



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO**

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

**“Percepción de los actores sociales locales sobre el
desarrollo de la actividad crucerística en el Puerto
de Bahía Blanca: fortalezas y debilidades”**

Tesista: Antonela Lértora

Director/a: Valeria Gil

Co-Director/a: Soledad Gallucci

BAHÍA BLANCA 2020

Agradecimientos

Gracias a mis papás por todo el apoyo incondicional.

Gracias a mis amigas por todo el aliento, en especial a Flor que no sólo se convirtió en mi amiga, sino que fue mi compañía fiel durante toda la carrera.

Gracias a mis profesoras por la dedicación, paciencia y predisposición que tuvieron todo este tiempo, con millones de mails, preguntas, borradores y consultas.

Agradezco especialmente a mis compañeros de trabajo. Sin dudas no hubiese logrado realizar mi trabajo sin su ayuda, gracias por todo su apoyo, por las entrevistas, la información brindada, los contactos, las fotos, por cada pregunta, ¡todo!

“Lo que hoy parece un sacrificio, mañana terminará siendo el mayor logro de tu vida”

Desconocido

Sin dudas es mi mayor logro, ¡gracias a todos por ser parte!

ÍNDICE

Introducción.....	6
CAPÍTULO I: Abordaje metodológico	
1.1. Planteamiento del problema.....	8
1.2. Objetivos.....	10
1.3. Hipótesis.....	10
1.4. Metodología y técnicas.....	10
CAPÍTULO II: Marco de referencia	
2.1. Marco conceptual.....	12
2.1.1. Turismo de cruceros: origen, evolución y alcance conceptual.....	12
2.1.2. Sistema de transporte de cruceros.....	16
2.1.2.1. Infraestructura y tipos de cruceros.....	16
2.1.2.2. Infraestructura de apoyo.....	18
2.1.2.3. Empresas prestadoras de servicios.....	19
2.1.3. Principales regiones del turismo de cruceros a nivel mundial.....	20
2.1.4. Percepción y actor social: aproximación conceptual.....	24
2.2. Marco situacional.....	25
2.2.1. Turismo de cruceros en la Argentina.....	25
2.2.1.1. Itinerarios turísticos.....	27
2.2.2. Puertos consolidados y emergentes en la Argentina.....	28
2.3. Marco normativo.....	33
2.3.1. Marco legislativo a nivel nacional y provincial.....	33
CAPÍTULO III: El Puerto de Bahía Blanca (localización, evolución histórica y gestión institucional)	
3.1. Localización.....	37
3.2. Evolución histórica.....	40
3.3. El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (gestión institucional).....	44
3.3.1. Iniciativas turísticas del Consorcio de Gestión.....	46

CAPITULO IV: Puerto de Bahía Blanca: turismo y cruceros

4.1. El puerto como infraestructura del turismo de cruceros.....49
4.2. Antecedentes de la actividad crucerística.....50

CAPÍTULO V: Actores sociales vinculados a la actividad crucerística

5.1. Determinación de los actores sociales involucrados.....52
5.2. Perfil de los actores sociales.....52
5.2.1. Actores sociales que autorizan.....52
5.2.2. Actores sociales que promueven.....55
5.2.3. Actores sociales afectados.....56

CAPITULO VI: Percepción de los actores sociales locales.....58

6.1. Matriz FODA.....63

CAPÍTULO VII: Tendencias y reflexiones finales.....64

Bibliografía.....67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Regiones de turismo de cruceros.....	24
Figura 2 Localización Bahía Blanca.....	37
Figura 3 Zonas portuarias de Ingeniero White.....	40
Figura 4 Puerto de Bahía Blanca sobre el arroyo Napostá.....	41
Figura 5 Elevadores de Ingeniero White en 1908.....	42
Figura 6 Vista aérea de Ingeniero White en la década de 1960.....	43
Figura 7 Organigrama institucional del Consorcio.....	46
Figura 8 Paseo portuario.....	47
Figura 9 Matriz FODA Puerto de Bahía Blanca.....	63

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla I Rutas de cruceros de América del Sur.....	27
Tabla II Movimientos de pasajeros de cruceros turísticos en Ushuaia.....	31
Tabla III Zonas portuarias de Bahía Blanca.....	38
Tabla IV Registro llegada de buques al Puerto.....	51

Introducción

En la actualidad, los cruceros son considerados uno de los negocios turísticos de más rápido crecimiento, principalmente como consecuencia de la creación de alianzas con líneas aéreas que crean paquetes turísticos específicos. Además, ya no son diseñados bajo el concepto del transporte de personas, sino que son el “destino turístico” en sí mismos, donde el alojamiento y los servicios complementarios constituyen elementos claves de la oferta (Trifaro, 2008).

Sin embargo, la concepción de crucero es mucho más compleja, ya que además del itinerario y del buque en sí, aparecen otros actores y elementos, algunos propios del ámbito marítimo como la autoridad portuaria y agentes marítimos, y otros propios de la actividad turística como las agencias de viaje y tour operadores (Turco y Tonello, 2013).

De esta manera, la actividad crucerística se ha ido transformado en una importante operación económica en constante crecimiento gracias a su evolución tecnológica que permitió adaptar los cruceros a las nuevas necesidades de los clientes. Sumando a esto, el mercado se ha ido diversificando con múltiples opciones.

El transporte acuático en general y los cruceros en particular necesitan para su funcionamiento una infraestructura específica, infraestructura de apoyo y empresas prestadoras de servicio (Martínez, 2012).

El turismo de cruceros se distribuye geográficamente sobre el territorio en regiones diferenciadas, donde cada una de ellas ofrece distintos itinerarios a escala mundial. A su vez, este tipo de turismo depende de diversos factores que, en función de su combinación se pueden diferenciar regiones marítimas preferenciales tales como las regiones primarias, regiones secundarias y regiones emergentes (Martínez, 2012).

Sudamérica se sitúa en la región secundaria y se caracteriza por su clima estival opuesto al hemisferio norte, por las características de sus ciudades como destinos y por la seguridad de la región. Si bien la región no está saturada, su situación es de crecimiento sostenido. Sus puertos base más importantes son Buenos Aires, Río de Janeiro, Valparaíso y Ushuaia. Los puertos base o “*home port*” son aquellos que actúan como principales puertos de embarque y desembarque de pasajeros, dando inicio al crucero o bien su finalización.

De esta manera, los destinos que cuentan con puerto base poseen mayores beneficios económicos como consecuencia del gran flujo de visitantes que arriban estos espacios. Según Martínez (2012), estos puertos base son los que presentan características más favorables en cuanto a infraestructura y servicios portuarios, posibilidad de abastecimiento, capacidad de los muelles, proximidad a puertos secundarios, accesibilidad, conexiones aéreas, servicios

turísticos en la ciudad, relación calidad-costo, mercado potencial, competencia existente e intermediarios disponibles.

A partir del siglo XIX la Argentina comenzó a desarrollar sus puertos y a tener mayor participación en los itinerarios de cruceros a nivel nacional (Martínez, 2012). Participa de dos itinerarios sudamericanos, la Costa Brasileira y la Costa Meridional (Turco y Tonello, 2013).

Desde el punto de vista normativo, los puertos desarrollan una actividad de interés público sirviendo al comercio internacional y beneficiando la economía de los Estados. Su desarrollo potencia el crecimiento económico de las áreas costeras y por esta razón, generan empleo y riqueza en sus zonas de influencia. Por todo ello, los puertos ejercen una función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir. En general, el Estado define cómo debe ser el sistema portuario en cada país y establece la política de gestión de sus puertos. De esta manera, participa en las decisiones relativas a las principales infraestructuras portuarias, incluyendo su forma de financiación, establece los servicios públicos esenciales que los puertos deben cubrir y las condiciones para prestarlos, vela por el buen funcionamiento del conjunto del sistema, entre otras funciones.

El puerto de Bahía Blanca si bien pertenece a la región secundaria, forma parte de los tipos de puertos emergentes dentro de la provincia de Buenos Aires, considerado como un puerto en desarrollo.

En lo que respecta a antecedentes de cruceros registrados en el puerto de Bahía Blanca, el área de operaciones marítimas y terrestres del Consorcio de Gestión registra la primer llegada de un barco de cruceros a Puerto Galván (zona portuaria de Bahía Blanca) en el año 1998. A partir de ese año, se registraron otras diez llegadas de buques provenientes de Ushuaia, Buenos Aires, Chile y Uruguay. Una de las llegadas más destacadas para el puerto fue la llegada del buque “National Geographic Explorer” registrado en el año 2013 con banderas en Bahamas. Según el artículo periodístico de La Nueva (2013), afirma que, si bien la llegada del barco tuvo que ver con su necesidad de aprovisionamiento, el crucero hizo hincapié a la masa de canales e islas que ofrece el estuario de Bahía Blanca con el fin de promocionar los atractivos a escala local.

En este contexto, la presente investigación se plantea estudiar las fortalezas y debilidades que presenta el puerto de Bahía Blanca para desarrollar la actividad crucerística, analizando la percepción de los actores sociales locales involucrados.

1. CAPITULO I: Abordaje Metodológico

1.1. Planteamiento del problema

Luego de la I Guerra Mundial, las compañías navieras comenzaron a ofrecer recorridos turísticos con destinos al Caribe, Golfo de México, Mar del Norte y Mediterráneo. El extraordinario crecimiento que ha presentado el turismo de cruceros desde 1980 con tasas promedio anual de 7.4% en el número de pasajeros (Florida Caribbean Cruise Association, 2011), ha provocado que esta modalidad centralizada en los primeros años en la región Caribe y enfocado al mercado estadounidense se expandiera a todos los océanos del mundo (Martínez, 2012).

A lo largo del tiempo la actividad de los cruceros turísticos se fue transformando en una importante operación económica en constante crecimiento y diversificando el mercado turístico con múltiples opciones. En este sentido, la oferta turística de cruceros se puede clasificar en cruceros de tipo fluviales y marítimos, costeros, con amarres permanentes y transatlánticos (Trifaro, 2008).

Según Martínez (2012) la actividad crucerística cuenta con tres elementos fundamentales como la infraestructura, la infraestructura de apoyo y las empresas prestadoras de servicio. Además, para que una zona portuaria sea apta para la realización de cruceros debe reunir una serie de características como presentar facilidad de acceso, poseer interés turístico y presentar condiciones climáticas favorables.

El turismo de cruceros es una actividad que impacta sobre los destinos turísticos en donde se desarrolla, trayendo consecuencias disfrutadas o padecidas por los habitantes locales (Santana, 2006:67). Algunos impactos positivos generados por la actividad crucerística que se pueden mencionar son la oferta de empleo, la ganancia económica en el destino y la desestacionalización turística, entre otros (Humanes Gallego, 2015).

Otra característica a destacar es que las actividades portuarias comprenden la construcción, conservación, desarrollo, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración de los puertos, terminales e instalaciones portuarias en general, incluyendo las actividades necesarias para el acceso a los mismos, en las áreas marítimas, fluviales y lacustres.

En el caso de la Argentina, los puertos han presentado un mejoramiento en la infraestructura portuaria de tipo turística (Martínez, 2012:68). América del Sur fue incorporada como una de las nuevas regiones de cruceros, valorada por la calidad de sus recursos, los cuales se enmarcan en un clima propicio para el reposicionamiento de las naves, dado que el verano

en este hemisferio se corresponde con el invierno del norte. La oferta está compuesta por cuatro rutas, algunas de las cuales incluyen los siguientes puertos argentinos: Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia. De esta manera, Argentina participa de los itinerarios más populares, con una temporada que se extiende desde mediados de octubre hasta marzo inclusive (Turco y Tonello, 2013).

Sin embargo, la terminal de cruceros de Buenos Aires en términos de cantidad de operaciones es la más importante a nivel nacional. En este sentido, ha sido el puerto más beneficiado por el crecimiento del turismo de cruceros regional y se destaca por ser un puerto base y escala de la ruta Brasil, Uruguay y Argentina (Martínez, 2012:68).

El resto de los puertos a nivel nacional son de uso comercial. Entre ellos, se menciona el Puerto de Bahía Blanca el cual se encuentra ubicado dentro de la provincia de Buenos Aires y está integrado por las zonas portuarias de Ingeniero White, Puerto Galván, Puerto Rosales y la Base Naval Puerto Belgrano (puerto militar más importante de la Argentina). Estas zonas conforman uno de los complejos portuarios-industriales más importantes del país.

A través de catorce muelles operativos y dos monoboyas en Puerto Rosales, transitan aproximadamente 27 millones de toneladas de mercaderías al año, posicionando al complejo portuario de Bahía Blanca como el primer puerto público de la Argentina en tonelaje movido. Además, es el puerto de aguas profundas cercano a los principales centros de producción del país.

Desde el punto de vista legal, en el año 1993 se crea el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), teniendo a cargo la administración y explotación de la zona portuaria de Bahía Blanca. Fue el primer puerto en conformar su ente administrador, convirtiéndose en el primer puerto autónomo de la República Argentina.

El área de operaciones marítimas y terrestres del Consorcio registra en sus antecedentes la primer llegada de un barco de cruceros a Puerto Galván (zona portuaria de Bahía Blanca) en el año 1998. A partir de ese año, se registraron otras diez llegadas de buques provenientes de Ushuaia, Buenos Aires, Chile y Uruguay.

Con respecto a futuros proyectos y propuestas vinculadas al turismo, el Consorcio de Gestión creó un Plan Estratégico en el año 2017 denominado “Visión portuaria Bahía Blanca 2040” con el fin de construir una guía para fortalecer la situación del complejo portuario.

Otra de sus iniciativas propuestas fue llevar a cabo una política de desarrollo mutuo junto con la Municipalidad de Bahía Blanca con el fin de mejorar la integración del puerto en su entorno social y ambiental.

Actualmente se encuentran en marcha proyectos como la pavimentación de calles y otros vinculados a la actividad turística recreativa como la refacción del paseo portuario y el acceso a “Balcón al mar” (CGPBB, 2014).

El presente trabajo de investigación pretende analizar las fortalezas y debilidades con las que cuenta el Puerto de Bahía Blanca para desarrollar la actividad turística de cruceros, teniendo en cuenta la percepción de los actores sociales locales que estén vinculados a la actividad en función de su intervención.

