

TURISMO DE CRUCEROS: SU INFLUENCIA EN EL COMPORTAMIENTO ESPACIAL DEL PARQUE NACIONAL TIERRA DEL FUEGO (PNTDF), USHUAIA

M. Lucrecia Villegas*

Carolina Cohen**


Mariana Morgavi***

Marisol Vereda****



CONICET / APN
Instituto de Desarrollo Económico
e Innovación
Universidad Nacional de Tierra del Fuego
AIAS

CONTACTO

*  0000-0003-1798-2779
 mvillegas@untdf.edu.ar

**  0000-0002-6665-1960
 ccohen@untdf.edu.ar

***  0000-0003-0593-1755
 mmorgavi@untdf.edu.ar

****  0000-0003-1157-2971
 mvereda@untdf.edu.ar

Cita recomendada

Villegas, M. L.; Cohen, C.; Morgavi, M.; Vereda, M. (2023). Turismo de cruceros: su influencia en el comportamiento espacial del parque nacional tierra del fuego (PNTDF), Ushuaia. *Realidad, Tendencias y Desafíos en Turismo*, 21 (2) 133-154.

ARK CAICYT:

<http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25456199/f48k9Iris>

Recibido: 02/11/2023.

Aceptado: 26/12/2023.

RESUMEN

Ushuaia se posiciona como un destino de cruceros por excelencia gracias a las ventajas comparativas y competitivas. Considerando el turismo como práctica socio-espacial, se destaca el estudio del comportamiento de los visitantes. Particularmente, para este trabajo se plantea analizar el comportamiento espacial del turismo en el Parque Nacional Tierra del Fuego, durante la temporada de cruceros 2022-2023. Se estableció una metodología basada en la aplicación de la técnica de la observación directa no participante, que permite establecer un acercamiento directo con el hecho a estudiar. Los principales resultados manifiestan una congestión fluctuante, con marcados momentos de mayor uso del espacio, influenciada por la presencia de cruceristas. Esta congestión se vincula a los tipos de vehículos y visitantes, según la diversidad de oferta turística que confluye en el área protegida, cuya distribución horaria se concentra entre las 10 hs y las 11:30 hs. A partir de lo expuesto, se reafirma que esta área protegida corresponde a un atractivo de jerarquía para el turismo de cruceros y por lo tanto influye directamente en su dinámica y en su nivel de congestión.

PALABRAS CLAVE

turismo de cruceros - congestión - área protegida - hinterland - comportamiento.

**CRUISE SHIP TOURISM:
ITS INFLUENCE ON THE SPATIAL BEHAVIOR
OF TIERRA DEL FUEGO NATIONAL PARK (PNTDF), USHUAIA**

M. Lucrecia Villegas*

Carolina Cohen**

Mariana Morgavi***

Marisol Vereda****

CONICET/APN
Institute of Economic Development
and Innovation
National University of Tierra del Fuego
AIAS

CONTACT

*  0000-0003-1798-2779

 mlvillegas@untdf.edu.ar

**  0000-0002-6665-1960

 ccohen@untdf.edu.ar

***  0000-0003-0593-1755

 mmorgavi@untdf.edu.ar

****  0000-0003-1157-2971

 mvereda@untdf.edu.ar

Recommended citation

Villegas, M. L.; Cohen, C.; Morgavi, M.; Vereda, M. (2023). Cruise tourism: its influence on the spatial behaviour, Tierra del Fuego National Park (PNTDF), Ushuaia. *Realidad, Tendencias y Desafíos en Turismo*, 21 (2) 133-154.

ARK CAICYT:

<http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25456199/f48k9lris>

Received: 02/11/2023.

Accepted: 26/12/2023.

ABSTRACT

Ushuaia is positioned as a cruise destination par excellence thanks to its comparative and competitive advantages. Considering tourism as a socio-spatial practice, the study of visitor behavior stands out. Particularly, for this work, it is proposed to analyze the spatial behavior of tourism in the Tierra del Fuego National Park, during the 2022-2023 cruise season. A methodology based on the application of the non-participant direct observation technique was established, since it allows establishing a direct approach with the fact to be studied. The main results show a fluctuating congestion, with marked moments of greater use of space, influenced by the presence of cruise passengers. This congestion is linked to the types of vehicles and visitors, according to the diversity of tourist offer that converges in the protected area, whose time distribution is concentrated between 10 a.m. and 11:30 a.m. Based on the above, it is reaffirmed that this protected area corresponds to a hierarchy attraction for cruise tourism and therefore directly influences its dynamics and its level of congestion. Therefore, this work contributes directly to the planning and management of this national park.

KEYWORDS

cruise tourism - saturation - protected areas - hinterland - touristic behaviour.

INTRODUCCIÓN

Ushuaia se posiciona como un destino de cruceros por excelencia gracias a las ventajas comparativas vinculadas a los factores de localización geográfica. A ello se le suman las ventajas competitivas que la caracterizan, como el apoyo logístico, la calidad de servicios, la formación de recursos humanos y la puesta en valor de recursos turísticos (Jensen y Vereda, 2016).

En este contexto, se destaca cómo la movilidad de los flujos requiere de la materialidad de los lugares, es decir, de la concentración de recursos territoriales para el manejo de la dispersión y la movilidad. Para comprender mejor su significado, se abordan en profundidad dos dimensiones, que actúan en forma conjunta y se reconocen como dependientes una de la otra, la espacial y la social. Caracterizar el turismo como práctica socio-espacial permite pensar un abordaje del espacio como totalidad, el espacio geográfico como objeto de preocupación (Cohen, 2020).

En este sentido, considerando ambos aspectos de la práctica turística, se destaca el estudio del comportamiento de los visitantes, que conforma un área de gran interés académico, que ha sido abordado desde diferentes perspectivas. Identificar y caracterizar el comportamiento espacial y temporal de los turistas es relevante porque determina la forma de consumo de los espacios, en especial las formas de consumo de los destinos por parte de los cruceristas. Tener en cuenta las pautas de interacción y vinculación entre el crucerista con el destino y el territorio permite optimizar la planificación y gestión turística (Vereda y Borla, 2018; Vereda, et al., 2010).

Particularmente, atendiendo a la actividad turística de cruceros en Ushuaia, el Parque Nacional Tierra del Fuego (PNTDF) se constituye como uno de los sitios de visita principales que forma parte de la oferta turística local. Para los visitantes de cruceros, se establece como un área protegida de importante valor natural y paisajístico en cercanías a la ciudad, pudiendo adaptar su itinerario y duración según el tipo de servicio a brindar.

A partir de los aspectos mencionados surge como interrogante, ¿cómo influye el arribo de cruceros y los turistas en la dinámica espacial del Parque Nacional Tierra del Fuego, como uno de los principales sitios de visita del destino? Para dar cumplimiento a la pregunta de investigación, se establece como objetivo principal analizar el comportamiento espacial del turismo en el Parque Nacional Tierra del Fuego, durante la temporada de cruceros 2022-2023.

Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto de Investigación PIDUNTDF-B 2021 denominado "Análisis espacial del comportamiento del turismo de cruceros en el puerto y el *hinterland* de Ushuaia", a partir del cual se espera

profundizar sobre la activación de la atractividad turística. Para ello los factores espaciales y sociales se posicionan como elementos claves en el análisis de los sitios de visita. Debido a la importancia que posee el PNTDF para la oferta turística de cruceros, se ha establecido como una de las áreas de interés para ser estudiada.

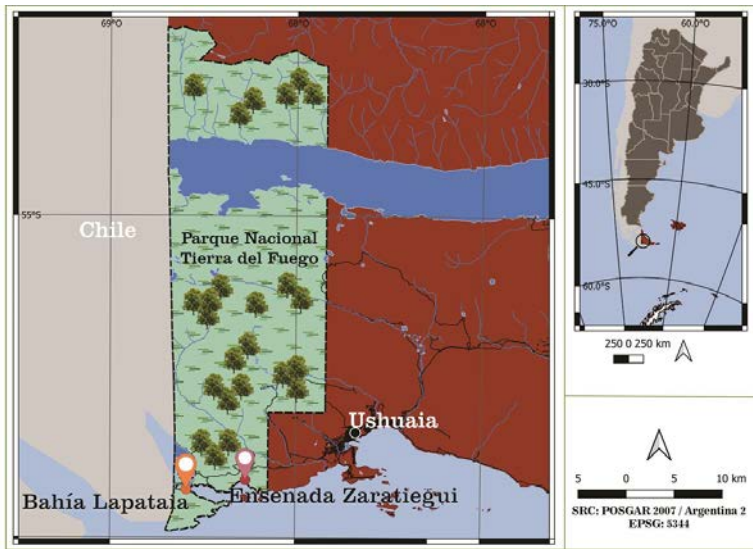
a. Breve descripción del área de estudio

Ushuaia, comenzó a desarrollarse como destino de cruceros a principios del siglo XX, con la oferta de viajes a través de los canales fueguinos. Con el tiempo, la localidad y sus alrededores se fueron posicionando como un destino único, para dar respuesta a los tipos de cruceros que allí recalán. En función a la clasificación propuesta por el Instituto Fueguino de Turismo (INFUETUR) y el grupo de investigación de turismo antártico y zonas remotas de la Universidad Nacional de Tierra del Fuego A.I.A.S., se diferencian especialmente dos tipos: por un lado, los Pendulares o del Cono Sur que navegan los océanos Atlántico y Pacífico formando un péndulo que conecta en su recorrido a Brasil, Uruguay, Argentina y Chile. Al finalizar su viaje se realiza el recambio de pasajeros y comienza su recorrido en sentido inverso. Los Antárticos, por su parte, posicionan a Ushuaia como puerto base y en menor medida como puerto de escala, inicio o fin del itinerario. Utilizan embarcaciones de tipo rompehielos o con casco reforzado (Jensen y Vereda, 2016).

Este segmento de la actividad turística ha ido incrementando diversos espacios geográficos de visita de acuerdo a las características de las compañías y a los perfiles de la demanda. En este marco, el PNTDF se posicionó como uno de los sitios de visita más concurridos y elegidos por este segmento, donde se desarrollan diversas actividades turísticas y recreativas, por una gran cantidad de visitantes. El Plan de Gestión (APN, 2019) enfatiza que esta concentración de visitantes se ve afectada por la oferta de excursiones que se ofrecen a los pasajeros de los grandes cruceros pendulares y los cruceros antárticos. En este sentido, se destaca el trabajo de Mosti, *et al.* (2005) vinculado a la percepción del congestionamiento en Bahía Lapataia como parte del proyecto de investigación Evaluación de la experiencia turística en el sector Bahía Lapataia, Parque Nacional Tierra del Fuego (Argentina) y el trabajo de Daverio, *et. al.* (2007) vinculado a las relaciones entre motivaciones de visita y percepción de congestionamiento.

Para el presente estudio, se seleccionaron dos sitios de visita ubicados en el área de uso público: el sector de Bahía Lapataia, ubicado al final de la Ruta Nacional N° 3 ya que es el sector más visitado del PNTDF; y el sector de Ensenada Zaratiegui, que se trata de una pequeña ensenada sobre la costa marina, a la cual se accede desde la Ruta Nacional N° 3 (Figura 1).

Figura 1. Mapa Parque Nacional Tierra del Fuego.



Fuente: elaboración personal en base a Qgis 3.22.14

MARCO TEÓRICO

El turismo de cruceros ha experimentado un dinámico y persistente crecimiento incluso a pesar de la crisis atravesada en el 2008 (Syriopoulos *et al.*, 2022) y la reciente pandemia consecuencia del virus por COVID-19. De forma sostenida se han ido incrementando los espacios geográficos de visita según las características de las compañías y los perfiles de la demanda. Ushuaia, se posiciona como uno de los destinos consolidados siendo un claro exponente de la cadena de logística de producción, de transporte y de distribución que se requiere para responder a la demanda de cruceros (Cohen y Vereda, 2020).

En concordancia con lo que plantean diversos autores (Syriopoulos *et al.*, 2022; Smirnov *et al.*, 2022 y otros) se entiende por turismo de cruceros a un segmento de la actividad turística cuya principal característica consiste en una forma de viajar con fines de ocio de tipo *all inclusive*. Su particularidad radica en que todo el viaje se realiza a bordo de un crucero que proporciona transporte, alojamiento y entretenimiento.

Como plantean González *et al.* (2022), los servicios que ofrecen los cruceros están compuestos por dos aspectos: los servicios a bordo y los servicios en tierra. Poniendo el foco en los servicios en tierra, dos componentes territoriales se posicionan como fundamentales: el puerto y el *hinterland*. En este caso, el

trabajo se centra directamente en el *hinterland* como “aquel territorio en el que se genera el grueso de su tráfico; esto es, aquel que incluye los principales puntos de origen/destino de los flujos de carga que atraviesan sus instalaciones” (Schut, 1977, citado en: Caballé Valls, 2023, p. 19). Desde el punto de vista terrestre, incluye también los espacios que actúan como área de influencia de un puerto. En este sentido, desde el turismo de cruceros, el *hinterland* refiere no solo al soporte para responder a la logística, servicios y equipamientos requeridos por los buques, sino que, además, incluye los atractivos factibles de ser visitados por este segmento. Así cruceros, puerto y *hinterland* se entrelazan como infraestructuras auxiliares en tierra y en mar, buscando satisfacer a los viajeros y aplicando dinámicas a bordo y en los puntos de atraque que resultan fundamentales para el éxito de este segmento turístico.

