

Turismo antártico: Consideraciones para su análisis desde el Sistema del Tratado Antártico y la evolución de los flujos de visitantes

Marisol Vereda*

Marie Jensen**

Resumen

El turismo ha ido ocupando un lugar cada vez más relevante en la agenda de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico en virtud del incremento y diversificación de las prácticas turísticas. Es así que se han generado una serie de preocupaciones e interrogantes vinculados a la protección del ambiente, la seguridad de la vida humana en el mar, la perturbación de la actividad científica, entre otros. Esta contribución tiene como finalidad observar cómo las diferentes preocupaciones inherentes a las prácticas turísticas en la Antártida y el establecimiento de regulaciones se relacionan con la evolución de los flujos de visitantes en sus diferentes modalidades. Para tal fin se ha realizado la revisión de todas las disposiciones emanadas del Sistema del Tratado Antártico entre 1961 y 2019 y de diversas fuentes documentales y de carácter estadístico del turismo antártico, atendiendo al periodo 1958-2019. De esta manera, se presenta una periodización que sintetiza el comportamiento del turismo en la Antártida y el carácter de las deliberaciones en las Reuniones Consultivas.

Palabras clave: Turismo antártico - Reunión Consultiva del Tratado Antártico - Modalidades de turismo - Flujos de visitantes

Antarctic tourism: Considerations for its analysis from the Antarctic Treaty System and the evolution of visitors' flows

Abstract

Tourism has occupied an increasingly relevant place in the agenda of the Antarctic Treaty Consultative Meetings by virtue of the expansion and diversification of tourist practices. Thus, a series of concerns and questions have been generated with regard to the protection of the environment, safety of human life at sea, disturbance of scientific activity, among others. This contribution aims to observe how the different concerns are related to the evolution of tourist flows in their different modalities. To this end, a review of all the provisions emanating from the Antarctic Treaty System between 1961 and 2019 and from various documentary and statistical sources of Antarctic tourism for the period 1958-2019 have been carried out. In this way, a periodization is presented that synthesizes the behavior of tourism in Antarctica and the deliberations in the Antarctic Treaty Meetings.

Key words: Antarctic tourism – Antarctic Treaty Consultative Meeting – Tourism modalities – Visitors' flows

TRABAJO RECIBIDO: 01/09/2020 TRABAJO ACEPTADO: 01/12/2020



Esta obra está bajo una licencia internacional <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

* Doctora en Geografía, Universidad Nacional del Sur (UNS, Argentina). Profesora Titular Regular, Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur (UNTDF, Ushuaia, Argentina). Correo electrónico: mvereda@untdf.edu.ar

** Licenciada en Turismo, Universidad de Morón (UNIMORON, Argentina). Profesora Titular Regular, Instituto de Desarrollo Económico e Innovación, Universidad Nacional de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur UNTDF, Ushuaia, Argentina). Correo electrónico: mjensen@untdf.edu.ar

Introducción

Desde los viajes de exploración de la conocida como ‘era heroica’¹, el paisaje antártico ha sido representado como un lugar singular y aislado, asociado con una naturaleza salvaje y prístina. En parte, inspirados en aquellas expediciones tempranas, el turismo moderno promociona la Antártida con una oferta diversa basada en sus recursos naturales e históricos que motivan los flujos hacia este lugar remoto. En este sentido, se define al turismo antártico como la actividad comercial que involucra el desplazamiento de personas al sur de los 60° S o área del Tratado Antártico con fines de ocio, prestando un especial interés a motivaciones relacionadas con la vida silvestre, paisajes dramáticos, interés científico e historia de la exploración antártica (Vereda y Jensen, 2014). El turismo es regulado por el Sistema del Tratado Antártico (STA) donde se lo aborda desde una noción amplia que incluye también toda expedición no gubernamental sin fines científicos (Nascimbene de Dumont, 1992).

El movimiento de visitantes hacia la Antártida comenzó aún antes de la firma del Tratado Antártico (TA). No obstante, a partir de la década de 1990 se inicia un crecimiento importante en el número de buques, viajes y pasajeros transportados. El turismo antártico de cruceros presenta cambios significativos desde las modalidades ofrecidas en los programas de viaje, el tamaño y características de las embarcaciones que navegan aguas antárticas y el equipamiento para realizar distintas actividades en el mar o en tierra.

El turismo ha ido ocupando un lugar cada vez más relevante en la agenda de las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico (RCTA) en virtud del incremento y diversificación que las prácticas turísticas han tenido desde los primeros viajes comerciales hasta la actualidad. Es así que se generan una serie de preocupaciones e interrogantes vinculados con la protección del ambiente, la seguridad de la vida humana en el mar, la perturbación de la actividad científica, entre otros. Estos asuntos se evidencian en los documentos presentados en las RCTAs por los distintos actores que participan de las mismas y por las deliberaciones que tienen lugar, derivando en una serie de regulaciones que constituyen el *corpus* de normativa de la actividad turística en la Antártida.

El objetivo de esta contribución es caracterizar el turismo antártico y observar cómo las diferentes preocupaciones inherentes a las prácticas turísticas en la Antártida y el establecimiento de regulaciones se relacionan con la evolución de los flujos de visitantes en sus diferentes modalidades desde las distintas puertas de entrada. Para tal fin se parte de estudios previos realizados por el grupo de investigación de la UNTDF sobre turismo antártico² que comprenden la historia del turismo antártico³, el comportamiento de los flujos turísticos, análisis de las regulaciones, identificación de operadores turísticos, entre otros aspectos. Asimismo, se revisaron los documentos producidos en las RCTAs entre 1961 y 2019⁴.

1. Puertas de entrada y modalidades de turismo antártico

Debido a las características inherentes al espacio antártico y que definen su condición de remoto, tales como la accesibilidad, el clima extremadamente riguroso, la falta de núcleos poblacionales permanentes (excepto las estaciones científicas y logísticas de apoyo a la

¹ Etapa de exploración polar (1895-1914) motivada por los congresos geográficos internacionales de Londres (1895) y Berlín (1899).

² PIDUNDF A 6/2016. *La competitividad de Ushuaia como puerta de entrada marítima del turismo antártico. Posibilidades para el desarrollo local a partir de la especialización del destino.* (2016-2018). UNTDF. Res. Rectorado 060/2017. Directora M. Jensen, Co-Directora M. Vereda.

PIDUNDF A 2/2018. *Tierra del Fuego, Antártida y Atlántico Sur: la construcción de un espacio turístico en entornos remotos.* (2018-2020). UNTDF. Res. Rectorado 452/2019. Directora M. Vereda.

³ Un análisis sobre la historia del turismo antártico a través de Ushuaia fue presentado por Argentina (2017a) en la XL Reunión Consultiva del Tratado Antártico.

⁴ Todos los documentos de las RCTAs mencionados en este trabajo se encuentran disponibles en: www.ats.aq

actividad científica) y la distancia que separa al continente de centros urbanos, la actividad turística requiere de ciudades puerta de entrada que se ubiquen lo más próximas posible a la Antártida. Estas ciudades deben contar con la infraestructura necesaria y adecuada para que los operadores turísticos puedan operar con un amplio margen de confiabilidad, comenzando con un aeropuerto, preferentemente internacional, que garantice las operaciones aéreas y de recambio de pasajeros y tripulantes y un puerto con certificación PBIP⁵, con facilidades para el amarre de los buques y la realización de las actividades conexas. Los servicios portuarios, provistos tanto por el sector público como privado, incluyen el practicaaje, amarre, estiba, aprovisionamiento, abastecimiento de agua y de combustible, disposición final de residuos y de aguas de sentina, entre otros. También existen servicios complementarios relacionados con el turismo, como alojamiento, excursionismo, gastronomía, transporte a puntos de interés turístico, etc., y con la atención de los tripulantes.

Además, son necesarios recursos humanos cualificados para atender los requerimientos de un segmento muy especializado de la demanda turística como el antártico. De acuerdo a lo anteriormente expuesto, cinco puertos de entrada son reconocidas internacionalmente (ver Figura 1). Las más cercanas a la Antártida son las ubicadas en América del Sur: Ushuaia (Argentina), se encuentra a tan solo 1.000 km a la Península Antártica, y Punta Arenas (Chile), a 1.500 km. Ushuaia es la puerta de entrada más activa para el turismo marítimo con más del 90% de participación del total de los flujos internacionales para esta modalidad.

Si bien algunos buques de turismo operan desde el puerto de Punta Arenas, esta ciudad se caracteriza como puerta de entrada para las operaciones aéreas, en conjunto con la base presidente Eduardo Frei Montalva en la isla 25 de Mayo, archipiélago de las Shetland del Sur, modo de operación utilizada especialmente para los viajes que combinan la modalidad aérea con el crucero, conocidos como *Fly-Cruise*. Además, el modo aéreo permite el acceso a la Antártida de grupos de turismo aventura.

Por otra parte, desde Nueva Zelandia y Australia, las puertas de entrada se corresponden con los puertos de Christchurch y Hobart, respectivamente. Estos puertos operan con los flujos que se dirigen al Mar de Ross, ubicándose a 2.250 km y 2.200 km de la Antártida, respectivamente. Cabe destacar que son muy pocos los movimientos turísticos a este sector de la Antártida. Por último, Ciudad del Cabo, en Sudáfrica, a unos 3.600 km, concentra flujos aéreos a la zona conocida como la 'Tierra de la Reina Maud', donde los visitantes realizan actividades en tierra, con muy poca participación en cantidad de personas.

