duración mayor y donde se combinan distintos medios de transporte y actividades. De acuerdo con Ghisolfo (2002) la predisposición a consumir de los cruceristas “se puede incrementar fuertemente si la comunidad se preocupa en ofrecer alternativas de entretención novedosas, sofisticadas y singulares...”. En algunos puertos destino se ofrecen excursiones con estas características, entre las que se encuentran:

- . Los sobrevuelos sobre el continente Antártico. Se ofrecen desde Punta Arenas, en uno de los casos con aterrizaje; además del continente blanco se sobrevuela: Estrecho de Magallanes, Canal Beagle, Cordillera Darwin, Cabo de Hornos y Pasaje Drake. Si el vuelo no se puede realizar por problemas meteorológicos se ofrece una ruta alternativa: Punta Arenas, Canal Beagle, Puerto Williams, Isla Diego Ramírez, Cabo de Hornos, Estrecho de Magallanes, Río Gallegos, Torres del Paine y Laguna San Rafael. Esta excursión tiene una duración de 5:30 horas y 11 horas en el caso en que se descienda.
- . Visitas a estancias: En numerosos puertos -Punta Arenas, Puerto Montt, Puerto Argentino (Port Stanley) y Puerto Madryn- se ofrecen visitas a estancias, en alguna de ellas se realiza una demostración de esquila y en otras se venden prendas realizadas con lana genuina.
- . Pesca deportiva: se ofrecen distintas alternativas que posibilitan realizar pesca deportiva.

Es posible afirmar que las excursiones ofrecidas no tienen limitaciones de tiempo -algunas superan largamente un full day -, en la combinación de medios de transporte ni en el costo. Seguramente los factores más importantes a la hora de la elección por parte del pasajero se relacionan con la singularidad, la representatividad de los atractivos y la calidad de la experiencia. Por otra parte, es necesario que estas excursiones resulten también convenientes para la naviera, quien hace la elección en primer término, y que se desarrollen dentro de un marco de previsibilidad que permita mantener la estructura horaria del itinerario.

En Tierra del Fuego, Argentina, el espacio turístico que se incorpora en las excursiones ofrecidas en los cruceros no va más allá de una hora distancia tiempo desde el puerto y se desarrollan en mayor medida en el área del Canal Beagle y Parque Nacional Tierra del Fuego y en menor medida hacia el NE de la isla. Sería posible diversificar la oferta de excursiones e incorporar otros espacios y productos turísticos a dicha oferta ya que contamos con diversidad de atractivos y una infraes-

estructura que si bien debe ser mejorada, posibilita su accesibilidad:

- Las estancias: presentan una fuerte identidad y singularidad dada por la presencia de la ganadería ovina durante más de un siglo y el patrimonio arquitectónico -cascos de estancia que presentan un diseño arquitectónico y materiales propios de la arquitectura industrial de principios del siglo pasado y un especial uso del color-. Algunas estancias se destacan por la pesca deportiva, otras por su proximidad a la Reserva Costa Atlántica, por sus cabañas -mejoramiento genético de una raza-, por su historia, por sus imponentes cascos (Jensen, 2003).
- Pesca deportiva: en Tierra del Fuego se encuentran pesqueros de salmónidos reconocidos a nivel internacional, entre ellos los ríos Grande y José Menéndez y se cuenta con más de 10 cotos de pesca habilitados por la autoridad competente. (Jensen et al, 2000)
- Ubicación geográfica: que le permite en la modalidad sobrevuelos alcanzar desde Puerto Madryn hasta Antártida y desde la Costa Atlántica hasta la Cordillera de los Andes.
- Proximidad al Parque Nacional Los Glaciares: posibilita incorporar este atractivo de orden internacional a la oferta desde Ushuaia (Daverio y Vereda, 2001).
- Áreas Protegidas: Reserva Costa Atlántica, Reserva de Uso Múltiple Corazón de la Isla, Reserva Natural y Paisajística de los Valles de Tierra Mayor y Río Olivia y la Reserva Cultural Provincial Playa Larga (Daverio y Vereda,

NAVIERA	FECHA	PASAJEROS IN	EXCURSIONES	%	% PROM.
Holland America	20-11-03	1.349	744	55	60.1
	12-12-03	1.306	825	63	
	25-12-03	1.117	605	54	
	22-01-04	1.305	875	67	
	05-02-04	1.341	704	52	
	01-03-04	1.288	840	65	
	13-03-04	1.304	909	70	
	24-03-04	1.302	722	55	
Royal Princess	01-02-03	1.173	926	79	72.6
	15-02-03	1.159	783	68	
	01-03-03	1.149	875	76	
	15-03-03	1.153	875	76	
	29-03-03	1.145	737	64	
Celebrity Cruises	06-02-04	1.971	894	45	47.5
	08-03-04	1.957	987	50	

Cuadro N° 10: Pasajeros que tomaron excursiones, navieras seleccionadas. Temporadas 2002/03 y 2003/04. Elaboración propia a partir de las siguientes fuentes: Tolkeyen Patagonia (2004) y Prefectura Naval Argentina.