1.2. Objetivos

Objetivo General

Estudiar las fortalezas y debilidades que presenta el Puerto de Bahía Blanca para el desarrollo de la actividad cruceística desde la perspectiva de los actores sociales locales involucrados.

Objetivos específicos

- Caracterizar el Puerto de Bahía Blanca desde el punto de vista geográfico e institucional.
- Caracterizar los actores sociales involucrados en el desarrollo de la actividad cruceística en Bahía Blanca.
- Analizar la percepción de los actores sociales vinculados con el desarrollo potencial de la actividad cruceística.
- Determinar las fortalezas y debilidades existentes en el Puerto de Bahía Blanca para el desarrollo de la actividad.

1.3. Hipótesis

El Puerto de Bahía Blanca puede funcionar como un puerto receptor de cruceros turísticos.

1.4. Metodología y Técnicas

El presente trabajo de investigación posee un enfoque cuali-cuantitativo. De acuerdo con los objetivos planteados, se propuso un alcance, inicialmente, exploratorio y luego descriptivo (Hernández Sampieri, 1998). La recolección de datos se realizó a partir de fuentes primarias

y secundarias. En relación con las primeras, se aplicaron entrevistas semiestructuradas a actores sociales que intervienen en la actividad cruceística de acuerdo con su función, para luego analizar la percepción de cada actor.

Se realizaron un total de 9 entrevistas a diferentes actores sociales (estatales, privados y organizaciones no gubernamentales) vinculados con el tema objeto de investigación. Los actores sociales entrevistados fueron el Consorcio del Puerto de Bahía Blanca, Prefectura Naval Argentina, Sanidad de Fronteras, Aduana, Migraciones, una empresa de viajes y turismo, la Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca, la Sociedad de Fomento de Ingeniero White y una empresa de servicios gastronómicos de Ingeniero White.

Con respecto a las fuentes secundarias, se consultó material bibliográfico de carácter académico y técnico relacionado con la temática. A su vez, se recopiló material a partir de la consulta de páginas web oficiales del Puerto de Bahía Blanca, complementando con el análisis de artículos periodísticos.

Una vez realizado el relevamiento de datos, se realizó una triangulación de fuentes de datos lo cual permitió determinar las fortalezas y debilidades y a partir de ello, reflexionar sobre tendencias y desafíos de la actividad cruceística en el Puerto de Bahía Blanca.

2. CAPITULO II: Marco de referencia

2.1. Marco Conceptual

2.1.1. Turismo de cruceros: origen, evolución y alcance conceptual

Desde los inicios del turismo moderno, el transporte marítimo se ha constituido en un medio de comunicación de gran importancia para el sector turístico. Los movimientos turísticos por rutas oceánicas comenzaron a mediados del siglo XIX con el surgimiento de líneas navieras que ofrecían servicio regular entre Europa y América en barcos de vapor, siendo organizada y promovida por agencias de viaje (Barrado y Calabuig, 2001 en Martínez, 2012:47).

Los adelantos tecnológicos introdujeron una importante transformación en la industria naval, ya que se reemplazó el uso de la madera por el hierro y el acero para lograr objetos resistentes que puedan surcar cualquier espacio acuático. Como consecuencia de esta transformación, se brindó mayor seguridad a la navegación en cuanto a la duración, resistencia e impermeabilidad de los nuevos materiales. También se posibilitó a las embarcaciones aumentar las dimensiones, mejorar la velocidad, escoger las rutas más convenientes e implantar servicios regulares (Betti, 2003).

A pesar del avance tecnológico, las compañías navieras sufrieron un cese abrupto como consecuencia de la I Guerra Mundial. La mayoría debió suspender los servicios ya que sus barcos habían sido requisados por los gobiernos. Una vez finalizado el conflicto bélico, las flotas se reconstruyeron y se reestablecieron las rutas regulares entre Europa y América. Sin embargo, a partir de 1920 países receptores como Estados Unidos, Argentina y Australia limitaron la masiva recepción de inmigrantes. Esta medida provocó una fuerte disminución del tráfico de pasajeros que obligó a las navieras a innovar para mejorar su situación. De esta manera, comenzaron a ofrecerse recorridos con fines turísticos a destinos del Caribe, Golfo de México, Mar del Norte y Mediterráneo.

Esta evolución comercial supuso el inicio de los cruceros marítimos turísticos bajo el concepto de un “*viaje redondo*”, es decir un viaje de ida y vuelta en donde se visitan y se conocen diferentes destinos ubicados de manera tal que forman imaginariamente un recorrido circular. Si bien se experimentó una súbita expansión, la modalidad se mantuvo exclusiva a la clase más adinerada y como símbolo de turismo de más alto nivel (Martínez, 2012).

Para el año 1999 y 2000 comienza a producirse la era de las “*megaempresas*” y “*megacruceros*” en el transporte acuático, tendencia que viene marcada por la construcción de barcos más grandes y lujosos con capacidad de albergue de 4000 pasajeros. Así, se

producen fusiones entre las principales compañías navieras que llevan a la concentración horizontal de la oferta en pocas empresas, como consecuencia de un proceso de constante adaptación a un entorno cambiante (Betti, 2003).

En la actualidad, los cruceros son considerados uno de los negocios turísticos de más rápido crecimiento, principalmente como consecuencia de la creación de alianzas con líneas aéreas que crean paquetes turísticos donde incluyen el pasaje aéreo y el crucero (Barrado y Calabuig, 2001). Además, los cruceros ya no son diseñados bajo el concepto del transporte de personas, sino que son el “destino turístico” en sí mismos, donde el alojamiento y los servicios complementarios constituyen elementos claves de la oferta (Trifaro, 2008).

Resulta necesario destacar el término “*destino turístico*” para entender la importancia que radica en el concepto de cruceros turísticos. El destino turístico se lo puede definir de acuerdo a diferentes enfoques (San Martín Gutiérrez, 2005). Según el enfoque en espacios geográficos que delimita la oferta, es definido por el autor Bull (1994 en Gutiérrez, 2005) como ciudad, región o país hacia donde se dirigen los visitantes, teniéndolo como su principal objetivo.

Asimismo, la Organización Mundial de Turismo (OMT, 1998 en Gutiérrez, 2005) considera el destino turístico como un lugar hacia donde tiene que desplazarse la demanda para consumir el producto turístico. Bajo esta primera perspectiva, el destino turístico se concibe única y exclusivamente como una zona o área geográfica que se encuentra perfectamente delimitada.

Desde el punto de vista de la oferta, los autores Hu y Ritchie (1993, en Gutiérrez, 2005) interpretan desde ese enfoque al destino turístico como un paquete de facilidades y servicios turísticos que está compuesto por múltiples atributos que de forma conjunta determinan su atractivo. En la misma línea, Cooper et al. (1993, en Gutiérrez, 2005) manifiesta que el destino turístico es la concentración de instalaciones y servicios diseñados para satisfacer las necesidades de los turistas.

Por esta razón, los cruceros son considerados como el destino turístico en sí, no sólo por el traslado de un destino al otro sino también por la combinación de servicios que ofrece. Como lo afirman los autores Barrado y Calabuig (2001) el crucero es el propio objetivo del viaje turístico. Se caracteriza por ser una fórmula de vacaciones que combina numerosas actividades de diversión a bordo como diversos juegos, torneos de diferente tipo, gimnasia, baile, cine, bingo, espectáculos nocturnos, fiestas, entre otros. A su vez, permite conocer

varios destinos turísticos durante su recorrido y su servicio se puede combinar con otros productos turísticos.

Otro término utilizado para definir a los cruceros turísticos es “*resort marino*”. El término “*resort*” hace referencia a un complejo turístico que ofrece servicios gastronómicos y actividades turísticas orientadas a la recreación y diversión de los cruceristas con el fin de satisfacer sus necesidades. Por este motivo, la OMT (en Turco y Tonello, 2013) hace referencia a los cruceros turísticos como un “*resort marino*”, producto de la combinación de alojamiento, transporte y diversidad de instalaciones y servicios que incorpora.

Sin embargo, la concepción de crucero es mucho más compleja, ya que además del itinerario y del buque en sí, aparecen otros actores y elementos, algunos propios del ámbito marítimo como la autoridad portuaria y agentes marítimos, y otros propios de la actividad turística como las agencias de viaje y tour operadores (Turco y Tonello, 2013).

El autor Fernández Duménigo (2008) distingue la diferencia que existe entre el transporte de pasajeros y los cruceristas. Pasajero es aquella persona que embarca en un determinado puerto con el único objetivo de trasladarse a otro puerto donde desembarca. Es decir, se trata de la persona que viaja únicamente de un punto a otro. Por el contrario, el crucerista es la persona que embarca en un puerto con el fin de efectuar un itinerario para visitar varios puertos.

Continuando con el concepto de cruceros, la Asociación Internacional de Línea de Cruceros (CLIA: Cruise Lines International Association) afirma a través de su página web (2019) que ofrecen a los cruceristas una serie de beneficios:

- Personalización: ofrecen servicios según la necesidad de los cruceristas, como por ejemplo, ofrecer una amplia variedad gastronómica, alojamientos de diversas categorías y excursiones según las referencias de los pasajeros.
- Inclusión de gastos adicionales: pueden incluir bebidas, juegos de casino, tratamientos de spa, excursiones en tierra y compras, entre otros.
- Visitas a ciudades turísticas: ofrecen a los pasajeros la posibilidad de conocer varias ciudades de escala de gran importancia turística durante su recorrido.

Es así como la actividad crucerística se ha ido transformado en una importante operación económica en constante crecimiento gracias a su evolución tecnológica que permitió adaptar los cruceros a las nuevas necesidades de los clientes. Sumado a esto, el mercado se ha ido diversificando con múltiples opciones.

El turismo de cruceros es una actividad que genera impactos positivos y negativos en los destinos turísticos. A modo de ejemplo, cabe mencionar algunos impactos positivos generados por la actividad en España, posicionando al destino como uno de los cinco destinos turísticos más elegidos (Humanes Gallego, 2015):

- Empleo: los cruceros ofrecen una oportunidad de empleo para cientos de personas interesadas en formar parte de la actividad. Según CLIA, la industria del crucero creó 891.009 puestos de trabajo en 2014 destinado a personas de distintos perfiles, especialidades y cualificación que estén dispuestos a trabajar con contratos que van desde varios días, semanas o más de un año.
- Perfil del turista: los cruceros son una forma de dinamizar el turismo en un territorio, ya que en los destinos se encuentran turistas con diferentes tipos de perfiles y cambian el perfil del turista habitual.
- Ingreso económico: el sector de los cruceros deja millones de euros de ingresos en la economía española. En 2014 España obtuvo € 700 millones gracias en parte a 7.662.010 pasajeros que visitaron y consumieron en las principales ciudades de destino.
- Estacionalidad turística: los cruceros funcionan como un método para desestacionalizar el turismo, ya que gracias a esta actividad cuya temporada idónea para hacer un crucero es todo el año, permite a los establecimientos que reciben poca demanda en los meses de menor afluencia, tener de forma rápida grandes ingresos.
- Actividad comercial: el crucero turístico resulta un gran impulsor en los establecimientos de la periferia de los puertos.

En relación con los beneficios económicos generados, los mismos provienen de tres fuentes. En primer lugar, el gasto que hacen los pasajeros en tierra, el cual está concentrado en las excursiones y rubros como artesanías, ropa y joyas. En segundo lugar, el gasto hecho por la tripulación que incluye, principalmente, alimentación, bebidas, ropa y entretenimiento. En tercer lugar, el gasto generado por el barco mismo, que obedece fundamentalmente a los servicios portuarios por concepto de manejo de pasajeros, muelle, pilotaje, remolcador, lanchas pasacabos, faros y boyas (uso del canal), fumigación de la basura a bordo, suministro de agua potable y recolección de basuras sólidas (Brida et al., 2010).

2.1.2. Sistema de transporte de cruceros

El transporte acuático cuenta con tres elementos fundamentales para su funcionamiento: la infraestructura por donde transitará el crucero, la infraestructura de apoyo donde se encuentran las instalaciones turísticas y portuarias correspondientes y, las empresas prestadoras de servicio que hacen posible llevar a cabo la actividad (Martínez, 2012).

2.1.2.1. Infraestructura y tipos de cruceros

Los ríos o mares se constituyen como las vías fluviales por donde transitan los diferentes tipos de embarcaciones trasladando pasajeros. Según en qué tipo de superficie acuática se realice el traslado -ya sea por mar, río o lago- se clasifica en: transporte marítimo, transporte fluvial y transporte lacustre (Betti, 2003). Por esta razón existen diferentes tipos de embarcaciones diseñadas específicamente para ser utilizadas en cada tipo de superficie.

En primer lugar, se pueden clasificar a los cruceros de acuerdo a sus funciones y características. Según los apuntes de cátedra sobre el Transporte Acuático (DGyT UNS, 2018), los cruceros se clasifican en: crucero convencional, mega crucero, crucero oceánico, crucero de lujo, crucero de pequeño tamaño, crucero de aventura, crucero expedicionario, fluvial o ferry, jet foil o hidrofoil, fast-ferries, hidroala, catamarán, ro-ro, ferry con cable y yachting.

Teniendo en cuenta la finalidad del presente trabajo de investigación, se analizan sólo aquellos tipos de embarcaciones que pueden desarrollar su actividad en puertos turísticos:

- *Barco crucero convencional*: su tipología es la más clásica de lo que se conoce como el barco crucero, puesto en el mercado por la mayor parte de las compañías del sector como complejo hostelero flotante diseñado y equipado para satisfacer las necesidades de los pasajeros. Cuenta con capacidad de 850 a 3.000 pasajeros e incluyen todo tipo de prestaciones, instalaciones y servicios estándar en centros vacacionales, como restaurantes, bares y pubs, night-clubs y discotecas, áreas comerciales, teatros y cines, galerías y museos, bibliotecas, casinos, zonas de cuidado personal con gimnasios y spas, piscinas y otras instalaciones deportivas.
- *Mega barco crucero*: en la actualidad son los buques más grandes y sofisticados del mundo. Las empresas de crucero han respondido a la creciente demanda mundial de

este tipo de servicios con el diseño y construcción de barcos crucero cada vez más grandes. Poseen capacidad mayor a 3.000 personas.