Entre los sitios de visita que despiertan mayor interés las áreas naturales se posicionan entre las más demandadas. Esto hace necesario obtener información sobre el comportamiento espacial y temporal de los turistas porque permite aproximarse a una visión de la situación actual de los destinos, de sus atractivos y sus formas de uso, y de esta forma mejorar su gestión y planificación, como así también la calidad de su experiencia. Este tipo de comportamiento se aproxima a partir de sus patrones de movimiento físico y estrategias de consumo del entorno en el que se encuentran (Xiao-Ting y Bi-Hu, 2012).

El estudio del comportamiento turístico conforma un campo de gran interés académico, por lo que es aproximado desde diferentes enfoques, y particularmente, en los últimos años el estudio del comportamiento espacio-temporal ha despertado mayor atención. En este caso, resulta un concepto relevante porque permite analizar la movilidad espacial y temporal de los visitantes de cruceros, considerando cuál es su vinculación con el sitio de visita que conforma el PNTDF. De esta forma, se puede observar qué zonas son más utilizadas, qué actividades realizan, cómo se vinculan con el área, permitiendo a largo plazo mejorar las estrategias de visita en el área natural protegida.

Galí *et al.* (2015) interpretan el comportamiento de visitantes en un área determinada en relación a dos dialécticas: la relación que tiene el visitante con el territorio; y la vinculación del visitante con las normas socialmente construidas de ese espacio, estableciendo que el destino posee recursos turísticos determinados pero que, a su vez, estos poseen una valoración social determinada.

Partiendo del enfoque del comportamiento turístico espacio-temporal, se considera este concepto en relación a los visitantes en áreas naturales protegidas. La posibilidad de acceso a visitantes como política de las mismas y el establecimiento de sectores de uso público destinados a tal fin, implican la necesidad de establecer un equilibrio entre la máxima satisfacción para

los visitantes y el mínimo daño al entorno natural. Para lograr este balance se utilizan diversas estrategias en las que se destaca el manejo del turismo y de los visitantes mediante un plan de gestión y un programa de monitoreo y evaluación que actúe como guía para la gestión (Borrini-Feyerabend et al., 2014). Sin embargo, esta combinación de actividades suele ocasionar tensiones y conflictos cuando se enfrentan la cantidad de visitantes en constante aumento con los objetivos de conservación del área protegida, y aún más atendiendo a que la actividad turística se vincula directamente con la intención de desarrollo y crecimiento. En función de esta situación, para poder adecuar el manejo es preciso planificar las diversas estrategias en relación al tipo de visitante, considerando su perfil demográfico, sus intereses, el uso que hacen de las actividades recreativas y de las instalaciones de la región. Esto además se debe combinar con estrategias que pretendan ordenar y gestionar el rol de los diversos operadores turísticos del área (Sogar, 1995; Dunets et al. 2020).

METODOLOGÍA

Considerando el objetivo planteado, se estableció una metodología basada en un diseño cuantitativo permitiendo la generación de resultados de tipo estadísticos descriptivos. En este sentido, se aplicó la técnica de la observación directa no participante, la cual permite establecer un acercamiento directo con el hecho a estudiar, estableciendo una forma sistematizada y lógica para el registro visual (Campos y Covarrubias, Lule Martinez, 2012).

El Plan de Gestión del Parque Nacional Tierra del Fuego 2021-2030 (APN, 2019) establece que las actividades turísticas y recreativas se concentran en el sector sur del área protegida, particularmente sobre la costa marina que incluye los sectores de bahía Lapataia y ensenada Zaratiegui, por lo que se definieron ambas áreas como los sectores para la observación del comportamiento de los visitantes, al establecerse como los lugares con mayor tránsito, convergencia y mayor afluencia de visitantes y actividades.

El relevamiento se concentró en la observación directa de las personas en el área de estudio, considerando cruceristas y visitantes que arriban a la ciudad de Ushuaia por otros medios. Por esto, se trata de un muestreo no probabilístico, contando con un total de 13.365 personas observadas en bahía Lapataia y 8.167 en el sector de ensenada Zaratiegui.

Para llevar a cabo la observación se estableció un rango horario considerando el periodo de tiempo en donde convergen las diversas actividades que se desarrollan en el PNTDF. Estas corresponden a: el transporte regular, las excursiones tradicionales de agencias de turismo, excursiones no convencionales y el horario de salidas del Ferrocarril Austral Fueguino.

Se buscó registrar la combinación de las actividades con la presencia de excursiones de cruceristas, por lo que se estableció un rango de observación desde las 10 hs hasta las 13 hs, ya que el Plan de Gestión del PNTDF establece que las mayores concentraciones de visitantes y vehículos se producen por la mañana. En este sentido, se determinaron como días de observación los días en donde había 3 o más buques en puerto para la temporada estival 2022-2023. Se confeccionó una planilla para la observación, a partir de los aspectos destacados a analizar, la cual incluyó las variables presentadas en la Tabla 1.

Una vez realizada la recolección de datos se volcó la planilla a un archivo excel para luego ser operacionalizada y posteriormente analizada mediante el software estadístico SPSS 18.

Tabla 1. Detalle de variables utilizadas.

Día	Estado del tiempo	Buques en muelle	Hora de relevamiento	Equipamiento	Vehículos	Sitios de visita	Uso del espacio	Observaciones generales
Corresponde al día de relevamiento.	Se consigna en función de las condiciones meteorológicas.	Corresponde al total de buques en puerto el día de relevamiento.	Consiga el rango horario de relevamiento.	Refiere al uso de baños, bancos, cartelería, etc en términos de intensidad de uso.	Se contabiliza la cantidad de vehículos presentes por rango horario.	Se contabiliza la cantidad de personas que se encuentran en los sitios.	Se consignan cuestiones a la interacción con el espacio.	Se detallan particularidades observadas.
	Categorías: condiciones adversas; regular; bueno; muy bueno	Número de buques, diferenciado entre buques antárticos y pendulares	Rangos establecidos cada media hora	Rangos establecidos: Bajo: 1 a 5; Medio: 6 a 10; Alto: 11 en adelante	Rangos establecidos: Bajo: 1 a 5; Medio: 6 a 15; Alto: 16 en adelante.	Rangos establecidos: Muy bajo: 1 a 20; Bajo: 21 a 40; Medio: 41 a 80; Alto: 81 a 120; Muy alto: 121 en adelante		

Fuente: elaboración personal.

