

Anexo II



Puerto de Mar del Plata
Terminal de Cruceros



MPA  **Mar del Plata**
movimiento productivo argentino

Anexo II: Cruceros Turísticos

I.- Definición.

Los cruceros son viajes realizados en barcos de pasajeros a cualquier parte del mundo como viaje de placer, siendo una forma de turismo única, diferente y especial de conocer países a través de otro medio de transporte¹.

En una visión más amplia del concepto de este producto podemos citar la definición de Luis Beltrán Montiel en su obra Curso de Derecho a la Navegación, donde señala que "los cruceros turísticos, se distinguen del simple transporte por agua a causa de la complejidad de los servicios comprometidos a favor del pasajero. Dichos servicios no se circunscriben al mero desplazamiento mediante el empleo de un buque, sino que, además, comprenden prestaciones en tierra, excursiones combinadas, etcétera".

A su vez, la definición del crucero turístico diferencia este producto del transporte marítimo de pasajeros al ser el alojamiento un elemento clave. La distribución de espacios así como las instalaciones y actividades a bordo le acercan más al concepto de complejo turístico u hotel flotante. Además del atractivo de los destinos ofrecidos o itinerarios, el crucero es en sí mismo un destino turístico.

El crucero, producto turístico importado de los Estados Unidos, es aún un producto inmaduro en el que la demanda crece a medida que lo hace la oferta y que existe sólo como lo conocemos ahora desde 1970. En el mercado americano, ya fuertemente desarrollado, la tendencia es una desaceleración del crecimiento aunque, en términos absolutos en la demanda mundial de cruceros sigue siendo el de mayor peso. El mercado con mayores tasas de crecimiento en los últimos años fue el mercado europeo.

El producto crucero debido al crecimiento de la demanda se ha adaptado a los cambios en la estructura sociodemográfica de los cruceristas, público más joven, de menores recursos y abarcando todas las capas de población.

La aplicación de las economías de escala así como los avances tecnológicos y la menor duración de los cruceros han conseguido que esta demanda de un producto más asequible pudiera ser satisfecha. Además de estos factores ha influido la puesta en servicio de buques de mayor tamaño, tecnológicamente más avanzados, seguros y con unas instalaciones a bordo que permiten generar mayores ingresos. Esta optimización de recursos hace que la modernización de las flotas prosiga a buen ritmo. En complemento, esta modernización de la flota de buques de crucero, debido a la fuerte inversión que supone, genera además un proceso de concentración empresarial cada vez más acentuado.

II.- Historia del Producto Cruceros.

Ante la crisis aérea mundial por el alza de los combustibles, los cruceros resurgen en el mercado mundial de viajes como un producto renovado, accesible y ahora hasta competitivo en su costo; pero además representan una alternativa muy atractiva para las agencias de viajes, que se han visto golpeadas severamente por la contracción de la economía norteamericana.

Desde los años 80 el producto crucero viene aumentando su demanda sostenidamente renovando su enfoque al modificar el concepto de lo que era hacer cruceros y hacer vacaciones en alta mar, ya que prácticamente existen en todos los destinos marítimos del mundo.

Por otra parte las líneas navieras han aumentado notablemente su flota. Esta renovación se llevó a cabo por los siguientes motivos:

¹ Extraído de <http://es.wikipedia.org/wiki/Cruceros>.



i. A principios de los años 80, la industria de los cruceros funcionaba con los barcos existentes, haciendo itinerarios marítimos regionales cuando todavía existían muchos trasatlánticos (época en que la gente viajaba de Europa a América o viceversa, o de América a Asia). Estas agencias poco a poco se fueron dando cuenta del crecimiento importante que podían captar del pasajero de turismo para vacaciones, se creó una amplia gama de compañías navieras que acrecentaron su flota con barcos nuevos, con barcos modernos hechos "ex profeso" para viajes de placer.

ii. Dejan de ser elitistas: los viajes en crucero son una opción muy buena porque los pasajeros pueden tener unas hermosas vacaciones recorriendo diferentes puntos teniendo, dentro del barco, prácticamente todo incluido. Últimamente las navieras han sacado un nuevo proyecto en donde ya no es tan formal el concepto de los cruceros. Inicialmente se tenía la idea de que estos viajes eran para una elite de pasajeros, una demanda de consumidores muy definida con ingresos medios-altos a altos. Paulatinamente este concepto fue cambiando por el hecho de que han modificado también la situación dentro de los barcos, al ser más informales. Esto permite brindar una apertura para todos los viajeros, ya que muchas veces tienen la promoción de tercer y cuarto pasajeros gratis, o dan la opción de pasar una semana en el crucero y noches gratis en el puerto de embarque o de desembarque. Esto hace una oferta muy importante para el público y una herramienta muy interesante para los agentes de viajes.

En la actualidad los precios de estos productos han bajado considerablemente. Tomando en cuenta que ahora salen desde cualquier puerto mundial, esto ayuda porque con el incremento de las tarifas aéreas y las modificaciones en el precio del combustible se constituyen como una herramienta sumamente útil para los agentes de viajes al ofrecer a los pasajeros una opción diferente con el fin de que no salga tan caro el avión ya que el barco sale de cualquier parte del mundo, y en consecuencia se le puede ofrecer una tarifa aérea económica hacia un destino en donde haya ofertas con los servicios aéreos.

III.- Características Generales.

En los últimos 20 años, el turismo de cruceros ha sido uno de los sectores de la actividad turística que más se incrementó, creciendo casi el doble que el turismo convencional.

Los cruceros turísticos están cada vez más al alcance de todos. Se están transformando en la modalidad elegida cada vez por más turistas alrededor del mundo. Incluso la clase media opta por pasar sus vacaciones en un crucero.

La ventaja principal del crucero turístico es que permite conocer varias ciudades en un solo medio y en un solo viaje, combinando el confort de un hotel 5 estrellas con la movilidad de un trasatlántico e incorporando todo tipo de instalaciones complementarias (restaurantes de cocina de diversos países, tiendas de ropa, salones de belleza, salones de juegos y espectáculos, bibliotecas, salas de telecomunicaciones, spa, cine, gimnasio, discotecas, bares, cuidado de niños, campo de golf y piscinas) que lo constituyen en un destino en sí mismo.

Dentro de la cada vez más variada oferta, cada uno de los barcos presenta atractivos distintos, con diversas temáticas orientadas a captar distintos segmentos; un tema particular puede ser el catalizador de la decisión final optar por viajar en determinado crucero.

Algunos se dedican sólo a la tercera y mediana edad, otros a colectividades, otros a jóvenes y otros a "solos y solas", en una enumeración que es taxativa. En los últimos años los cruceros orientados a familias con chicos han mostrado un notable desarrollo.

El producto crucero está compuesto por una serie de aspectos que garantizan una experiencia de vacaciones plena, entre los que podemos destacar:



- i. Transportación: por aire y mar.
- ii. Alojamiento;
- iii. Todas las comidas;
- iv. Servicio personalizado;
- v. Entretenimiento;
- vi. Excursiones en los puertos de escala;
- vii. Otros: gimnasios, salas de juegos, discotecas, cines, teatros, solariums, spas, bibliotecas/salas para escribir, centros de compras.

III.- a.- Relación con América del Sur.

Desde hace algunos años América del Sur ha comenzado a recibir, durante prácticamente todo el año pero más intensamente en la temporada de verano, una cantidad cada vez mayor de barcos.

Los circuitos preferidos dentro de la región comprenden, entre otras, las ciudades Río de Janeiro, Punta del Este, Buenos Aires, Montevideo, Ushuaia, Puerto Montt y Valparaíso. En algunos de estos puertos se procede al recambio de pasajeros y de tripulación.

También dentro del circuito que conforma el Cono Sur se encuentra como uno de los principales atractivos la opción de visitar la Antártida, Puerto Madryn, Puerto Deseado y las Islas Malvinas, siendo éste el circuito en el que se pretende posicionar al Puerto de Mar del Plata, como luego ampliamos.

En el impulso de las rutas de cruceros del Cono Sur la Ciudad de Buenos Aires juega un rol importante por contar con un amplio patrimonio socio-cultural, arquitectónico y recreativo y por su estratégica ubicación geográfica en el Atlántico Sur, aspecto que le permite ser integrada en itinerarios tanto hacia Brasil como a Chile.

IV.- Factores que Influencian la Actividad Turística Internacional.

A continuación se detallan los principales factores que ejercen algún tipo de influencia sobre la actividad turística internacional hacia el año 2020².

Entre los factores económicos destacamos a:

- i. Tasas de crecimiento económico mundial que continuarán siendo de moderadas a buenas.
- ii. Resultados económicos por encima de la media para los nuevos "tigres" económicos (China, India, Brasil, Rusia).
- iii. Importancia creciente de los nuevos "tigres" económicos.
- iv. Crecimiento de la diferencia entre países ricos y pobres.
- v. Extensión de la armonización monetaria.

Entre los factores tecnológicos debemos mencionar:

- i. Desarrollo de la tecnología de la información.
- ii. Adelantos en las tecnologías del transporte.

Los factores políticos resultan de:

- i. Eliminación de barreras para los viajes internacionales.
- ii. Desregulación del sector transportes y de otros sectores.

Entre los factores demográficos destacamos:

² Organización Mundial del Turismo, Turismo: Panorama 2020. Avance actualizado, Madrid-España, Editorial: Organización Mundial del Turismo, 1999. págs. 8 y 9.



- i. Envejecimiento de la población y reducción de la población activa en los países industrializados, induciendo una mayor inmigración del Sur al Norte.
- ii. Erosión del tradicional hogar occidental.

Entre los factores denominados de localización señalamos:

- i. Conflicto, en los países en desarrollo, entre identidad y modernidad.
- ii. Exigencia de reconocimiento de sus propios derechos por parte de grupos, definidos por características étnicas, religión y estructuras sociales.

Entre las condiciones de entorno de vida y trabajo destacamos la creciente congestión urbana en los países industrializados y, especialmente, en los países en desarrollo.

En cuanto al cambio de paradigmas que hoy constituyen la base de Cambio de la economía de "servicios" a la de "experiencias" señalamos:

- i. El centro de atención pasará a ser proporcionar experiencias únicas que interesen al consumidor personalmente.

Relacionado con el avance del Marketing:

- i. Utilización de tecnología electrónica para identificar y comunicar con sectores y nichos de mercado.

Finalmente un aspecto no menor a la hora de planear un viaje:

- ii. El turismo no florecerá en destinos con agitaciones sociales, en guerra o donde los turistas perciban que su salud o seguridad personal están amenazadas.
- iii. El temor a los ataques terroristas impondrán nuevos estándares de controles para el resguardo de la seguridad.

V.- El Nuevo Escenario Económico para el Producto Cruceros.

En una nota publicada el miércoles 18/03/09 en el Miami Herald acerca de las conclusiones obtenidas en la Convención Anual de Cruceros Seatrade en el Centro de Convenciones de Miami Beach, se hizo referencia a la forma en que las compañías navieras enfrentarán la crisis económica mundial.

El panorama económico general, no muy alentador por cierto, muestra un segmento de consumidores afectados por el desempleo y embargos hipotecarios al mismo tiempo que denota el desplome del valor de las acciones y las viviendas, lo que preocupa a las compañías de este sector ya que temen por la reducción de la demanda ocasionada por estos factores poco positivos.

Eso ha obligado a las líneas de cruceros a ofrecer grandes descuentos, mejorar los camarotes, subsidiar gastos y brindar excursiones gratis con el fin de mantener los barcos llenos.

Durante el 2008, a pesar del desplome de la economía, las líneas de cruceros tuvieron una cifra récord de 13 millones de pasajeros, un aumento con relación a los 12.6 millones del 2007, según la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA). Sin embargo, las ganancias generadas por los camarotes disponibles diarios, han disminuido.

Mientras tanto, los miembros de las líneas de la CLIA contarán con 14 barcos nuevos durante el 2009, a un costo total de \$4,800 millones, lo que agregaría 5 por ciento a la capacidad total de las embarcaciones. En medio de los tiempos difíciles, un asunto clave que las líneas de cruceros están impulsando en el mercadeo dirigido a los consumidores y los agentes de viaje es el valor: los cruceros por lo



general son mucho menos caros que otros tipos de vacaciones en tierra, y en el precio están incluidas la mayor parte de las cosas básicas. Según Gerald E. Cahill, presidente y jefe ejecutivo de Carnival Cruise Lines, es una ocasión formidable para atraer a personas que nunca antes han viajado en crucero.