2001; Daverio 2003).

Del total de cruceristas que arribaron al puerto de Ushuaia, en buques de tres navieras seleccionadas, tomaron excursiones el 47,5 % en el caso de la naviera Celebrity Cruises, el 60.1 % de los pasajeros de Holland America y el 72,6% de los pasajeros de Princess Cruises (véase cuadro N° 10).

Conclusiones

Sobre Ushuaia como destino de cruceros:

- . A partir de la temporada 1996/97 se registra un crecimiento importante en la cantidad de buques que arriban a Ushuaia.
- . El aumento en el tamaño de los buques produce picos acusados de demanda en los servicios locales, especialmente en los días en que arriban dos embarcaciones de gran porte juntas.
- . Nuevas navieras comenzarán a operar en el sector, incorporando novedades en los itinerarios, tales como la venta de un itinerario en segmentos -antes reservados para los vuelta al mundo o itinerarios extensos de posicionamiento-
- . Buques de gran porte incorporan a sus itinerarios Antártida.
- . Buques que operan en Antártida incorporan a sus itinerarios puertos meridionales, ya sea del Océano Atlántico u del Océano Pacífico.
- . Dentro de las grandes líneas navieras prevalecen las de lujo y premium sobre las estándar.
- . La naviera Cruceros Australis es la única que opera el itinerario: Punta Arenas, Ushuaia, Punta Arenas. Lo hace interrumpidamente desde 1990. Es la única naviera de la región que ha logrado posicionarse.
- . El puerto de Ushuaia se incluye en todos los itinerarios que operan en el sector meridional.
- . La estadía de los cruceros en Ushuaia es una de las más breves del itinerario.
- . Las excursiones que se ofrecen en Ushuaia son más cortas y económicas con relación a las ofrecidas en otros puertos del itinerario Buenos Aires-Valparaíso.
- . Las excursiones se desarrollan solamente en el área del Canal Beagle -desde Isla Martillo hasta Bahía Lapataia- y desde Ushuaia hasta el Parque Nacional Tierra del Fuego y Lago Escondido.
- . La permanencia en puerto de los cruceros se relaciona con la duración máxima de las excursiones en tierra en el puerto-destino.

Sobre el futuro de Ushuaia y su hinterland como puerto de destino:

- . Es posible la coordinación de distintos medios de transporte para la incorpora-

ción del traspás a la oferta de excursiones orientadas a cruceros.

- No se observan limitaciones en cuanto a la duración de las excursiones y el costo de las mismas -superan la duración de un full day y cuestan hasta 1.500 dólares-.
- El diseño de nuevos productos turísticos debería incorporar espacios y actividades con recursos singulares tales como Antártida, Parque Nacional Los Glaciares y en el hinterland del puerto de Ushuaia: pesca deportiva, estancias fueguinas, Reserva Natural Costa Atlántica, entre otros.
- Una mayor estadia en los puertos, producto de una más amplia oferta en las excursiones terrestres, podría permitir una mejor distribución de los servicios requeridos y aliviaría el congestionamiento de sitios de especial interés.
- La especialización de los cruceros podría complementarse con el diseño de productos turísticos de intereses específicos: científico -geológico, biológico, antropológico-; deportivo -buceo, excursiones en kayak, trekking, escalada en hielo, etc.-.
- La incorporación de Ushuaia como puerto-destino por un número creciente de cruceros se presenta como una oportunidad que podrá ser capitalizada a partir de:
 - Capacidad de los distintos niveles del gobierno para propiciar el fortalecimiento de la red empresarial, coordinación de acciones entre distintas áreas de gobierno a fin de facilitar la integración de los distintos elementos de la industria, realización de investigación básica para la toma de decisiones, adecuada fiscalización a fin de asegurar la calidad de los servicios, transparencia en el acceso a la información.
 - Capacidad innovadora y emprendedora del empresariado local para el diseño, operación y posicionamiento de nuevos productos turísticos.
 - Una excelente relación calidad-precio donde se considere a la calidad de los servicios turísticos como un elemento diferenciador del destino turístico y a los recursos humanos como un elemento indispensable para ello.

Bibliografía

AA.VV (2002 y 2003), Turismo de cruceros convencionales en Tierra del Fuego, Antártida y Atlántico Sur. Práctica Profesional IV, Departamento de Turismo, FHCS, Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco, Ushuaia, mimeo.