- *Barco crucero de lujo*: son barcos cruceros propulsados por motor o vela y equipados con los sistemas más sofisticados y tecnológicamente avanzados, con prestaciones de alta calidad y comodidades de lujo para satisfacer las demandas de clientes exclusivos en busca de itinerarios más largos y destinos exóticos alrededor del mundo.
- *Barco crucero de pequeño tamaño*: cuenta con capacidad para unos pocos cientos de pasajeros a bordo y ofrecen experiencias mucho más íntimas y relajantes en destinos menos familiares.
- *Barco crucero de aventura*: barcos diseñados y equipados para proporcionar servicios que incluyen visitas a destinos remotos, generalmente destinos fuera de ruta o inaccesibles para buques más grandes. Son puestos en el mercado para un sector muy específico de clientes y son mucho más pequeños que los buques convencionales.
- *Barco crucero expedicionario*: son considerados como rompehielos adaptados o buques de investigación, operados por empresas especializadas que ofrecen a sus clientes una experiencia exclusiva en destinos remotos y zonas marítimas como las regiones árticas y antárticas, o áreas costeras en reservas ecológicas y de la biósfera. Incluyen botes inflables a motor y en ocasiones helicópteros para viajes de expedición y desembarco en la costa.
- *Catamarán*: es una embarcación de dos cascos asociado con buques de alta velocidad, ya que esta adecuado para actuar como ferries rápidos o fast ferries. Este tipo de cruceros pueden desplazar aproximadamente 19000 toneladas y transportar unos 1500 pasajeros. En Argentina son comunes en todos los puntos turísticos con actividades lacustres y de mar, ya sean paseos por el lago Nahuel Huapi en Bariloche o paseos por el delta del Tigre en Buenos Aires.

En segundo lugar, el autor Fernández Duménigo (2008) clasifica a los barcos de crucero según el segmento de mercado (2008). Esta clasificación define la categoría del barco dentro del mercado y de la industria de cruceros y se diferencian en seis categorías: Budget, Contemporary, Premium, Luxury, Luxury Sailing Vessels y Niche Cruising. Con el paso del tiempo, esos segmentos se han ido reduciendo a tres: Luxury, Premium y Standard.

El segmento Luxury corresponde al más caro, permanece sin variación tanto en tipo de buques como en oferta. En general, este segmento se orienta a una clase de nivel económico alto. Según ciertos analistas especializados, existe en este segmento un mercado fijo de aproximadamente el 5% de todo el potencial de la industria (Pimentel 2001 en Fernández Duménigo, 2008). Los buques que componen este segmento comienzan a categorizarse a partir de cuatro estrellas plus, cinco estrellas y cinco estrellas plus. A su vez, las navieras más importantes que operan en esta categoría son Regent Seven Seas, Seabourn y Silversea. El segmento Premium está compuesto por buques de cuatro estrellas y cuatro estrellas plus. No obstante, si el mercado lo exige, ofrecen cruceros del segmento Standard a precios reducidos para cubrir ciertas carencias de demanda en determinadas épocas. Las navieras que operan este segmento son Holland America Line, Princess Cruises, y Oceanía. Con respecto al segmento Standard, resulta difícil distinguir entre Standard y Premium, ya que en muchas ocasiones los dos cumplen la misma función. Generalmente, las navieras más importantes son Costa Cruceros, MSC, Ibero Cruceros, Pullmantur y Royal Caribbean.

2.1.2.2. Infraestructura de apoyo

Los puertos son elementos clave para la realización de la actividad crucerística ya que representan la infraestructura de apoyo. Un puerto es un espacio delimitado estratégicamente situado en costas marítimas, lacustres o fluviales dotados de infraestructura, instalaciones y personal adecuado para la realización de las operaciones relacionadas con el tráfico marítimo de personas y mercancías (Fernández et al., 1996 en Betti, 2003). De esta manera, existen diferentes tipos de puertos marítimos de acuerdo a su función:

- Puerto turístico: elaborado y acondicionado para realizar actividades turísticas de cruceros y también para la utilización de embarcaciones más pequeñas como botes o yates.
- Puerto de carga, mercantil o comercial: elaborado para la realización de carga y descarga de contenedores, granos, líquidos, entre otros, con fines comerciales.
- Puerto astillero Naval: construido para la reparación y construcción de cualquier tipo de embarcación.
- Puerto militar: instalación operada por y para el ejército militar (COCOA: Corporativo Costa Afuera, 2019).

A su vez, existe otra clasificación de puertos en función de sus características geográficas: puertos naturales y artificiales. Los puertos naturales son aquellos que reúnen las condiciones originales de protección y calado adecuados, aunque hayan sido mejorados y acondicionados en su infraestructura. La mayoría de los puertos naturales importantes han sido mejorados con el dragado de canales para facilitar el paso de los barcos. En cambio, los puertos artificiales se caracterizan por carecer de abrigos naturales. Se construyen rodeando una zona de agua con malecones que forman una dársena artificial y se colocan muros de grandes dimensiones, o rompeolas mediante la descarga de rocas que se cubren después con una capa de pesados bloques de hormigón, para evitar la erosión del dique rompeolas por el agua. A veces, estos bloques, de más de veinte toneladas de peso, se sustituyen por estructuras de hormigón cuando no se dispone de roca natural (ARQHYS, 2012).

2.1.2.3. Empresas prestadoras de servicio

Las empresas hacen posible llevar a cabo la actividad crucerística promocionando, administrando, gestionando y ofreciendo las actividades. A su vez, tienen como función ofrecer servicios y actividades a los clientes para satisfacer sus necesidades.

No obstante, la tendencia del sector empresarial naviero ha sido la concentración, la cual ha llevado a la formación de unos pocos grupos conocidos como “The Big Three” (Los Tres Grandes) que se consolidan administrando la mayoría de las marcas de cruceros. El autor Butler Haltler (2008) en Turco y Tonello, 2013 afirma que el 88% de la oferta mundial de camas está controlada por estos tres grandes grupos: Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Ltd. y Star Cruises. Sin embargo, estos datos se han ido modificando a lo largo del tiempo, ya que para el año 2018 se registraron cinco nuevos grupos considerados como las empresas de cruceros más importantes a nivel mundial. Según los datos registrados en la revista Cruise Industry 2018, se encuentra Carnival Corporation en primer lugar, seguido de Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line, MSC Cruises y Genting Hong Kong. De esta manera, la oferta se caracteriza por ser grupos multimarca, abarcando todos los segmentos de mercado y disponiendo de modernas flotas.

En síntesis, la navegación acuática es el conjunto de actividades que se realizan para conducir el movimiento de una embarcación y efectuar el traslado. Para ello, se debe tener en cuenta la infraestructura por donde transitará el crucero, es decir si el traslado se realizará por mar (transporte marítimo), por río (transporte fluvial) o por lago (transporte lacustre)

para que de esta manera se establezca el tipo de embarcación que puede circular. También es importante contar con la infraestructura de apoyo correspondiente como los son los puertos base o puertos de escala. Finalmente, las empresas prestadoras de servicio turístico son las que llevarán a cabo la actividad.

2.1.3. Principales regiones del turismo de cruceros a nivel mundial

El turismo de cruceros se distribuye en el territorio en regiones, donde cada una de ellas ofrece distintos itinerarios en función de sus características y atractivos. Desde el punto de vista geográfico, el turismo de cruceros en una escala mundial depende de diversos factores tales como el clima, la cercanía a los mercados emisores, los atractivos turísticos, la estacionalidad de los destinos y las perspectivas de crecimiento que se perciben. Tal es así, que las regiones subtropicales y templadas cálidas son las más favorecidas por su clima (Martínez, 2012 sobre la base de Mesplier, et al., 2008). En función de la combinación de estos factores, Martínez (2012) sostiene que se pueden diferenciar regiones marítimas preferenciales: en primer lugar, se encuentran las regiones primarias donde predomina el Caribe, Europa Mediterránea, Asia – Pacífico, Europa del Norte y Alaska. En segundo lugar, se hallan las regiones secundarias conformadas por la Costa Occidental de México, Sudamérica y la Antártida. Por último, las regiones emergentes representadas por Medio Oriente, Mar rojo, Golfo Árabe, India y Océano Índico.

- **Regiones primarias**

Se caracterizan por presentar a los principales destinos que desarrollan la actividad de cruceros. Según la cuota de mercado, son las regiones más elegidas:

- Caribe: según datos estadísticos de la revista Cruise Industry 2018, la región alcanzó su máxima concentración en el año 2014 llegando al 42,2% de los recorridos globales. Si bien su número de porcentaje presentó un declive a lo largo del tiempo, sigue considerándose como el principal destino de cruceros turísticos a nivel mundial, concentrando actualmente un 32 % según CLIA, 2020.

Se divide en cinco subgrupos de países: Bermudas, Bahamas, Caribe Occidental, Caribe Oriental y Caribe Meridional. Aunque las Bermudas y las Bahamas geográficamente no están consideradas como parte del Caribe,

están incorporadas por sus numerosas similitudes (Buade, 2012 sobre la base de Lawton, et al., 1987). El principal puerto es Miami, que también es el principal puerto base de la región. Existe consenso en que su liderazgo se debe a su clima cálido, a la fisonomía de las playas y a la cercanía con el mercado estadounidense. Normalmente la región Caribe se subdivide en áreas Occidental, Oriental y Sur. La mayoría de las navieras que operan en esta región ofrecen cruceros durante todo el año, aunque la temporada alta se desarrolla durante el invierno y la primavera del hemisferio norte. En esta región las navieras más importantes introducen sus buques de mayor capacidad de los segmentos luxury y premium ofreciéndolos como destinos en sí mismos (Buade, 2012).

- Europa Mediterránea: es el segundo destino más importante del mundo y su cuota de mercado ocupa el 17% según los datos de CLIA, 2020. Su concentración varía según las temporadas de verano y de invierno. Los aspectos que determinan su preferencia se asocian con su clima estable, con la cercanía al mercado británico y alemán y con la diversidad cultural y de atractivos turísticos de las ciudades-puerto. Generalmente las empresas comercializan la región subdividida en área Occidental y en área Oriental (Martínez, 2012). Cabe destacar que países como Francia, España e Italia son líderes mundiales en turismo y por esta razón los principales puertos de cruceros están situados en estos países. Las rutas por el Mediterráneo se extienden por dos zonas principales: Mediterráneo Occidental y Mediterráneo Oriental. El Mediterráneo Occidental comprende países como España, Italia, Francia, Marruecos y Túnez. El Oriental esta conformado por Grecia, Mar Egeo, Turquía, Egipto y Mar Negro, entre otros (Buade, 2012).
- Asia-Pacífico: su cuota de mercado para el año 2018 alcanzó el 15,1% (Cruise Industry). Según Martínez (2012) la región presenta un amplio potencial de incremento por la cercanía con el mercado chino y la demanda de Australia y Japón. El atractivo de la región se relaciona con los múltiples destinos visitados, el clima cálido y los casinos de juego a bordo. La amplia región se subdivide en los sectores Pacífico Sur, Sudeste Asiático, Lejano Oriente y Transpacífico. Los puertos más importantes de esta región son Singapur, Hong Kong, Port Klang y Sydney (Buade, 2012).

- Europa del Norte: ha experimentado un importante crecimiento captando aproximadamente el 9,4% del mercado global de cruceros según las fuentes de la revista Cruise Industry 2018. Sus principales puertos son Southampton y Copenhague, seguidos de San Petersburgo y Tallin. Este destino se caracteriza por cruceros estivales cuyos principales atractivos son los fiordos noruegos y el sol de medianoche, combinándolo con las capitales del norte de Europa. Los mercados emisores más importantes son Estados Unidos, Reino Unido y Alemania principalmente por su aproximación geográfica. El gasto y el precio de los cruceros de esta región son muy elevados, por eso su demanda suele ser de un nivel adquisitivo alto (Buade, 2012).
- Alaska: en la actualidad la región absorbe el 5% mundial del segmento cruceros según datos de CLIA, 2020. Representa la región más especializada ya que su mercado se compone principalmente de jóvenes que van en busca del “encuentro con la naturaleza”. Los principales puertos de esta región son Vancouver y Seattle. Su principal competidor es la región del Norte de Europa con los fiordos noruegos como principal atractivo. En este contexto, las navieras han diseñado itinerarios que combinan la contemplación de paisajes con excursiones propias del turismo activo (bicicleta de montaña, senderismo, entre otras). Los recorridos se realizan en verano del hemisferio norte, aunque en los últimos años la temporada se ha extendido de mayo a septiembre. A raíz de su crecimiento y la saturación de la capacidad portuaria los recorridos abiertos (*open jaw*) son recurrentes. Estos recorridos conocidos como *open jaw* se caracterizan por presentar un circuito donde el origen y/o destino no son los mismos en ambas direcciones, por eso se dice que el recorrido es abierto (Martínez, 2012).

- Regiones secundarias

Esta región, está conformada por destinos que se caracterizan por estar en constante crecimiento. A pesar de haber logrado consolidarse, aún no poseen cuotas de mercado significativas a nivel global (Martínez, 2012). Según Buade (2012), se distinguen:

- Costa Occidental de México: su cuota de mercado es del 3,3 % según fuentes de Cruise Industry 2018. Comprende los estados de Nayarit, Jalisco, Colima

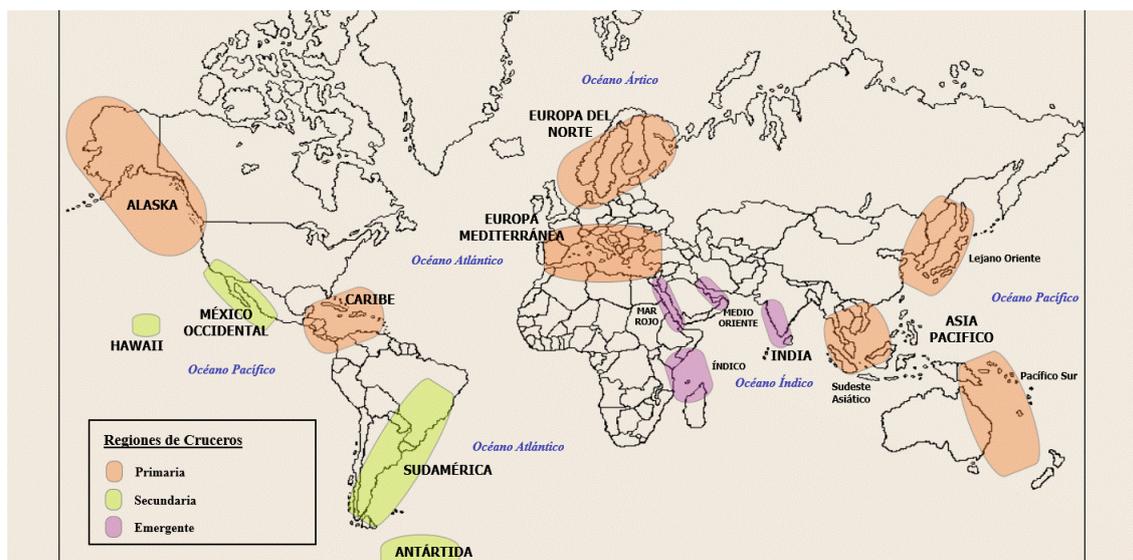
y Michoacán de Ocampo. Ha logrado establecer diversas rutas como Riviera Mexicana, Baja México y Mar de Cortés.