A modo de resumen la crisis económica que se vive en los principales países del globo obviamente repercute en forma negativa en la demanda de este producto, por lo que la cuestión principal para los oferentes de este producto estará centrada en ajustar la industria del crucero ofreciendo precios más bajos, descuentos diversos e incentivos especiales.

VI.- Crecimiento del Sector Cruceros.

A modo de referencia, la tasa de crecimiento de la actividad de cruceros a largo plazo es del 400%³, quizás la más alta del mundo.

Se están construyendo megabarcos que buscan destinos nuevos, entre los que se cuentan los del cono sur, y entre los cuales está Mar del Plata como un destino con gran potencialidad.

Hay pocas compañías que concentran gran parte de la demanda de cruceros. Proyecciones de mercado realizadas por una consultora internacional, determinó que en 10 años pueden esperarse entre 70.000 y 140.000 pasajeros.

Se estima que hacia finales del 2010 la demanda conjunta de Norteamérica y Europa llegará a los 12 millones de pasajeros. La primera todavía ofrece posibilidades de crecimiento a mediano plazo, mientras que los analistas coinciden en indicar que el mayor potencial de crecimiento a corto plazo está en la demanda europea.

Asimismo se espera:

- i. Una disminución en la edad promedio de las personas que tomarán cruceros.
- ii. Un aumento en la demanda de cruceros cortos.
- iii. Un impulso en el "boom" del Mediterráneo como destino de cruceros.

Pero, también se observa una tendencia a un exceso de oferta en el Caribe y el Mediterráneo.

El sector cruceros se ha caracterizado por un fuerte proceso de consolidación horizontal con grandes grupos dominantes: Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruise Line (RCCL) y P&O Princess. Esto llevará a un fortalecimiento de su posición, pero también a la desaparición de las compañías independientes de mediano tamaño.

La oferta de este sector está teniendo una creciente orientación a segmentos de mercado con menor poder adquisitivo a través de un proceso de cambio de la imagen del producto.

En función de las proyecciones efectuadas por los organismos internacionales que hicieron estudios específicos sobre este tema queremos remarcar las siguientes pautas:

- i. El turismo de cruceros constituiría un excelente medio para incrementar y dinamizar la actividad turística del país. Para esto debería lograrse que los puertos argentinos se posicionaran como un nuevo producto que forme parte de la variada oferta de destinos que existe a nivel internacional.

- ii. Este sector del Turismo está en un proceso de crecimiento y tiene excelentes proyecciones para el futuro. Ante la saturación de la oferta que registra el Caribe, las principales compañías están creando productos alternativos que incluyan destinos nuevos, exóticos o alejados de los principales centros emisores.

³ Boletín N° 26 de "Con-ciencia Turística". Mayo-Junio de 2002



iii. Los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001 provocaron una de las mayores crisis del turismo. Los sectores más golpeados han sido el transporte aéreo de largo recorrido, hoteles, el turismo de negocios, pero las repercusiones se han hecho extensivas al conjunto de prestadores de servicios implicados. A pesar de la retracción del transporte aéreo, la oferta de cruceros mantendrá la tendencia a la expansión, que había sido proyectada con anterioridad a este ataque. Una evidencia de esto es la reciente fusión de la Royal Caribbean Cruise Line (RCCL) y P&O Princess, que convierte al grupo en una de las dos mayores compañías a nivel mundial, con mejores condiciones para competir a fin de obtener una porción mayor del mercado.

iv. A nivel internacional, en todo lo relacionado con los cruceros, se le asigna una importancia mayor al aspecto del transporte y servicios, que a la infraestructura de apoyo que es necesaria.

v. La República Argentina se encuentra en una excelente ubicación geográfica. Tanto para las líneas que, por el Atlántico sur, llegan hasta la Antártida o las islas Malvinas, como para las que operan en el Pacífico sur.

vi. Varios puertos de nuestro país se han interesado en el negocio de los cruceros como negocio alternativo. Han comenzado a adaptar la infraestructura y se han asociado a la Surcruise.

VII.- Características Elementales de un Puerto que Recibe Cruceros.

Un puerto que recibe cruceros de pasajeros debe contar, como mínimo, con una serie de condiciones que le permitan la recepción tanto de los barcos como de los cruceristas.

Su ubicación debe proveer fácil acceso al centro de la ciudad o a las zonas donde se encuentran los atractivos turísticos.

Las áreas e instalaciones que conforman, en general, una terminal de cruceros son las siguientes:

i. Área destinada a pasajeros: edificio principal que cumple la función de terminal de embarque/desembarque, con una superficie que no debería ser inferior a los 10 mil metros, en la que deben situarse: representantes de las compañías transportistas que realizan tareas de información, venta de billetes y facturación previa al embarque; y, otras áreas y servicios complementarios: por ejemplo, alquiler de automóviles, terminales para colectivos turísticos, salas de espera, zona de recepción y distribución del equipaje, entretenimientos, sanitarios, servicio de bancos y cambios de moneda, oficinas de información, servicios de restauración y oficinas de correos.

ii. Área destinada a las mercancías: almacenes, cámaras frigoríficas o explanadas debidamente acotadas donde se sitúan las mercancías antes o después de ser transportadas y donde, si fuera necesario, se mantendrán esperando los exámenes o análisis correspondientes a las autoridades aduaneras o sanitarias.

iii. Área destinada a los barcos: comprende tres tipos de instalaciones: instalaciones para las operaciones de atraque: constituidas por rompeolas, muelles, diques e instalaciones complementarias que proporcionen seguridad o abrigo a la embarcación. Se deben evitar los atraques lejos de la costa porque se origina la necesidad de contar con embarcaciones para acercar a los pasajeros a tierra. Los muelles deberían poseer una longitud mínima de 300 metros para poder recibir a los modernos buques de grandes dimensiones. Por otro lado, la profundidad mínima del muelle y cuenca de maniobra no debería ser inferior a los 9 metros; instalaciones para servicios auxiliares: astilleros para realizar mantenimiento y reparaciones, eliminación de residuos que sean adecuadamente manejados a posteriori, suministros de combustible, electricidad y agua; y,



instalaciones de ayuda a la navegación: torre de control (o similar) y estación meteorológica.

iv. Área destinada a los servicios públicos: tales como de policía, de aduana, de migraciones y de sanidad.

VIII.- El Rol de las Agencias Marítimas.

Las agencias marítimas son aquellas empresas que representan legalmente a las compañías navieras en aquellos puertos donde éstas no tienen oficinas propias ni representantes directos, brindando profesionalmente asistencia técnica y operativa.

Debido a que la operatoria de cruceros involucra necesidades tanto de buques como de tripulantes y pasajeros, este tipo de actor es de suma importancia al momento de posicionar un puerto como escala o base.

Algunos de los servicios que prestan son:

- i.** Servicios migratorios para personal y pasajeros;
- ii.** Informe detallado de las operaciones del buque en el puerto;
- iii.** Asistencia general al personal de los buques;
- iv.** Dependiendo del tipo de actividades que se realicen a bordo, pueden proveerse equipos especiales que se requieran;
- v.** Servicio de practica;
- vi.** Amarre y desamarre;
- vii.** Servicio de serenos;
- viii.** Servicio de estiba;
- ix.** Retiro de basura;
- x.** Servicio de despachante de aduana;
- xi.** Servicio de proveeduría de víveres y repuestos;
- xii.** Carga de combustible;
- xiii.** Descarga de líquidos de sentina;
- xiv.** Peritajes y/o inspección de combustibles y aceites.

IX.- Impacto directo de la actividad.

Durante muchos años la pesca fue una de las principales actividades que daban vida a los puertos. Entre los años 2001-2002 este sector vio como iba llegando a su fin un proceso económico que había logrado afectar al sector principalmente en términos de competitividad reduciendo sus volúmenes de exportación y sus posibilidades de crecer en términos comerciales.

Por otra parte el sector pesquero se caracteriza por ser un generador de abundantes fuentes de trabajo, que durante la década de los años 90 sufrieron drásticas reducciones.

A partir de esto se empieza a tener en cuenta la búsqueda de nuevas alternativas que permitieran recuperar los puestos de trabajo perdidos así como también la posibilidad de generar nuevos puestos, surgiendo entonces la idea de la Terminal de cruceros, y en especial, en ciudades como Mar del Plata, Puerto Madryn o Ushuaia.

Sus principales aspectos positivos repercuten en distintos sectores:

- i.** Para las autoridades portuarias, es una manera de aumentar sus ingresos, si ofrecen infraestructura, servicios y costos acordes a los niveles de otros puertos con tráficos internacionales.
- ii.** Para las autoridades de las ciudades cuyos puertos se transformasen en base o escala de buques que operaran regularmente en la región, porque deberán concienciar (a la comunidad en general y a los actores involucrados en particular) sobre la importancia que tiene brindar hospitalidad a estos grupos de pasajeros como una manera de dinamizar las economías locales y regionales.



Para cada una de las empresas involucradas en la atención de los cruceristas, que deberán lograr y mantener estándares de calidad en los productos y servicios que ofrezcan, para satisfacer a una demanda doble:

iii. Los pasajeros consumen en promedio entre U\$S 100 y U\$S 300 en sus estadías en servicios en tierra que, salvo excepciones, no llega a un día (se pueden incluir los gastos en excursiones, gastronomía, regalos).

iv. Los tripulantes, aunque no son autorizados a bajar en su totalidad en cada puerto y que mayormente no hacen excursiones, también generan ingresos porque salen a comer y realizan compras.

Los cuatro puertos analizados (Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia) presentan situaciones distintas: Ushuaia y Buenos Aires cuentan con terminales aptas para la recepción de cruceristas; Puerto Madryn, aunque recibe cruceros habitualmente durante la temporada estival, cuenta sólo con mínimas instalaciones para la recepción de los pasajeros. Por último Mar del Plata, que recibe cruceros sólo esporádicamente, no ofrece ninguna comodidad para la recepción de los contingentes.

Es necesario que los puertos cuenten con instalaciones que sigan los estándares internacionales de calidad y servicios y contemplen la posibilidad de realizar futuras mejoras y adaptaciones que le permitan recibir, llegado el momento, a los grandes buques que serán la tendencia en cuanto a la construcción de navíos en los próximos años.

X.- Beneficios para las Ciudades Receptoras de Cruceros.

Los beneficios resultantes para las ciudades receptoras de cruceros pueden ser de corto y largo plazo.

i. Beneficios en el largo plazo: el hecho de que una ciudad posea un puerto que sea base o escala de cruceros es muy importante también a largo plazo. El 85% de los cruceristas frecuentes y el 88% de los que toman crucero por primera vez, consideran que tomar un crucero es una excelente manera de conocer un área geográfica o grupo de ciudades⁴. El 50% está totalmente seguro que volverá al destino elegido, pero para otro tipo de vacaciones. Los cruceristas no sólo gustan de tomar cruceros, sino que se trata de personas que frecuentemente toman vacaciones y para las cuales éstos son sólo una opción dentro de una amplia y diversificada oferta.

ii. Beneficios en el corto plazo: el establecimiento de una base o escala de una línea de cruceros en un puerto, trae aparejado una serie de beneficios, en cuanto a los ingresos para la comunidad receptora, en concepto de:

- ❖ Ingresos al puerto en concepto de servicios de practica, remolcador, sitio de atraque y tareas de mantenimiento de buques;
- ❖ Ingresos a la agencia marítima que atiende al barco (es la que coordina todo lo relacionado al atraque y a las formalidades con Prefectura, Aduana, Migraciones y Sanidad, a fin de obtener la autorización para el desembarque de pasajeros y tripulantes);
- ❖ Venta de víveres e hidrocarburos para reaprovisionamiento del buque;
- ❖ Venta de artículos de comercio y suvenires para los turistas;
- ❖ Empleo de taxis, remises, combis y buses;
- ❖ Consumos en restaurantes, bares, etc.;
- ❖ Ingresos por practica de deportes como el golf o el tenis;

⁴ Cruceros Internacionales en la Ciudad de Buenos Aires. Temporada 2005-2006. Secretaría de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.



- ❖ Venta por agencias de viajes de excursiones locales o al interior;
- ❖ Cambio de moneda extranjera;
- ❖ Alojamiento en establecimientos hoteleros (principalmente en ciudades con puerto base).

XI.- Características Principales: Oferta y Demanda del Producto Cruceros.

La oferta de este producto en nuestro país sufre una estacionalidad marcada. Los puertos de la República Argentina, debido a su posición geográfica austral, tienen al factor climático como un fuerte condicionante para la oferta que hace que sólo sea posible navegar por aguas oceánicas desde el mes de septiembre hasta el mes de Marzo. En el caso de de barcos que llegan hasta la Antártida o islas del Atlántico sur, la temporada comienza a principios de noviembre.