2. Las operadoras turísticas

El turismo antártico se materializa a través de empresas de diferente constitución que operan buques de tamaño y cualificación diversos. Se trata básicamente de dos grandes grupos, las turoperadoras y las líneas de cruceros, tanto las que operan buques de gran porte como de menor tamaño. Las primeras llevan adelante los cruceros de expedición, utilizan buques propios o charreados a diferentes armadoras y/o compañías charreadoras y un pequeño grupo comercializa bloques de cabinas en viajes organizados por otra compañía. En general, las áreas de destino de este grupo de empresas corresponden a la Antártida y espacios asociados al viaje antártico y el Ártico. La mayoría de las operadoras turísticas se encuentran domiciliadas en el extranjero, gran parte en Estados Unidos, Países Bajos, Canadá, Alemania y también en Australia. A nivel regional solo dos empresas operan actualmente. Las líneas de cruceros con buques de menos de 500 pasajeros también forman parte de este grupo, aunque se diferencian por realizar itinerarios durante todo el año en diferentes regiones de cruceros. En el segundo grupo, se ubican las armadoras de buques de gran porte que integran las mayores corporaciones de cruceros a nivel mundial y que realizan algunos viajes a la Antártida, sin efectuar

⁵ Es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias adoptado en 2002 por la Organización Marítima Internacional (OMI) en vigencia desde julio del año 2004, que nace como respuesta a los ataques terroristas del 9/11 en Estados Unidos.

desembarcos, en diferentes itinerarios. Todas las compañías deben contar con autorización para realizar actividades en la Antártida. Este permiso lo otorga la autoridad competente de algún Estado Parte del TA en función de una serie de requisitos que las empresas deben cumplir en materia ambiental, además de la autorización propia que cada Estado le exija a la empresa según su normativa nacional.

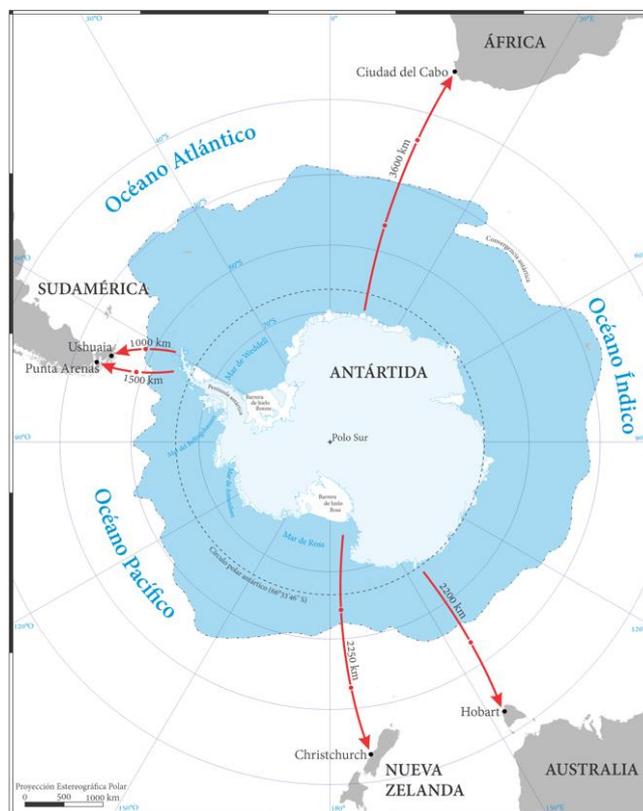


Figura 1: Puertas de entrada a la Antártida
Fuente: PIDUNTDF A2/2018

El turismo, como actividad no gubernamental que se desarrolla en la Antártida, se encuentra regulado por el Sistema del Tratado Antártico, que es integrado por un “conjunto de normas jurídicas, de Estados Partes Contratantes e instituciones, procedimientos y prácticas, principios y objetivos, y por el accionar individual y colectivo de esos Estados dentro del Sistema y con relación al mundo exterior al mismo” (Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales -CARI, 1996, p. 16). Desde la entrada en vigor del Tratado Antártico en 1961, las RCTAs han legislado sobre diversos temas que hacen a las actividades en la región y han contribuido a darle mayor funcionalidad al Sistema (CARI, 1996).

Las principales reglas y directrices de la RCTA para los turistas y los organizadores de expediciones turísticas se contemplan en el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente y en la Guía para los visitantes a la Antártida (Recomendación XVIII-1, 1994). Además de establecer directrices para el turismo, la RCTA también dispone que las expediciones turísticas presenten informes sobre sus visitas. Las directrices de 1994 fueron complementadas en 2004 con directrices sobre planes de contingencia, seguros y otros temas. La Medida 4 (2004), que establece requisitos en estos campos, se encuentra en etapa de aprobación por las Partes Consultivas. La RCTA también establece directrices específicas para los sitios más frecuentados por turistas. A través de la Resolución 3 (2011), la RCTA adoptó las Directrices Generales para Visitantes a la Antártida, las cuales proporcionan asesoría general para las visitas. La mayoría de las operadoras turísticas activas en la Antártida son miembros de

la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO), que participa en la RCTA en calidad de organización experta invitada.

3. La atraktividad de la Antártida. Sitios que reciben visitantes

Si bien el Área del Tratado Antártico involucra todo el espacio geográfico ubicado al sur del paralelo 60° S, la mayor parte de los flujos turísticos se concentran en la zona próxima a América del Sur por las facilidades de acceso a infraestructura. Es por ello que Ushuaia se ha transformado en la puerta de entrada más activa para el turismo marítimo.

En este contexto, se construye la idea de región tomando en consideración la Península Antártica e islas Orcadas del Sur, identificando a su vez distintas áreas de interés turístico (Vereda y Daverio, 2011). Estas áreas de interés desde el punto de vista del turismo se constituyen en un escenario privilegiado para la observación de vida silvestre, basada, particularmente, en pingüinos y otras aves y mamíferos marinos que, junto con los témpanos y glaciares, ocupan un lugar destacado entre las preferencias de los visitantes (Vereda, 2016).

La evocación de los viajes de exploración de fines del siglo XIX y principios del siglo XX refuerzan el símbolo de lo remoto dado que se trata del continente de más difícil acceso y que ofrece menos posibilidades de supervivencia. El cruce del Círculo Polar Antártico también se plantea como atractivo en tanto representa la idea de llegar aún ‘más al sur’ (Vereda, 2010). De alguna manera, el continente antártico incita a experimentar las emociones que genera la contemplación de una naturaleza prístina y evoca las vivencias de los primeros exploradores.

4. Evolución de los flujos de visitantes y disposiciones del Sistema del Tratado Antártico

La historia del turismo antártico ha sido estudiada por distintos autores, por un lado, atendiendo a los flujos internacionales y a diferentes puertas de entrada (Reich, 1980; Enzenbacher, 1992; Headland, 1994) y, por otro, centrando la atención en el turismo marítimo antártico relacionado con Argentina, particularmente, asociando su comportamiento con el desarrollo de Ushuaia como puerta de entrada del turismo antártico (Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016; Vereda, Jensen y Fontana, 2019).

4.1. Una etapa ‘pre-turística’ antártica

Previo al desarrollo del turismo antártico como actividad comercial, numerosas personas que no estaban relacionadas directamente con el quehacer antártico participaron como invitados en viajes de logística y apoyo a la investigación organizados por organismos estatales. Por ejemplo, en 1933 el buque de la Armada Argentina *Pampa* realizó el relevo de la dotación del Observatorio Meteorológico de la isla Laurie, llevando un grupo de turistas y al Capitán Jordan (agregado naval de Estados Unidos) y su familia como invitados especiales extranjeros (estos últimos desembarcaron en Ushuaia ante el mal tiempo imperante en la zona). Registros sobre esta visita quedaron evidenciados en la revista *Caras y Caretas* (De Soiza Reilly, 1933) reconociendo a este reducido grupo de personas como los ‘primeros visitantes antárticos’ (Capdevilla, 2001; Jensen y Daverio, 2008; Jensen y Vereda, 2016; Vereda *et al.*, 2019).

4.2. Los primeros viajes organizados hacia fines de la década del ‘50

Durante la **década del ‘50** se producen los primeros viajes comerciales a la Antártida. En diciembre de 1956 un avión DC-6B de la Línea Aérea Nacional⁶ de Chile sobrevoló las islas

⁶ Línea aérea creada en 1929 por el gobierno de Chile, más tarde conocida como Lan Chile. Recuperado de: https://www.latam.com/es_ar/conocenos/historia/. Consulta: 10 de marzo de 2020

Shetland del Sur, con 80 pasajeros. El vuelo operó a través del aeropuerto de Punta Arenas⁷. Al año siguiente, en octubre de 1957, tuvo lugar un vuelo de la aerolínea comercial Pan American⁸; se trató de un vuelo chárter contratado por la marina de Estados Unidos para transportar personal de la operación *Deep Freeze III* a la base McMurdo en el marco del Año Geofísico Internacional. Un total de 36 personas pertenecían a la Marina de Estados Unidos, sumando periodistas y numerosos pasajeros en calidad de visitantes, entre ellos el embajador de Nueva Zelandia y un ministro del mismo país, donde el vuelo hizo una escala (Baker, 2001; Pan Am Historical Foundation, 2015).

El turismo marítimo hacia la Antártida se inició en la temporada 1957/1958 a partir de la iniciativa de la Argentina de organizar dos viajes con el buque *Les Eclaireurs*. Estos viajes fueron posibles en función de la experiencia adquirida a través de la exploración, reconocimiento, estudios hidrográficos, meteorológicos, oceanográficos y glaciológicos e investigaciones científicas. El primer viaje partió desde Ushuaia el 16 de enero de 1958 con 98 pasajeros, visitando cinco estaciones científicas argentinas. El segundo crucero también operó desde Ushuaia el 31 de enero del mismo año, con 96 pasajeros.