- Sudamérica: desde el año 2000 aproximadamente, la región de América del Sur ya no está considerada como una periferia de la región del Caribe, sino que es un destino independiente. Existe la “Asociación SurCruise” (Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur), que cuenta con 25 puertos repartidos por los diferentes países de la región. Sus puertos base más importantes son Buenos Aires, Río de Janeiro, Valparaíso y Ushuaia. Se caracteriza por su clima estival opuesto al hemisferio norte, por lo novedoso de sus ciudades como destinos y por la seguridad de la región. Si bien la región no está saturada, su situación es de crecimiento sostenido ocupando un 2,1 % de la cuota de mercado (Cruise Industry 2018).
 - Hawaii: alcanzó su máxima cuota de mercado con un 1,2% en el año 2013. Si bien presentó un importante declive a lo largo del tiempo, la región se mantuvo en un 0,9% durante el año 2018 según los datos aportados en la revista Cruise Industry.
 - Antártida: se caracteriza por un fuerte crecimiento en los últimos años. Su dinamismo se rige bajo estrictas reglamentaciones medioambientales que no siempre permiten el descenso a tierra. Se trata de un turismo de contemplación del paisaje y fauna antártica, buceo, snorkelling, kayak y visitas a alguna estación científica. Utiliza como puertos base Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile), siendo el primero el más importante por su proximidad e infraestructuras.
- Regiones emergentes

Se caracterizan por presentar sustancial dinamismo y crecimiento en los últimos años, pero con porcentajes de actividad aún muy bajos. Su oferta de lujo está orientada a consumidores repetidores de Europa y por esta razón los estadounidenses tienen una percepción negativa de los destinos. En este rubro se encuentran Medio Oriente, Mar Rojo, Golfo Árabe, India y Océano Índico (Martínez, 2012).

A continuación, la Figura 1 muestra las tres grandes regiones preferenciales para el turismo de cruceros en función a la cuota de mercado:

Figura 1

Regiones del Turismo de Cruceros

Fuente: Lértora, 2019, sobre la base de Martínez, 2012.

De esta manera se desarrolla la actividad de cruceros turísticos, donde cada destino que cuenta con puertos de cruceros ofrece diferentes itinerarios ajustándolos a la demanda del mercado.

2.1.4. Percepción y actor social: aproximación conceptual

Teniendo en cuenta el objetivo de la presente investigación, se presenta a continuación los conceptos de percepción y de actor local. En términos generales se entiende por percepción a la forma en que los sujetos sociales aprehenden los acontecimientos de la vida diaria (Wrench, 1971 en Romero, 2010). Por lo tanto, se puede definir a la misma como la aprehensión de los acontecimientos de la vida diaria que depende de diferentes elementos tales como mecanismos innatos, la información y conocimiento que se reciben y transmiten a través de la tradición, la educación y la comunicación social y de las experiencias pasadas. Como estos elementos varían de un individuo a otro, la percepción en relación a un determinado acontecimiento va a ser particular.

A su vez, los autores Carterette y Friedman (1982, en Arias Castilla, 2006) afirman que la percepción es una parte esencial de la conciencia y, por lo tanto, constituye la realidad como es experimentada. Esta función de la percepción depende de la actividad de receptores que son afectados por procesos provenientes del mundo físico. La percepción puede entonces definirse como el resultado del procesamiento de información que consta de estimulaciones

a receptores en condiciones que en cada caso se deben parcialmente a la propia actividad del sujeto.

Por otro lado, el actor local, según Di Prieto (2001 en Romero, 2010) es aquel agente que en el campo político, económico, social y cultural es portador de propuestas que persiguen un mejor aprovechamiento de los recursos, pero destacando la calidad de los procesos en término de equilibrios naturales y sociales. A su vez, agrega que existen diferentes categorías de actor local: aquel que está ligado a la toma de decisiones como por ejemplo políticas o institucionales, el que se encuentra ligado a técnicas particulares como profesionales y expertos, y aquellos actores que se encuentran ligados a la acción sobre el terreno, como lo es la población.

Los actores sociales incluyen a personas, organizaciones y grupos sociales que están involucrados y que son afectados por la toma de decisiones referentes al desarrollo del turismo y la conservación de los recursos naturales y culturales.

2.2. Marco situacional

2.2.1. Turismo de cruceros en la Argentina

La Argentina se encuentra ubicada en el extremo sur del Continente Americano, tiene una superficie de 2.975.700 km² y cuenta con un extenso litoral marítimo de más de 4.500 de extensión. Betti (2003) afirma que, a pesar de su extenso litoral marítimo, la radicación de los puertos se ha visto influenciada por una serie de factores geopolíticos, entre ellos se mencionan:

- La distribución de la población. Una parte importante de los centros de producción y de consumo se encuentran alejados del litoral marítimo. Más de un tercio de la población total del país se encuentra aglutinado en la ciudad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires y otra cantidad similar entre las ciudades de Rosario, Córdoba y Mendoza, en un eje que corre de este a oeste, en el centro del país. El resto de la población se distribuye de manera heterogénea en distintas partes del territorio.
- Características físicas. El litoral marítimo se encuentra próximo a la rica zona de la Provincia de Buenos Aires y está formado por costas bajas con poco reparo, provocando que los emprendimientos portuarios en toda la región sean muy costosos, tanto en su construcción como en su mantenimiento. Por otra parte, las costas en el

litoral patagónico son más aptas ya que sólo se requiere de servicios portuarios más reducidos para atender el transporte de algunos cultivos y/o productos de la región. Estas características han convertido al estuario del Río de la Plata y sus ríos afluentes, en el puerto natural de la Argentina. La Cuenca del Plata es la puerta de entrada a un sistema hídrico que abarca unos 4.300.000 km² y comprende varios países tales como Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

La Argentina comenzó a desarrollar sus puertos a partir del siglo XIX, principalmente en el estuario del Río de La Plata, en Buenos Aires y en La Plata. También se destacan los puertos de Rosario y Santa Fe en el Paraná Inferior. A su vez, los puertos de Bahía Blanca y Quequén comenzaron a desarrollarse como puertos cerealeros de mayor importancia (Betti, 2003). Con posterioridad se desarrollaron puertos fluviales como San Nicolás, Zárate y Campana. Por otro lado, puertos marítimos como el puerto de Mar del Plata, San Antonio, Puerto Madryn, Rawson, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Santa Cruz, Río Gallegos y Ushuaia (Ali, 2002).

Como consecuencia de los avances tecnológicos y de las diversas transformaciones que han ocurrido en la modalidad de turismo de cruceros a lo largo del tiempo, la región de Sudamérica fue una de las más beneficiadas, sus puertos base Buenos Aires, Río de Janeiro, Valparaíso y Ushuaia son de gran importancia. Los puertos base o “home port” son aquellos que actúan como principales puertos de embarque y desembarque de pasajeros, dando inicio al crucero o bien su finalización.

De esta manera, los destinos que cuentan con puerto base poseen mayores beneficios económicos como consecuencia del gran flujo de turistas y visitantes que se produce. Según Martínez (2012), estos puertos base son los que presentan características más favorables en cuanto a infraestructura y servicios portuarios, posibilidad de abastecimiento, capacidad de los muelles, proximidad a puertos secundarios, accesibilidad, conexiones aéreas, servicios turísticos en la ciudad, relación calidad-costo, mercado potencial, competencia existente e intermediarios disponibles.

A fin de continuar con el crecimiento y desarrollo del turismo de cruceros a nivel mundial, el Ministerio de Turismo de la Nación junto con la Administración General de Puertos S.E. asistieron en el año 2017, a la feria internacional de la industria de cruceros “Seatrade Cruise Global” con el fin de incrementar el volumen de pasajeros que llegan a la Argentina. En este

sentido, se propone alcanzar dentro de los próximos cuatro años el millón de pasajeros a través de los distintos cruceros que llegan al país. Actualmente, la Argentina recibe casi 500 mil turistas al año por esta vía. El Ministerio de Transporte informa que en la temporada 2017-2018 aumentó un 11% la cantidad de viajeros en los puertos de Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn respecto del año anterior. Por otro lado, el puerto de Ushuaia creció esa temporada un 21% respecto de la anterior con 119.790 pasajeros (El Diario de Turismo, 2018).

Además de los números alentadores, se están llevando a cabo obras importantes para estar a la altura del crecimiento. En Puerto Madryn, se están realizando trabajos por \$580 millones en los muelles Piedra Buena y Storni. En Ushuaia, su puerto concentra el 90% de los cruceros con destino a la Antártida. Se ampliará el muelle incorporando 7050 mts cuadrados de superficie nueva, extendiendo el actual sector tres en 215 mts de longitud. En Buenos Aires está prevista la modernización integral del nuevo Puerto a 2030, con una nueva terminal exclusiva para cruceros, así como de una nueva terminal interna y externa. Finalmente, en Mar del Plata se prevé la inversión de más de \$120 millones en dragado y mantenimiento para que vuelva a operar como terminal de cruceros (El Diario de Turismo, 2018).

2.2.1.1. Itinerarios turísticos en Argentina

Cada región crucerística cuenta con varios itinerarios. Los itinerarios son recorridos turísticos ofrecidos por las compañías navieras que realizan visitas a través del crucero a diferentes destinos, haciendo escalas en puertos de diferentes países. A su vez, estos puertos son puntos de partida para excursiones o estancias terrestres dentro de los países visitados. Generalmente los recorridos de los itinerarios tienen una forma circular.

Según Turco y Tonello (2013), existen dos circuitos marítimos en la Argentina: uno está presente en la región de Buenos Aires y el otro en la región de la Patagonia.

- Región de Buenos Aires: incluye el circuito denominado Circuito Marítimo de Cruceros Actuales: conformado por los puertos de Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia.
- Región de la Patagonia: incluye el Circuito Marítimo de los Glaciares, el cual comunica la Isla Grande de Tierra del Fuego con el continente.

Generalmente, los itinerarios ofrecidos en estas regiones se caracterizan por duraciones que oscila entre 7 y 30 días, ya que en algunos casos incluyen escalas de más de 24 horas.

A continuación, la tabla I muestra los itinerarios de América del sur con escalas en puertos argentinos (Martínez, 2012).

Tabla I
Rutas de Cruceros de América del Sur

Itinerarios	Puertos visitados¹
Reposicionamiento Europa (España) – Sudamérica	Barcelona. Estrecho de Gibraltar, Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Recife, Maceió, Salvador de Bahía, Ilhabela, Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires,
Reposicionamiento Estados Unidos (Florida) – Sudamérica	Fort Lauderdale, St. Thomas, Antigua, Puerto España, Fortaleza, Salvador de Bahía, Río de Janeiro y Buenos Aires
Brasil, Uruguay y Argentina	Buenos Aires, Santos, Río de Janeiro, Ilhabela Montevideo, Punta del Este y Portobello
América del Sur y Estrecho de Magallanes	Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Madryn, Islas Malvinas, Ushuaia, Punta Arenas, Chacabuco, Puerto Montt, Valparaíso, Coquimbo, Arica y Callao.
De expedición a la Antártida	Ushuaia, Islas Malvinas e Isla del Atlántico Sur
Fiordos Chilenos y Tierra del Fuego	Punta Arenas y Ushuaia, su itinerario incluye Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes

Fuente: Martínez, 2012.

A su vez, la Argentina participa de otros dos itinerarios sudamericanos: la Costa Brasileira y la Costa Meridional. En relación con ella, se señalan las siguientes características.

- **Costa Brasileira:** Buenos Aires es el puerto argentino que forma parte de esta ruta de manera regular, aunque gran parte de los cruceros se limita a operar sólo en Brasil finalizando el circuito antes de navegar en aguas argentinas. Por el contrario, su demanda se compone fundamentalmente de turistas argentinos.
- **Costa Meridional:** la Argentina se encuentra presente en todas sus ofertas de cruceros, dado que representa el eje de estos itinerarios, participando con Buenos Aires como puerto base, y Puerto Madryn y Ushuaia, como escalas regulares. De manera alternativa, las localidades de Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado y Camarones también han formado parte de esta ruta, cuya demanda se conforma, en un 95%, por cruceristas de origen extranjero (Turco y Tonello, 2013).

¹ [Las escalas en estos puertos dependen de cada naviera, el cuadro muestra un patrón de recorridos.]

2.2.2. Puertos consolidados y emergentes en la Argentina

Según Martínez (2012), para que una zona sea apta para la realización de cruceros debe reunir una serie de características como la accesibilidad, presencia de recursos turísticos y tiempo climático del lugar:

- Accesibilidad: el puerto base debe tener amplias conexiones con otros medios de transporte (trenes o un aeropuerto importante) y facilidad de acceso.
- Recursos turísticos: la zona debe contar con atractivos turísticos que atraigan a los turistas. El puerto base y las escalas se realizan en los puertos que tienen recursos turísticos de alto nivel. Generalmente predomina la motivación cultural, como también ocurre con los trenes turísticos.
- Tiempo climático: la temporalidad en este tipo de turismo es fundamental para la planificación de un viaje de cruceros.