En la actualidad la demanda potencial local padece serios problemas económicos y sociales que restringen sus posibilidades de consumo; teniendo en cuenta la situación económica del país sería interesante la creación de productos que logren satisfacer la demanda de viajes de aquellas personas acostumbradas a asignar una parte de su presupuesto anual al rubro "vacaciones", pero que ante el actual panorama, ven restringidas sus posibilidades de viajar al exterior.

A nivel nacional se le presta poca atención al transporte acuático de pasajeros. Del análisis de la bibliografía nacional se desprende que este modo de transporte está prácticamente ausente, lo que sin lugar a dudas es un reflejo de lo que es la actividad comercial.

Nuestro país carece de un sistema uniforme e integrado de estadísticas con respecto al producto cruceros. Los datos del turismo de cruceros emisor se obtienen a través de los medios periodísticos, toda vez que se generan entrevistas con funcionarios o personas relacionadas con distintos ámbitos y que manejan datos parciales referidos a su incumbencia.

Por otra parte, los datos del turismo de cruceros receptivo la única ciudad que tiene monitoreada la actividad es Ushuaia (a través de la Oficina Antártica de la Secretaría de Turismo de Tierra del Fuego y de la Subsecretaría Municipal de Turismo), estudio que se realiza desde la temporada 1992/1993.

Estos proporcionan una valiosa información que es analizada temporada tras temporada y les permite tener un conocimiento profundo del perfil de turistas que transportan los barcos que arriban a la ciudad, las actividades que realizan en tierra y el impacto económico de estos flujos, entre otros datos significativos para medir el impacto económico regional.

El resto de los puertos estudiados (Buenos Aires, Mar del Plata y Puerto Madryn) sólo ofrecen datos tales como cantidades de buques atendidos en cada puerto durante cada temporada y la cantidad de pasajeros que transportan. Estos mismos datos también se publican en el sitio de Internet de la Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur (SURCRUISE).

XII.- La Cuestión Ambiental.

XII.- a.- Generación De Residuos a Bordo de un Crucero⁵

Se calcula que un buque crucero con capacidad para unos 2.000-3.000 pasajeros puede llegar a generar cada día cerca de 1.000 toneladas de residuos⁶ que se dividen de la siguiente manera:

⁵ Contaminación por Cruceros. Informe elaborado por Oceana. Año 2002.

⁶ Nowlan, L. & I. Kwan (2001). Cruise Control – Regulating Cruise Ships Pollution on the Pacific COSAT of Canada. West Coast Environmental Law. September 2001; BTS (2002). Maritime Trade and Transportation 2002- Environmental Issues: Cruise Ships. Summary of Cruise Ship Waste Streams.

- i. 550.000-800.000 litros de aguas grises.
- ii. 100.000-115.000 litros de aguas negras.
- iii. 13.500-26.000 litros de aguas oleosas de sentinas.
- iv. 7.000-10.500 kilos de basura y residuos sólidos.
- v. 60-130 kilos de residuos tóxicos.

Esto representaría que la generación de residuos por pasajero y día sería de, al menos, 300 litros de aguas grises, 40 de aguas negras, 10 de sentinas, 3,5 kilos de basuras y 30 gramos de residuos tóxicos.

XII.- b.- Aguas de Lastre⁷

Otro problema es el generado por la gran cantidad de aguas de lastre que utilizan estos buques. Se considera que un crucero tipo puede llegar a verter unos 70.000 litros de aguas de lastre al día, con el consiguiente riesgo de introducir en los ecosistemas especies invasoras, dinoflagelados causantes de mareas rojas y patógenos.

La International Maritime Organization (IMO) considera que el vertido de aguas de lastre, en las que se transportan cada día unas 7.000 especies de una punta a otra del planeta, es uno de los problemas ambientales, sanitarios y económicos más graves generados por el tráfico marítimo.

Los residuos más comunes que genera un crucero son:

Cuadro N° 1: Residuos Generados por un Crucero

Residuo	Procedencia	Contaminantes
Aguas Grises	Agua procedente de las duchas, lavabos, piscinas, lavadoras, etc.	Contienen fosfatos y otros nutrientes de los detergentes y jabones, cloro o fluor de los dentríficos y piscinas, bacterias patógenas, etc. También dentro de las aguas grises se encuentran aquellas procedentes de las instalaciones sanitarias del buque.
Aguas Negras	De los cuartos de baño.	Aguas fecales, bacterias, atógenos, restos orgánicos, papel y cualquier otro producto tirado a los retretes.
Sentina	De los motores y turbinas para la propulsión y abastecimiento de los servicios de energía a todos los servicios de los buques.	Aceites usados, hidrocarburos varios, etc.

⁷ Las aguas de lastre (en inglés: ballast water) son empleadas en navegación marítima para procurar la estabilidad de un buque. La técnica consiste en la admisión o toma directa de agua del entorno en el que se encuentra el buque en ese momento, para la inundación total o parcial de unos depósitos o tanques especialmente diseñados en el interior del casco. El proceso puede invertirse y el agua es expulsada del navío, en un lugar que en general, suele estar alejado del punto original de toma.

La capacidad necesaria de aguas de lastre es proporcional al tamaño del buque y sus condiciones de carga, pudiendo transportar desde unos centenares de litros hasta 100 000 toneladas en las que también se incluyen sedimentos y particularmente, seres vivos animales y vegetales, incluyendo virus, bacterias y otros microorganismos.

Tóxicos	De los procesos fotográficos, de las tintorerías, pinturas, productos farmacéuticos, tintas, material electrónico, etc.	Pueden contener sustancias tan tóxicas como el TBT (Tributil estaño como aditivo de las pinturas antiincrustantes), PCE (percloroetileno del lavado en seco), metales pesados de pinturas y tintas, compuestos químicos de los fármacos, ácidos y metales pesados del material fotográfico, PVC y metales pesados de los cables, bombillas, fluorescentes, pilas, baterías, tolueno, xileno, benceno y organoclorados de disolventes, etc.
Basuras	De la comida y del consumo diario de productos de todo tipo.	Plásticos con hidrocarburos o compuestos clorados, residuos sólidos, restos orgánicos, etc.

Fuente: Contaminación por Cruceros. Informe elaborado por Oceana. Año 2002.

En cuanto a los productos tóxicos, un estudio⁸ cuantificó la generación diaria de éstos en unos 75 litros de químicos de fotografía, 7 litros de pinturas usadas, 3,8 litros de la limpieza en seco de las tintorerías, 0,65 kilos de fluorescentes, 0,3 kilos de pilas, y 0,2 kilos de residuos médicos, además de unos 60 litros de químicos caducados.

XII.- c.- Consumo Energético y Contaminación Atmosférica.

El consumo de combustible de un crucero es equivalente al de 12.000 vehículos, con el agravante de que el tipo de fuel utilizado en la mayoría de estos buques es 50 veces más tóxico que el habitual. Los grandes buques mercantes y cruceros suelen utilizar el fuel de menor calidad para reducir costes, que es también el más contaminante. Este fuel de baja calidad está compuesto por los residuos de hidrocarburos más pesados que quedan tras el refinado del crudo para producir combustibles de mayor calidad, como gasolina o fuel ligero.

Un artículo publicado en el New York Times⁹ asimilaba la contaminación atmosférica provocada por grandes buques mercantes, como cargueros y cruceros a la de 350.000 vehículos, y calculaba en 3.000 veces superior los niveles de lodos y sulfuros de estos combustibles con respecto a la gasolina.

Los humos de la combustión de combustible en los motores de los cruceros contienen partículas en suspensión, sulfuros y óxidos de carbono y nitrógeno, tales como NOx, SO2, CO o CO2 o hidrocarburos aromáticos policíclicos (PAH's).¹⁰

Este combustible no sólo es utilizado para la propulsión del buque sino también para mantener en funcionamiento todos los sistemas eléctricos de esta auténtica ciudad flotante: luces, refrigeración, aire acondicionado, salas de fiestas, tiendas, máquinas expendedoras, televisores y un sin fin de aparatos electrónicos.

La contaminación atmosférica también viene provocada por el tratamiento de las basuras. Parte de éstas son incineradas a bordo, por lo que los cruceros también generan cenizas y emisiones atmosféricas de humos con sustancias tóxicas. Como resultado de este tratamiento, se han detectado sustancias tan tóxicas como bifenilos policlorados (PCB's), dioxinas y furanos en los humos de la combustión.

⁸ Schmidt, K. (2000). Cruising for Trouble: Steaming the Tide of Cruise Ship Pollution. Bluewater Network's Cruise Ship Campaign. March 2000.

⁹ Long, R. (2004). Where there's smoke, there's pollution. The New York Times, February 21, 2004.

¹⁰ PCE (2003). Just Cruising?. Environmental effects of cruise ships. Office of the Parliamentary Commissioner for the Environment (PCE). Wellington, June 2003.



XII.- d.- Contaminación por Cruceros.

Los vertidos desde cruceros pueden contener sustancias tóxicas, hidrocarburos, residuos orgánicos y agentes patógenos, por lo que su potencial impacto en zonas sensibles es importante.

Un estudio realizado en Alaska comprobó que 68 de las 70 muestras tomadas en efluentes de cruceros que utilizaban sistemas de tratamiento estándar superaban los niveles de coliformes en aguas fecales y/o sólidos suspendidos¹¹. Con anterioridad otro estudio en este estado norteamericano comprobó que las concentraciones de patógenos en estos vertidos podían exceder los límites federales entre 10.000 y 100.000 veces¹². En las aguas grises, también se detectaron altos niveles de coliformes, además de metales pesados y plásticos disueltos¹³, algo especialmente preocupante pues este tipo de vertido no está regulado.

La generación de basuras es otro problema importante, ya que los cruceros generan el 24% de los residuos sólidos del tráfico marítimo mundial¹⁴. Lamentablemente, muchos puertos carecen de instalaciones adecuadas para la recepción y tratamiento de éstos y otros residuos generados en los buques.

Un informe del gobierno estadounidense revelaba que de las 87 denuncias por vertidos ilegales desde cruceros en sus aguas entre 1993-1998, el 93% incluían el vertido de hidrocarburos. Este informe también encontró que en 69 cruceros de 42 empresas diferentes vertían crónicamente de forma ilegal, aportaban datos falsos o no tenían registrados los vertidos y tratamientos requeridos. Y los vertidos ilegales han continuado.

XII.- e.- Posibilidad de eliminar la Contaminación Generada por los Cruceros.

La adopción de tecnologías para reducir considerablemente el impacto de los cruceros sobre el medio ambiente no sólo es posible sino de relativo bajo coste. Instalar sistemas para tratar las aguas residuales en estos buques supondría unos 2.220.000 dólares por barco. Para reducir el volumen de las basuras, ya están disponibles sistemas de compactado, picado, deshidratación o pulverización que facilita el manejo y almacenaje de los residuos hasta su tratamiento óptimo.

En cuanto a la contaminación atmosférica, algunos buques nuevos ya están siendo fabricados con turbinas de gas que pueden reducir las emisiones a la atmósfera un 90%. También se ha propuesto el uso de fuel menos contaminante y la conexión a la red eléctrica cuando el buque esté en puerto para reducir la dependencia de la quema de combustible.

Analizamos a continuación si el Puerto de Mar del Plata cuenta con instalaciones y personal adecuados para la recibir la actividad. La principal cuestión aquí es que estos controles tienen altos costos e implican, a su vez, la necesidad de contar con las instalaciones adecuadas a fin de lograr el mejor tratamiento de estos residuos de forma que no contamine el agua del puerto en mayor medida de lo que hoy lo está y permitan la convivencia con el resto de las actividades que se desarrollan en el predio, objetivo que parece difícil de alcanzar en la actualidad.

¹¹ ACSI (2001). Interim Report. Part 2. Alaska Cruise Ship Initiative. Department of Environmental Conservation. July 1, 2000- July, 1 2001. Juneau, Alaska.

¹² ACSI (2000). Interim Report. Alaska Cruise Ship Initiative. Department of Environmental Conservation. Juneau, Alaska. 13th September 2000.

¹³ Idem 7

¹⁴ NRC (1995). Clean ships, Clean Ports, Clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes at Sea. Committee on Shipborne Wastes. Marine Board. Commission on Engineering and Technical Systems. National Research Council. National Academy Press, 1995. Washington, USA.