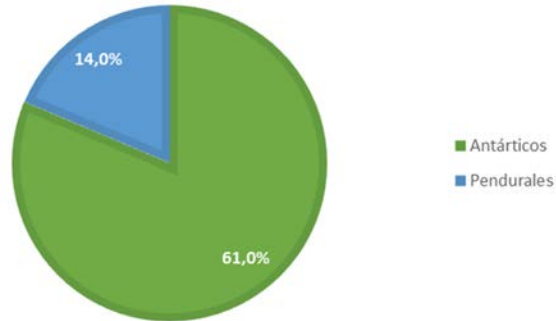
RESULTADOS

Los primeros resultados centran la atención en el flujo de cruceros. De un total de 246 buques que arribaron en el periodo de relevamiento, los días de observación se registraron 85 cruceros, 70 antárticos y 15 pendulares. Los rangos entre ambos tipos varían de 1 a 8 buques antárticos en muelle y de 0 a 3 buques pendulares en muelle. Además, se observa que en todos los días de relevamiento se contabilizaron buques antárticos.

A pesar de haber tomado en consideración como día de relevamiento aquellos en donde se encuentren tres o más buques en muelle o en rada se observa que, el mayor porcentaje corresponde a buques antárticos (Figura 2). Esto condice con el movimiento de buques que caracteriza a este segmento en el destino donde los buques antárticos tienen un marcado protagonismo en la actividad (Cohen, 2020). Sin embargo, al vincular estos datos con la congestión del área protegida se destaca el peso de los buques pendulares, que cómo se verá más adelante, ejercen una gran influencia por el movimiento de pasajeros que los caracteriza. Esto implica

el uso de vehículos de gran tamaño, para responder a los requerimientos de las excursiones por parte de las navieras generando un movimiento turístico mucho mayor en comparación con el correspondiente a los buques antárticos.

Figura 2. Distribución de buques.

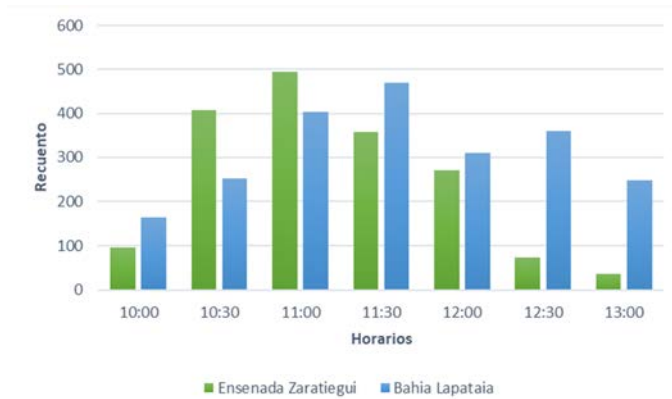


Fuente: elaboración personal.

Atendiendo a la presencia de los vehículos en las áreas de estudio se identificaron diferentes tipos, así como también su comportamiento. A partir del total de días de observación, según el rango horario, se destaca una variación en la presencia de los vehículos según la distribución horaria (Figura 3). Entre las 10.30 hs y las 12 hs se observa la mayor concentración en ambos sectores, con un pico en las 11 hs para Ensenada Zaratiegui y en Bahía Lapataia a las 11.30 hs. Para este último el tipo de vehículos se mantiene constante a lo largo del periodo de observación, coincidiendo con la dinámica espacial de este sitio de visita como principal atractivo del área protegida. En cuanto a Ensenada Zaratiegui, refleja un comportamiento espacial coincidiendo con su carácter de espacio de permanencia. En este sentido se observa que, los picos marcados de congestión de vehículos descienden considerablemente a partir de las 12 hs.

Esta dinámica de la estructura horaria y espacial que se presenta, concuerda con lo expresado por Mosti, et al. (2005) quienes destacaron una centralización de la oferta de horarios de salidas para las excursiones por parte de los operadores turísticos y la escasa disponibilidad horaria de los pasajeros de cruceros.

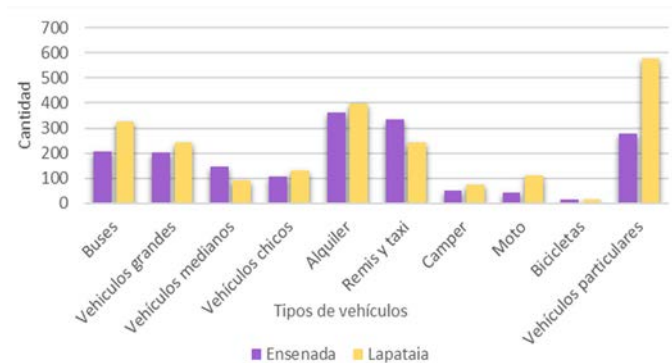
Figura 3. Distribución horaria de vehículos.



Fuente: elaboración personal.

En relación al total por tipos de vehículos (Figura 4), se observa que, los particulares son los que obtuvieron mayor frecuencia, en el caso de Bahía Lapataia, seguido por los autos de alquiler y los buses. Mientras que, en Ensenada Zaratiegui, se posicionaron en primer lugar los autos de alquiler, seguido por los remises y taxi y luego vehículos particulares. Tanto los buses como los vehículos grandes de hasta 20 pasajeros presentaron una frecuencia similar y mayor frente a los vehículos de menor cantidad de pasajeros.

Figura 4. Frecuencia por tipo de vehículo.



Fuente: elaboración propia.

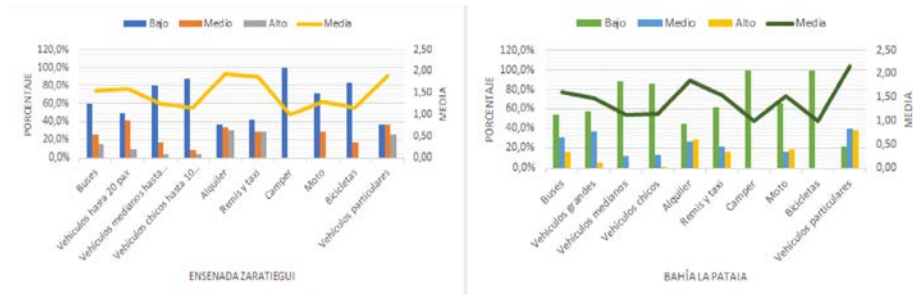
Estos resultados, sumados a las observaciones generales permiten reflexionar en relación al peso que tienen los buses en la congestión, los cuales ejercen una fuerte influencia en la dinámica espacial. Esto se debe a las características que presentan ambos sectores, que influyen en las condiciones de su ordenamiento espacial.

En el caso de Bahía Lapataia, el último tramo de la Ruta Nacional N°3 es el que está adaptado como playa de estacionamiento y sector de ascenso y descenso de pasajeros. Esta área de estacionamiento cuenta con 2 bandejas: una con capacidad para 20 vehículos de porte chico o mediano y la otra con capacidad para 8 o 10 ómnibus de mediano y gran porte. En Ensenada Zaratiegui, sucede que debido a la presencia de importantes sitios arqueológicos que cubren gran parte de la costa, la circulación de los vehículos se restringe a una pequeña rotonda que se generó tiempo atrás de manera espontánea. En consecuencia, el espacio disponible para circulación y estacionamiento de vehículos es limitado (APN, 2019).