De esta manera, existe una diferencia entre los puertos consolidados y los puertos emergentes de acuerdo a sus características. Los puertos consolidados son aquellos que cumplen con las características y condiciones para ser un puerto de cruceros. Se encuentran acondicionados para el turismo y su sector tiene una gran representatividad en la economía local. Generalmente, su objetivo es detectar los puntos débiles y potenciar los puntos fuertes para innovar su oferta y poder hacer frente a su competencia.

Por el contrario, los puertos emergentes son aquellos en donde el turismo no está completamente desarrollado y el destino turístico no está condicionado para tal fin, es decir que no cuenta con las instalaciones e infraestructuras necesarias para realizar la actividad crucerística. Tampoco supone impactos importantes en la economía local. Por esta razón, los puertos emergentes experimentan un inicio de crecimiento económico y se encuentran en la primera fase de industrialización, fase de transición entre los destinos de vía de desarrollo y los desarrollados.

En la Argentina, existen tres puertos de cruceros consolidados: Buenos Aires, Ushuaia y Puerto Madryn (DGyT UNS, 2018).

- *Buenos Aires*: es el puerto base más importante y elegido de la región, además de ser el principal puerto de cruceros del país con mayor movimiento de pasajeros.

El puerto cuenta con una terminal de pasajeros denominada Quinquela Martín, localizada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cuenta con una superficie de 12.786 m² y posee la estructura edilicia suficiente para recibir el flujo de 12.000 pasajeros por día. Además, presenta muelles de atraque que funcionan bajo estrictas normas internacionales de protección, sumado a un sistema centralizado de protección, central de monitoreo y servicios, disponiendo además de un servicio de sanidad, brigada de lucha contra incendios y contaminación y guardia de emergencias eléctricas (Terminal de Cruceros, 2019).

A su vez, las compañías navieras más destacadas que realizan los recorridos, según la página web de Cruceros de Sudamérica (2019), son Costa Cruceros y MSC Cruceros que navegan por el Atlántico, entre Brasil y Argentina. Royal Caribbean también realiza recorridos desde Buenos Aires a Valparaíso cruzando el Estrecho de Magallanes y los fiordos chilenos. Por último, las compañías National Geographip, Cruceros Australis y Quark Expediciones son las que realizan recorridos con fines aventureros abarcando las zonas más remotas de América del Sur.

- *Ushuaia (Tierra del Fuego)*: el puerto de Ushuaia es el puerto comercial más austral del mundo y se encuentra ubicado en la bahía homónima, sobre la margen Norte del Canal Beagle, extremo sur de Argentina.

Cumple diferentes funciones de acuerdo a los itinerarios operados por las navieras, ya que actúa como: puerto base, puerto de embarco, puerto de regreso y puerto de escala. De todas estas funciones, la más importante es la de puerto base, aunque generalmente esta función demanda mayor infraestructura y equipamiento.

Por la ubicación, el puerto posee un emplazamiento estratégico debido a su entorno paisajístico: conjunción del mar, los Andes y el bosque nativo subantártico. Además, presenta otras características que le dan ventaja al puerto como su emplazamiento en el centro de la ciudad, la cercanía al complejo aeroportuario de carácter internacional que permite el arribo de aviones de gran porte, la disponibilidad de servicios turísticos y comerciales en la ciudad y una reciente y creciente especialización en la atención de cruceros por parte de los agentes intervinientes.

En cuanto a las instalaciones del nuevo muelle comercial, el cual fue inaugurado el 14 de mayo de 1999, cuenta con una longitud de muelle de 520 metros en los sectores 1, 2 y 3 con sistema de amarre bolardos y un calado máximo de 10 mts. En el Sector 4 la longitud de muelle es de 164 mts, con el mismo sistema de amarre y un calado

máximo de 4 m (Jensen y Daverio, 2004). Las instalaciones del puerto permiten a los buques la obtención de todos los servicios necesarios: muelle comercial, rada, muelle para embarcaciones menores, practicaje, depósito fiscal, meteorología, hora oficial, provisión de agua potable, energía eléctrica, estiba y servicios de serenos, agencias marítimas y proveedores marítimos, elementos mecánicos, provisión de combustibles y lubricantes, asistencia médica, teléfono, información turística, Oficina Antártica y Secretaría de Turismo y Cultura de Ushuaia, agencia postal de correos, servicio de seguridad, aduana, migraciones, recolección y tratamiento de residuos y seguridad en la navegación (Daverio, 2002 en Jensen y Daverio, 2004). A continuación, se expone en la Tabla II los movimientos de pasajeros de cruceros turísticos en Ushuaia correspondientes a las temporadas de 2008 a 2018.

Tabla II
Movimiento de pasajeros de cruceros turísticos en Ushuaia

Temporada	Recaladas	Tripulantes	Pasajeros	Total
2008	359	60005	115038	175043
2009	302	46092	91342	137434
2010	275	36084	74542	110626
2011	282	37090	73096	110186
2012	284	42705	83288	125993
2013	299	45081	90571	135652
2014	287	42618	83722	126340
2015	327	57899	112645	170544
2016	281	47315	93985	141300
2017	324	50987	101354	152341
2018	361	72527	122797	195324

Fuente: Dirección Provincial de Puertos, 2019

En términos generales, se señala que para el año 2008 hubo una concentración de pasajeros llegando a algo menos de 120.000. A partir del año 2009, se observa una tendencia en descenso hasta llegar aproximadamente a los 73.000 pasajeros, registrándose la cantidad más baja en el año 2011. Sin embargo, a partir de allí se incrementó la cantidad hasta llegar a su máximo número de casi 123.00 pasajeros en el año 2018.

- *Puerto Madryn (Chubut)*: la localidad está ubicada en la Provincia de Chubut, sobre la costa occidental del Golfo Nuevo, a 450 km al noreste de Comodoro Rivadavia y a 1400 km al sur de la ciudad de Buenos Aires. La actividad turística de Puerto Madryn inició en la década del '90 y ocupa el tercer lugar en su economía, detrás de la producción de aluminio y la industria pesquera (Secretaría de Turismo de Puerto Madryn, 2009).

Con relación a su ubicación, la costa del Golfo Nuevo se encuentra rodeada de formaciones costeras como la Península Valdés, que actúa como una protección natural frente a los movimientos de las aguas oceánicas. A su vez, las profundidades del golfo proveen las condiciones necesarias para albergar instalaciones portuarias de grandes y pequeños buques gracias al bajo movimiento de sus aguas (Puerto Madryn, 2019).

Según Romero (2010) el hecho de que Puerto Madryn cuente con playas de suave pendiente y que su ubicación se encuentre próxima a las áreas naturales de Península Valdés y Punta Tombo, hacen que sea visitada por miles de turistas nacionales e internacionales cada año.

Con respecto a puertos emergentes en la Argentina, se destaca el puerto de Mar del Plata. Según datos recuperados de la página web del Puerto de Mar del Plata, la localidad se encuentra ubicada a 400 km de la ciudad de Buenos Aires, sobre la Ruta Nacional N°2. El puerto se encuentra conformado por dos sectores: Sur y Norte. El sector Sur es de carácter comercial y cuenta con tres espigones denominados Ultramarino, Local y de Pescadores. Uno de los espigones contiene dos sitios de atraque utilizados para la carga de cereal. Por otro lado, el sector Norte cuenta con un muelle de pasajeros sobre la Escollera Norte y continúa con una Base Naval ubicada en la Dársena. También se encuentra en el sector una marina para barcos deportivos protegida por un espigón.

Según los apuntes de cátedra sobre el Transporte Acuático (DGyT, 2018), desde el punto de vista del turismo de cruceros el puerto de Mar del Plata prevé integrarse a las dos rutas de cruceros más importantes de la región sudamericana, es decir, el itinerario que recorre puertos de Brasil, Uruguay y la Argentina y al recorrido denominado Sudamérica y Estrecho de Magallanes, en donde Mar del Plata constituiría una escalada intermedia entre Buenos Aires y Puerto Madryn.

Por otra parte, existen otros puertos considerados complementarios a los anteriores que, sin encontrarse especializados en el tráfico de cruceros, han recibido buques de pasajeros de manera ocasional. Dentro de este grupo se pueden mencionar el puerto Camarones (Chubut), Comodoro Rivadavia (Chubut), Puerto Deseado (Santa Cruz), Rosario (Santa Fe) y Bahía Blanca (Buenos Aires), entre otros (Turco y Tonello, 2013).

A lo largo del tiempo, los puertos argentinos comenzaron a tener mayor participación en los itinerarios de cruceros a nivel internacional (Martínez, 2012). Esto se debe a determinados factores que inciden en su posicionamiento regional, como el mejoramiento de la infraestructura portuaria de tipo turística, el aumento de la demanda regional a partir del mejoramiento de las condiciones económicas de los países de América Sur, mayor diversidad de atractivos turísticos, culturales y naturales dentro del mercado de cruceros y también la temporalidad invertida entre los hemisferios, siendo favorecedora del reposicionamiento de embarcaciones al sur durante el invierno del norte.

2.3. Marco Normativo

2.3.1. Marco legislativo a nivel nacional y provincial

Los puertos desarrollan una actividad de interés público sirviendo al comercio internacional y beneficiando la economía de los Estados. Su desarrollo potencia el crecimiento económico de las áreas costeras y por esta razón, generan empleo y riqueza en sus zonas de influencia. Por todo ello, los puertos ejercen una función pública en la cual la administración del Estado al que pertenecen debe intervenir (Costa, 2006).

En general, el Estado define cómo debe ser el sistema portuario en cada país y establece la política de gestión de sus puertos. De esta manera, participa en las decisiones relativas a las principales infraestructuras portuarias, incluyendo su forma de financiación, establece los servicios públicos esenciales que los puertos deben cubrir y las condiciones para prestarlos, vela por el buen funcionamiento del conjunto del sistema, entre otras funciones.

Sin embargo, el nivel de intervención del Estado en la gestión de los puertos difiere en función del país. En algunos Estados los puertos funcionan de forma autónoma y no existe un organismo público encargado específicamente de la gestión portuaria o de la coordinación de las actividades de los diferentes puertos. En estos casos el Estado sólo establece regulaciones genéricas, del mismo modo que lo hace en otros campos de la actividad económica. Por otro lado, hay Estados que disponen de un aparato administrativo (centralizado o descentralizado) que gestiona y ejecuta completamente la política portuaria.

En cualquiera de los dos casos, es necesario tomar una serie de decisiones que afectan directamente al área local de influencia del puerto. Es por ello, que aparece la necesidad de establecer algún tipo de administración local para ejecutar en cada puerto la política portuaria definida por el Estado (Costa, 2006).

En este sentido, se debe tener en cuenta que a pesar de la creciente tendencia a la privatización de los servicios portuarios, existen funciones que difícilmente pueden dejarse exclusivamente a la iniciativa privada, como pueden ser la disponibilidad de las zonas de maniobra para los buques, las grandes obras de infraestructuras de abrigo o el dragado de los canales de entrada, el reparto del espacio portuario entre los diferentes operadores, la coordinación de las actividades que llevan a cabo diferentes agentes y la garantía de que se llevan a cabo según la legislación vigente, entre otros. Esta administración responsable de aplicar las directrices gubernamentales en cada puerto es la Autoridad Portuaria (Costa, 2006).

En el caso de la Argentina, los puertos se encuentran sujetos, por un lado, a la jurisdicción nacional a través de distintas autoridades que cuentan con competencias específicas, y por otro, a la jurisdicción provincial, para todo aquello que no haya sido delegado expresamente por la Constitución Nacional al Gobierno Nacional (Ali, 2002).

Según el Diccionario Jurídico (1971 en Ali, 2002) se entiende por “jurisdicción” a la parte del territorio hasta donde se extienden las facultades de una autoridad. Por otro lado, la “competencia” se define como el derecho que tiene un juez u órgano para conocer de una causa y entender en todas las que ocurren entre las personas que están domiciliadas en el territorio que se extiende su jurisdicción a no ser que la persona o causas sean de las exceptuadas por la ley o privilegio.

Las autoridades de carácter nacional que tienen jurisdicción y competencia en los puertos son principalmente: la Autoridad Portuaria Nacional, Prefectura Naval Argentina, la Dirección General de Aduanas, la Dirección Nacional de Migraciones, el Ministerio de Producción y Trabajo, la Justicia Federal, Ente de Administración Portuaria, entre otras (Mazondo, 1996 en Ali, 2002).

- *Autoridad de Aplicación – Autoridad Portuaria Nacional:* en la actualidad se encuentra a cargo de la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante. Dependiente del Ministerio de Transporte. Tienen a su cargo la elaboración de las políticas portuarias nacionales, la habilitación y control sobre todos los puertos comerciales e industriales estatales y privados que sirven al

comercio interjurisdiccional e internacional, la aplicación de las sanciones por la comisión de infracciones por incumplimiento de las disposiciones legales o reglamentarias que incurrieren los titulares de las administraciones portuarias, consistentes en suspensión por tiempo determinado o caducidad de la habilitación.

- *Prefectura Naval Argentina*: tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos que requieran o no habilitación del Estado Nacional, ubicados en la costa marítima de ríos, canales y de lagos navegables del país. Su principal función es velar por la seguridad de la navegación, siendo policía de seguridad y judicial. Además, es el responsable de la lucha contra incendios y otros siniestros, la asistencia y salvamento, la prevención y lucha contra la contaminación proveniente de buques, el control de mercancías peligrosas y de las comunicaciones para la seguridad de la navegación. A su vez, Prefectura debe ser policía auxiliar aduanera, de migraciones y sanitaria, basándose en la Ley General de la Prefectura Naval Argentina. En dicha ley presiden los convenios internacionales, leyes y reglamentos que rigen la navegación tanto comercial como deportiva.
- *Dirección General de Aduanas*: tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos habilitados. Sus tareas consisten en el control fiscal de las mercaderías, en la recaudación de derechos, la prevención y represión de ilícitos de importación y exportación, basadas en la Ley de Aduanas y normas relacionadas.
- *Dirección Nacional de Migraciones*: tiene jurisdicción y competencia en todos los puertos y pasos fronterizos. Su función es el control de entrada y salida de personas, basada en la Ley de Migraciones.
- *Ministerio de Producción y Trabajo*: tiene jurisdicción y competencia en todo lo relacionado a la legislación laboral nacional.
- *Justicia Federal*: la Justicia Federal tiene jurisdicción y competencia en puertos y aguas nacionales en los delitos y hechos de carácter federal, conforme a las leyes que organizan los tribunales federales, contando con la Prefectura Naval como policía de prevención y auxiliar de la justicia.
- *Ente de Administración Portuaria*: es el ente responsable de la “Función Política de la Gestión Administrativa”, debiendo contratar a los profesionales y expertos para el gerenciamiento del puerto, es decir a los que cumplen con la “Función Técnica”. La Administración Portuaria interviene en todo lo que abarca la concesión de la gestión operativa como lo son: la reglamentación, control y eficiencia del practicaje,

remolque, maniobra, giro de buques, tránsito terrestre dentro del puerto, señalización y dragado de los accesos y espejos de agua. Además, interviene en la seguridad de las cargas y pasajeros, las instalaciones de amarre, garantiza la transparencia y la competencia del mercado, asegura la continuidad y regularidad de todos los servicios portuarios, defensa del usuario, control y protección de los bienes públicos, higiene y seguridad industrial, incidencia ambiental, entre otros.