XIII. Análisis de Puertos Argentinos.

Se analizarán cuatro puertos importantes a fin de lograr un mejor análisis del mercado y movimiento de los cruceros. Los mismos son los ubicados en las ciudades de:

- i.** Buenos Aires (Provincia de Buenos Aires)
- ii.** Mar del Plata (Provincia de Buenos Aires)
- iii.** Puerto Madryn (Provincia de Chubut)
- iv.** Ushuaia (Provincia de Tierra del Fuego)

El motivo principal para la selección de estos puertos fue la intensidad con que los cruceros arriban a los mismos. En el caso de Mar del Plata, luego de la crisis que sufrió el sector pesquero en los años 2001-2002, se empezó a considerar la posibilidad de orientar el Puerto hacia otras actividades que generaran nuevas oportunidades comerciales.

Para esto fue necesario un mejor posicionamiento a nivel internacional que no se ha podido lograr de manera efectiva y que aún hoy se intenta alcanzar.

XIV. Puerto de Buenos Aires.

Este Puerto es el principal recetor de cruceros internacionales que hacen su paso por la República Argentina. La metodología que se utilizará para comparar los puertos mencionados anteriormente resultará de contrastar permanentemente el puerto de referencia de la Ciudad de Buenos Aires con los puertos de las ciudades de Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia, por contar aquel con la mayor cantidad de facilidades, servicios y condiciones para la recepción de este tipo de producto.

XIV.- a.- Cantidad de Cruceros y Pasajeros.

Según los datos publicados por la Administración General de Puertos S.E. la cantidad de buques que arribaron al puerto de Buenos Aires en la temporada 2007/2008 casi alcanzó la centena y para la temporada 2008/9 ya se confirmaron 122 arribos, según datos del Puerto de Buenos Aires. Este dato no menor permite dar cuenta del número de pasajeros que pasaron por el puerto de Buenos Aires que llegó a una cifra de 206.828 personas (temporada 2007/2008).

Cuadro N° 2: Cruceros Arribados al Puerto de Buenos Aires

Temporada	Pasajeros				Cantidad de Buques	Evolución Porcentual Pasajeros	Evolución % Cantidad de Buques
	Emb.	Desemb.	Trans.	TOTAL			
2000/2001	29.805	30.180	20.898	80.883	65		
2001/2002	25.841	26.921	27.421	80.183	57	- 0.99 %	- 0.87 %
2002/2003	24.296	24.509	15.415	64.220	47	- 0.80 %	- 0.82 %
2003/2004	19.685	20.033	16.242	55.960	49	- 0.87 %	+ 4.26 %
2004/2005	21.005	20.796	23.945	65.746	54	+ 17.49 %	+ 10.20 %
2005/2006	33.175	35.896	39.422	108.493	73	+ 65.02 %	+ 35.19 %
2006/2007	41.099	37.972	53.338	132.409	91	+ 22.04 %	+ 24.66 %
2007/2008	67.689	70.229	68.910	206.828	99	+ 56.20%	+ 8.79 %

Extraído de Gerencia Comercial AGPSE (Puerto de Buenos Aires)

Desde 2004 el Puerto de la ciudad de Buenos Aires viene mostrando un paulatino crecimiento en la cantidad de recaladas de cruceros. Si bien este número aumentó considerablemente a partir de la temporada 2005/2006 el dato que más nos interesa es la cantidad de pasajeros que arribaron al mismo.



Si se analiza la columna "Evolución Porcentual Cantidad de Pasajeros" podemos observar que el pico máximo de variación respecto a la temporada anterior se da en la temporada 2005/2006 con un incremento de la cantidad transportada de más del 65%, es decir una diferencia de casi 42.800 pasajeros adicionales.

A modo de referencia, según un estudio publicado por la Florida Caribbean Cruise Association acerca del estado de la industria de los cruceros en el año 2008, los pasajeros de un crucero gastan semanalmente entre u\$s 1180 y u\$s 1690 por persona lo que representa un gasto diario que va desde los U\$S 168 a los U\$S 241.

A su vez, es importante destacar que el destino Sudamérica acapara solo el 4% del total de cruceros en actividad, siendo el Caribe y la costa este de México el principal destino con un porcentaje del 47% del total de los destinos más solicitados por las compañías de cruceros utilizadas en el estudio¹⁵.

Con respecto a los cruceristas que llegan al Puerto de la ciudad de Buenos Aires, se sabe que aunque las estadías no son prolongadas (oscilan entre las 12 y las 36 horas) y su gasto promedio se encuentra en el orden de los u\$s 150 a u\$s 200 por día¹⁶. Este se ve incrementado si los pasajeros terminan o empiezan su viaje en Buenos Aires. En ese caso, la estadía promedio es de 3 días y el gasto diario llega a u\$s 400, ya que se suma el costo del hotel. Si se tiene en cuenta el gasto promedio diario de esta cantidad de personas (42.800 aproximadamente), en términos monetarios se estaría hablando de una cifra que va desde los u\$s 6.412.050 a los u\$s 8.549.400.

No solamente se observa que arribaron barcos con más pasajeros sino que muchos están recalando más veces en Buenos Aires. Las compañías que actualmente operan en el puerto de Buenos Aires son las siguientes: Silversea, Costa Cruceros, Cunard, Royal Caribbean, MSC Cruceros, Carnival y Celebrity Cruises.

La modalidad más habitual es la de recorrer la ciudad en la que se hace escala durante el día y luego embarcarse antes de que baje el sol, a fin de navegar hasta la mañana siguiente, aunque algunos buques permanecen en puerto durante la noche, mientras los pasajeros visitan estancias, la zona del Tigre, o bien concurren a tanguerías, bares o restaurantes que permiten al turista disfrutar de la intensa vida nocturna.

Si se analiza puntualmente el impacto económico de los cruceros se debe aclarar que el mismo es tanto directo como indirecto. Indudablemente la construcción del emprendimiento en nuestra Ciudad movilizaría una importante cantidad de recursos materiales y humanos, pero los resultados más importantes se verían apenas el mismo comenzara a funcionar especialmente en lo relativo al mayor volumen de actividad económica y empleo que traería aparejado.

Un simple cálculo por la potencialidad de cruceros que amarren nos da la medida del impacto económico directo sobre el comercio, los servicios directos e indirectos y el posicionamiento internacional que nuestra ciudad adquirirá, con el consecuente mayor atractivo de inversiones y trabajo que esto significa.

XIV.- b.- Buenos Aires como Destino de Cruceros Internacionales.

La mayoría de los pasajeros embarcan todos en Buenos Aires y hacen un viaje redondo, generalmente hacia Brasil y en menor medida a Chile¹⁷.

¹⁵ El estudio fue realizado tomando en cuenta los datos suministrados por las 11 compañías de crucero miembros de la Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA). Las mismas son: Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Cunard Line Ltd., Disney Cruise Line, Holland America Line, MSC Cruises (USA) Inc., Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, Regent Seven Seas Cruises y Royal Caribbean International.

¹⁶ Este dato fue extraído de la Administración General de Puerto S.E., Puerto de Buenos Aires.

¹⁷ Viaje redondo es un circuito en el que los pasajeros embarcan en la Ciudad de Buenos Aires hacen el itinerario completo del barco y vuelven por el mismo recorrido a Buenos Aires.



La importancia de los destinos en los itinerarios de los cruceros se pone de relieve con la expansión reciente de los viajes acompañados de Pre/Pos cruceros. Los mismos implican pernocte en la ciudad de embarco o desembarco. Los Pre/Pos cruceros son generalmente de 2 a 5 noches en hoteles de 4 y 5 estrellas. Esta tendencia se da cada vez con mayor frecuencia en la ciudad de Buenos Aires.

Hay otra tendencia que viene en aumento y es la de los pasajeros que pernoctan en el barco, siguen el itinerario del mismo y regresan a la Ciudad de Buenos Aires en la cual permanecen por más de una noche en otro tipo de alojamiento.

El paso por la Ciudad de los turistas representa un importante ingreso de divisas. Los extranjeros, gastan un promedio de 186 dólares por día cada uno, con una estadía promedio de dos días, y los nacionales gastan alrededor de 60 dólares por día. Esto representa un ingreso de más de u\$s 25.000.000. En pesos son alrededor de 95.000.000, y en la cuenta no hay que dejar de considerar a la tripulación misma.

En efecto, la tasa de embarque que se paga por cada recambio de tripulante es muy baja en relación a otros países y esto produce que la Ciudad sea un punto para recambiar tripulación. El movimiento económico del recambio de tripulación implica consumo de hoteles (algunos integrantes vienen con dos o tres días de anterioridad al embarque), remises y gastronomía, por ejemplo.

La mayor parte de los visitantes que arriban a la Ciudad de Buenos Aires son de Estados Unidos, tendencia que se mantiene a lo largo de las distintas temporadas. Le siguen Argentina, Brasil y Gran Bretaña, México, Canadá, Alemania y Chile y por último, Australia.

Cabe destacar que es notorio el crecimiento de los visitantes nacionales en los cruceros turísticos, tendencia que viene incrementándose temporada a temporada, aunque la distribución histórica en cuanto al origen de los turistas que visitan la ciudad de Buenos Aires es de alrededor de un 80% de turistas extranjeros contra un 20% de origen nacional.

La franja de edad más representativa tanto para los cruceristas nacionales como para los extranjeros, es la que comprende entre los 46 y los 65 años (45,8% y 49,8% respectivamente).

El segundo rango corresponde al de 66 años y más para los extranjeros y de 31 a 45 años para los nacionales.

A nivel mundial esta modalidad turística sigue siendo más atractiva para los adultos mayores; no obstante ello el promedio de edad viene en descenso durante los últimos años.

XIV.- c.- Principales Atractivos de este Destino¹⁸

XIV.- c.- 1.1.- Estadía en la Ciudad.

Alrededor del 44% de los pasajeros extranjeros permanece una noche en la Ciudad de Buenos Aires, en tanto que un 20% decide no pernoctar en la misma. Entre los turistas nacionales por lo general el 90% no pernocta en la ciudad y el 10% pasa entre una y dos noches en la misma.

Respecto a la estadía media de los turistas extranjeros que arribaron a este Puerto (es decir, aquellos que pernoctaron por lo menos una noche en la Ciudad de Buenos Aires), se observa que fue de 1,5 noches.

A modo de referencia, alrededor del 50% de los barcos permanece una noche en la ciudad, el 45% no permanece ninguna noche y el 5% restante lo hace dos noches. En una encuesta realizada por el Área de Estudios de Mercado y Estadísticas Turísticas dependiente de la Subsecretaría de Turismo del Gobierno de

¹⁸ Datos de la Subsecretaría de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires



la Ciudad de Buenos Aires en la temporada 2005/2006 se dio a conocer que el 88% de los turistas extranjeros que pasaron por Buenos Aires hubiesen preferido permanecer más tiempo en la ciudad.

XIV.- c.- 1.2.- Alojamiento.

Durante su estadía en la Ciudad de Buenos Aires los cruceristas extranjeros por lo general se alojan en el barco, siendo el principal motivo de esto la eliminación del gasto en hotel (más de un 50% de los turistas deciden volver al barco para pasar la noche). Alrededor de un 41% de los turistas se alojan en hoteles mientras que un 4% aproximadamente lo hace en otro tipo de alojamiento como casa de familiares o amigos.

Entre los cruceristas nacionales, alrededor del 61% de los que permanecen en la Ciudad se alojan en un hotel. Un 8% en el barco y un porcentaje del 31% lo hace en casa de familiares y amigos.

En el caso de pernoctar dos noches muchos turistas, en especial extranjeros, optaron por pasar una noche en el barco y otra noche en un hotel, fenómeno que se viene incrementando todos los años.

XIV.- c.- 1.3.- Actividades en la Ciudad.

La mayoría de los extranjeros (más del 40%) realizan lo que se conoce como "city tours", paseos programados para conocer diversos aspectos de la Ciudad. Esto les permite descubrir, en poco tiempo, aspectos históricos, culturales y recreativos del destino visitado.

De todos modos, llama la atención el alto porcentaje de extranjeros que optan por realizar este tipo de paseo en forma independiente (26% aproximadamente). Muchos lo efectúan luego de realizar el "city tour" que les permite tener una primera impresión de la Ciudad.

El producto Tango representa una interesante atracción para los cruceristas extranjeros: el 25% por lo general asiste a espectáculos de tango, ya sea en locales situados en La Boca o San Telmo.

Los museos constituyen el otro destino comúnmente elegido por quienes prefieren recorrer la Ciudad por su cuenta, seguido de cerca por el atractivo que en sí mismo constituye el Teatro Colón.