En la Figura 5 se presenta la presencia de vehículos según los rangos establecidos anteriormente (alto, medio y bajo) incluyendo la media. A partir de esto, se observa, por un lado, la saturación física del espacio asociada al tamaño de los vehículos. Si bien, si se atiende al número de vehículos este resulta bajo, lo que sucede es que los sectores para el estacionamiento no se encuentran acondicionados para esa cantidad, lo que genera que ya una baja cantidad de vehículos, pero de gran tamaño, influya directamente en la congestión del espacio.

Por otro lado, esta concentración se observa en situaciones determinadas asociadas a la dinámica de las diversas actividades que convergen en el área de estudio. Cuando estas actividades se combinan es cuando se sucede una concentración en los diversos tipos de vehículos, que se ve acrecentada cuando se suma la presencia de buses y vehículos grandes. Si bien estas actividades son permitidas por el PNTDF y se identifican en su Plan de Manejo, como destacan Borrini-Feyerabend et al. (2014), es necesario una coordinación entre estas actividades, ya que, como podemos observar, generan diversas tensiones al momento del uso del espacio natural e incluso pueden derivar en conflictos relacionados con la conservación.

Figura 5. Frecuencia de vehículos según rangos.



Fuente: elaboración propia.

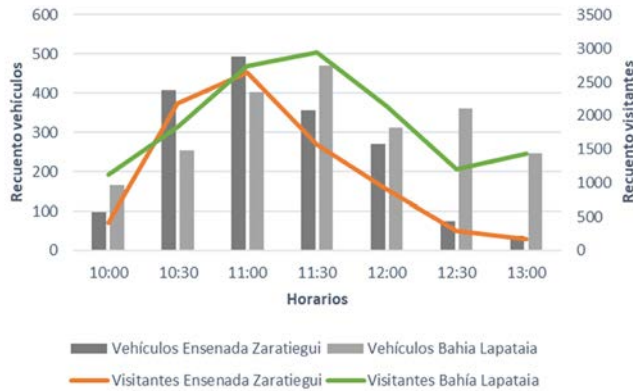
Otra de las variables observadas fue la cantidad de visitantes en ambos sectores. Esto se vincula con la cantidad de vehículos, ya que como se refleja en la Figura 6, la relación entre ambos es directamente proporcional, es decir, ambos aumentan y disminuyen de igual manera.

Si se considera la presencia de buses y de vehículos grandes, la presencia de visitantes es aún mayor, ya que son los tipos de vehículos que más cantidad de pasajeros movilizan. Cuando esta situación sucede, se observa una saturación del espacio por parte de los visitantes en el área, aunque no se vea reflejado en una congestión en el caso de vehículos.

En esta línea, el pico en Ensenada Zaratiegui coincide con el pico de vehículos a las 11 hs y lo mismo sucede en Bahía Lapataia, a las 11.30 hs habiendo una coincidencia entre vehículos y visitantes. En este sentido, se presentan fluctuaciones en el uso del espacio teniendo en cuenta todas las actividades que suceden en el PNTDF en combinación con el tiempo de permanencia de los cruceristas.

Esto se vincula con las características de la actividad de cruceros en Ushuaia, ya que los barcos poseen un tiempo de permanencia determinado en el puerto, que suele ser acotado. Esta situación influye directamente en la dinámica espacial de las actividades de los cruceristas, contribuyendo a estos periodos de concentración de buques y visitantes en el PNTDF (Jensen y Vereda, 2016).

Figura 6. Cantidad de vehículos y visitantes por rango horario.



Fuente: elaboración propia.

Con respecto al comportamiento de visitantes, se reconocieron para cada área de estudio, cinco sectores de permanencia en función del flujo de visitantes, reflejadas en la Figura 7, y se identifican los rangos establecidos, muy bajo, bajo, medio, alto y muy alto.

En el caso de Bahía Lapataia, el sector de la Pasarela y Puerto Arias son los sectores que reflejan una distribución particular, ya que se observan todos los rangos de intensidad de uso. En el caso del mirador, mostró un bajo valor como área de permanencia, ya que se destaca que el mismo no estuvo habilitado al tránsito durante el mayor periodo de relevamiento. Por esto, además, Puerto Arias concentró ese flujo de visitantes redireccionado, al constituirse como el único punto panorámico de la bahía.

Por su parte en el área de Ensenada Zaratiegui, se nota una distribución más pareja en cuanto a la intensidad de uso en sus sectores, concentrado en la costa panorámica, estafeta y sendero de la costa. En el caso del área de descanso y costa este, son los sectores menos utilizados.

A partir de las observaciones generales se destacan diferentes comportamientos en ambos sitios, en relación al uso del espacio. Bahía Lapataia, junto con su carácter de principal atractivo se le suma ser un sector de tránsito, donde la presencia de pasarelas orienta la visita, pero actúan como un limitante para el tiempo de permanencia. Esto implica una rápida saturación de su recorrido y, por lo tanto, una mayor constancia e intercambio en el flujo de visitantes, con un menor tiempo de permanencia (entre 15 y 20 minutos).

Por su parte, Ensenada Zaratiegui se caracteriza como un área de permanencia gracias a la mayor presencia de infraestructura y a las particularidades geográficas, contando con un espacio más amplio para la fotografía y el descanso. Esto implica un periodo de tiempo en el sitio más largo (entre 20 a 40 minutos) lo que influye en el flujo de visitantes al no contar con un recambio con la misma dinámica que el sitio de visita Bahía Lapataia.

Figura 7. Sectores de permanencia en función del flujo de visitantes.



Fuente: elaboración propia.

Esta situación permite identificar esta relación dialéctica que plantean Galí *et al.* (2015), en cuanto a la forma de vinculación entre el visitante y el territorio y sus normas. Esto resulta especialmente relevante teniendo en cuenta que al tratarse de un área protegida tiene normas y formas de comportarse explicitadas asociadas al uso del espacio natural.

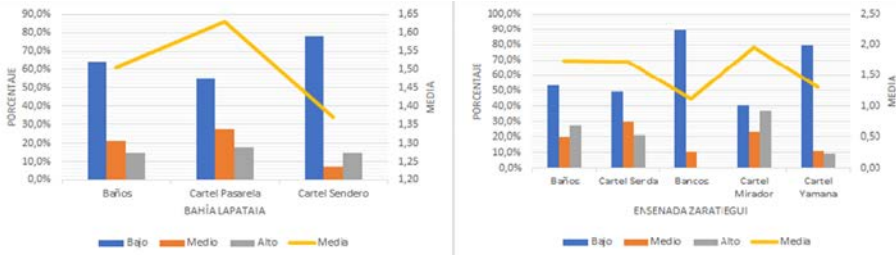
Con respecto al análisis del uso de equipamiento, se presentan en la Figura 8 los equipamientos presentes en ambos sectores junto con su intensidad de uso establecida en rangos, alto, medio y bajo, junto con su media correspondiente, teniendo en cuenta la distribución horaria de ese uso.