En enero de 1959, el buque *Yapeyú* de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar realizó un crucero de 16 días transportando 262 pasajeros que partieron desde Buenos Aires el 23 de enero, hacia el archipiélago de las Shetland del Sur y la Península Antártica, con una escala en Ushuaia, el 6 de febrero, en viaje de regreso. Un viaje de similares características fue organizado en 1959 por Chile con el buque *Navarino* de la Empresa Marítima del Estado, transportando 84 pasajeros sin registrar escala en Ushuaia (Reich, 1980; Palazzi, 1993).

De estas primeras experiencias de la década del '50 participaron unos 116 pasajeros por modo aéreo (1 sobrevuelo y 1 vuelo con aterrizaje) y 538 por vía marítima (456 partieron o hicieron escala en Ushuaia).

Estos viajes pioneros tienen la característica de haber sido los únicos realizados antes de la firma del Tratado Antártico, organizados por organismos estatales y, en el caso de los buques, enarbolando la bandera del país organizador. Demostraron tanto la viabilidad técnica de su realización como el interés de los turistas en viajar a esas apartadas regiones y la posibilidad de contar con fuerzas logísticas de apoyo. En tanto las sensaciones de aventura y lejanía, la belleza de los paisajes, la diversidad de la fauna y las características épicas de estos viajes lograron satisfacer y superar las expectativas de los turistas.

4.3. La continuidad del turismo antártico en la década del '60

En la **década del '60** los viajes turísticos se inician recién en la temporada 1965-1966. En enero de 1966 la empresa *Lindblad Travel*, con asiento en Nueva York, junto con la agencia de turismo *Astra* de Buenos Aires, arrendaron al Comando de Transportes Navales el buque *Lapataia* y organizaron el '*First International Survey Voyage*' a la Antártida en enero de 1966. Partieron desde Buenos Aires con escalas en Mar del Plata y Ushuaia, visitando luego las estaciones científicas Brown, Decepción y Esperanza.

En los años siguientes, la empresa *Lindblad Travel* alquiló buques a Chile y Dinamarca, experimentando diferentes itinerarios que no registraron escala en Ushuaia. En 1968 el buque chileno *Navarino* realizó desde Punta Arenas un viaje a la Península Antártica, cruzando por primera vez el Círculo Polar con turistas y con el buque dinamarqués *Maga Dan* llevó adelante dos viajes desde Lyttelton en Nueva Zelandia hacia el área del Mar de Ross. En 1969 alquila nuevamente un buque chileno, *Aquiles*, concretando un viaje a la Península desde Punta Arenas (Borten, 1974).

⁷ Recuperado de <https://tallyho.cl/60-anos-del-primer-sobrevuelo-comercial-en-la-antartica-en-un-dc-6b-de-lanchile/>. Consulta: 10 de marzo de 2020

⁸ El vuelo se realizó con un Boeing 377 Stratocruiser Clipper America (Pan Am Historical Foundation, 2015).

El buque *Lapataia*, por su parte, volvió a realizar un viaje con turistas a la Antártida en el verano de 1968. Durante la temporada 1968/1969 la Dirección Nacional de Turismo de Argentina organizó una serie de cuatro cruceros denominados ‘Cruceros Continente Blanco’. Los viajes se materializaron con el buque *Libertad* de la Empresa Líneas Marítimas Argentinas.

En síntesis, en esta década se realizaron 12 viajes marítimos con 1.612 pasajeros (8 viajes transportando 1.394 visitantes operaron a través de Ushuaia).

El turismo aéreo estuvo representado en este periodo con un vuelo turístico alrededor del mundo, patrocinado por el *Admiral Richard Evelyn Byrd Polar Center of Boston*, en noviembre de 1968. Sobrevolaron el Polo Norte y el Polo Sur como vuelo conmemorativo y para recaudar fondos para el Centro. Luego de recalar en Christchurch, aterrizaron en la base McMurdo por unas horas y continuaron hacia Río Gallegos. Aproximadamente 70 pasajeros participaron de este vuelo (Headland, 1994).

Con motivo de la participación de la actividad privada en la organización de actividades turísticas en la Antártida, en la IV RCTA realizada en Santiago de Chile en 1966, se aprobó la primera Recomendación relativa al turismo (Recomendación RCTA IV-27). En ella se recomienda cómo proceder en caso de organizar visitas a las bases científicas ya que, durante los primeros años del turismo antártico, los desembarcos se encontraban asociados a recorridos por las estaciones científicas.

4.4. El primer ‘boom’ del turismo antártico de la década del ‘70

En la **década del ‘70** se experimentó un importante crecimiento respecto de las décadas anteriores. Para el caso de Argentina, la actividad del turismo de cruceros se repartió entre las iniciativas surgidas desde la actividad privada y las promovidas desde diferentes organismos nacionales. La Dirección Nacional de Turismo fue el ente estatal argentino que promovió la continuidad de la actividad turística. Se realizaron viajes con los buques *Río Tunuyán* y *Libertad*. A partir de 1974 y por dos temporadas, la Subsecretaría de Deportes y Turismo de Argentina charteó el buque *Regina Prima*, de bandera panameña, organizando 6 viajes en la temporada 1974/1975 y 7 viajes durante la siguiente.

En 1970, con el comienzo de los viajes del buque *Lindblad Explorer*, un barco diseñado especialmente para operar en aguas polares, se desarrolló el concepto de cruceros de expedición, que refiere a la organización de viajes a destinos remotos que carecen de infraestructura de apoyo y donde, en consecuencia, el buque posibilita tanto el acceso como la permanencia en el área de destino cubriendo todas las necesidades de los pasajeros. La organización de las actividades en tierra está a cargo del operador del buque y es frecuente la realización de conferencias a bordo por especialistas sobre diferentes aspectos del lugar visitado. En enero de ese año se llevó a cabo el primer viaje a la Antártida partiendo desde Buenos Aires y finalizando en Punta Arenas, desde donde efectúa un segundo viaje. En la temporada siguiente opera dos viajes desde Hobart (Australia) y las islas Campbell (Nueva Zelanda) hacia el Mar de Ross. En enero de 1972 realiza un viaje desde Cape Town (Sudáfrica) hacia Antártida y Malvinas finalizando en Ushuaia y en el segundo viaje tiene un incidente al varar en la Bahía Lasserre (Borten, 1974).

Durante las siguientes temporadas de esta década el *Lindblad Explorer* realizó numerosos viajes, utilizando a Ushuaia como puerto base. Vale la pena mencionar un viaje de 35 días, que tuvo lugar en la temporada 1973/1974, desde el puerto de Bluff (Nueva Zelanda) hasta Ushuaia, tratándose del primer viaje turístico de semi-circunnavegación antártica.

En la temporada 1972/1973 la compañía española *Ybarra* realizó un viaje denominado ‘I Crucero Antártida y Sol de Medianoche’ a bordo del buque *Cabo San Roque*, con capacidad para 720 pasajeros distribuidos en dos clases, completando 5 viajes en los años siguientes.

En enero de 1973 el buque *Enrico C* de la Línea *Costa*, arribó a Ushuaia con 888 pasajeros procedente de la Antártida en tanto el buque *World Discoverer*, de la empresa *Society*

Expedition Cruises, comenzó a operar en la temporada 1977/1978 realizando dos viajes con 282 pasajeros.

En esta década se realizaron 72 viajes marítimos con 18.435 pasajeros (63 viajes transportando 16.824 pasajeros operaron desde Ushuaia).

El turismo aéreo adquirió notoriedad durante este periodo; las empresas *Qantas* de Australia y *Air New Zealand* de Nueva Zelanda, desarrollaron distintos programas de sobrevuelos que fueron regulares entre las temporadas 1977/1978 y 1979/1980. Un total de 40 vuelos transportando 10.000 pasajeros⁹ tuvieron lugar durante esas temporadas. Los sobrevuelos regulares terminaron drásticamente cuando en noviembre de 1979 ocurrió un accidente fatal al chocar un avión de la compañía *Air New Zealand* (DC-10) con el Monte Erebus, en la isla Ross. Las 257 personas a bordo murieron (Headland, 1994; Reich, 1980). Por otro lado, una empresa norteamericana *Travel Corporation of America* (TRAVCOA), organizó junto con Líneas Aéreas del Estado (LADE) dos vuelos a la Base Marambio, transportando en total 80 pasajeros (incluida la tripulación) en el mes de marzo de 1980. El primer vuelo partió de Río Gallegos, sobrevoló el Círculo Polar Antártico, aterrizó en la Base Marambio y regresó a Ushuaia, el segundo realizó un recorrido similar (Palazzi, 1999).

El boom turístico de esta década se caracteriza por una actividad continua durante todas las temporadas, la participación estatal argentina, como así también de nuevas empresas del sector privado, utilizándose en varios casos buques de mayor porte. Comienza a operar por primera vez un buque especialmente diseñado para la navegación en aguas polares y, en algunos casos, los buques portan banderas de conveniencia. En el contexto internacional el turismo por modo aéreo adquiere notoriedad.

En este marco de incremento de los viajes turísticos y del número de visitantes, desde el Sistema del Tratado Antártico se manifiesta la preocupación por los efectos del turismo mediante cinco disposiciones: Recomendaciones VI-7 y VI-11 (1970), VII-4 (1972), VIII-9 (1975) y X-8 (1979). Como señala Nascimbene de Dumont (1992), aunque no se trata de disposiciones obligatorias, son pautas válidas que orientan las conductas de las Partes y contribuyen a entender las tendencias principales en relación con la actividad turística. Debido a que en este periodo se continúan realizando varias visitas a bases científicas por viaje, dos Recomendaciones (VI-7 y VIII-9) se refieren a lineamientos para resguardar la actividad científica. También se manifiesta la preocupación para la protección del ambiente antártico y los monumentos históricos (VI-7, VII-4 y VIII-9). Además, la Recomendación X-8 establece la necesidad que las expediciones no gubernamentales estén debidamente aseguradas contra los riesgos de contraer obligaciones financieras en caso de la ocurrencia de un accidente. Exhorta a los organizadores de las expediciones a contar con guías de turismo experimentados en condiciones antárticas que conozcan las medidas sobre flora y fauna y protección de la Antártida. Asimismo, se refieren a los sobrevuelos comerciales indicando que la cantidad de sobrevuelos “excede la capacidad existente del control aéreo, comunicaciones y búsqueda y rescate en la región antártica” (Recomendación X-8, (i), 1979). Cabe destacar que a fines del año 1979 ocurrió el accidente fatal que se mencionó en párrafos precedentes y que fue recordado en la RCTA siguiente, en Buenos Aires, 1981, mediante la Recomendación XI-3 que propone que el lugar del accidente se declarara como monumento.