Los barrios más visitados son La Boca, San Telmo, Puerto Madero y Recoleta. Otras de las actividades elegidas son: la excursión al Delta del Tigre, que incluye paseo en lancha, o un día de campo en una Estancia, con asado y show folclórico.

Para los cruceristas nacionales la principal atracción es la oferta gastronómica de la Ciudad.

Otra modalidad que está en aumento es la que consiste en hacer un "city tour" entre el aeropuerto y la terminal. A los pasajeros que no van a permanecer en la Ciudad de Buenos Aires las agencias les ofrecen el paseo en el trayecto del aeropuerto a la terminal.

Si se analiza el aspecto comercial de la Ciudad de Buenos Aires, debe destacarse que presenta una amplia oferta de productos de alta calidad con precios favorables producto del tipo de cambio existente. Los turistas extranjeros realizan un alto consumo en compras de todo tipo, siendo los rubros que más atracción generan la ropa, en especial tiendas con productos o souvenirs distintivos de la ciudad o del país, como posters, postales, cerámicas referentes al tango, banderas, pins, entre otros. Los artículos de cuero, carteras, camperas y zapatos representan también un interesante porcentaje de las compras realizadas.

Otros productos comprados con frecuencia son juguetes, cosméticos, anteojos de sol, perfumes y artículos electrónicos.



XV.- Análisis Comparado.

Ya se dieron a conocer las características principales del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires. En la siguiente sección analizaremos los aspectos positivos y negativos de los restantes puertos donde recalán una cantidad importante de cruceros.

XV.- a.- Puerto de la Ciudad de Puerto Madryn.

La recepción de cruceros en la Ciudad de Puerto Madryn se realiza en el muelle Luis Piedra Buena. Según los datos que ofrece la Administración Portuaria de Puerto Madryn y el Consejo Portuario Argentino, este muelle cuenta con una cisterna con capacidad para 450 m³ de agua potable provisto de un sistema de impulsión con capacidad de 40 m³/hora.

Además el mismo posee luminarias sobre todo el lateral Sur mediante columnas de 8 m. de altura con lámparas de vapor de sodio de 400 W de potencia, distanciadas cada 30 m. aproximadamente. Asimismo, a lo largo del viaducto, se ubican las instalaciones que abastecen los servicios necesarios para el sector donde atracan las embarcaciones. Los principales servicios son:

- i.** Provisión de Agua Potable.
- ii.** Provisión de Energía.
- iii.** Grupo electrógeno.
- iv.** Iluminación.
- v.** Recolección de residuos sólidos¹⁹.
- vi.** Servicios de transporte interno²⁰.
- vii.** Servicio de emergencias médicas²¹.
- viii.** Sistema contra incendio.

XV.- a.- 1.1.- Atractivos Principales de Puerto Madryn

Este punto suele ser tenido en cuenta por las compañías de cruceros por el tipo de excursiones vinculadas a la fauna marina que la ciudad de Puerto Madryn ofrece. Si bien también cuenta con "city-tours" de gran calidad y museos, se destaca indudablemente por la oferta de excursiones vinculadas al avistaje de ballenas, pingüinos y lobos de mar. Muchos turistas encuentran muy atractivo realizar este tipo de actividades y que, en términos monetarios, dejan a la ciudad un ingreso considerablemente importante.

Ubicada en la Costa Noroeste de la provincia de Chubut se encuentra la Península Valdés, un Área Natural protegida y designada por la UNESCO Patrimonio Natural de la Humanidad en el año 1999.

Se constituye en el atractivo más importante de la Costa Patagónica dadas las características biológicas y geográficas que la conforman: Ballenas Francas, elefantes y lobos marinos, pingüinos de Magallanes, delfines, orcas, numerosas especies de fauna terrestre, aves marinas se transforman en los protagonistas de la visita en un entorno natural único y elegido por los amantes de la naturaleza.

¹⁹ Los días en que se producen arribos de cruceros el muelle pone a disposición de pasajeros y tripulantes un servicio gratuito de transporte desde el muelle hasta el acceso al mismo, el que funciona ininterrumpidamente desde el atraque hasta la zarpada del buque.

²⁰ Los días en que se producen arribos de cruceros el muelle pone a disposición de pasajeros y tripulantes un servicio gratuito de transporte desde el muelle hasta el acceso al mismo, el que funciona ininterrumpidamente desde el atraque hasta la zarpada del buque.

²¹ Al arribo de cada crucero y durante las 2 primeras horas se cuenta en el sitio con una ambulancia equipada para emergencias y tripulada por un chofer y un paramédico, durante las restantes horas de permanencia se brinda servicio de área protegida lo que permite ante cualquier eventualidad en un lapso no mayor a los 5' contar con el servicio de ambulancia para la atención primaria y posterior derivación a un centro asistencial. Este servicio se brinda a toda persona que se encuentre dentro de las instalaciones del Muelle Piedra Buena.



El recorrido se inicia transitando hacia el norte por la ruta provincial N° 1 empalmando con la ruta provincial N° 2, ambas asfaltadas. En temporada de ballenas suele transitarse por la vieja ruta a Pirámides (de ripio) para realizar avistaje costero de ballenas en el Área Natural Protegida El Doradillo a la altura de playa Las Canteras, considerada área natural de reproducción y cría.

Otra de las atracciones naturales que Puerto Madryn ofrece es la posibilidad de visitar el Área Natural Protegida Punta Tombo, declarada Área Natural Protegida en 1979, es hábitat de la mayor colonia de pingüinos de Magallanes del mundo, con un total de 175000 parejas reproductoras que constituyen el atractivo convocante para visitantes nacionales y extranjeros.

La extensión del área (290 ha.) permite la convivencia de numerosas especies de aves y mamíferos marinos y de la estepa, como cormoranes, gaviotas, skuas, guanacos, maras y choiques. El área cuenta con servicios sanitarios, restaurante y confitería.

Los senderos turísticos permiten un recorrido ordenado hasta llegar a la costa, de incomparable belleza paisajística, dados los aloramientos de roca volcánica de color rojizo que contrastan con el azul del mar abierto.

La apertura de la temporada se determina de acuerdo al arribo de los primeros pingüinos a la costa, aproximadamente a principios de septiembre, extendiéndose hasta principios de abril²².

También se encuentra la reserva de Punta Loma, creada el 29 de septiembre de 1967 por la Ley Provincial N° 697, siendo una de las primeras reservas de fauna del sistema de conservación de la provincia de Chubut. En la reserva se encuentra un mirador emplazado en una barranca con vista al Golfo Nuevo, desde donde se podrá observar el apostadero de lobos marinos de un pelo.

También hay en el lugar un sendero donde se podrá observar e interpretar la flora típica de la región. Cabe aclarar que esta reserva puede ser visitada durante todo el año teniendo en cuenta los horarios de bajamar.

Como último atractivo y tal vez uno de los más importantes esta ciudad ofrece la visita al Doradillo. Esta zona se ubica a 15 Km. de la ciudad de Puerto Madryn abarcando un área paralela a la costa de 3 Km. de ancho, extendiéndose desde Punta Arco hasta Cerro Prismático a lo largo de 25 km. Fue creada en el año 2001 bajo la categoría de manejo V (UICN): "PAISAJE TERRESTRE y MARINO PROTEGIDO", por la Ordenanza Municipal N° 4263/01. En el año 2003 se elaboró el Plan de Manejo y Desarrollo del Área Protegida El Doradillo que establece las estrategias y acciones necesarias para alcanzar los objetivos de creación del área.

El atractivo principal es el avistaje costero de la Ballena Franca Austral que se congrega allí cada año entre los meses de mayo a octubre para reproducirse y amamantar su cría. La fisonomía de sus costas hace más atractivo y exitoso el avistaje, de manera que pueden contemplarse estos enormes cetáceos a solo escasos metros de la playa. La infinita belleza escénica y el privilegio de poder apreciar a estos mamíferos marinos simplemente desde la costa han convertido a este sitio en un lugar único, muy concurrido por residentes y turistas tanto nacionales como extranjeros.

El área posee importantes acantilados, miradores naturales donde es posible contemplar el paisaje litoral, con sus inmensas plataformas de abrasión (restingas). La erosión hídrica ha diseñado en la meseta importantes cárcavas y cañadones pudiéndose apreciar el perfil geológico del lugar y sus fósiles.

Las características del área permiten el desarrollo de otras actividades recreativas, además de las típicas de un ambiente costero (sol, playa, trekking, mountain bike), como la fotografía de naturaleza y la observación de aves (birdwatching).

²² La información proviene del Plan de Manejo del ANP Punta Tombo – Un proceso de Planificación Participativa.



El Doradillo es un ambiente tranquilo, aislado y con mínima acción del hombre, brindando al visitante un sitio ideal para disfrutar de un lugar silvestre que también invita a la contemplación del paisaje.

El Área Natural Protegida El Doradillo cuenta con la presencia de Guardaparques quienes están a cargo del control y protección, haciendo cumplir la normativa vigente tendiente a la conservación y cuidado del lugar. Se ocupan también de la concientización, información y asistencia al visitante.

XV.- b.- Puerto de la Ciudad de Ushuaia²³

Según datos suministrados por la Dirección Provincial de Puertos, durante el mes de febrero de 2009 ingresaron 28.356 pasajeros por vía marítima y se registraron 82 recaladas de buques, incluidas las de aquellos que navegan hacia aguas antárticas.

Hasta el mes de febrero inclusive, un total de 89.618 cruceristas han visitado la capital fueguina desde el inicio de la Temporada 2008-2009, que registra 50 embarcaciones turísticas operando a través del Puerto de Ushuaia, de las cuales 37 son buques antárticos.

Para el mes de marzo, la ciudad del fin del mundo estimó 51 entradas más de cruceros, entre los que se cuenta a los antárticos de gran porte: Amsterdam, con capacidad para 1.200 pasajeros, y la ciudad flotante Star Princess que puede alojar 2.600 personas, predicciones finalmente cumplidas.

También surcará nuevamente estas latitudes el lujoso navío Infinity (perteneciente a la empresa norteamericana Celebrity Cruises) que puede trasladar 1.950 pasajeros y 1.001 tripulantes.

La dársena local contará además con la presencia de los cruceros Norwegian Sun y Radiance of the Seas, con capacidad para transportar 1.936 y 2.500 pasajeros respectivamente.

XV.- b.- 1.1.- Atractivos Principales de Ushuaia²⁴

Al incluir en el análisis al Puerto de Ushuaia se tuvo en cuenta el valor especial que este tiene al encontrarse situado en la Ciudad más austral del mundo, lo que en términos turísticos representa un factor adicional a la hora de incluirse en el itinerario de los cruceros.

Cada una de las cuatro estaciones del año representa buenos motivos para conocer la ciudad más austral del mundo y su naturaleza suntuosa. La tranquilidad casi remota de sus bosques frondosos, montañas, valles y lagos seduce la contemplación e invade la imaginación de cada visitante. Paisajes que revelan un entorno virgen y con características únicas, constituyen el escenario perfecto que buscan los amantes de la naturaleza. Año tras año, aventureros, exploradores y montañistas llegan a esta ciudad para vivir una experiencia inolvidable en el fin del mundo.

Es uno de los pocos lugares del mundo que goza del privilegio de atesorar sitios pocas veces pisados por el hombre.

Atracciones únicas y sitios de relevancia cultural, artística, biológica e histórica conforman un itinerario interesante para recorrer y disfrutar de esta Ciudad. Desde la misma se ofrecen los siguientes paseos y actividades:

- i.** Double Decker.
- ii.** Museo del Fin del Mundo.
- iii.** Museo Marítimo y Museo del Presidio.
- iv.** Museo Yámana.

²³ Datos obtenidos de la Dirección Provincial de Puertos Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

²⁴ Información obtenida del Instituto Fueguino de Turismo.



- v. Paseo de los Artesanos.
- vi. Tren del Fin del Mundo.

XV.- b.- 1.2.- Actividades en los Alrededores de Ushuaia.

Excursiones por Tierra²⁵

Las actividades más demandadas por los turistas son:

- i. City tour.
- ii. Parque Nacional Tierra del Fuego.
- iii. Glaciar Martial.
- iv. Lago Escondido.
- v. Lago Fagnano.
- vi. Estancia Harberton²⁶.
- vii. Corazón de la Isla y Estancias.
- viii. Tolhuin.
- ix. Lago Yehuin.
- x. Cabo San Pablo.
- xi. Río Grande.
- xii. Red Hemisférica de Aves Playeras.