En Bahía Lapataia se identificaron los baños, el cartel presente en la pasarela con información sobre la senda la baliza junto con el cartel al comienzo de la pasarela y el cartel del sendero hacia el balcón mirador de Lapataia. Y en Ensenada Zaratiegui, se identificaron los baños, los carteles de la senda costera, los bancos, los carteles con información de los yámanas y el cartel mirador central de la costa.

En general se observa que el uso de equipamientos es bajo, sin embargo, en el caso de Bahía Lapataia, se presenta un uso más distribuido, presentando todos los rangos de uso. En el caso de Ensenada Zaratiegui, los baños y el

cartel mirador son los que presentaron una alta intensidad de uso importante, y los bancos y el cartel yámana se establecen como los equipamientos menos utilizados.

Figura 8. Intensidad de uso por equipamiento.



Fuente: elaboración personal.

A partir de la Tabla 2, que presenta la intensidad de uso por los rangos horarios establecidos, se pueden identificar que hay momentos de mucha concentración y congestión de uso de algunos equipamientos, como sucede en Lapataia en el rango de las 10.45 hs y 11.45 hs, con un uso intensivo de los mismos. En Ensenada, esto sucede en el rango de las 11.00 hs particularmente. Se da cuenta que la dinámica de uso en ambos sectores es diferenciada, para Bahía Lapataia la intensidad de uso se mantiene durante un periodo de tiempo mayor en el rango observado, mientras que en Ensenada Zaratiegui el uso intensivo se sucede en momentos muy particulares.

Tabla 2. Intensidad de uso de equipamiento por rango horario.

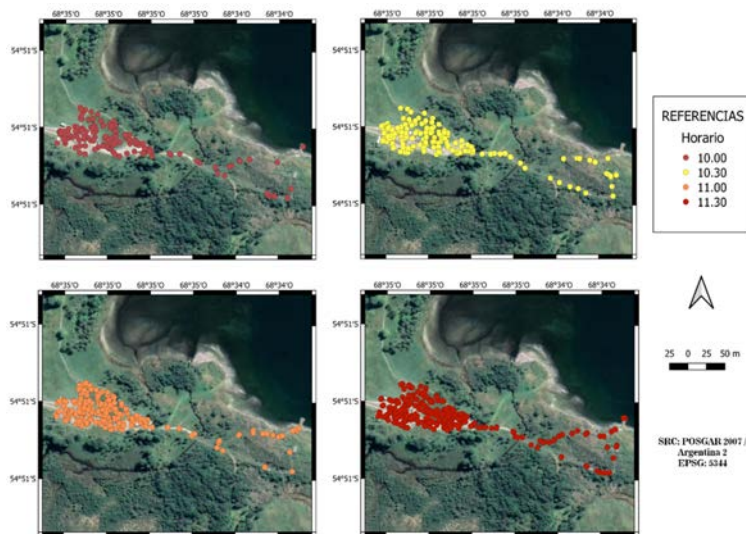
	LAPATAIA			ENSENADA				
	Baños	Cartel Pasarela	Cartel Sendero	Baños	Cartel Senda	Bancos	Cartel Mirador	Cartel Yamana
10:00	Bajo	Medio	Medio	Medio	Bajo	Bajo	Medio	Bajo
10:15	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Alto	Alto
10:30	Medio	Alto	Bajo	Alto	Alto	Medio	Alto	Alto
10:45	Alto	Alto	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
11:00	Alto	Alto	Bajo	Alto	Alto	Medio	Alto	Alto
11:15	Alto	Alto	Bajo	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
11:45	Alto	Alto	Alto	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo	Bajo
12:00	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto	Bajo	Alto	Medio
12:15	Medio	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Bajo	Alto	Medio
12:30	Bajo	Alto	Bajo	Alto	Alto	Bajo	Alto	Bajo
12:45	Medio	Bajo	Bajo	Alto	Alto	Bajo	Alto	Bajo
13:00	Medio	Medio	Bajo	Alto	Medio	Bajo	Alto	Bajo
13:15	Bajo	Bajo	Bajo	Alto	Medio	Bajo	Alto	Bajo

Fuente: elaboración personal.

Para poder identificar la influencia de los buques en la dinámica del área de uso público del PNTDF, se tomaron dos casos de observación para comparar los diferentes comportamientos de uso en base a la presencia de los buques en puerto.

El primero es el día 29/01 en cual se encontraban 8 buques antárticos en el puerto. Ese día se registró una cantidad de visitantes 742 en Bahía Lapataia. En función de las horas relevadas, se observa un aumento en la cantidad de visitantes a medida que transcurren los minutos. El máximo valor para Bahía Lapataia se contabilizó entre las 11:30 y 12:00hs con 250 visitantes recorriendo el área de visita. En los siguientes mapas se observa la variación en la cantidad de visitantes a lo largo del periodo de observación en Bahía Lapataia (Figura 9).

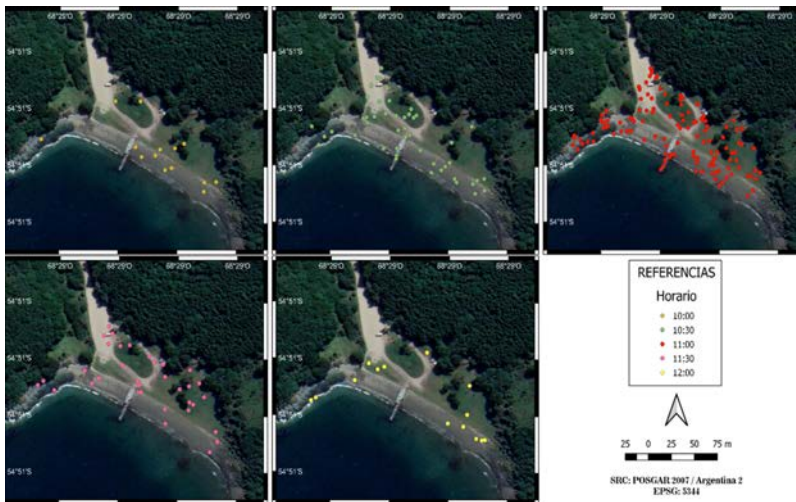
Figura 9. Distribución de visitantes por rango horario en Bahía Lapataia 29/01/23.



Fuente: elaboración personal en base a Qgis 3.22.14

Para el caso de Ensenada Zaratiegui (Figura 10), se observa la situación en el mapa. Se registraron 234 visitantes en el rango de observación y se da cuenta el pico de concentración a las 11 hs. Se puede identificar una mayor distribución de los visitantes a lo largo de los sectores de permanencia a diferencia de lo que sucede en Bahía Lapataia, que se produce una mayor concentración en un menor sector. Además, se registró una menor cantidad de visitantes, por lo que la saturación fue menor y con un marcado momento de congestión.