4.5. El estancamiento en la década del ‘80

En la **década del ‘80** el turismo marítimo antártico que operó desde Ushuaia o con iniciativas argentinas disminuyó notablemente, en especial debido al conflicto bélico que tuvo lugar en el Atlántico Sur en 1982.

⁹ Recuperado de: <https://www.erebus.co.nz/Background/Antarctic-Experience/Tourist-Activities-Concerns>. Consulta: 3 de marzo de 2020

La Dirección Nacional de Turismo de Argentina llevó adelante el último viaje efectuado por ese organismo con el buque *Bahía Buen Suceso* a comienzos de la década. A partir de allí, la actividad privada tomó la iniciativa y en la temporada 1980/1981 la empresa *Antartur* con asiento en Ushuaia, organizó un viaje a bordo del buque *Bahía Buen Suceso*, transportando 70 turistas. En la temporada siguiente realizó dos viajes transportando 139 turistas. Continuó con los viajes antárticos en la temporada 1985/1986, alquilando parcialmente la capacidad del Buque Polar *Bahía Paraíso*, organizando una serie de viajes durante las siguientes tres temporadas. Desde el punto de vista de la organización de estos viajes se destaca la redacción del *Manual Cruceros Antárticos* en el que se hace especial mención a las normas de conducta que los turistas deben considerar a fin de respetar las disposiciones legales argentinas emanadas de su condición de Estado Parte del Tratado Antártico. El accidente del buque durante el último de sus viajes con turistas en 1989 significó el fin de la serie de viajes organizados por esta compañía a la Antártida y generó nuevas deliberaciones en las RCTAs sobre la reglamentación de la actividad (Nascimbene de Dumont, 1992).

Las actividades de empresas extranjeras continuaron desarrollándose con el buque *Lindblad Explorer* y el *Society Explorer*; asimismo, en la temporada 1988/1989 comenzó a operar el buque *Antonina Nezhdanova*, realizando 7 viajes a través de Ushuaia, anticipando de alguna manera el crecimiento sostenido que se iniciaría en la década siguiente.

Además, durante este periodo se ensayan otras alternativas; en la temporada 1981/1982 una empresa turística chilena charteó tres vuelos a las FACH desde Punta Arenas a la base Presidente Eduardo Frei Montalva (en la isla 25 de Mayo, Shetland del Sur), y desde allí los turistas recorrían la zona en el buque *World Discoverer* especialmente contratado con esa finalidad (Palazzi, 1993).

Durante esta década un total de 16.694 pasajeros visitaron la Antártida por modo marítimo a nivel internacional, 3.017 lo hicieron desde Ushuaia.

Por otra parte, desde Chile tuvieron lugar diversos vuelos turísticos. Durante la temporada 1983/1984 un avión de Líneas Aéreas del Cobre (LADECO) sobrevoló la isla 25 de Mayo y el norte de la Península Antártica con 100 pasajeros. En 1984 desde Punta Arenas a la base Presidente Eduardo Frei Montalva se desarrollaron vuelos que transportaron 200 visitantes. El 31 de diciembre de 1985 se accidentó en la isla Nelson un vuelo turístico donde fallecieron los dos tripulantes y ocho pasajeros. TRAVCOA inició una serie de vuelos turísticos con aviones de la Fuerza Aérea de Chile (C-130H) a partir de la temporada 1985/1986 y que continuaron hasta 1989/1990. En enero de 1990 un avión BAE 146-200 de Lan Chile aterrizó en la base Presidente Eduardo Frei Montalva para evaluar la factibilidad técnica para la comercialización de vuelos a la Antártida. En febrero de 1989, la empresa chilena Aerovías DAP también realizó vuelos a la misma base trasladando pasajeros y carga (Palazzi, 1999).

En 1985 se crea la compañía de turismo aventura *Adventure Network International* (ANI)¹⁰, que opera por modo aéreo desde Punta Arenas hasta la actualidad. Organiza actividades de aventura al sur de la Península Antártica, tratándose de la primera empresa que desarrolla este tipo de actividades, con distintos programas. En la temporada 1987/1988 realizó doce vuelos con un DC-4 al campamento de verano que arman en zona de montañas y glaciares, con un DHC-6 equipado con ruedas y esquís llegaron al Polo Sur (Palazzi, 1999).

Si bien continuaron las deliberaciones sobre el turismo y las actividades no gubernamentales en las RCTAs de este periodo, solamente se generaron dos Recomendaciones, la XI-3 (1981) sobre el accidente aéreo en el Monte Erebus, ya mencionada, y la Recomendación XIII-3 (1985) que promueve el intercambio de información.

¹⁰ La compañía es conocida como *Antarctic Logistics & Expeditions* (ALE), ya que también brinda apoyo logístico desde Punta Arenas.

4.6. El crecimiento sostenido del turismo antártico en la década del '90

La **década del '90** es un momento clave en el desarrollo del turismo antártico. A nivel internacional, la disponibilidad de buques de la Academia de Ciencias de la Unión Soviética para ser fletados por operadores turísticos favoreció el desarrollo de la actividad y, a nivel nacional, se define el rol protagónico de Ushuaia como puerta de entrada del turismo marítimo que seguirá manteniendo en décadas posteriores.

Este cambio significativo en el turismo antártico produce un importante incremento tanto en la cantidad de buques que realizaron viajes a la Antártida a través del puerto de Ushuaia, como en la cantidad de viajes y pasajeros. La temporada de cruceros se extendió a 105 días y fue en aumento hasta la temporada 1996-1997, momento en que la extensión de la misma llegó a los 147 días.

En este periodo el turismo marítimo antártico se desarrolló a partir de iniciativas de la actividad privada de origen extranjero que junto a factores exógenos (entre los que se destaca una mayor disponibilidad de buques y recursos humanos especializados en la navegación polar) y endógenos, como las obras de infraestructura desarrolladas en Ushuaia, posibilitaron la consolidación de la actividad. En este sentido, se destaca la construcción del aeropuerto internacional y la ampliación del muelle comercial; en 1995 se inauguró una pista de aterrizaje de mayor longitud (2.460 m.) y orientada con una nueva dirección que favorece las operaciones de despegue y aterrizaje. En 1997 concluyeron las obras de la terminal de pasajeros en el aeropuerto, brindando así la posibilidad de recibir aviones de gran porte. De esta manera, se incrementó la frecuencia de vuelos a Ushuaia y facilitó la operatoria de las operadoras turísticas antárticas a través de vuelos chárter que permiten el recambio de pasajeros intermodal aeropuerto-puerto. Asimismo, en el año 1999 se extendió la longitud del muelle hasta 520 m, permitiendo contar con una mayor cantidad de sitios de amarre, condición que, sumada a las características naturales de puerto de aguas profundas y bahía abrigada, favoreció las operaciones de los buques turísticos antárticos.

Durante la temporada 1999/2000 se desarrollaron numerosos programas especiales motivados por la celebración del 'fin del milenio', produciendo un incremento importante en la cantidad de viajes, pero sobre todo en la cantidad de pasajeros, llegando a un total de 13.898 pasajeros en 121 viajes.

Sintetizando, en esta década el total mundial del turismo marítimo fue de 73.332, en tanto a través del puerto de Ushuaia viajaron 55.013 pasajeros. En los informes presentados anualmente por IAATO en las RCTAs, se consigna una mayor cantidad de viajes y pasajeros por temporada, dando cuenta de las actividades que se realizan a través de otros puertos (en estos datos se incluyen los viajes realizados por veleros que transportan hasta 12 pasajeros) (IAATO, 2006).

Por su parte, el turismo aéreo desde Australia se reanudó a través de la empresa *Croydon Travel* junto con la compañía aérea *Qantas* con sobrevuelos que se reiniciaron en la temporada 1994/1995. Hasta la temporada 1999/2000 transportaron 17.000 pasajeros, distribuidos en 52 vuelos, operando con un Boeing 747-400 (IAATO, 2000). Estos vuelos tenían la característica de ser ofrecidos como vuelos domésticos, con una duración aproximada de 12 horas (Bauer, 2001). Durante la temporada 1998/1999 la compañía chilena *Avant Airlines* comenzó a ofrecer sobrevuelos desde Punta Arenas a la Península Antártica para los cruceros de gran porte que recalaban en esa ciudad. Se estima que han realizado aproximadamente 20 vuelos por temporada, transportando entre 40 y 60 pasajeros por viaje a bordo de un Boeing 737 (IAATO, 2000). También desde Punta Arenas operó *Aerovías DAP*, trasladando turistas a la base Presidente Eduardo Frei Montalva, en la isla 25 de Mayo.

El turismo de aventura en tierra siguió en esta década representado por una compañía, *Adventure Network International/Antarctic Logistic Expeditions*, operando desde Punta Arenas a través del modo aéreo. La información disponible para las temporadas 1997/1998 a 2000/2001, señala que un promedio de 120 pasajeros por temporada protagonizó actividades de

aventura tales como montañismo y escalada. Asimismo, la compañía brindó apoyo logístico a expediciones privadas (IAATO, 2000).