- *Otras Autoridades Nacionales:* se destacan otras autoridades como Sanidad de Fronteras (dependiente del Ministerio de Salud Pública de la Nación), Sanidad Animal y Sanidad Vegetal (dependientes de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca), Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos de la Nación.

En cuanto a las autoridades de carácter provincial, Mazondo (1996) sostiene que las provincias han asumido el dominio, administración y operación de sus puertos. Por lo tanto, resulta necesario que se determinen la jurisdicción y competencia de sus diferentes autoridades involucradas a fin de lograr su coordinación con el ámbito nacional que también tiene jurisdicción y competencia en los mismos.

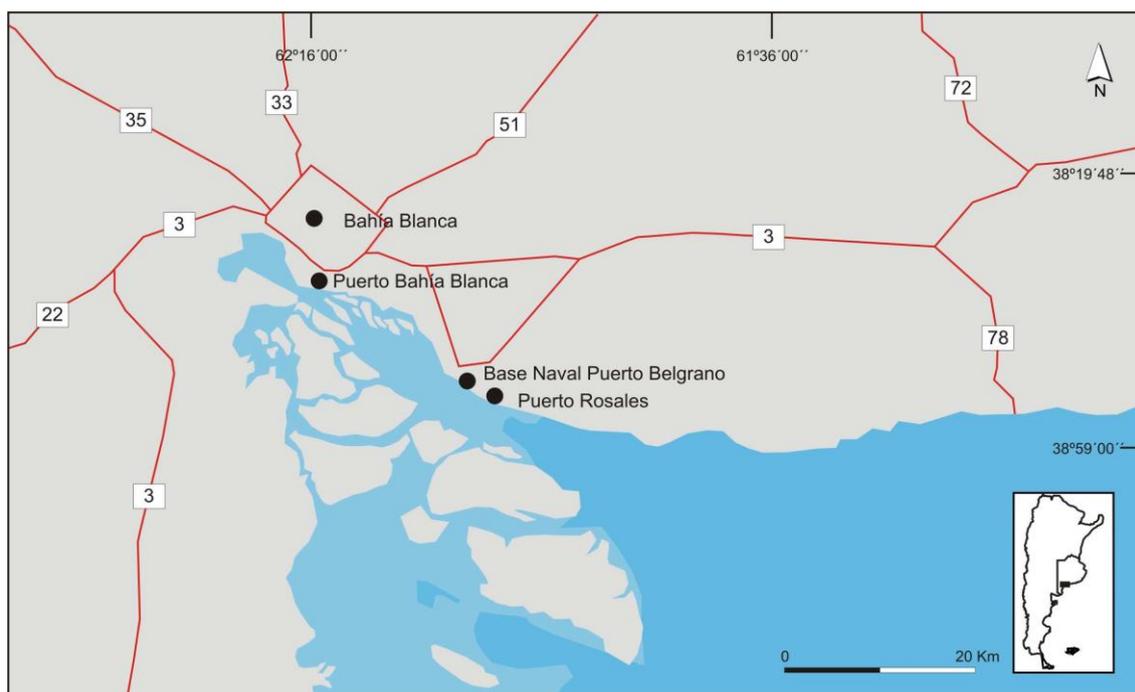
Tal como fue mencionado, el principio general a considerar es que las Provincias conservan todo el poder no delegado, a través de la Constitución Nacional, al Gobierno Nacional. Debido a esto, si bien no cuentan con la capacidad para dictar leyes o habilitar puertos comerciales e industriales que involucren al comercio internacional o interprovincial, tienen la capacidad para dictar su propia Ley de Puertos.

3. CAPITULO III: El Puerto de Bahía Blanca: localización, evolución histórica y gestión institucional

3.1. Localización

La ciudad de Bahía Blanca se ubica en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, Argentina, localizándose a los 38°43'2'' latitud sur y 62°15'54'' longitud oeste. Su importancia radica no sólo en su área portuaria-industrial, sino también en su alto valor cultural, académico, comercial, financiero y sanitario. Además, se configura como nudo articulador de rutas, convirtiéndola en un centro de escala que comunica los flujos que se dirigen desde y hacia las diferentes zonas del país (Turco y Tonello, 2013). La Figura 2 muestra la localización de Bahía Blanca y su proximidad al Puerto, a la Base Naval de Puerto Belgrano y a Puerto Rosales.

Figura 2
Localización Bahía Blanca



Fuente: Tonello, 2013

Con respecto a su conformación geográfica, el área de Bahía Blanca, aunque no presenta una cuenca hidrográfica significativa, posee uno de los estuarios más importantes de la Argentina (Piccolo y Hoffmeyer, 2004: 29 en Turco y Tonello, 2013). El estuario se encuentra ubicado en la localidad de Ingeniero White (Bahía Blanca) y en él se desarrollan

las siguientes zonas portuarias: Puerto de Ingeniero White, Puerto Galván, Puerto Rosales y la Base Naval Puerto Belgrano.

La Tabla III muestra las zonas portuarias que conforman el estuario de Bahía Blanca, detallando las mismas con sus respectivas empresas que la constituyen y sus funciones.

Tabla III
Zonas Portuarias de Bahía Blanca

Zonas Portuarias	Empresa	Función/especialidad	
Puerto Ingeniero White	Cargill S.A.I.C.	Carga de Cereales, subproductos, aceite, girasol, cebada y malta.	
	ADM AGRO S.R.L.	Carga de cereales y subproductos	
	Muelle Ministro Carranza	Mercadería general	
	Terminal Bahía Blanca S.A.	Carga de cereales, oleaginosas y subproductos.	
	Muelle Multipropósito	Plataforma logística responsable del movimiento de cargas generales y contenedores.	
Puerto Galván	Subzona Franca Pto. Galván	Espacio utilizado para fomentar la comercialización a través de la reducción de costos y la simplificación de los procedimientos administrativos	
	Posta para Inflamables	Carga de combustibles líquidos y gaseosos.	
	Terminal 5,6 y 7 Pto. Galván	Mercadería general	
	Oleaginosa Moreno Hnos. S.A.	Carga de cereal, subproductos y aceite.	
	Sector Cangrejales	Dreyfus	Comercialización y procesamiento de productos agrícolas como la soja, maíz, trigo, girasol, sorgo, aceite crudo de soja, harina, entre otros.
		Mega S.A.	Sociedad integrada por Repsol-YPF, Petrobras y Dow. Función principal: recuperación y fraccionamiento de los componentes pesados del gas natural.
		Profertil S.A.	Producción, almacenaje y despacho de urea granulada y

			amoníaco líquido por vías marítimas y terrestres
Puerto Rosales	Ubicado entre las boyas 21 y 22 del canal de acceso. Su administración y explotación corresponde a la Delegación Puerto Rosales. Función: apoyo a las tareas de remolcadores en monoboyas de amarre.		
Puerto Belgrano	Rodeado de varios muelles que en conjunto totalizan 2.472m. de frente de atraque. Se destacan los Diques Secos N°1 y N°2, de 215m. y 205m. de largo, que permiten realizar reparaciones navales de envergadura.		

Fuente: Lértora, sobre la base de Puerto de Bahía Blanca, 2019

Estas cuatro zonas conforman uno de los complejos portuarios-industriales más importantes del país. El ámbito de actuación es de 2.400 km² de agua en el estuario de Bahía Blanca y 638 hectáreas de tierra sobre las cuales 17 concesionarios y permisionarios desarrollan sus actividades. A través de catorce muelles operativos y dos monoboyas en Puerto Rosales, transitan aproximadamente 27 millones de toneladas de mercaderías al año, posicionando al complejo portuario de Bahía Blanca como el primer puerto público de la Argentina en tonelaje movido. Además, es el puerto de aguas profundas cercano a los principales centros de producción del país.

Dentro del estuario se encuentran en primer lugar las boyas para manipuleo de hidrocarburos de Punta Ancla y Punta Cigüeña ingresando desde el Océano Atlántico hacia el Oeste. Seguido de las boyas, se ubica el muelle comercial de Puerto Rosales y a continuación Puerto Belgrano. Sobre el interior de la ría se encuentran las instalaciones que constituyen el Puerto de Ingeniero White, especializadas en la carga de cereales y subproductos, siendo además el principal rubro de exportación del puerto. Hacia el oeste, el Muelle "Ministro Carranza" para Cargas Generales. En el sector se encuentra también emplazado el Muelle Multipropósito, destinado al movimiento de cargas generales y contenedores.

Entre el Puerto de Ing. White y Puerto Galván, en la zona denominada Cangrejales, se encuentran las empresas de Profertil, Compañía Mega y Dreyfus. Posteriormente, se halla Puerto Galván constituido por diversos muelles destinados a cereales, subproductos y carga general. A su vez, en el extremo oeste se encuentran la Posta 1 y 2 para Inflamables, concesionado a Tegral S.A. destinada a la recepción y/o embarque de productos combustibles líquidos y gaseosos, como así también productos químicos. En el 2016, se sumó un tercer muelle que facilita la optimización de la operatoria de la nueva central

Termoeléctrica Guillermo Brown y permite un descongestionamiento de los actuales sitios (Puerto Bahía Blanca, 2019).

A partir de la disponibilidad de imágenes oficiales, la Figura 3 muestra las zonas portuarias de Puerto Galván y Puerto Ingeniero White.

Figura 3
Zonas portuarias de Ingeniero White



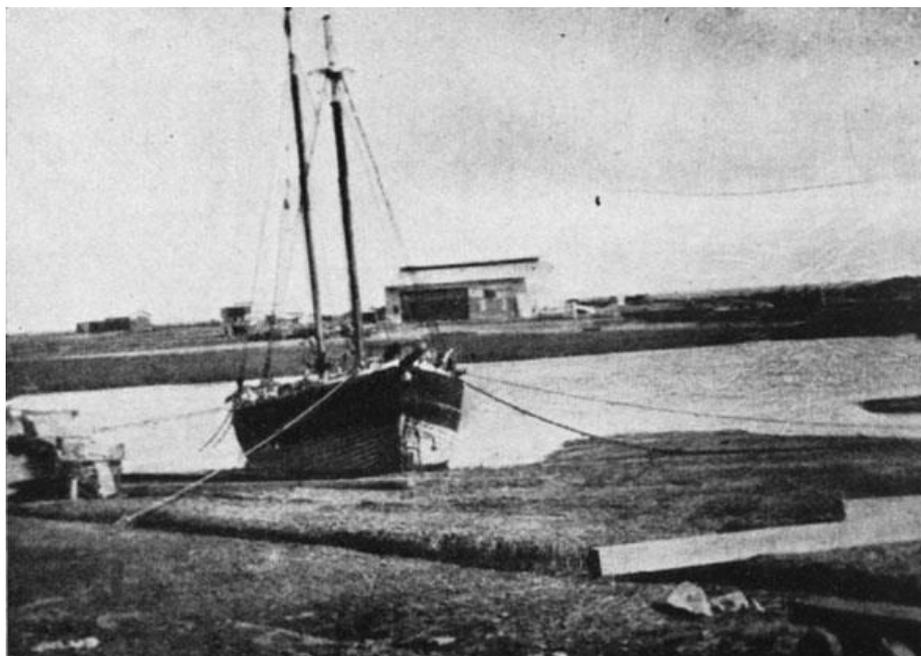
Fuente: Puerto Bahía Blanca, 2019

3.2. Evolución histórica

El puerto de Bahía Blanca siempre ha sido un aporte permanente a la supervivencia de la Fortaleza Protectora Argentina aislada en el sur provincial. La llegada de los veleros siempre significaba refuerzos, víveres o armamento y municiones, además de los correos con las noticias de los sucesos en Buenos Aires.

La primera descarga de materiales en el Puerto de Bahía Blanca se registró el 1° de abril de 1828. La Figura 4 muestra la primera fotografía del Puerto sobre el arroyo Napostá.

Figura 4

Puerto de Bahía Blanca sobre el Arroyo Napostá

Fuente: Archivo Histórico Municipal de Bahía Blanca

El 26 de abril de 1884 se inauguró la línea ferroviaria que unía Bahía Blanca con Buenos Aires. Este hecho, más la habilitación de un muelle totalmente de hierro en curva para operar con trenes, completó las herramientas esenciales que imponía la estrategia de desarrollo del Estado (Puerto Bahía Blanca, 2013). El 26 de septiembre de 1885 se inauguró el muelle en el que podían atracar únicamente tres vapores de ultramar y otros tantos de cabotaje. Además, esta fecha se considera la fecha fundacional de la localidad portuaria de Ingeniero White. En principio, al poblado se lo llamó con el nombre de su estación de ferrocarril: “El Puerto”. Pero en 1899, por iniciativa del presidente Roca tomó la denominación actual de Ingeniero White, o “Guaite”, como lo llaman casi todos por la argentinización del vocablo. El nombre fue un homenaje en vida con que el presidente quiso reconocer la tarea de quien presidía el Ferrocarril Sud: Guillermo White.