Excursiones por Mar²⁷

Navegar a través de los canales fueguinos es una experiencia inolvidable y una oportunidad de ver el imponente marco natural de Ushuaia desde otra perspectiva. Bahías, islotes y fiordos de singular belleza te deslumbrarán en tu recorrido por las aguas azules del mítico Canal Beagle, acompañado por una variada avifauna y mamíferos marinos que te sorprenden. Todas las actividades turísticas y recreativas se encuentran enmarcadas en el Compromiso Onashaga²⁸, la primera experiencia de turismo responsable en Tierra del Fuego.

Las excursiones más atractivas vía marítima desde esta ciudad son:

- i. Excursión Marítima Corta (Isla de los Lobos).
- ii. Pingüinera.
- iii. Pingüinera y Estancia Harberton.
- iv. Bahía Lapataia.
- v. Excursiones combinadas.

²⁵ Información obtenida del Instituto Fueguino de Turismo.

²⁶ Fue la primera Estancia de la Provincia, fundada en el año 1886 por el misionero anglicano Thomas Bridges. Harberton, la primera Estancia de Tierra del Fuego, está ubicada a 85 km. al Este de Ushuaia. Se puede acceder por vía terrestre a través de la Ruta Nacional N° 3 y complementaria "J" (40 km. de pavimento y 45 km. de ripio); o por vía marítima (Excursiones por mar). Posee un alto valor histórico, ya que sus dueños son los descendientes del misionero anglicano Thomas Bridges, quien a principios de este siglo convivió con los aborígenes de la zona. Una vez allí, se puede visitar el Museo Acatushún (donde se exhiben esqueletos de aves y mamíferos marinos del Sur de Sudamérica), el casco de la Estancia (declarado Monumento Histórico Nacional), y realizar caminatas guiadas o visitar la Isla Martillo (colonia de pingüinos). El turista puede alojarse en los alrededores o en la propia Estancia.

²⁷ Información obtenida del Instituto Fueguino de Turismo.

²⁸ El Compromiso Onashaga es el resultado de una serie de encuentros donde se acordaron recomendaciones tendientes a mejorar y buscar soluciones a situaciones identificadas como problemáticas durante el desarrollo de las excursiones. El nombre Onashaga proviene de la lengua Yámana con el cual se referían al Canal Beagle, y significa canal de los cazadores. Busca contribuir al desarrollo de un Turismo Responsable realizando acciones que orienten las excursiones marítimas hacia un uso sustentable de los recursos turísticos, de modo que la continuación de las actividades no comprometan la calidad del ambiente a futuro, protegiendo los recursos naturales, mejorando la calidad del servicio y la experiencia del visitante. Los signatarios de este Compromiso representan a todas las empresas que actualmente desarrollan excursiones marítimas como así también representantes de Organismos gubernamentales y no gubernamentales relacionados con la actividad.



XV.- b.- 1.3.- Ushuaia como puerta de entrada a la Antártida²⁹

El Continente Antártico se encuentra localizado en el extremo sur de nuestro planeta. Sus características geográficas, sus condiciones climáticas y sus aspectos biológicos le confieren una singularidad que lo transforman en un atractivo de gran valor turístico.

La Argentina tiene reclamos de soberanía sobre el Sector Antártico Argentino, área en la que se superponen reclamos territoriales de Chile y Gran Bretaña. Bajo los términos del Tratado Antártico los reclamos territoriales han quedado virtualmente "congelados", y se proclamaron como metas para la Antártida mantener la paz, desarrollar la ciencia y proteger el medio ambiente.

El primer asentamiento humano permanente en la Antártida fue el construido en la Isla Laurie (Orcadas del Sur). En los términos que estipula el Tratado Antártico diferentes países tienen bases establecidas en el continente blanco, la mayoría de las cuales se encuentran en la península antártica.

Argentina es uno de los países que posee mayor cantidad de bases, que desarrollan diversas actividades relacionadas con la investigación en diferentes campos, tales como geología, climatología, glaciología, oceanografía y biología.

Una de las actividades económicas regulada por el Tratado Antártico es el turismo, actividad que ha crecido de manera significativa en los últimos años: miles de personas visitan el Continente cada verano, y la mayoría de ellos pasan por la ciudad de Ushuaia al iniciar o finalizar su viaje.

Por tal motivo y considerando tanto su cercanía al continente como su infraestructura y servicios, Ushuaia se constituye como la Puerta de Entrada a la Antártida. Esta ciudad es un destino estratégicamente ubicado a tan sólo 1.000 kilómetros de distancia de la Península Antártica y cuenta con la infraestructura y servicios turísticos necesarios para cubrir los requerimientos de las embarcaciones y sus pasajeros.

Más del 90% de los turistas que viajan al continente blanco pasan por el puerto de Ushuaia, lo que les permite conocer los variados atractivos que posee la localidad austral.

Fueron aproximadamente 44.000 los pasajeros que durante el verano 2007-2008 que visitaron la Antártida pasando por el Puerto local al iniciar o finalizar su viaje. El 92 % de los cruceristas mundiales utilizaron la ciudad del fin del mundo para visitar la Antártida por vía marítima.

Año tras año Ushuaia se afianza como la puerta de entrada más activa al Continente Antártico.

XV.- c.- El Puerto de Mar del Plata en la Recepción de Cruceros.

La comercialización del producto cruceros se ha estructurado en tres grandes fases: establecer la oferta, capturar la demanda y participar del mercado.

La primera etapa es en la que se está trabajando, concurriendo con la propuesta de Mar del Plata receptora de la actividad a diferentes convenciones internacionales, realizando alianzas estratégicas para otorgar, entre otras cosas, ventajas tarifarias a quienes atraquen.

La marca que diferenciaría a la ciudad sería: "Mar del Plata, Puerto de entrada a La Pampa argentina". Es uno de los únicos puertos del mundo que permite a tan corta distancia del mismo acceder a toda una cultura del gaucho y de las tradiciones y atractivos del campo.

Los pasajeros pasarían entre 10 y 12 horas en la ciudad, y gastarían entre 100 y 300 dólares promedio en dicha estancia.

²⁹ Información obtenida del Instituto Fueguino de Turismo.



Al analizar los principales puertos del país en cuanto a la recepción de cruceros vemos que Mar del Plata se sitúa en una posición ventajosa en relación a ellos: por una parte la ciudad está equipada con excelente infraestructura para recibir en óptimas condiciones a cruceristas tanto extranjeros como nacionales, al poseer una gran cantidad y calidad de hoteles, restaurantes, paseos de compras, complejos balnearios y excursiones ponen de manifiesto los sucesivos esfuerzos que nuestra ciudad ha realizado con el transcurso de los años para su consolidación como Ciudad turística; por otra parte, la cantidad y variedad de actividades que pueden realizarse en nuestra ciudad y en sus alrededores en muchos casos superan a las ofrecidas por las ciudades de Ushuaia y Puerto Madryn, aunque aún dista mucho de alcanzar en este punto a una ciudad como Buenos Aires.

Su principal atractivo lo constituyen, sin dudas, las playas. El partido de General Pueyrredón cuenta con 47 Km. de playas de variadas características.

Complementariamente, las principales propuestas de esta ciudad son³⁰:

- i. Paseos por los circuitos de compras de Mar del Plata.
- ii. Restaurantes.
- iii. El Centro.
- iv. Productos de cuero.
- v. Güemes.
- vi. Alem.
- vii. Av. Juan B. Justo.
- viii. Centro Comercial y Gastronómico del Puerto.
- ix. Banquina de los Pescadores.
- x. Mar del Plata Golf Club.
- xi. Paseos marítimos y excursiones de pesca.
- xii. Reserva Faunística de Lobos Marinos.
- xiii. Gruta de Nuestra Señora de Lourdes.
- xiv. Cabo Corrientes.
- xv. Torreón del Monje.
- xvi. Museo de Arte Juan Carlos Castagnino.
- xvii. Museo del Mar.
- xviii. Mar del Plata Aquarium.
- xix. Santuario de Schoenstatt.
- xx. Laguna de los Padres.
- xxi. Museo Municipal José Hernández.
- xxii. Sierra de los Padres.
- xxiii. Bosque Peralta Ramos.
- xxiv. Mar del Plata también ofrece licores y cerveza artesanal, dulces y conservas de los microemprendimientos rurales, frutas y verduras de los campos vecinos.

XVI.- Comparación de los Atractivos Ofrecidos por los Puertos Analizados.

Como se detalló anteriormente la oferta de actividades en Mar del Plata es variada y abundante, en especial en lo referido a lo gastronómico, hoteles y paseos de compras.

El principal conflicto al analizar la posibilidad de incluir a Mar del Plata en el itinerario de los cruceros se refiere básicamente a algunas cuestiones básicas. Los principales obstáculos son:

- i. Ofrece muchas actividades, salidas, paseos y productos que ya son ofrecidos, y muchas veces superiores en calidad, en la ciudad de Buenos Aires.
- ii. El valor que tiene Puerto Madryn con la Ballena Franca y los pingüinos, y la posibilidad que ofrece Ushuaia a los turistas de conocer el Canal de Beagle o

³⁰ Información obtenida del Sitio Oficial de Turismo de la Ciudad de Mar del Plata.



acceder a la Antártida les asigna a estos puntos un lugar casi infaltable en el itinerario de los cruceros por lo que Mar del Plata pasa a tomar una posición no muy favorable en el trayecto Buenos Aires-Puerto Madryn.

Cuadro 2: Atractivos principales de las ciudades de Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia

Atractivos principales de las ciudades de Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia				
Actividades	Buenos Aires	Mar del Plata	Puerto Madryn	Ushuaia
Asistir a espectáculos de tango	SI	-----	-----	-----
Asistir a espectáculos deportivos de nivel nacional	SI	SI	-----	-----
Asistir a espectáculos teatrales o artísticos en gral.	SI	SI	-----	-----
Conocer aspectos de la vida de una gran ciudad	SI	-----	-----	-----
Gastronomía regional interesante (asado y otros)	SI	SI	SI	SI
Juegos de azar	SI	SI	SI	SI
Pasear en tren	SI	-----	-----	-----
Pescar	-----	SI	SI	SI
Practicar deportes acuáticos	-----	SI	SI	-----
Practicar deportes como tenis o golf	SI	SI	-----	SI
Practicar deportes de aventura		SI	SI	SI
Realizar navegaciones costeras	-----	SI	SI	SI
Tomar contacto con folklore y vida gauchesca	SI	-----	SI	SI
Tour de compras	SI	-----	-----	-----
Ver carreras de automovilismo	SI	SI	-----	-----
Ver edificios con estilos arquitectónicos interesantes	SI	SI		
Visita a entornos naturales	SI	SI	SI	SI
Visitar centros religiosos	SI	SI	-----	-----
Visitar colonia galesa	-----	-----	SI	-----
Visitar estancias y otros establecimientos rurales	SI	SI	SI	SI
Visitar instalaciones de clubes deportivos importantes	SI	SI	-----	-----
Visitar Museo de Fangio	-----	SI	-----	-----
Visitar museos históricos regionales destacados	-----	-----	-----	SI
Visitar museos paleontológicos	SI	SI	SI	-----
Visitar zonas de reserva de fauna y flora	-----	SI	SI	SI

Fuente: Los cruceros del mercado turístico argentino³¹

XVII.- Conclusiones Preliminares.

Es importante comenzar a vislumbrar una Terminal de Cruceros situada en Mar del Plata de modo tal de permitir su inserción en el itinerario turístico mundial, ampliando así el concepto de ciudad balnearia de la Provincia de Buenos Aires.

Para esto es necesario que Mar del Plata se posicione como ciudad turística a nivel mundial y adquiera reconocimiento de los operadores turísticos a la hora de ofrecer paquetes que permitan incluirla como destino "obligatorio". Si bien Mar del Plata ha sido sede de algunos eventos que permitieron a la ciudad lucirse dentro del plano mundial (Ej: Juegos Panamericanos, Cumbre de las Américas, Copa Davis), hoy no cuenta con tal posicionamiento.

³¹ Los cruceros del mercado turístico argentino. UNMDP-Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Ali, Sandra Susana. Año 2002.



Esto genera algunos conflictos con muchos de los sectores que hoy operan en el Puerto ya que verán afectada su actividad dado que un Proyecto de este tipo implica consecuencias directas sobre el resto de los actores que se desenvuelven en el predio portuario.

