

Eje temático N°4: Turismo, Territorio y Patrimonio

TURISMO DE CRUCEROS EN USHUAIA Y SU INFLUENCIA EN EL ÁREA NATURAL PROTEGIDA PARQUE NACIONAL TIERRA DEL FUEGO COMO SITIO DE VISITA

Villegas M. Lucrecia.

CONICET/APN.

Cohen Carolina, Morgavi Mariana, Vereda Marisol.

Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, Universidad Nacional de Tierra del Fuego

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 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, dos dimensiones deben abordarse con mayor profundidad, 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 de comportamiento de los visitantes, ya 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 y, especialmente, para los visitantes de cruceros, ya que 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 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.

El trabajo se inserta en el 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 mismo se espera profundizar sobre la activación de la atraktividad 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.

BREVE DESCRIPCIÓN DE 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 dos tipos de cruceros; los antárticos adquiriendo el carácter de puerta de entrada marítima más activa a la Antártida y los no antárticos o pendulares para actuar como un puerto de escala de un viaje más largo por Sudamérica.

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 convencionales y los cruceros antárticos. 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.

MARCO TEÓRICO DE REFERENCIA

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*, cuya 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*, el mismo corresponde al área de influencia de un puerto.

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, 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 pueden observar tensiones y conflictos de la combinación de actividades, considerando 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 (Borrini-Feyerabend et al., 2014).

METODOLOGÍA

Considerando el objetivo planteado, se estableció una metodología basada en la aplicación de la técnica de la observación directa no participante. Esta técnica 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).

Dentro del PNTDF se seleccionaron dos sitios de visita: Bahía Lapataia y Ensenada Zaratiegui, al establecerse como los lugares con mayor tránsito, convergencia y mayor afluencia de visitantes y actividades.

Para llevar a cabo el relevamiento se estableció un rango horario considerando el periodo de tiempo en donde convergen las diversas actividades que se desarrollan en el PNTDF. 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 siguientes variables:

Buques en muelle/rada	Vehículos	Sitios de visita	Uso del espacio
Se estableció la cantidad de buques en muelle y/o rada para al momento de relevamiento. Se diferenciaron en Antárticos y de Gran porte.	Se planteó un rango en escala de likert de tres valores diferenciándose en bajo de 1 a 5; medio: 6-15 y alto: 16 en adelante. Los mismos fueron además diferenciados en: Buses (hasta 40 personas), Grandes (hasta 20 personas), Medianos (hasta 10 personas), Chicos (hasta 5 personas y 4x4), Alquiler sin chofer, Remis/Taxi, Campers, Moto, Particular, Bicicletas.	Se contabilizó la cantidad de personas durante el rango horario. Se planteó un rango en escala de likert de cinco valores diferenciándose en: muy bajo entre 1 a 40 personas; bajo de 41 a 80 personas y medio de 81 a 120 personas; alto 121 a 180 personas; muy alto de 181 en adelante	Se consignan cuestiones relacionadas a la interacción con el espacio.

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.

RESULTADOS PRELIMINARES

Los primeros resultados centran la atención en el flujo de cruceros. 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 1). 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.

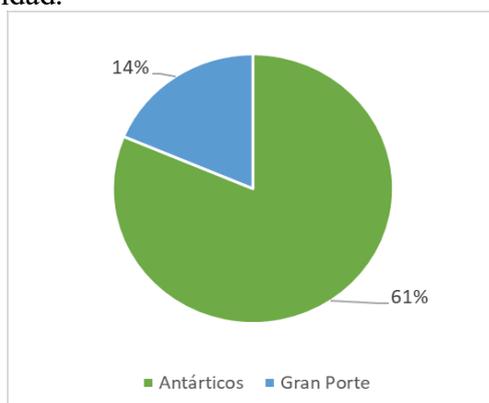
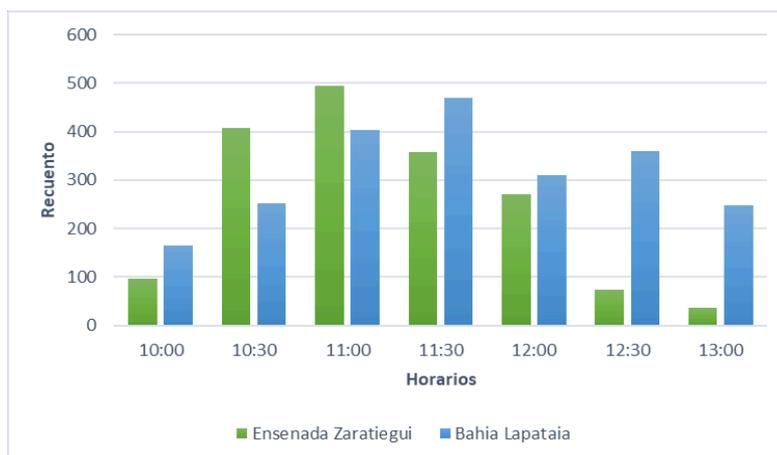


Figura 1 Cantidad de buques. Fuente: elaboración propia.