En términos generales, esta década demuestra un crecimiento excepcional en la modalidad de cruceros, tanto en la cantidad de buques como de viajes y pasajeros, básicamente a partir de la iniciativa privada extranjera. También se caracteriza por el uso de embarcaciones con capacidad entre 50 y 100 pasajeros, e incluso, algunas aún más. Ushuaia se consolidó como puerto base para esta modalidad de turismo, con participación sobre el total del turismo marítimo antártico superior al 90%. En este periodo se reinició el turismo aéreo a partir de sobrevuelos regulares tanto desde Australia como desde Chile y el traslado aéreo para actividades de turismo aventura continuó.

En el inicio de esta década se conformó la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos¹¹; fue fundada por siete operadores turísticos privados en el año 1991, y en la actualidad nuclea 100 compañías de distintos lugares del mundo. Esta Asociación, entre otras tareas, representa al sector turístico en las RCTAs, participando como experta invitada. En relación con el Sistema del Tratado Antártico, este periodo coincide con las deliberaciones en las RCTAs sobre el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente, que fue firmado en Madrid el 4 de octubre de 1991 y entró en vigor en 1998. En esa Reunión Consultiva Especial¹², el Grupo de Trabajo II contaba en su temario con el tema turismo y actividades no gubernamentales entre otros ítems (Bermejo García y Bou, 1993). Una vez redactados los anexos sobre temas específicos al Protocolo, confirmaron que las disposiciones del Protocolo y Anexos eran igualmente de aplicación para el turismo y actividades no gubernamentales (Nascimbene de Dumont, 1992).

La Recomendación XVI-13 (1991) es la primera disposición de esta década, con posterioridad a la firma del Protocolo y manifiesta la inclusión de las actividades turísticas:

(...) Observando que el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente y sus Anexos se aplican a las actividades turísticas y a otras actividades no gubernamentales en la Antártida; también expresa la preocupación por (...) los posibles efectos de la intensificación de las actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida.

En este sentido, recomienda la formulación de propuestas para la elaboración de una reglamentación completa de las actividades turísticas y no gubernamentales. Si bien esta Recomendación no entró en vigor, expresa la necesidad de contar con una regulación del turismo antártico basada en temas ambientales y operacionales. Aunque en la RCTA XVI no se llegó al consenso para incluir un anexo al Protocolo sobre turismo, en las deliberaciones se evidencia la preocupación para su regulación en el marco del Sistema del Tratado Antártico. Las deliberaciones continuaron en las siguientes reuniones y en la RCTA XVIII de Kioto, la Recomendación XVIII-1 pretende orientar las actividades de visitantes y de los organizadores de las actividades a través de una *Guía para los visitantes a la Antártida* y una *Guía para aquellos que organicen y conduzcan actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida*; esta Recomendación también señala la información que deben proporcionar como notificación previa a las autoridades nacionales. Al año siguiente, en la RCTA de Seúl, se adopta la Resolución 3 (1995) donde se recomienda la notificación respecto de las visitas a la Antártida a los operadores turísticos y no gubernamentales, señalando la información para remitir a las autoridades nacionales. Esta idea es retomada en la RCTA de 1997, a través de la Resolución 3 (1997) recomendando la utilización de un formato estándar tanto para la notificación previa como para la realización de un informe post-visita. Por otra parte, en la RCTA de 1996 se adopta la Resolución 2 (1996) para promover los valores científicos, estéticos y de vida silvestre de la Antártida.

¹¹ IAATO, según su sigla en inglés (*International Association of Antarctic Tour Operators*). Su sede se encuentra en Rhode Island, Estados Unidos.

¹² Reunión de Expertos del Tratado Antártico (RETA).

4.7. Principios del siglo XXI en el desarrollo del turismo antártico

En la **década del '00**, la participación sudamericana en la industria turística antártica se reinaugura; por un lado, la empresa *Antarpply Expeditions*, fundada por empresarios argentinos y con asiento en Ushuaia, comenzó a operar con el buque *Ushuaia* en la temporada 2002/2003, a través del puerto de Ushuaia. Por otro lado, entre las temporadas 2005/2006 y 2011/2012 operó regularmente el buque *Antarctic Dream* (antes *Piloto Pardo*) de la empresa *Antarctic Shipping*, radicada en Chile.

Las empresas extranjeras continuaron operando, incrementando el número de viajes y de visitantes. La temporada 2007/2008 registró el mayor movimiento en esta modalidad tanto a través del puerto de Ushuaia, con 44.605 pasajeros, como en el total mundial alcanzando los 45.652 visitantes. La temporada siguiente fue la más extensa hasta la del 2018/2019, con una duración de 179 días. Sin embargo, la crisis financiera internacional del 2008 produjo un decrecimiento en los flujos turísticos.

Asimismo, es interesante destacar que en esta década se intensifica la diversificación de actividades como, por ejemplo, kayakismo, escalada, camping, montañismo, buceo.

El turismo marítimo introduce una variante en la temporada 2003/2004 que se refiere a la combinación del modo aéreo con el marítimo; de esta manera, se evita el cruce del Mar de Hoces o Pasaje Drake, para continuar el recorrido en la Península Antártica en crucero. Durante esta primera etapa solamente una empresa llevó adelante esta modalidad, aportando un total de 1.439 pasajeros en estas siete temporadas.

Los buques de gran porte, con un aumento progresivo de la capacidad, comienzan a incluir a la Antártida en sus programas. Los itinerarios se originan en puertos de América del Sur o bien forman parte de recorridos más extensos hasta incluir la vuelta al mundo y hacen escala en Ushuaia en su viaje hacia, o desde, la Antártida. Durante la década realizan 41 viajes con 47.902 pasajeros, en tanto la temporada con mayor presencia corresponde a la 2007/2008 en que 6 buques realizaron 10 viajes transportando 12.365 pasajeros.

En la temporada 2006/2007 tuvo lugar el viaje del primer *Very Large Cruise Vessel* (VLCV¹³), el *Golden Princess*, con capacidad para 3.100 pasajeros. El turismo marítimo presentó problemas con distintas embarcaciones, como varamientos, rotura de hélice, aprisionamiento por hielo, entre otros. Sin embargo, el hecho más relevante ocurrió durante la temporada 2007/2008 al producirse el hundimiento del buque *Explorer* que enarbolaba bandera de Liberia y había sido charteado por la operadora turística canadiense *Gap Expeditions*. Los 91 pasajeros, 54 tripulantes y 9 miembros del *staff* fueron rescatados por otros dos buques de turismo que estaban en la zona (IAATO, 2009). Puede señalarse que durante la primera década del siglo XXI se realizaron 1.741 viajes transportando 244.582 turistas por modo marítimo, a través de Ushuaia en tanto los pasajeros por vía marítima a nivel mundial fueron 256.095.

Los sobrevuelos continuaron hasta la temporada 2007/2008; *Lan Chile* y *Croydon Travel* sostuvieron los vuelos regulares, en tanto *Avant Airlines* y *Aerovías DAP* lo hicieron de manera discontinua. Con los datos disponibles se estima que un total de 14.000 pasajeros participaron de los sobrevuelos en esta década.

La modalidad de turismo en tierra se siguió comportando de la misma manera que en la etapa anterior, con traslados aéreos desde Punta Arenas. A *ANI/ALE* se sumaron otras compañías, calculando un total de 4.900 turistas que participaron de actividades de aventura en tierra.

Dado el incremento del turismo, la diversificación de actividades y la creciente cantidad de buques de gran porte que se incorporaron en este periodo, además de los problemas en relación con la navegación de varios buques, en las RCTAs se manifiesta la preocupación por la preservación del medio ambiente antártico; es así que varias disposiciones surgieron y, además,

¹³ Se identifica como VLCV a los buques con un tonelaje bruto de 100.000 o más.

se convocó a la Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre Turismo y Actividades No Gubernamentales en la Antártida¹⁴. La Decisión 5 (2003), alcanzada en la RCTA XXVI, solicitaba a la RETA que abordara los siguientes temas: vigilancia, impacto acumulativo, y evaluación de impacto ambiental; seguridad y autosuficiencia; jurisdicción, autorregulación del sector, análisis del marco jurídico existente e identificación de lagunas; directrices; turismo de aventura; turismo patrocinado por los gobiernos y coordinación entre operadores nacionales. En la Resolución 1 (2003) se estimula el asesoramiento a los operadores de buques y yates con la convicción de que quienes los operan conozcan sobre el Protocolo y sus Anexos.

En la RCTA siguiente, se adoptó la Resolución 3 (2004), propuesta en la RETA, que menciona la preocupación por el turismo aventura: “Preocupados por la tendencia creciente del turismo aventura de la Antártida y por la falta de vigilancia y control rigurosos de dichas actividades (...)”; es así que la Resolución promueve una mayor cooperación entre las partes para el intercambio de información. La preocupación se extiende al turismo en general sobre los riesgos y, en ese sentido, la Resolución 4 (2004) recomienda seguir directrices para los planes de contingencia, seguros y otros asuntos; esta Resolución ya no se encuentra vigente, al regir la Resolución 6 (2017) que la contiene y amplía. En la misma RCTA (Ciudad del Cabo) se redactó la Medida 4 (2004) que aún no entró en vigor, en relación con seguros y planes de contingencia para el turismo y actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico. Esta Medida recomienda que las Partes exijan a quienes están bajo su jurisdicción y organicen actividades turísticas u otras actividades no gubernamentales que demuestren que:

(...) hayan hecho e implementado planes de contingencia apropiados y arreglos suficientes en materia de salud y seguridad, búsqueda y salvamento (SAR), atención médica y evacuación antes del inicio de las actividades (...) que se disponga de suficiente seguro o se hayan tomado otros recaudos para cubrir los costos asociados a las tareas de búsqueda, salvamento, atención médica y evacuación (Medida 4, 2004).