A continuación se presentan algunos lineamientos que permiten dar cuenta de la magnitud y compatibilidad de una Terminal de Cruceros en Mar del Plata:

i. El proyecto terminal de cruceros estima aproximadamente una inversión de 80 millones de dólares.

ii. A su vez, una terminal de cruceros implica altos costos en cuanto a mantenimiento de infraestructura, controles, seguridad, restauración, nuevas inversiones, etc.

iii. Mar del Plata debe estar preparada en lo que respecta a la receptividad de la actividad. Al margen de lo económico, debe tenerse en cuenta los aspectos culturales ya que es necesaria la participación de todos los actores. Tiene que haber un marco de acuerdo mínimo de quienes participan de los procesos decisorios, donde se escuche a quienes se perjudican y a quienes se benefician. Obviamente, existen distintas escalas de la participación. No es un tema menor el integrar a la comunidad portuaria al proyecto. En Mar del Plata, el Puerto es una subcultura dentro de la sociedad³². Ese núcleo de identidad, cuya relación es fuerte en relación al entorno, son los más próximos geográfica y culturalmente al lugar donde se insertará el puerto de cruceros.

iv. El Puerto de Mar del Plata presenta un perfil netamente pesquero, por lo que sería conveniente analizar la compatibilidad de una Terminal de Cruceros en un espacio de por sí, limitado, donde se produzca la menor interferencia posible con la actividad principal de nuestro puerto, la Pesca. En las secciones anteriores del trabajo se explicaron todas las limitaciones que en la actualidad enfrentan los buques pesqueros.

v. Por lo general se percibe el turismo de cruceros como una actividad que derrama escasos beneficios económicos en los puertos de destino debido a que los turistas gastan a bordo del barco y pasan sólo unas pocas horas en aquéllos. Sin embargo, entraña también un desafío en cuanto a la necesidad de diagramar y aplicar acciones tendientes a la creación de cadena de valor entre cruceristas y diversas actividades económicas de la región: excursiones guiadas, transporte, servicios de guías de turismo, centros comerciales y culturales, restaurantes, buceo, turismo rural y provisión de bienes locales e insumos para las embarcaciones, entre otras actividades.

vi. El Puerto de cruceros es interesante como factor multiplicador ya que los ingresos previstos son buenos, pero no dejarían de ser los de un fin de semana largo actual.

vii. El rol de los licenciados en turismo en la fase de desarrollo resulta esencial, desde que actualmente el Emtur el rol que está llamado a cumplir en la promoción de la ciudad.

viii. Junto con el proyecto de la Terminal de Cruceros está prevista la construcción de un Centro de Congresos y Convenciones en la manzana de los circos, donde se concentrarán todos los servicios poseerá articulación directa con el muelle.

ix. En lo que respecta a la recepción del turista no se tiene prevista hotelería sino que se utilice la hotelería local, que sería suficiente y es jerarquizada. A modo de comentario, la temporada fuerte de cruceros es de diciembre a abril por lo que la capacidad hotelera podría verse colapsada.

x. En cuanto al impacto medioambiental se destacan, entre otros, los problemas relacionados a la abundante cantidad de desechos, residuos sólidos y líquidos generados por la actividad, los cuales deben ser adecuadamente

³² No es un dato menor destacar que gran parte de la comunidad portuaria no se manifiesta conforme con este proyecto (alrededor del 30%).



manejados a fin de no comprometer el equilibrio ambiental de los mares y lugares por los que transitan.

XVIII.- Propuestas.

A nivel nacional es importante que cada Terminal Portuario no se considere como una unidad aislada e independiente sino que se coordinen las actividades de los Puertos argentinos que reciben cruceros para lograr un itinerario variado, que despierte interés y descarte la realización de actividades y excursiones similares.

A continuación se detallan una serie de propuestas que involucran a diferentes aspectos relacionados con el negocio de los cruceros a nivel nacional:

i. Formar comisiones multisectoriales a nivel local y nacional. Los cuatro puertos analizados en el presente trabajo ya forman parte de la SURCRUISE (Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur), lo cual indica una clara voluntad de alentar el crecimiento de la operatoria de este tipo de barcos en ellos. Debido a la amplitud de actores involucrados en la recepción de cruceros en una ciudad, deberían formarse Comisiones locales que cuenten con representantes de todos los sectores, a fin de coordinar las acciones a realizar para optimizar la calidad de los servicios prestados, tanto a los cruceristas como a los barcos, evitando duplicaciones de esfuerzos y enfrentamientos de objetivos. A su vez, dichas Comisiones locales deberían estar coordinadas con las que funcionen en las otras ciudades que cuenten con puertos con tráfico de cruceros para coordinar las actividades de modo que la República Argentina posea normas y lineamientos coherentes, posibilitando la adecuación a los estándares internacionales establecidos para la calidad y servicios.

ii. Mejorar la calidad de los puertos de las ciudades de Mar del Plata y Puerto Madryn, que son los que presentan mayores deficiencias. Ambos puertos carecen de terminales aptas para la recepción de cruceristas, lo cual constituye una debilidad frente a los puertos de Buenos Aires y Ushuaia. Los barcos que llegan a desembarcar a sus pasajeros reciben una primera impresión negativa por tratarse de espacios dedicados a operar con clases diferentes de embarcaciones. Esto último se ve más agravado en el caso de la ciudad de Mar del Plata, debido a que se observa una imagen de abandono y, en numerosas ocasiones, se sienten fuertes olores provenientes de las plantas procesadoras de pescado situadas en tierra.

iii. Crear una imagen de País como destino para cruceros. La Secretaría de Turismo de la Nación debe encargarse de esto coordinando su actividad con las autoridades provinciales y municipales respectivas. Pueden utilizarse distintos medios para dar a conocer la imagen que desee proyectarse, como cine, televisión o diarios y revistas. Un papel destacado para dar a conocer el producto crucero lo tienen las series de televisión o películas de cine que son filmadas en localidades donde arriba el crucero: en ellas se muestran no solo los servicios del buque sino también los atractivos naturales y culturales de los núcleos receptores.

iv. Las autoridades portuarias deberían trabajar con precios competitivos. Una vez que se ha logrado llegar a los lineamientos básicos en cuanto a los atractivos turísticos que cada ciudad y sus alrededores ofrece y la imagen que se va a proyectar, se hace necesario analizar el rol que ocupan los puertos en los cuales las compañías de cruceros van a hacer sus escalas o establecer sus bases. Los puertos de la República Argentina deberían lograr, en general, una estructura de precios que sea a la vez atractiva y competitiva, para que alguna o varias de las principales empresas a nivel internacional se interese por fijar base de operaciones en el país en lugar de utilizar puertos de países vecinos.

v. Es esencial la capacitación de los recursos humanos. Al posicionarse la Argentina como destino de cruceros, se hace necesario crear centros de formación para concienciar sobre la importancia que tienen para las economías locales los flujos de cruceristas que llegan a los puertos y capacitar a todas las personas que de alguna manera tomen contacto con estos grupos de turistas. Como fuente de mano de obra donde las empresas pudieran llegar a reclutar personal, podrían utilizarse los distintos institutos que funcionan en la ciudad de Mar del Plata, que ofrecen cursos relacionados a la capacitación en materia de cruceros.³³

El sector cruceros visto como generador de empleos presenta aspectos positivos ya que demanda directamente personal para las embarcaciones, y de manera indirecta, aumenta los niveles de actividad para todos los sectores relacionados con la atención a buques y pasajeros que arriban a la ciudad.

vi. Crear circuitos que permitan la máxima operatividad en cada uno de los puertos mediante la organización de itinerarios atractivos que despierten el interés del turista mediante una oferta variada de actividades a realizar en los distintos puertos. Cada uno de los puertos cuenta con una oferta variada de atractivos locales o situados en la región cercana, que permitirían a los cruceristas poder optar por distintos tipos de excursiones en tierra según sus propios intereses, y a las compañías de cruceros tocar aquellos puertos que se complementan en cuanto a ejes temáticos determinados (como podrían ser música o espectáculos, golf, gastronomías regionales, deportes de aventura, fósiles, estancias, fauna, entre otros).

Si bien es importante que el Puerto de la ciudad que recibe al crucero esté integrado con el resto de los Puertos, es importante que cada ciudad ofrezca una gama de actividades distintas a las restantes a fin de despertar un interés particular a la hora de visitar la misma.

En muchos Puertos se ofrece la posibilidad de combinar el crucero con alojamiento en tierra, ya que se logra incrementar el gasto turístico, tanto en aquellos destinos donde se permanece por alrededor de 24 horas como en las ciudades de cabecera o desembarque final de pasajeros.

Nuestro país cuenta con cascos de estancias que están acostumbrados a ser receptores de turismo. Son establecimientos típicos de la región que resultan muy atractivos para aquellas personas que no están familiarizados con los entornos rurales, posibilitando a quien concurre observar las actividades cotidianas inherentes al funcionamiento de los establecimientos, degustar la gastronomía argentina, disfrutar de las comodidades acordes a los estándares internacionales en cuanto a calidad y servicios y participar de las actividades recreativas autóctonas (destrezas criollas, cantos folklóricos con acompañamiento de instrumentos y danzas, según la zona, juegos de pato o polo, domas, jineteadas, entre otras).

vii. En los puertos de base o escala las empresas que se dedican al aprovisionamiento de buques, deberían adaptarse a los matices particulares que puede tener la operatoria con cruceros. Por ejemplo, sus actuales ofertas, variedad y calidad de productos, sus formas de operar, los volúmenes de los que debe disponer y el tipo de empaque o presentación.

Esta actividad es muy importante para este tipo particular de barcos, que transportan clientes muy exigentes con respecto a la calidad de los alimentos que consumen. Un punto importante es la capacidad de pasajeros que cada uno tiene, lo que da una idea del volumen de ventas que se generan para la empresa encargada de esta operación.

³³ Por ejemplo, el Instituto Bristol ofrece un curso de cruceros y STCW (Standard of Training Certification & Watchkeeping) con contenidos curriculares tales como: la navegación como medio de transporte y su evolución en la actualidad, la organización formal del hotel/crucero, aspectos legislativos y principios básicos de la comercialización del producto Crucero, marketing de Cruceros.



Debería hacerse una distribución de lo que se podría aprovisionar eficientemente en cada puerto para no duplicar estructuras costosas y además, para que todos tengan su propio punto fuerte y competitivo con respecto a los países vecinos. Los cruceros que recorren la región obligan a tener precios competitivos con respecto a otros puertos del cono sur (principalmente Uruguay, seguido por Brasil y Chile).

En este sentido, el puerto de la ciudad de Buenos Aires podría ser un excelente proveedor de lácteos provenientes de la zona productora de Santa Fe y la provincia de Buenos Aires, sumando las carnes (por la existencia del mercado concentrador de Liniers), verduras, hortalizas, y cítricos (proveniente del noreste de la provincia de Buenos Aires y Entre Ríos).

El puerto de Mar del Plata cuenta, en los alrededores de la ciudad, con un valiosísimo cinturón de productores de verduras, hortalizas y frutas, a los que hay que sumarles la producción de pastelería, alfajores y dulces artesanales, que constituye una ventaja comparativa con respecto al resto de los puertos estudiados. A su vez Mar del Plata, por ser un Puerto pesquero, puede proveer todo tipo de pescados frescos sin ningún inconveniente, diferencia fundamental con el Puerto de Buenos Aires.

Puerto Madryn, por su proximidad al Alto Valle del Río Negro, sería un buen proveedor de frutas tales como manzanas, uvas y peras.

Tanto Puerto Madryn como Ushuaia serían excelentes proveedores de combustibles porque cuentan con precios inferiores a los del resto del país, por la existencia de subsidios.

viii. Por último, es necesario implementar un sistema de estadísticas que brinde datos que puedan ser analizados y comparados a través del tiempo. Para el turismo receptivo de cruceros, en cada una de las cuatro ciudades cuyos puertos aparecen en el presente trabajo, los datos a obtener deberían cubrir distintos aspectos:

a. Con respecto a los puertos, sería interesante conocer datos como el perfil de los cruceristas, ingresos que se generan por los servicios prestados a pasajeros y buques, datos técnicos de las naves, composición de las tripulaciones, proporción de tripulantes argentinos, etc.

b. En las ciudades anfitrionas los datos a conocer serían las actividades que desarrollan en tierra, el impacto económico local que se genera, la percepción que hacen los pasajeros de la ciudad y sus atractivos, entre otros puntos de interés que pudieran contribuir a la planificación turística y su posterior monitoreo.



XIX.- Conclusión.

Resulta crucial visualizar proyectar una Terminal de Cruceros de modo tal de lograr la inserción regional en el itinerario turístico mundial, ampliando de este modo el concepto de ciudad balnearia de la Provincia de Buenos Aires.

Sin embargo esto no resulta concebible sin la previa inserción de la Ciudad y la región en el plano mundial y adquiriendo el reconocimiento necesario por los operadores turísticos a la hora de incluirla como destino.