A partir de estos resultados, que se vinculan con la congestión del área protegida, se destaca que son los buques de gran porte los que mayor influencia ejercen en el mismo. La cantidad de pasajeros que se movilizan genera el uso de vehículos de gran tamaño, para responder a los requerimientos de las excursiones por parte de las navieras. Esta situación puede observarse en el recuento total por temporada. En el caso de los buses y vehículos grandes y medianos es mayor el número de personas que transportan lo que corresponde a un mayor número de visitantes por área de visita.

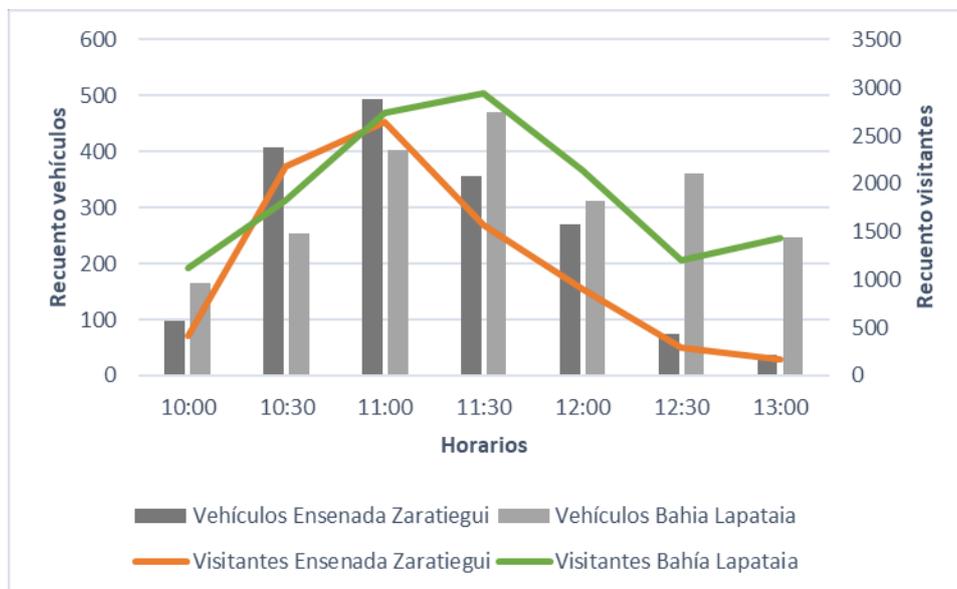
Otro de los factores analizados corresponde al rango horario. En él se observa que la congestión se ve influenciada además por la confluencia de las diferentes actividades que se desarrollan en el PNTDF. En este sentido, entre las 10 y 12 hs ambos sectores reflejan la mayor concentración (Figura 2). Para el caso de Bahía Lapataia el flujo de todo 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.



La cantidad de vehículos se vincula directamente con el número de visitantes que recorren el PNTDF. En este sentido, se observan fluctuaciones en el uso del espacio teniendo en cuenta todas las actividades que suceden en el parque en combinación con el tiempo de permanencia de los cruceristas.

En 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 son un limitante en relación al 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. Estas situaciones se ven claramente reflejadas en la Figura 3.



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. Contemplación, fotografías, observación de fauna y flora local se ubican entre los más destacados. En el caso de Ensenada al tener la disponibilidad de un área de bancos permite un mayor tiempo de descanso y actividades como alimentación y tiempo de espera. Además, la disposición del estacionamiento conlleva un mayor desorden en relación a la clara diferenciación entre los sectores para vehículos y para visitantes, no visualizándose esta situación para el caso de Bahía Lapataia.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

A partir del análisis realizado se pudieron arribar las siguientes conclusiones preliminares. En relación al rol de los buques, se reconoce el peso que tienen los de gran porte en el nivel de uso y, por lo tanto, de congestión del espacio. Especialmente vinculado al número de visitantes que ingresan al PNTDF. A ello, se le suma la dinámica de la estructura horaria y espacial de las excursiones regulares y de cruceros, con una marcada tendencia. La congestión se vincula, además, a los vehículos y visitantes. En ella se observó cómo ejercen 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.

Por último, teniendo en cuenta el PNTDF como un área natural protegida 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.

BIBLIOGRAFÍA

- 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>
- 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.
- 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>
- 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: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, Vol. 14(4), 625–645. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.647322>