Al año siguiente, en la RCTA XXVIII en Estocolmo, tienen lugar dos disposiciones. La primera, Resolución 6 (2005), recomienda que se utilice el formulario ya propuesto en reuniones anteriores, ahora revisado, para los informes posteriores a las visitas a sitios en relación con el turismo y actividades no gubernamentales. La segunda, Resolución 5 (2005), aborda las directrices para sitios que reciben visitantes; se trata de lineamientos para orientar las visitas a cuatro sitios. Al año siguiente, en la RCTA XXIX, la Resolución 2 (2006) incorpora más sitios; estas dos últimas no se encuentran vigentes en función de las Resoluciones 1 (2010) y 2 (2008), respectivamente. Cabe destacar, que las Resoluciones sobre directrices para sitios se van actualizando en diferentes momentos, generalmente incorporando más sitios, dejando sin efecto la Resolución anterior.

En la RCTA XXX, tres Resoluciones manifiestan la preocupación creciente por el incremento del turismo, particularmente marítimo, y por la diversificación de actividades. Es así que la Resolución 4 (2007) se refiere al desembarco de turistas, mencionando los posibles impactos derivados del turismo, los incidentes de buques, la necesidad de proteger la vida humana en el mar y el medio ambiente antártico y reducir al mínimo la probabilidad de derrame de combustible. En este sentido, recomiendan una serie de medidas para realizar desembarcos; éstas finalmente se plasmarán en una Medida en el año 2009. La Resolución 5 (2007) recomienda que las Partes desalienten toda actividad turística que pueda contribuir con la degradación a largo plazo del medio ambiente antártico y sus ecosistemas dependientes y asociados. La Resolución 1 (2007) plantea directrices para nuevos sitios; ésta ya no se encuentra vigente, fue reemplazada por la Resolución 2 (2008).

Motivados por los accidentes protagonizados por varios buques durante esta década, en la RCTA XXXI, la Resolución 6 (2008) expresa la preocupación por el “(...) riesgo de un incidente marítimo grave de índole humanitaria y ambiental en el Área del Tratado Antártico (...)” y recomienda que los operadores turísticos tengan en cuenta las orientaciones para buques

¹⁴ La RETA se llevó a cabo entre los días 22 y 23 de marzo de 2004 en Tromsø.

que naveguen alejados de los medios SAR y que notifiquen regularmente su posición al centro de coordinación de salvamento marítimo regional. También se incorporan nuevos sitios con directrices en la Resolución 2 (2008), que dejó de estar vigente a partir de la Resolución 4 (2009).

Al final de esta década, en la RCTA XXXII, cinco disposiciones tuvieron lugar, dos de ellas de gran importancia. Por un lado, la Resolución 7 (2009) presenta cinco principios generales del turismo antártico como ejes que rigen la actividad y, por otro, la Medida 15 (2009) establece que los buques que transporten más de 500 pasajeros se abstengan de desembarcar y los que transporten 500 pasajeros o menos restrinjan a 100 o menos el número de pasajeros en tierra simultáneamente y que mantengan una relación mínima de un guía cada 20 pasajeros. La Resolución 4 (2009) incluye más sitios con directrices, pero ya no rige al haber sido reemplazada por la Resolución 1 (2010). Por último, la Decisión 7 (2009) decide convocar una Reunión de Expertos en Wellington para analizar distintas cuestiones sobre el turismo marítimo. Esta Reunión de Expertos del Tratado Antártico sobre la gestión del turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico¹⁵ aprobó un programa con seis temas: tendencias del turismo marítimo en los últimos diez años incluidos los incidentes marítimos y las proyecciones; sucesos en la OMI relacionados con el turismo marítimo en el Área del Tratado Antártico; seguridad marítima en el Área del Tratado Antártico; la protección del medio ambiente antártico; embarcaciones con pabellón de países que no son Partes y Cooperación entre la RCTA; cooperación entre la RCTA, la OMI y la Organización Hidrográfica Internacional (OHI). En consecuencia, surgieron diecisiete recomendaciones que se presentaron en el informe de la RETA.

En la RCTA XXXIII, la Resolución 6 (2010) trata sobre la importancia de la búsqueda y salvamento con recomendaciones en este sentido, en tanto que la Resolución 1 del mismo año que incorpora directrices para sitios, no se encuentra vigente, reemplazada por la Resolución 4 (2011).

4.8. Características actuales del turismo antártico

El turismo de cruceros es el que ha tenido un crecimiento más sostenido y significativo frente a las otras modalidades de turismo en la Antártida. La extensión de la temporada en estos años es de 163 días, alcanzando los 180 días en la temporada 2018/2019.

La mayoría de los operadores turísticos que comercializan visitas a la Antártida lo hacen con buques propios y/o chateados a diferentes armadoras (ya sea por la totalidad o parte de la capacidad del buque). Gran parte de las compañías se especializan en la operación de cruceros de expedición en el Ártico y la Antártida, incorporando, en algunas oportunidades, otros destinos remotos. Prácticamente todos los operadores turísticos son miembros de la IAATO, única asociación del sector. En los últimos años, se han ido renovando las flotas, disminuyendo la cantidad de buques con menos de 100 plazas a favor de buques de 100 a 200 plazas en promedio, además de incluir sofisticados equipos para realizar mejores observaciones y diferentes actividades.

La modalidad aéreo-crucero ha presentado un crecimiento importante durante este periodo, especialmente porque se ha incrementado el número de compañías que ofrecen esta forma de visitar la Antártida, contabilizando cinco empresas para la temporada 2018/2019, además de veleros y yates.

Un grupo particular dentro de la modalidad marítima corresponde a líneas de cruceros que son miembros de la IAATO e integran la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (*Cruise Lines International Association -CLIA*), por ejemplo: *Azamara Club Cruises*, *Celebrity Cruise Line*, *Hapag Lloyd Cruises*, *Holland America Line*, *Hurtigruten*, *Lindblad Expeditions*, *Ponant Expeditions*, *Seabourn Cruise Line*, *Silversea Cruises*, entre otras. De ellas, algunas

¹⁵ La RETA se llevó a cabo en 2009 en Wellington.

operan en Antártida en la modalidad de cruceros de expedición y otras solamente navegan aguas antárticas en itinerarios diversos y de duración variable. Los buques que transportan más de 500 pasajeros realizaron 71 viajes transportando 91.679 pasajeros, siendo la temporada 2010/11 la de mayor presencia de la modalidad, con 7 buques que transportaron 14.447 pasajeros en 10 viajes (Argentina, 2019; IAATO, 2019).

A partir de las enmiendas al Anexo I del Convenio MARPOL (OMI) que prohíben el uso y/o transporte del combustible pesado al sur de los 60° S, vigentes desde agosto de 2011, los buques de gran porte disminuyeron su presencia a partir de la temporada 2011/2012. La readecuación en virtud de esta reglamentación le lleva a la industria varios años para volver a alcanzar el máximo en número de pasajeros, aunque demuestra un franco crecimiento. En esta década, a través del puerto de Ushuaia se realizaron 2.174 viajes transportando 374.869 pasajeros, en tanto el total mundial (incluyendo Ushuaia) alcanzó los 2.359 viajes y 392.540 pasajeros.

En cuanto a otras modalidades de turismo antártico, no se realizaron sobrevuelos en este periodo. El turismo en tierra se desarrolló como en las temporadas de periodos anteriores por modo aéreo, operando desde Punta Arenas hacia un campamento ubicado al sur de la Península Antártica, y también desde Ciudad del Cabo hacia dos campamentos en la zona conocida como ‘Tierra de la Reina Maud’, frente al continente africano. Durante este periodo, un total de 4.229 turistas participaron de este tipo de actividades, con un promedio de 470 pasajeros por temporada.

En la Figura 2 se observa la evolución del turismo antártico en sus distintas modalidades para el periodo 2010/2011-2018/2019, observándose que el turismo marítimo es el que demuestra un crecimiento más significativo y sostenido a lo largo del tiempo. La modalidad marítima se concentra en la Península Antártica, donde las áreas más visitadas corresponden a las islas Shetland del Sur y al área Centro-Oeste; allí se encuentran, a su vez, los sitios más frecuentados, la mayor parte de los cuales cuentan con directrices (Argentina, 2017b; Jensen, Vereda y Galdames, 2018).

Dado el aumento significativo de los buques que navegan en aguas polares, la OMI ha abordado las preocupaciones internacionales sobre la protección del medio ambiente polar y la seguridad de la gente de mar y los pasajeros mediante la introducción de nuevas normas que deben cumplir todos los buques que operan en estas aguas. El Código Polar entró en vigor el 1 de enero de 2017, integrando normas relacionadas con el diseño, construcción y equipo de los buques, cuestiones operativas, de formación de tripulación y relacionadas con búsqueda y salvamento. El Código Polar prevé que los buques que navegan zonas polares obtengan un Certificado de Buque Polar, de acuerdo a las siguientes clasificaciones: Categoría A, B o C. La categoría A la integran los buques proyectados para operar durante todo el año en aguas polares con diferentes condiciones de hielo, como mínimo hielo medio del primer año que puede incluir trozos de hielo viejo (PC1 a PC5); los buques categoría B están proyectados para operar durante el verano/otoño en aguas polares con hielo medio del primer año (PC6) o delgado del primer año (PC7); y la categoría C en aguas polares con condiciones menos severas que las anteriores¹⁶.