En base a lo expuesto y como resulta natural concluir, dicha posibilidad no se encontrará expedita hasta tanto no se encuentren satisfechas las necesidades de infraestructura básicas que permitan satisfacer los requerimientos de la actividad primaria que tiene lugar en nuestro Puerto, la Pesca.

Un Proyecto de esta naturaleza en el Puerto de Mar del Plata solo resultará viable si se estructura en forma planificada de modo tal que resulte sostenible en el tiempo y no se vuelva incompatible con la actividad pesquera que constituye su razón de ser.



XX.- Bibliografía:

- ❖ Administración Portuaria de Puerto Madryn (<http://www.appm.com.ar/>).
- ❖ Dirección Provincial de Puertos (Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur - República Argentina) (<http://www.puertoushuaia.gov.ar/>).
- ❖ Consorcio de Gestión del Puerto de Quequén (<http://www.puertoquequen.com/>)
- ❖ Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (<http://www.puertobahiablanca.com/>).
- ❖ Consorcio Portuario Regional Mar del Plata (<http://puertomardelplata.net>).
- ❖ Consejo Portuario Argentino (<http://www.consejoportuario.com.ar>).
- ❖ Cruise Lines International Association (CLIA).
- ❖ Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur (Surcruise).
- ❖ Comisión Económica para América Latina (CEPAL). División de Recursos Naturales e Infraestructura (<http://www.eclac.org/drni>).
- ❖ Elementos de Arquitectura Naval. Librería editorial Alsina Buenos Aires 1986. ISBN 950-553-026-9.
- ❖ Teoría del Buque. Cesáreo Díaz Fernández, Barcelona 1972.
- ❖ Diccionario de la Real Academia Española (RAE).
- ❖ Diccionario Jurídico, Segunda Edición, Buenos Aires-Argentina, Editorial ABECE S.R.L., 1971.
- ❖ Wikipedia.
- ❖ Diccionario Náutico en Web (<http://www.diccionario-nautico.com.ar>).
- ❖ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (www.mecon.gov.ar).
- ❖ Centro de Documentación e Información del MECON (<http://cdi.mecon.gov.ar>).
- ❖ Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto (www.mrecic.gov.ar).
- ❖ Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires (<http://www.maa.gba.gov.ar>).
- ❖ Ministerio de la Producción de la Provincia de Buenos Aires (<http://www.mp.gba.gov.ar/>).
- ❖ Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (<http://www.trabajo.gov.ar>).
- ❖ Dirección Nacional de Migraciones (<http://www.migraciones.gov.ar/>).
- ❖ Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos de la Nación (<http://www.sagpya.mecon.gov.ar>).



- ❖ Secretaría de Transporte de la República Argentina
(<http://www.sspvvn.gov.ar>).
- ❖ Centro de Estudios para la Producción (CEP)
(<http://www.industria.gov.ar/cep>).
- ❖ Prefectura Naval Argentina (www.prefecturanaval.gov.ar).
- ❖ Aduana Argentina (<http://www.aduanaargentina.com>).
- ❖ Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP)
(<http://www.inidep.gov.ar/>).
- ❖ SENASA Argentina (<http://www.senasa.gov.ar>).
- ❖ FAO Pesca (<http://www.fao.org>).
- ❖ OCEANA (www.oceana.org).
- ❖ Cámara Española de Comercio de la República Argentina (CECRA).
- ❖ Administración General de Puertos S.E.
- ❖ Consejo Federal Pesquero (<http://www.cfp.gov.ar/>).
- ❖ Consejo Federal de Inversiones (<http://www.cfired.org.ar>).
- ❖ Centro de Desarrollo y Pesca Sustentable (CeDePesca)
(<http://www.cedepesca.org.ar>).
- ❖ Federación de la Industria Naval Argentina (FINA).
- ❖ Cámara de la Industria Naval Mar del Plata.
- ❖ Consejo de Empresas Pesqueras Argentinas (CEPA).
- ❖ Cámara de Armadores de Pesqueros y Congeladores de la Argentina
(C.A.Pe.C.A).
- ❖ Cámara de Armadores Poteros Argentinos (CAPA)
(<http://www.capa.com.ar>).
- ❖ Centro de Navegación Provincia de Buenos Aires.
- ❖ Organización Marítima Internacional (<http://www.imo.org>).
- ❖ Armada Argentina (<http://www.ara.mil.ar>).
- ❖ Unión Industrial Argentina (UIA) (www.uia.org.ar).
- ❖ Escuela Nacional de Pesca (<http://www.escueladepesca.edu.ar/>).
- ❖ Centro Naval de la República Argentina (<http://www.centronaval.org.ar/>).
- ❖ Diario La Nación (<http://www.lanacion.com.ar>).
- ❖ Diario La Capital (www.lacapitalmdp.com).
- ❖ Diario El Nuevo Herald (<http://www.elnuevoherald.com/>).
- ❖ Pesca y Puertos – Información Pesquera y Portuaria
(<http://www.pescaypuertos.com.ar>).
- ❖ Olimpíadas Nacionales de Contenidos Educativos en Internet
(<http://www.oni.escuelas.edu.ar/>).
- ❖ Pescare (www.pescare.com.ar).



- ❖ Fundación Nuestramar (<http://www.nuestramar.org/>).
- ❖ Honorable Consejo Deliberante del Partido de General Pueyrredón.
- ❖ Instituto Bristol.
- ❖ Secretaría de Turismo de Puerto Madryn (<http://www.madryn.gov.ar>).
- ❖ Ente Municipal de Turismo Mar del Plata (EMTUR) (<http://www.turismomardelplata.gov.ar/>).
- ❖ Instituto Fueguino de Turismo (<http://www.tierradelfuego.org.ar>).
- ❖ Secretaría de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires (<http://www.bue.gov.ar>).
- ❖ Secretaría de Turismo de la Nación (<http://www.turismo.gov.ar/esp/menu.htm>).
- ❖ Proyecto de Desarrollo Pesquero elaborado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Año 1971. Dr. Jaime Arriandiaga.
- ❖ Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe (C.E.P.A.L.). Publicado en el año 1991.
- ❖ Organización Mundial del Turismo, Turismo: Panorama 2020. Avance actualizado, Madrid-España, Editorial: Organización Mundial del Turismo, 1999.
- ❖ Cruceros Internacionales en la Ciudad de Buenos Aires. Temporada 2005-2006. Publicación de la Secretaria de Turismo de la Ciudad de Buenos Aires.
- ❖ Contaminación por Cruceros. Informe elaborado por Oceana. Año 2002.
- ❖ Nowlan, L. & I. Kwan (2001). Cruise Control – Regulating Cruise Ships Pollution on the Pacific COSAT of Canada. West Coast Environmental Law. September 2001; Maritime Trade and Transportation 2002- Environmental Issues: Cruise Ships. Summary of Cruise Ship Waste Streams.
- ❖ Schmidt, K. (2000). Cruising for Trouble: Steaming the Tide of Cruise Ship Pollution. Bluewater Network's Cruise Ship Campaign. March 2000.
- ❖ Long, R. (2004). Where there's smoke, there's pollution. The New York Times, February 21, 2004.
- ❖ PCE (2003). Just Cruising?. Environmental effects of cruise ships. Office of the Parliamentary.
- ❖ ACSI (2001). Interim Report. Alaska Cruise Ship Initiative (Partes 1 y 2). Department of Environmental Conservation. Juneau, Alaska.
- ❖ NRC (1995). Clean ships, Clean Ports, Clean Oceans: Controlling Garbage and Plastic Wastes at Sea. Committee on Shipborne Wastes. Marine Board. Commission on Engineering and Technical Systems. National Research Council. National Academy Press, 1995. Washington, USA.
- ❖ Los cruceros del mercado turístico argentino. UNMDP-Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Ali, Sandra Susana. Año 2002.

- ❖ Fernández Gómez, Carmen y Blanco Castro, Ana, Producción y Venta de Servicios Turísticos en Agencias de Viajes, Madrid-España, Editorial Síntesis S.A., 1996.
- ❖ "Turismo y transporte", Blasco, Albert, Madrid-España, Editorial Síntesis, S. A., 2001.
- ❖ Hernández Fontrodona y Pezzi (2005) "Mapa de los sistemas productivos locales en Cataluña". Ed. Generalitat de Catalunya.
- ❖ La Industria Naval Argentina: Antecedentes, dinámica reciente y situación actual. Año 2008. Daniela Calá, Lucía Mauro, Fernando Graña y José A. Borillo.
- ❖ Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, Michael E. Porter, 1985.
- ❖ "Estudio del Sector Naval de Mar del Plata". Junio 2006. Cámara de la Industria Naval de Mar del Plata en conjunto con el Sindicato Argentino de Obreros Navales (SAON). Programa AREA, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- ❖ Calá, D. y Liseras, N. (2007) "Informe Regional. Observatorio PyME Regional. General Pueyrredon y zona de influencia de la Provincia de Buenos Aires. Industria Manufacturera". 176 p.
- ❖ Cámara de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL) (2006) "Evolución reciente de la Industria Naval Argentina".
- ❖ Centro de Estudios para la Producción (CEP) "La industria Naval Liviana en la Argentina" (2006).
- ❖ "La industria Naval en la Argentina". Documento de trabajo. Marzo 2005.
- ❖ "La industria Naval Pesada en la Argentina". Documento de trabajo. Septiembre 2005.
- ❖ Coscia, S. (1981) "La industria naval pesada. Desarrollo y perspectivas del mercado argentino". Banco Nacional de Desarrollo (BND): Gerencia de Investigaciones Económicas: Departamento de Estudios Sectoriales. 45 p.
- ❖ Foro Naval (2005) "Foros Nacionales de Competitividad Industrial de las Cadenas Productivas".
- ❖ Fundación de Investigación para el Desarrollo (FIDE) (1981) "Estudios especiales: La industria naval en la Argentina". 16 p.



Anexo II: Cruceros Turísticos

XXI.- Tabla de Contenidos.

I.- Definición.	1.
II.- Historia del Producto Cruceros.	1.
III.- Características Generales.	2.
III.- a.- Relación con América del Sur.	3.
IV.- Factores que Influencian la Actividad Turística Internacional.	3.
V.- El Nuevo Escenario Económico para el Producto Cruceros.	4.
VI.- Crecimiento del Sector Cruceros.	5.
VII.- Características Elementales de un Puerto que Recibe Cruceros.	6.
VIII.- El Rol de las Agencias Marítimas.	7.
IX.- Impacto Directo de la Actividad.	7.
X.- Beneficios para las Ciudades Receptoras de Cruceros.	8.
XI.- Características Principales: Oferta y Demanda del Producto Cruceros.	9.
XII.- La Cuestión Ambiental.	9.
XII.- a.- Generación De Residuos a Bordo de un Crucero.	9.
XII.- b.- Aguas de Lastre.	10.
XII.- c.- Consumo Energético y Contaminación Atmosférica.	11.
XII.- d.- Contaminación por Cruceros.	12.
XII.- e.- Posibilidad de eliminar la Contaminación Generada por los Cruceros.	12.
XIII. Análisis de Puertos Argentinos.	13.
XIV. Puerto de Buenos Aires.	13.
XIV.- a.- Cantidad de Cruceros y Pasajeros.	13.
XIV.- b.- Buenos Aires como Destino de Cruceros Internacionales.	14.
XIV.- c.- Principales Atractivos de este Destino.	15.
XIV.- c.- 1.1.- Estadía en la Ciudad.	15.
XIV.- c.- 1.2.- Alojamiento.	16.
XIV.- c.- 1.3.- Actividades en la Ciudad.	16.
XV.- Análisis Comparado.	17.
XV.- a.- Puerto de la Ciudad de Puerto Madryn.	17.
XV.- a.- 1.1.- Atractivos Principales de Puerto Madryn.	17.
XV.- b.- Puerto de la Ciudad de Ushuaia.	19.
XV.- b.- 1.1.- Atractivos Principales de Ushuaia.	19.



XV.- b.- 1.2.- Actividades en los Alrededores de Ushuaia.	20.
XV.- b.- 1.3.- Ushuaia como Puerta de Entrada a la Antártida.	21.
XV.- c.- El Puerto de Mar del Plata en la Recepción de Cruceros.	21.
XVI.- Comparación de los Atractivos Ofrecidos por los Puertos Analizados.	22.
XVII.- Conclusiones Preliminares.	23.
XVIII.- Propuestas.	25.
XIX.- Conclusión.	28.
XX.- Bibliografía.	29.
XXI.- Tabla de Contenidos.	33.