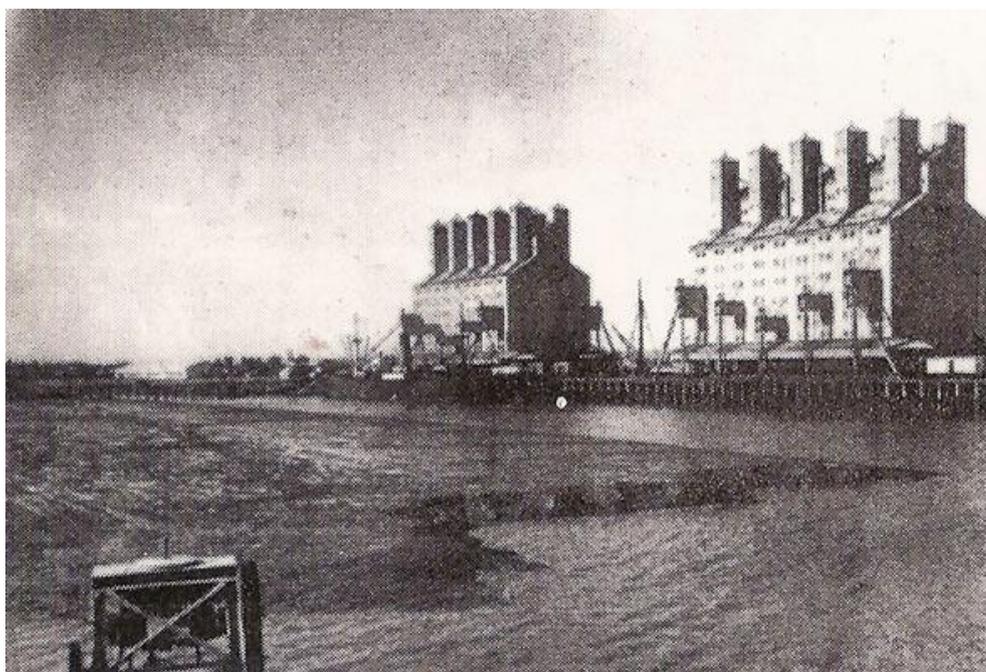
Para el año 1889 ya salían aproximadamente el 4% de las exportaciones del país en el Puerto. En 1891 Bahía Blanca contaba con las tres líneas férreas que la vinculaban con su hinterland. Promediando la última década del siglo XIX, el trazado de ramales aumentaba sin cesar generando un movimiento inusitado en sus pequeños muelles. El crecimiento fue explosivo

y requirió la ejecución de nuevas instalaciones. El movimiento portuario se intensificó de tal manera que se la llamó “La Liverpool del Sur”, en referencia al importante puerto británico. Entre 1902 y 1904 se construyó el Muelle de Alto Nivel y se concretó la ampliación del muelle metálico, dando origen al conocido muelle de Hierro caracterizando al Puerto con su particular forma de “T”. En 1908 se inauguró el muelle de los Elevadores N°1 y N°2 con lo que quedó conformado el núcleo inicial del Puerto de Ingeniero White (Figura 5).

La evolución posterior del puerto continuó en la década del 1920 con el inicio de la construcción del Muelle de Carga General, la construcción entre 1925 y 1933 del Muelle Elevador Central que alberga a los actuales sitios 5/6 y 7/8 y el Elevador N°3 con una capacidad de almacenaje de 142.000 toneladas (Puerto Bahía Blanca, 2013).

Figura 5

Elevadores de Ingeniero White en 1908



Fuente: Archivo Histórico de Bahía Blanca

Las concesiones ferroportuarias del período estaban a cargo de empresas privadas. Con las obras iniciadas en 1922 entre los puertos de Ingeniero White y Galván, el Estado Nacional se propuso disponer de una terminal de cabotaje nacional. El denominado Muelle Nacional, comenzó a operar para el servicio público en 1829. Con el transcurrir del tiempo y la ulterior nacionalización de los puertos, sus instalaciones pasaron a formar parte del Puerto de Ingeniero White.

Luego de 63 años, los puertos de Bahía Blanca pasaron a pertenecer a la órbita estatal. Sin embargo, no se concretaron las expectativas que despertaba la nacionalización. Los movimientos políticos y económicos de la República impidieron un desarrollo sostenido de los puertos nacionales incluidos los de Bahía Blanca. Faltaban políticas definidas y una legislación que ordenara y sistematizara la actividad de este importante sector de la economía nacional. Las operaciones portuarias se seguían centralizando en el Puerto de Buenos Aires. Para subsanar esas falencias el Estado creó en 1956 la Administración General de Puertos (AGP) con carácter de Empresa del Estado poniendo bajo su responsabilidad la explotación y administración de la totalidad del sistema portuario nacional, a excepción de unos pocos muelles privados, generalmente relacionados con alguna actividad industrial específica. En los años '60 se produjo un interesante desarrollo portuario gracias a la AGP y a la Junta Nacional de Granos, quienes construyeron el sitio 9 conocido como el “nuevo muelle” y el Elevador N°5. Estos elevadores, junto con el dragado de profundización parcial del canal de acceso, transformaron a Bahía Blanca en el puerto más profundo del país, permitiendo la operación de buques de hasta 40 metros de calado. La Figura 6 muestra el estado de Ingeniero White para la década del '60.

Figura 6

Vista aérea de Ingeniero White en la década de 1960

Fuente: Archivo Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

El surgimiento de nuevas instalaciones portuarias mostró la necesidad de incorporar al sistema un régimen legal que diera estabilidad jurídica a su funcionamiento, regulando en forma orgánica, general y ordenada la actividad portuaria tanto pública como privada en todo el territorio nacional. Era necesaria una Ley de Puertos que sirviera como marco de referencia para el ordenamiento del sistema existente y el desarrollo de la actividad futura (Puerto Bahía Blanca, 2013).

De esta manera, en el año 1992 el gobierno dictó la Ley N°24093, conocida como Ley de Actividades Portuarias, vinculada a las cuestiones de habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio nacional. Dicha Ley, en su Artículo N°11, autorizó la transferencia de los puertos de propiedad del estado nacional a las provincias en las que se encuentren situados, y en el caso especial de los puertos de Buenos Aires, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe, el Artículo N°12 estableció que previo a la transferencia deberían constituirse sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales que tendrían a su cargo la administración y explotación de cada uno de esos puertos.

Luego de aprobarse la Ley Nacional que permitió la autonomía portuaria, la Provincia de Buenos Aires creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca como entidad de derecho público no estatal (Puerto Bahía Blanca, 2013).

3.3. El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

El Puerto de Bahía Blanca fue el primero de los puertos mencionados en el Artículo N°12 de la Ley de Actividades Portuarias N°24.093 en conformar su ente administrador desde el año 1993, convirtiéndose así en el primer puerto autónomo de la República Argentina. De esta manera, se creó el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca por la ley de la Provincia de Buenos Aires N°11.414, teniendo a cargo la administración y explotación de la zona portuaria de Bahía Blanca (Puerto Bahía Blanca, 2013).

En cuanto a la jurisdicción portuaria, el Consorcio se divide en dos sectores claramente diferenciados: el marítimo y el terrestre. El marítimo abarca toda la extensión de ambas márgenes de la Ría de Bahía Blanca y comprende el espacio geográfico determinado por la línea imaginaria que va desde Punta Pehuen-Có al noroeste, a Punta Laberinto al suroeste, siguiendo el arrumbamiento general de la isobata de 10 metros y las líneas de ribera de ambas

márgenes hasta su finalización. Por otro lado, el sector terrestre abarca todas las zonas portuarias mencionadas anteriormente.

Definida de esta manera la jurisdicción portuaria, queda bajo la responsabilidad del Consorcio el mantenimiento de las profundidades en el Canal de Acceso a la zona portuaria, como así también el sistema de señalización de dicho canal. Si bien las instalaciones portuarias son autónomas en su faz administrativa y comercial, en el aspecto de la navegación son dependientes de las normas y tarifas que fije el Consorcio de Gestión.

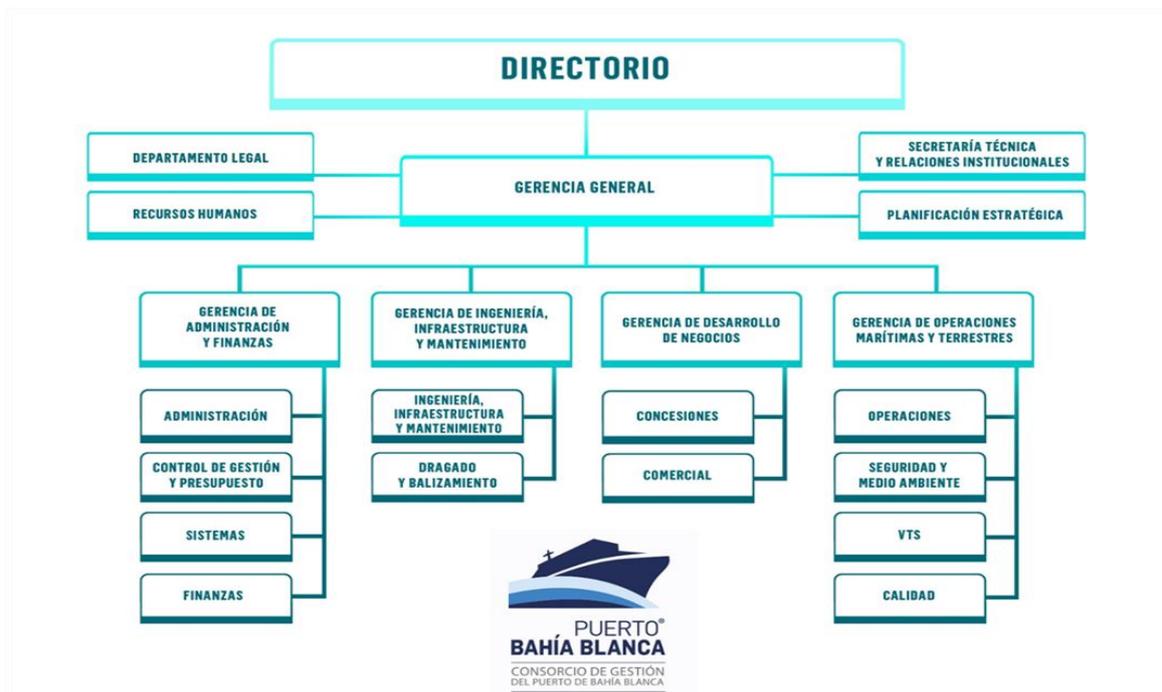
En síntesis, el Consorcio es quien administra, mantiene y controla los espacios y las infraestructuras portuarias y vías navegables, como así también la prestación de servicios portuarios de agua; electricidad; pesaje e izaje dentro de la jurisdicción del Puerto (Puerto de Bahía Blanca, 2019).

En cuanto a los servicios portuarios, se destaca como principales funciones el alquiler de muelles, servicio a las cargas y descargas de los barcos, mantenimiento de las vías navegables que tienen que ver con el dragado y el balizamiento del canal, concesiones y arrendamientos de tierras y servicios de energía y agua. El dragado comprende las actividades de movimiento de suelo, manteniendo la profundidad del canal de acceso mediante el uso de dragas. Cuando el canal pierde profundidad, se utiliza este sistema de dragas para restituir esa profundidad y que de esa manera puedan navegar ciertos tipos de buque con un determinado calado (parte del buque que se encuentra sumergido y navega bajo el agua). El balizamiento se relaciona con todas las “ayudas” a la navegación, delimitando a través de boyas de señalización el camino por donde debe circular el buque. Actualmente se utilizan sistemas informáticos en donde se puede monitorear por pantalla los movimientos, ingresos y egresos de los barcos.

Con respecto a su estructura jerárquica, el órgano directivo del Consorcio está integrado por un Directorio de nueve miembros representantes de todos los sectores (públicos y privados), una gerencia general con cuatro áreas staff y cuatro gerencias administrativas (Figura 7). La presidencia la ejerce el miembro representante del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, a quien acompañan un representante por la Municipalidad de Bahía Blanca, dos por las asociaciones sindicales, uno por las empresas prestatarias de servicios y uno por los concesionarios y permisionarios. Los armadores y agencias marítimas, los productores primarios de mercaderías y los sectores comerciantes también suman un representante cada uno (Puerto Bahía Blanca, 2019).

Figura 7

Organigrama institucional del Consorcio



Fuente: Puerto de Bahía Blanca, 2019

3.3.1. Iniciativas turísticas del Consorcio de Gestión

Una de las iniciativas empleadas por la Dirección del Consorcio respecto a su gestión institucional fue la implementación de una política conjunta de calidad, estableciendo un objetivo, misión, visión y valores con el fin de lograr la conciencia por la calidad, el desarrollo sustentable, y la protección de la seguridad y salud ocupacional (Puerto Bahía Blanca, 2017).

Por otro lado, con respecto a los futuros proyectos y propuestas vinculadas al turismo, el Consorcio creó un Plan Estratégico en el año 2017 denominado “*Visión portuaria Bahía Blanca 2040*” con el fin de construir una guía para fortalecer la situación del complejo portuario. El mismo se sustenta en cinco pilares o ejes de desarrollo: clima de negocios, modelo de gestión y recursos humanos, ambiente y sustentabilidad, accesibilidad y logística; y la ciudad y la región. Con respecto al último eje referente a la ciudad y la región, se implementaron programas de formación y se realizaron programas de infraestructura para mejorar la calidad de vida de la comunidad. También hace referencia al fortalecimiento de las vinculaciones entre el puerto, las municipalidades y los actores regionales para lograr

objetivos como mejorar la calidad de vida de la población, incrementar el atractivo de la región y posicionar a Bahía Blanca como uno de los principales nodos de innovación y conocimiento del país.

Además, dentro del Plan Estratégico se desarrolló un análisis FODA, puntualizando las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas del Puerto de Bahía Blanca. En términos de fortalezas, se resalta la gran estabilidad económica, la autonomía en la gestión y la presencia de posibilidades de expansión al este, oeste y sur. En términos de oportunidades, el puerto anhela obtener un crecimiento sustentable potenciando aspectos ambientales y sociales, obtener un crecimiento de la producción y desarrollar el ecoturismo en la ría (Visión Portuaria 2040, 2017).

En la actualidad, se encuentran en marcha proyectos como la pavimentación de calles y otros vinculados a la actividad turística recreativa como la refacción del paseo portuario y el acceso a “Balcón al mar” (Figura 8). Éste último, es un paseo público que ofrece una alternativa turístico recreativa para contemplar el paso de los buques por el canal principal.