BUTLER HALTLER, M. (2001), “Los cruceros turísticos”, en O.M.T., Tendencias de los mercados turísticos: Panorama mundial y actualidad del turismo. Madrid, O.M.T. 2001.

BUTLER HALTLER, M. (2003), “La actividad de los cruceros turísticos en el mundo” en O.M.T, Foros para la construcción de una política pública de cruceros, México, 2003, www.sectur.gob.mx/work/resources/LocalContent/10066/7/OMTCrucerosMexico2003.pdf.

DAVERIO, M. E. (2002), El turismo antártico y el desarrollo de infraestructura en Tierra del Fuego y Magallanes. Inédito.

- DAVERIO, M. E. (2003), "Informe Complementario Relevamiento de Atractivos", en Estudio de oferta y demanda actual del mercado turístico: Río Grande y Zona Norte de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Ushuaia, Fundación Patagonia Natural, marzo-junio 2003.
- DAVERIO, M. E. y Vereda, M. (2001), "Informe Complementario Relevamiento de Atractivos, Corredor Turístico Patagónico", en Estudio de oferta y demanda actual para el Corredor Turístico Patagónico: Puerto Madryn, El Calafate y Ushuaia, Ushuaia, Secretaría de Turismo de la Nación.
- DE AGOSTINI, A. (s/f), Mis viajes a la Tierra del Fuego. Milán, Prof. G. De Agostini.
- DIRECCION PROVINCIAL DE PUERTOS, TIERRA DEL FUEGO, ARGENTINA (s/f), Folleto Puerto y Puerta a la Antártida. Ushuaia el Puerto de la ciudad más Austral del Mundo.
- GHISOLFO, F. (2002), "La industria de cruceros turísticos y su impacto en América del Sur", en Boletín del comercio y el transporte en América Latina y El Caribe, CEPAL. N° 192, 2002.
- INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO (1993), Tendencias del turismo antártico a través de Ushuaia en la temporada 1992-93. Ushuaia. Oficina Antártica.
- INSTITUTO FUEGUINO DE TURISMO (1995; 1996; 1997; 1998; 1999), Ushuaia 'Puerta de entrada a la Antártida' Informe sobre el tránsito de turismo antártico a través de Ushuaia 1994-95, 1995-96; 1996-97; 1997-98; 1998-99, Ushuaia, Oficina Antártica.
- JENSEN, M.; BOUTEILLER, M. S.; DANIELS, E.; ALAZARD, S. M. (2000) Estudio de factibilidad de la diversificación económica de los establecimientos rurales de la provincia de Tierra del Fuego a partir de la implementación de actividades turísticas. Ushuaia, CIUNPAT, Informe final.
- JENSEN, M. (2003) "Las estancias de Tierra del Fuego y la actividad turística en el área de influencia de la ciudad de Río Grande y la Reserva Costa Atlántica", en Estudio de oferta y demanda actual del mercado turístico Río Grande y Zona Norte de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, Ushuaia, Fundación Patagonia Natural, marzo-junio 2003.
- PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, Prefectura Ushuaia e Islas del Atlántico Sur. Libro de Entradas y Salidas de Buques. Años 2000 y ss. Ushuaia.
- SECRETARIA DE TURISMO DE TIERRA DEL FUEGO (2000; 2001; 2002 y 2003), Ushuaia 'Puerta de entrada a la Antártida' Informe sobre el tránsito de turismo antártico a través de Ushuaia Temporada 1999-2000; 2000-01; 2001-02 y 2002-03, Ushuaia, Oficina Antártica.
- SECRETARIA DE TURISMO Y CULTURA DE USHUAIA (2003), Informe Estadístico. Año 2002 y Temporada 2002/2003, Ushuaia, Municipalidad de Ushuaia y Fundación Ushuaia XXI.
- TOLKEYEN PATAGONIA (2004), Departamento Cruceros, Ushuaia, comunicación personal.
- WOOD, R. A. (2000), "Turismo de Cruceros en el Caribe. La globalización en el mar", en Annals of Tourism Research en Español, Vol. 2, N° 1, Palma de Mallorca, Universitat de les Illes Balears.

Páginas web consultadas:

<http://www.australis.com>, Cruceros Australis

<http://www.celebrity-cruises.com>, Celebrity Cruises

<http://www.cruising.org> CLIA, Cruise Lines International Association

<http://www.cruiseweb.com>

<http://www.hollandamerica.com>, Holland America Line

<http://www.ncl.com>, Norwegian Cruise Line

<http://www.oceaniacruises.com>

<http://www.onlineagency.com>

<http://www.princesscruise.com>, Princess Cruises