Figura 10. Distribución de visitantes por rango horario en Ensenada Zaratiegui 29/01/23.



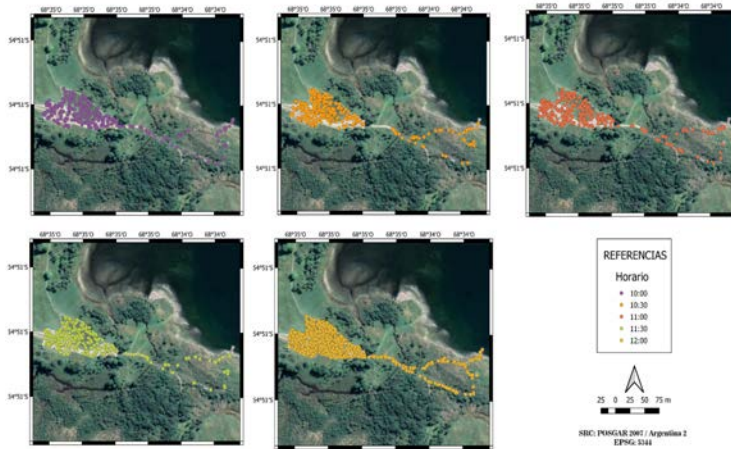
Fuente: elaboración personal en base a Qgis 3.22.14

El segundo día seleccionado para la comparación fue el 01/02, en el que se encontraban 6 buques en puerto, 4 buques antárticos y 2 de ellos pendulares, que eran el Celebrity Infinity y el MSC Magnifica. Estos corresponden al grupo de buques que mayor cantidad de pasajeros trasladan de los que arriban a Ushuaia.

En Bahía Lapataia se observaron 1775 visitantes y en Ensenada Zaratiegui se registraron 1119 visitantes. Ese día cabe mencionar que los buques arribaron a puerto a las 7 hs. Debido a este horario, las excursiones comenzaron más temprano en relación a lo que sucede en días sin cruceros, como se indica anteriormente, y como se da cuenta comparando con el mapa del día 29 de enero. En los mapas se observa la distribución de los visitantes en ambos sectores de observación.

En Bahía Lapataia se observa una saturación en la cantidad de visitantes, desde el inicio del relevamiento (Figura 11). Entre las 10 hs y las 11:30 hs mantiene entre un rango de 250 y 260 visitantes, lo que fue en aumento hasta las 12 hs en el que marcó su pico con 765 visitantes. En este sentido, permite destacar la importancia que posee Bahía Lapataia como destino atractivo principal en la visita al PNTDF.

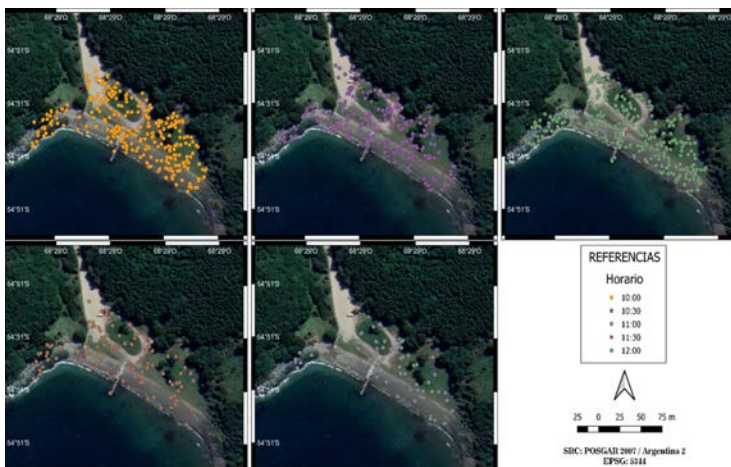
Figura 11. Distribución de visitantes por rango horario en Bahía Lapataia 29/01/23.



Fuente: elaboración personal en base a Qgis 3.22.14

Para el caso de Ensenada Zaratiegui (Figura 12), se puede identificar una marcada fluctuación de los visitantes a lo largo del rango horario observado. El pico de visitantes se ubica, en este caso, entre las 10 hs y las 11 hs, lo cual se debe al horario de arribo de los buques como se menciona anteriormente.

Figura 12. Distribución de visitantes por rango horario en Ensenada Zaratiegui 01/02/23.



Fuente: elaboración personal en base a Qgis 3.22.14

Se puede observar la influencia de los buques pendulares, dado por el número de pasajeros que movilizan, ya que con 2 buques de estas características la cantidad de visitantes en el área de estudio fue mucho mayor que con la presencia de 8 buques antárticos.

Por último, se analizó cómo se relacionan los visitantes con los sitios de visita. A partir de la observación y, teniendo en cuenta las características previamente desarrolladas, se observa la recurrencia de determinados comportamientos vinculados con el paisaje.

Debido a las características del sitio de visita, la contemplación y la toma de fotografías se destacan como los comportamientos más recurrentes entre los visitantes. El área protegida se presenta como un importante atractivo por la posibilidad de entrar en contacto con la naturaleza, en este caso, en forma de apreciación. Por esto, la búsqueda del registro de ese contacto es primordial para el visitante.

En menor medida, se encuentran la observación de fauna y flora local. En este aspecto, se identificaron en varias situaciones, la actitud por parte de los visitantes de alimentar a la fauna, con la intención de una mejor fotografía. Esto da cuenta de la falta de conciencia sobre la conservación y la protección del ambiente, en especial, considerando que se encuentran en un área protegida a nivel nacional. Además, en diversas ocasiones, la presencia de caballos en las zonas también generaba gran atracción a los visitantes, a pesar de no formar parte de la fauna autóctona, propia del área protegida.

En Bahía Lapataia, se destaca la toma de fotografías principalmente, considerando las condiciones del sector y la cartelería destacada. Sin embargo, también se observaron comportamientos no apropiados para el área protegida, como la salida de los senderos establecidos, la búsqueda de acercamiento con las aves e incluso la presencia de residuos, debido a la instalación de un carro de café y alimentos.

En el caso de Ensenada Zaratiegui al tener la disponibilidad de un área de bancos permite un mayor tiempo de descanso y actividades como alimentación y tiempo de espera. Esta situación fue observada en varias ocasiones, en las que los visitantes utilizaron los bancos para alimentarse, cambiarse, descansar, esperar su transporte e incluso escribir postales adquiridas en la estafeta allí establecida.

Estas formas de comportamiento permiten construir las formas y los patrones de consumo de estos visitantes (Xiao-Ting y Bi-Hu, 2012), es decir, cómo se vinculan con el PNTDF y cómo este, a su vez, es apropiado como producto turístico en la naturaleza.