¹⁶ DNV GL Maritime. (2017). *Polar Code*. Recuperado de https://www.unols.org/sites/default/files/DNV_GL_IMO_Polar_Code_2017-05_web.pdf. Consulta: 23 de julio de 2010

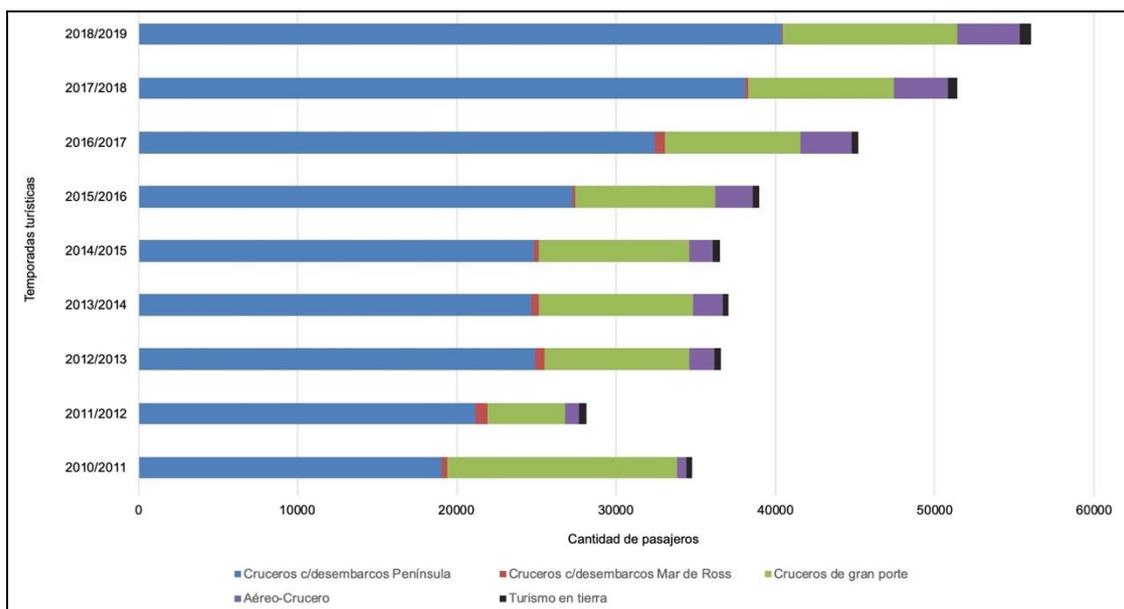


Figura 2: Evolución del turismo antártico según modalidad para el periodo 2010/2011-2018/2019
Fuente: Elaboración propia en base a Informes de IAATO y de Argentina para el periodo analizado¹⁷

Según IAATO, el turismo marítimo continuará creciendo como el principal modo de operación; actualmente representa el 95% de todas las actividades turísticas en la Antártida, principalmente a través de Ushuaia. IAATO también ha manifestado que se están construyendo 20 buques, probablemente con la intención de operar en la Península Antártica a través del puerto de Ushuaia (Morgavi, Cohen y Vereda, 2020).

En relación con las disposiciones del periodo para el turismo, hubo diversos temas de abordaje. Considerando la intensidad de flujos y los diferentes puntos de visita, varias Resoluciones se refieren a directrices para sitios que reciben visitantes: Resolución 4 (2011), no vigente; Resolución 4 (2012), no vigente; Resolución 3 (2013), no vigente; Resolución 4 (2014), no vigente; Resolución 2 (2016), no vigente; Resolución 1 (2018), no vigente; Resolución 2 (2019) en vigencia; y Resolución 3 (2019, en vigencia. Al respecto, 42 sitios que reciben visitantes cuentan con directrices.

Un tema que suscita deliberaciones en las RCTAs lo constituyen los viajes de los yates y veleros que recorren la Antártida, en algunos casos sin permiso de autoridad competente. En la RCTA XXXV del 2012 se adoptó la Resolución 10 (2012) en consonancia con la Resolución 1 (2003) recomendando que se utilice la lista de verificación de artículos específicos para yates, que la Secretaría publique las Directrices para yates y que las Partes proporcionen información.

El turismo en tierra es alcanzado desde la Resolución 9 (2012) que recomienda a las Partes consideren una serie de preguntas como parte del proceso de autorización; hace referencia a la planificación de las actividades en tierra como así también a los posibles impactos y señalan el “creciente interés en las actividades expedicionarias por tierra, particularmente como resultado del centenario recientemente celebrado de las expediciones de Amundsen y Scott al Polo Sur en 1911 y 1912 (...)”. En la misma RCTA se originó la Resolución 11 (2012) que recomienda el uso de las listas de verificación para las actividades de los visitantes en el terreno. Esta lista de verificación surge de las listas de verificación de las inspecciones en función del Artículo VII del Tratado Antártico y del Artículo 14 del Protocolo.

¹⁷ Informes de IAATO para el periodo 2010/2011 a 2018/2019, disponibles en: www.iaato.org. Informes de Argentina para el mismo periodo, disponibles en: <https://www.ats.aq/devAS/Meetings/DocDatabase?lang=s>.

En este mismo periodo, la Decisión 6 (2013) y la Decisión 7 (2019) promueven el intercambio de información sobre turismo y actividades no gubernamentales, particularmente, informando sobre las actividades y la cantidad de personas involucradas en ellas.

Un grupo de resoluciones expresan preocupación en función del riesgo relacionado con las actividades turísticas y no gubernamentales. La Resolución 6 (2014) alienta a que se realicen evaluaciones en función del riesgo. Posteriormente, la Resolución 7 (2014) recuerda la importancia de la Medida 4 (2004) sobre los seguros y planes de contingencia y recomienda que los Gobiernos que aún no aprobaron la Medida lo consideren. En el mismo sentido, en la RCTA XL, la Resolución 6 (2017) manifiesta que:

Deseando garantizar que el turismo u otras actividades no gubernamentales realizadas en la Antártida se lleven a cabo de una manera segura y autosuficiente (...) garantizar que los riesgos asociados al turismo u otras actividades no gubernamentales se identifiquen plenamente con antelación y se reduzcan a un mínimo (...)

y recomienda se sigan las directrices sobre los planes de contingencia, seguros y otros asuntos relacionados con el turismo y otras actividades no gubernamentales en la zona del Tratado Antártico.

En virtud del significativo crecimiento de la actividad anunciado por la industria, entre los días 3 y 5 de abril 2019 tuvo lugar un encuentro informal en Rotterdam denominado ‘Taller de turismo antártico’; el trabajo del Taller abordó como temas principales, el crecimiento del turismo antártico y la diversificación de las actividades turísticas. Por último, la Decisión 6 (2019), considerando el Taller de Rotterdam, propone la creación del manual de reglamentos y directrices relevantes para las actividades turísticas y no gubernamentales en la Antártida.

En la Figura 3 se pueden observar las disposiciones adoptadas en cada periodo. La máxima concentración se registra a partir del año 2000, coincidente con la actividad ya consolidada y en franco crecimiento, más allá de cuestiones puntuales como la crisis financiera internacional y el Anexo I de la Enmienda de MARPOL, que generaron caídas en los números de visitantes por algunos años. Es importante señalar que varias disposiciones ya no se encuentran en vigor, simplemente se utilizaron para visualizar el tratamiento de los temas en contexto temporal.

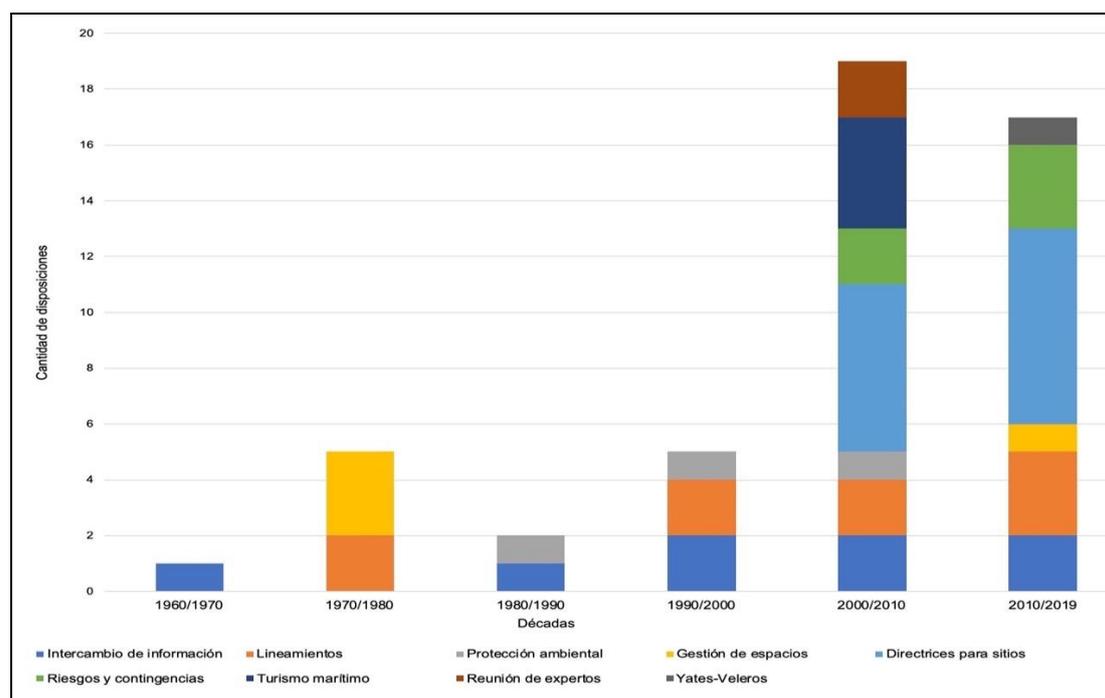


Figura 3: Disposiciones sobre turismo
Fuente: Elaboración propia

Consideraciones finales

A partir del análisis diacrónico tanto de los flujos de visitantes del turismo antártico en sus diferentes modalidades como de las deliberaciones sobre temas relevantes en el ámbito del Sistema del Tratado Antártico se pueden observar las tensiones entre el crecimiento y la diversificación del turismo y la protección ambiental.