CONCLUSIONES

Este trabajo permitió demostrar el rol que tiene el PNTDF como uno de los componentes fundamentales del *hinterland* de Ushuaia en su carácter de sitio de visita y demuestra que, para el segmento del turismo de cruceros, es uno de los atractivos que mayor relevancia adquieren. Sin embargo, su complejidad espacial da cuenta de la importancia que implica conocer las pautas de interacción y vinculación entre el crucerista con el destino y el territorio para optimizar la planificación y gestión turística.

En relación al rol de los buques, se reconoce el peso que tienen los pendulares en el nivel de uso y, por lo tanto, de congestión del espacio. Especialmente vinculado al número de visitantes que ingresan al PNTDF. Asimismo, debido a esta dinámica en el comportamiento turístico, a lo largo de las horas de relevamiento se registraron marcadas fluctuaciones observándose las mayores concentraciones de visitantes y vehículos durante el periodo de entre las 10 y las 11.30hs.

A estos momentos de congestión fluctuantes se los vinculó con la influencia los buses, por el gran número de personas que se movilizan en relación a los otros tipos de vehículos. Además, la disposición espacial de los sitios de visita conlleva a que la distribución de visitantes se concentre de forma diferente en Bahía Lapataia y en Ensenada Zaratiegui como los atractivos turísticos seleccionados. Ante este comportamiento se manifiesta la capacidad física limitada del PNTDF debido a su característica de área protegida y su delimitación del sector de uso público.

Por último, refiriendo a la relación que se genera entre el visitante y el territorio, teniendo en cuenta el PNTDF como un área natural protegida, se observó que la vinculación con el espacio y su paisaje se da a partir de su aprovechamiento para establecer un mayor contacto con el entorno natural, donde la fotografía y contemplación se posicionan como los principales comportamientos.

A partir de lo expuesto, se reafirma que esta área protegida corresponde a un atractivo de jerarquía para el turismo de cruceros y por lo tanto influye directamente en su dinámica y en su nivel de congestión. En este sentido, es fundamental pensar y proponer acciones que se destinen a la planificación y gestión para contribuir a la articulación de las diversas actividades turísticas-recreativas que desarrolla.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Administración de Parques Nacionales (2019). *Plan de Gestión Parque Nacional Tierra del Fuego 2021-2030*.
- Borrini-Feyerabend, G., Dudley, N., Jaeger, T., Lassen, B., Pathak Broome, N., Philips, A. y Sandwith, T. (2014). *Gobernanza de Áreas Protegidas*. Recuperado de www.iucn.org/pa_guidelines.
- Campos, G. y Covarrubias, N. E. (2012) La observación, un método para el estudio de la realidad. *Revista Xihmai VII* (13), 45-60.
- Cohen, C. (2020). *Competitividad de Ushuaia, Puerto Deseado y Camarones como ciudades-puerto de turismo de cruceros. Posibilidades para el desarrollo territorial*. (Tesis Doctoral). Universidad Nacional del Sur.
- Cohen, C. y Vereda, M. (2020). La construcción de significados de un destino turístico a partir de la experiencia de los visitantes de crucero. El caso de Ushuaia. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, (27), 049. DOI: <https://doi.org/10.37.838/unicen/est.27-049>
- Daverio, M. E.; Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A. y Arias, M. (2007). Relaciones entre motivaciones de visita, expectativas y percepción de congestión y las actividades que realizan los visitantes en el Parque Nacional Tierra del Fuego, Argentina. *Jornadas Nacionales de Investigación y Acción en Turismo*. Posadas.
- Dunets, A. N., Gerasymchuk, N. A., Kurikov, V. M., Noeva, E. E., Kuznetsova, M. Y. y Shichiyakh, R. A. (2020). Tourism management in border destinations: Regional aspects of sustainable development of protected natural areas. *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, Vol. 7(4), 3253–3268. [https://doi.org/10.9770/jesi.2020.7.4\(45\)](https://doi.org/10.9770/jesi.2020.7.4(45))
- Galí, N., Donaire, A., Martínez-García, E. y Mundet, L. (2015). Turistas entre monumentos. El comportamiento de los visitantes en el centro histórico de Girona (2003 y 2013). *Revista Iberoamericana de Turismo*, (Enero), 70–84. <https://doi.org/10.2436/20.8070.01.5>
- González, E. N. A., Anaya, Y. N. D., y Montenegro, E. I. (2022). Impacto económico en el turismo de cruceros en la actualidad. *Revista Plus Economía*, 10(2), 40–48.

- Jensen, M. y Vereda, M. (2016). *La competitividad de Ushuaia como puerta de entrada marítima del turismo antártico. Posibilidades para el desarrollo local a partir de la 286 especialización del destino* (Proyecto de investigación PIDUNTDF A 06/2016). Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.
- Mosti, P.; Malmierca, L.; Arcos, A.; Arias, M. y Daverio, M. E. (2005). La percepción de congestión según diferentes grupos de visitantes: Bahía Lapataia, Parque Nacional Tierra del Fuego, (Argentina). *VII Jornadas Nacionales de Investigación y Acción en Turismo*. Bahía Blanca.
- Sogar, D. H. (1995). Aspectos relacionados con el manejo del turismo y el control de visitantes. *Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo*, 114–125.
- Smirnov, A., Smolokurov, E., Timofeeva, E. y Krovsh, S. (2022). Features of Development of Sea Cruise Tourism. *Transportation Research Procedia*, 61, 147–154. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.024>
- Syriopoulos, T., Tsatsaronis, M. y Gorila, M. (2022). The global cruise industry: Financial performance evaluation. *Transportation Business and Management*, 45(PB), 100558. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100558>
- Valls, J. C. (2023). *Actividad portuaria y captación de tráfico: estudio empírico sobre el tráfico de contenedores y el turismo de cruceros*. (Tesis Doctoral) Universidad de Málaga.
- Vereda, M. y Borla, M. L. (2018). Developing a spatial pattern analysis method for evaluating trails in the mountains. The Case of Beban Pass in Tierra del Fuego, Argentina. En *The Routledge International Handbook of Walking: Leisure, Travel and Well-being* (pp. 379–389). Recuperado de <https://www.routledge.com/The-Routledge-International-Handbook-of-Walking/Hall-RamShoval/p/book/9781138195349>
- Vereda, M., Cárdenas, S., Borla, M. L., Galdames, M. y Gigli, S. M. (2010). Un estudio del comportamiento de visitantes en un sendero de montaña en Tierra del Fuego, Argentina. *Actas IV Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*. Montevideo: Universidad de la República de Uruguay.
- Xiao-Ting, H. y Bi-Hu, W. (2012). Intra-attraction Tourist Spatial-Temporal Behavior Patterns. *Tourism Geographies*, Vol. 14(4), 625–645. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.647322>