Los flujos de visitantes del turismo antártico nos permiten identificar una primera etapa de instalación de la actividad de alrededor de 30 años, donde el turismo marítimo y aéreo ocupan un lugar destacado y una segunda etapa de crecimiento y consolidación desde los '90 hasta el presente con presencia de distintas modalidades de turismo, pero manteniendo la marítima mayor relevancia.

En la primera etapa las preocupaciones giraron en torno a los actores y los efectos de la actividad sobre el ambiente y la ciencia. Con motivo de la participación de la actividad privada en la organización de actividades turísticas en la Antártida, se aprueba en 1966 la primera Recomendación relativa al turismo. Considerando el importante incremento de viajes en la década del '70 se exhorta a las empresas a incorporar guías de turismo experimentados que conozcan las medidas de protección en la Antártida y lineamientos para resguardar la actividad científica. Por otra parte, se recomienda que las expediciones no gubernamentales cuenten con seguros ante posibles pérdidas por accidentes, se alienta el intercambio de información entre las Partes sobre las actividades no gubernamentales.

A pesar de tratarse de un continente de 14 millones de kilómetros cuadrados, la actividad turística se concentra en la región de la Península Antártica y archipiélagos relativamente cercanos. El turismo en tierra involucra áreas dispersas y con menores flujos en tanto los viajes a la zona del Mar de Ross tienen una sostenida, pero muy pequeña participación.

Es entonces que en la segunda etapa las preocupaciones se relacionan con la intensidad y concentración de los flujos, la diversificación de medios y actividades, la preservación del ambiente, en particular de los sitios que reciben visitantes, los incidentes, accidentes, operaciones de búsqueda, salvamento y rescate, entre los más importantes.

En 1991 se firma el Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente que entra en vigor en 1998, comenzando un nuevo periodo en relación con la protección ambiental y de los valores estéticos de la Antártida. Este momento coincide con el crecimiento y consolidación de la industria, generándose en el STA recomendaciones para orientar el comportamiento de visitantes y organizadores de actividades.

El comienzo del siglo XXI presenta nuevos desafíos, especialmente relacionados con el turismo marítimo. Las disposiciones se relacionan con la necesidad de contar con planes de contingencia y seguros ante posibles incidentes y accidentes, directrices para sitios que reciben visitantes y la gestión del espacio y limitaciones a la cantidad de visitantes en relación con los desembarcos. Los debates en el ámbito de las RCTAs sobre los problemas ambientales y de seguridad de la vida en el mar se recuperan en dos decisiones de la OMI, por un lado, la prohibición del uso y/o transporte del combustible pesado al sur de los 60° S, y, por otro, la aprobación del Código Polar.

Finalmente, se observa que Ushuaia cumple un rol relevante como puerta de entrada del turismo marítimo desde los inicios de la actividad hasta el presente. A su vez, desde el Sistema del Tratado Antártico se ha ido deliberando en el marco de distintos escenarios producto de la dirección e intensidad de los flujos turísticos, la diversificación de medios y actividades y la disponibilidad de nuevo conocimiento y tecnología.

Referencias bibliográficas

- Argentina (2017a). El turismo marítimo antártico a través de Ushuaia desde sus inicios en 1958 hasta la actualidad. IP 160. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XL*, Pekín, 22 de mayo-1 de junio de 2017. Recuperado de www.ats.aq. Consulta: 14 de febrero 2019
- Argentina (2017b). Áreas de interés turístico en la región de la Península Antártica e Islas Orcadas del Sur. Temporada 2016/2017. IP 131. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XL*, Pekín, 22 de mayo-1 de junio de 2017. Recuperado de www.ats.aq. Consulta: 14 de febrero 2019
- Argentina (2019). Informe sobre flujos de visitantes y de buques de turismo antártico que operaron en el puerto de Ushuaia durante la temporada 2018/2019. IP 84. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XLII*, Praga, 1-11 de julio de 2019. Recuperado de www.ats.aq. Consulta: 14 de febrero 2019
- Baker, B. (2001). First commercial flight to Antarctica. *Explorer's Gazette*, Vol. 1 (3), pp. 1-2
- Bauer, T. G. (2001). *Tourism in the Antarctic. Opportunities, constraints, and future prospects*. New York: Haworth Hospitality Press
- Bermejo García, R. y Bou, V. (1993). La celebración del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente: Orígenes y negociaciones. *Anuario Español de Derecho Internacional*, IX, pp. 155-211
- Borten, S. (1974). *10th Year of Lindblad tourist expeditions in Antarctica 1966/1975* [Folleto]. American Society of Polar Philatelists, Argentina
- Capdevila, R. (2001). *Antártida. Más allá del fin del mundo*. Ushuaia: Zagier y Urruty Publications
- Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI) (1996). *Antártida y el Sistema del Tratado Antártico. Evolución histórica y política. Intereses argentinos. Protocolo sobre el medio ambiente*. Buenos Aires: Ediciones Manantial
- De Soiza Reilly, J. J. (1933). En las tierras desconocidas de la patria. Hacia el misterio de las Islas Orcadas. *Caras y Caretas*, marzo, pp. 19-24. Buenos Aires
- Enzenbacher, D. J. (1992). Tourists in Antarctica. Numbers and Trends. *Polar Record*, 28 (164), pp. 17-22
- Headland, R. K. (1994). Historical Development in Antarctic Tourism. *Annals of Tourism Research*, 21 (2), pp. 269-280
- IAATO (2000). Overview of Antarctic Tourism, 2000. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XXIV*, San Petersburgo, 9-20 de julio de 2001. Recuperado de <https://iaato.org/current-iaato-information-papers>. Consulta: 20 de octubre de 2019
- IAATO (2006). Overview of Antarctic tourism 2005/2006 Antarctic season. IP 86. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XXIX*, Edimburgo, 12-23 de junio de 2006. Recuperado de <https://iaato.org/current-iaato-information-papers>. Consulta: 20 de octubre de 2019
- IAATO (2009). *IAATO statement to coincide with release of Liberian MV Explorer report*. Recuperado de: <https://iaato.org/2009-press-releases?inheritRedirect=true>. Consulta: 12 de diciembre de 2019
- IAATO (2019). Overview of Antarctic tourism: 2018/19 season and preliminary estimates for 2019/2020 season. IP 140 rev. 1. *Reunión Consultiva del Tratado Antártico XLII*, Praga, 1-11 July 2019. Recuperado de <https://iaato.org/current-iaato-information-papers>. Consulta: 20 de octubre de 2019

- Jensen, M. & Vereda, M. (2016). The development of Antarctic tourism through Ushuaia as a gateway port. En M. Schillat, M. Jensen, M. Vereda, R. A. Sanchez & R. Roura (Eds.). *Tourism in Antarctica. A multidisciplinary view on new activities carried out on the White Continent* (pp. 75-99). Cham (Switzerland): Springer. DOI 10.1007/978-3-319-39914-0_1
- Jensen, M. y Daverio, M. E. (2008). Ushuaia, Argentina. 50 años como puerta de entrada al continente antártico. En *Actas IX Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo*. Universidad Nacional de San Juan, San Juan
- Jensen, M.; Vereda, M. & Galdames, M. (2018). Analysis on the spatial distribution and intensity of Antarctic tourist flows. *6th International Polar Tourism Research Network*. Victoria Island University, Yukon (Canada)
- Morgavi, M.; Cohen, C. y Vereda, M. (2020). Competitividad de Ushuaia como puerta de entrada marítima del turismo antártico. *Aportes y transferencias*, 18 (1), pp. 1-21
- Nascimbene de Dumont, N. (1992). El turismo dentro del Sistema del Tratado Antártico. En: C. A. Armas Barea y J. C. Beltramino (Coords.). *Antártida al iniciarse la década de 1990* (pp. 235-239). Buenos Aires: Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales
- Palazzi, R. O. (1993). *Antártida y Archipiélagos Subantárticos. Factores para su análisis*, 3 (182). Buenos Aires: Escuela Superior de Guerra Aérea
- Palazzi, R. O. (1999). *Alas sobre el sexto continente. Crónica histórica de la aviación en la Antártida*. Buenos Aires: Ediciones Dunken
- Pan Am Historical Foundation (2015). *Pan Am: Way down south*. Recuperado de <http://www.panam.org/images/Stories/Pan-Am-Way-Down-South.pdf>. Consulta: 20 de marzo de 2020
- Reich, R. J. (1980). The development of Antarctic tourism. *Polar Record*, 20 (126), pp. 203-214
- Vereda, M. (2010). A study on the expectations of Antarctic visitors towards their trip. Images created about Antarctica and the relationship with Ushuaia (Argentina) as a gateway city. En J. Saarinen & M. Hall (Eds.). *Tourism and Change in Polar Regions. Climate, Environments and Experiences* (pp. 236-246). Nueva York: Routledge
- Vereda, M. (2016). Antarctica in the mind of visitors. Representations of a remote destination. En M. Schillat, M. Jensen, M. Vereda, R. A. Sanchez & R. Roura (Eds.). *Tourism in Antarctica. A multidisciplinary view on new activities carried out on the White Continent* (pp. 1-19). Cham (Switzerland): Springer. DOI 10.1007/978-3-319-39914-0_1
- Vereda, M. y Daverio, M. E. (2011). Áreas de interés turístico en la región de la Península Antártica e Islas Orcadas del Sur. Temporada 2010/2011. *Aportes y Transferencias en Turismo*, 15 (1), pp. 83-106
- Vereda, M. y Jensen, M. (2014). Territorios remotos del turismo: la articulación de espacios turísticos asociados en el Atlántico Sur meridional. En *Actas VI Congreso Latinoamericano de Investigación Turística*. Universidad Nacional del Comahue, Neuquén
- Vereda, M.; Jensen, M. y Fontana, P. G. (2019). La evolución del turismo antártico y su relación con las políticas públicas nacionales y provinciales. *Registros*, 15 (2), pp. 4-28