Figura 8

Paseo Portuario



Fuente: Puerto de Bahía Blanca, 2019

La edificación del Paseo Portuario consiste en reestructurar todo el corredor de la calle principal Guillermo Torres, ubicado entre el Puesto de Control de acceso de la Prefectura

Naval Argentina y la plazoleta portuaria. Contará con la construcción de canteros y palmeras que direccionarán la circulación del corredor central, el reemplazo de iluminación por led de última tecnología y generación de zonas de bebederos, bicicleteros, cestos papeleros y mobiliario urbano con bancos de hormigón. Además, se planteará una fuente plana con chorros de agua, sectores destinados a la salud, juegos infantiles, espacio de descanso, alimentación y juegos de mesa con estructura propicia a inclemencias climáticas, construcción de sanitarios con materiales antivandálicos, zona de estacionamiento y cámaras de seguridad en todo el sector renovado.

A su vez, la empresa de turismo Techera Turismo lanzó a principios del año 2019 recorridos por el estuario del puerto. Estos recorridos aprobados por el Consorcio, se desarrollan con fines recreativos y educativos. La empresa ofrece salidas irregulares, dependiendo de la cantidad de pasajeros interesados en realizar la excursión. Por lo general, sus salidas son los fines de semana o los días donde se realizan eventos recreativos en el puerto, ya sea en días festivos, días del niño, vacaciones de invierno, Fiesta del Camarón, entre otros.

La lancha turística conocida como “Whest” Guardián del Estuario, es un tipo de lancha Premium con una capacidad de hasta 40 personas incluyendo a la tripulación. Cuenta con cabina colectiva aprobada por Prefectura y ofrece sectores diferenciados para el embarque, acceso especial, acceso para discapacitados, sanitarios, sistema de calefacción y aire acondicionado.

Brinda diferentes tipos de recorridos, con circuitos cortos y circuitos largos dependiendo del destino de cada uno. La tarifa también varía de acuerdo al tipo de recorrido que se elija. Entre los diferentes recorridos se pueden encontrar excursiones a Isla Bermejo, a Cuatros, Frente Marítimo, Usurbil, realizar ecoturismo, paquetes de lunas de miel, incentivos para empresas, safari fotográfico y recorridos educativos.

4. CAPITULO IV: Puerto de Bahía Blanca: turismo y cruceros

4.1. El puerto como infraestructura del turismo de cruceros

Por su ubicación geográfica, el puerto de Bahía Blanca pertenece a la región secundaria según la clasificación de regiones de turismo de cruceros empleada por Martínez (2012). En la región secundaria América del Sur, predominan los puertos de cruceros de Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia como principales puertos de la región.

Sin embargo, a pesar de pertenecer a la región secundaria, el puerto forma parte de los tipos de puertos emergentes dentro de la provincia de Buenos Aires, considerado como un puerto en desarrollo.

El turismo en el puerto de Bahía Blanca no se encuentra desarrollado, por el momento no cuenta con los servicios y equipamientos necesarios para realizar la actividad crucerística. Aún así, a pesar de su escasa infraestructura, a principios del año 2019 comenzaron a realizarse paseos turístico-recreativos por el estuario del puerto con fines educativos y recreativos, liderado por la empresa de Techera Turismo.

Según la clasificación del autor Fernández (et al, 1966 en Betti, 2003) sobre los tipos de puertos, el puerto de Bahía Blanca es considerado actualmente como un tipo de puerto de carga con fines comerciales. Sus instalaciones están destinadas y especializadas en la carga y descarga de cereales y subproductos, siendo el principal rubro de exportación.

Tal como se menciona en el marco de referencia, para que una zona portuaria sea apta para desarrollar actividades de cruceros debe contar con una serie de características propias de la modalidad turística, entre ellas, contar con buena accesibilidad, presencia de recursos potencialmente turísticos en el destino y un clima propicio (Martínez, 2012).

Con respecto a las características de accesibilidad, el puerto de Bahía Blanca cuenta con diferentes medios de transporte que hacen posible tener amplias conexiones. Entre ellos se encuentra el transporte marítimo, férreo y terrestre destinados exclusivamente al traslado de mercadería y productos. A su vez, la ciudad de Bahía Blanca posee el aeropuerto denominado “Comandante Espora”, el cual ofrece rutas aéreas a la ciudad de Buenos Aires siendo su conexión aérea más importante. A pesar de los medios de transporte existentes, el puerto aún no cuenta con conexiones aéreas que lo vinculen con otras ciudades. Hasta el momento no se han implementado conexiones entre vuelos nacionales o internacionales con cruceros.

Con respecto a los recursos, una zona portuaria necesita contar con recursos y atractivos turísticos que motiven el interés tanto del crucerista como de las empresas navieras, para que la zona portuaria sea incorporada a su itinerario. El puerto de Bahía Blanca no posee atractivos de alto valor turístico capaces de generar movimientos de flujo de visitantes. A pesar de esto, en los últimos años se realizaron numerosas obras y proyectos vinculados al turismo y la recreación con el fin de darle otro valor al Puerto.

Por otro lado, la presencia de una buena accesibilidad y de recursos turísticos no son suficientes si la zona portuaria no cuenta con un clima apto para desarrollar la actividad de cruceros. La temporalidad en este tipo de turismo es fundamental para su planificación. Por su ubicación, el puerto de Bahía Blanca se ve favorecido debido a la temporalidad invertida que existe entre los hemisferios. Esto permite el reposicionamiento de embarcaciones al sur cuando en el norte predominan los climas fríos.

Por lo tanto, aunque el puerto de Bahía Blanca tuvo antecedentes turísticos con la llegada de barcos de cruceros en Puerto Galván desde el año 1998, la infraestructura portuaria aún no se encuentra acondicionada para desarrollar la actividad crucerística por su escasa accesibilidad y por la falta de atractivos turísticos de interés en el Puerto.

4.2. Antecedentes de la actividad crucerística

Si bien el Puerto de Bahía Blanca no forma parte de rutas de cruceros a nivel nacional, su ubicación es clave por ser un centro de escala a los puertos de cruceros más importantes del sur de Argentina como lo son Puerto Madryn y el puerto de Ushuaia.

A partir de la información obtenida por el área interna del Consorcio, área de operaciones marítimas y terrestres, se registra que el primer barco de cruceros que atracó en Puerto Galván (zona portuaria de Bahía Blanca) fue el buque Calypso en el año 1998, proveniente de Buenos Aires con destino a Puerto Madryn. A partir de ese año, se registraron otras diez llegadas de buques provenientes de Ushuaia, Buenos Aires, Chile y Uruguay (Tabla IV).

Una de las llegadas más destacadas para el Puerto fue la llegada del buque “National Geographic Explorer” registrado en el año 2013 con banderas en Bahamas. Según el artículo periodístico de La Nueva (2013), si bien la llegada del barco tuvo que ver con su necesidad de aprovisionamiento, el crucero hizo hincapié a la masa de canales e islas que ofrece el estuario de Bahía Blanca con el fin de promocionar los atractivos a escala local y de divisar ejemplares del delfín franciscana y de la gaviota de Olrogs. La National Geographic partió de Buenos Aires rumbo a Mar del Plata, para luego hacer escala en el Puerto de Bahía Blanca

y visitar la colonia de loros barranqueros. Su recorrido continuó por Puerto Madryn- Península de Valdés, Bahía Bustamante y Puerto Deseado, para finalmente explorar los fiordos chilenos, las torres del Paine y los canales fueguinos. Por último, tras desembarcar en Ushuaia, los turistas regresaron a Buenos Aires en avión.

Otro hecho importante registrado en los antecedentes del puerto fue la firma de un acuerdo de colaboración entre el Consorcio de Gestión y la Región Turística del Sur Bonaerense realizado en el marco del “Simposio de Cruceros del Cono Sur” (ciudad de Buenos Aires, año 2000). Dicha reunión tuvo por objetivo no sólo difundir y promocionar los puertos sudamericanos, sino también tratar de ampliar la estadía de los cruceros que ya visitan la región (La Nación, 2000).

Tabla IV
Registro llegada de buques al Puerto

Registro	Buque	Tipo de Buque	Bandera	Eslora	Escala anterior	Fecha entrada	Sitio	Agencia	Destino	Fecha zarpada
172000	CLIPPER ADVENTURER	Pasajero	Bahamas	100,01	Ushuaia	11/01/2000	Base Naval Pto Belgrano	International	Ushuaia	10/01/2000
302002	VISTAMAR	Pasajero	España	120,80	Ushuaia	10/01/2002	Base Naval Pto Belgrano	Tamic	Uruguay	28/01/2002
8762003	EXPLORER II	Pasajero	Bahamas	122,01	Bs As	06/12/2003	Base Naval Pto Belgrano	Tamic	Bs As	18/12/2003
461998	CALYPSO	Pasajero	Bahamas	135,47	Bs As	22/01/1998	Sitio 5 Galvan	Tamic	Puerto Madryn	22/01/1998
7851998	ROYAL VIKING SUN	Pasajero	Bahamas	204,00	Chile	25/11/1998	Sitio 5 Galvan	Tamic	Bs As	25/11/1998
7682001	ENDEAVOUR	Pasajero	Bahamas	89,20	Uruguay	10/11/2001	Sitio 5 Galvan	International	Uruguay	22/11/2001
8192003	ENDEAVOUR	Pasajero	Bahamas	89,20	Uruguay	15/11/2003	Sitio 5 Galvan	Ultramar Arg	Puerto Madryn	15/11/2003
8862005	NAT. GEOG. ENDEAVOUR	Pasajero	Bahamas	89,20	Uruguay	09/11/2005	Sitio 5 Galvan	Ultramar Arg	Puerto Madryn	09/11/2005
8612013	NATIONAL GEOGRAPHIC	Pasajero	Bahamas	112,00	Bs As	26/10/2013	Sitio 5 Galvan	Ultramar Arg	Puerto Madryn	27/10/2013
7832004	ENDEAVOUR	Pasajero	Bahamas	89,20	Uruguay	08/11/2004	Sitio 9 TBB	Ultramar Arg	Puerto Madryn	08/11/2004

Fuente: Lértora, 2019, sobre la base de datos del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

5. CAPITULO V: Actores sociales vinculados en la actividad crucerística

5.1. Determinación de los actores sociales vinculados

A partir de las entrevistas realizadas y de la información interna obtenida en el Consorcio, se pueden diferenciar actores sociales vinculados al turismo de cruceros en el puerto de Bahía Blanca en función de su rol. En primer lugar, se distinguen actores sociales que autorizan la actividad de cruceros. Su rol en la actividad es muy importante, ya que de ellos dependerá la habilitación, reglamentación y autorización para desarrollar la actividad crucerística. Entre ellos se encuentran el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, la Prefectura Naval Argentina, Aduana, Migraciones y Sanidad de Fronteras. En segundo lugar, se distinguen los actores sociales que promueven la actividad, siendo las empresas de viajes y turismo las principales productoras y la Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca. Finalmente, en tercer lugar, se diferencian los actores que se ven afectados por el desarrollo de la actividad turística, como la comunidad de Ingeniero White y los comerciantes.

5.2. Perfil de actores sociales

A continuación, se presentan los actores sociales identificados anteriormente detallando las siguientes características a considerar: nombre de la organización, puesto que ocupa, función general, función relacionada con la actividad de cruceros, conocimientos sobre antecedentes de cruceros en el Puerto y conocimientos sobre la reglamentación para realizar actividades acuáticas recreativas en el Puerto. En el caso de algunos actores en particular, se caracteriza también a partir de los beneficios que genera la actividad de turismo de cruceros en el Puerto de Bahía Blanca.

5.2.1. Actores sociales que autorizan la actividad de cruceros

- *Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca*
 - Puesto: Gerente de operaciones marítimas, terrestres y seguridad y medio ambiente.
 - Función general: regulación del tráfico marítimo, de las operaciones portuarias, seguridad e higiene del trabajo, medio ambiente y la influencia que ejerce en el puerto de Bahía Blanca.
 - Función relacionada con barcos de cruceros: documentación. El consorcio exige una serie de requisitos para que un barco de cruceros pueda operar en

el puerto de Bahía Blanca. Entre ellos se encuentra el certificado de navegabilidad otorgada por Prefectura Naval, un contrato de arrendamiento de la embarcación (en caso de que la embarcación no sea de un dueño directo), un manual de gestión de seguridad que incluye el traslado de pasajeros y una póliza de responsabilidad civil.

- Conocimiento sobre antecedentes: posee conocimientos sobre antecedentes de barcos de cruceros que arribaron en el puerto de Bahía Blanca.
- Conocimiento sobre la reglamentación: posee conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros. La misma es aplicable a todos los puertos a nivel mundial.

- *Prefectura Naval Argentina*

- Puesto: jefe de división de operaciones de la prefectura de Bahía Blanca.
- Función general: controlar la parte documental del barco.
- Función relacionada con barcos de cruceros: control de documentación. Prefectura controla la documentación del barco, desde el certificado estatutario hasta los vencimientos y la documentación de la tripulación. Si todo se encuentra en regla, se confirma el despacho electrónico y se acepta la entrada a la zona portuaria. El mismo procedimiento se aplica tanto para barcos de carga como para barcos de cruceros. Para los barcos de crucero las exigencias son mayores, ya que dependen del tipo de barco, por ejemplo, exigencias en el equipamiento, capacitación de la gente/tripulación, habilitaciones, entre otras.
- Conocimiento sobre antecedentes: desconoce de antecedentes de barcos de crucero que hayan arribado al puerto de Bahía Blanca.
- Conocimiento sobre la reglamentación: posee conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros.

- *Aduana*

- Puesto: personal administrativo.
- Función general: verificar que la documentación por parte del despachante de aduana este correcta, evitando de esta manera cualquier tipo de contrabando en el buque.

- Función relacionada con barcos de cruceros: control de cargas. La aduana controla las cargas y elementos que trae el barco, tanto para buques de carga como buques de pasajeros. Trabaja sobre la mercadería del barco y el barco en sí. Además, se controla la reglamentación, los trámites rutinarios y los archivos de buques.
- Conocimiento sobre antecedentes: desconoce de antecedentes de barcos de crucero que hayan arribado al puerto de Bahía Blanca.
- Conocimiento sobre la reglamentación: posee conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros.

- *Migraciones*
 - Puesto: inspector de migraciones (supervisor).
 - Función general: coordinar las operaciones, control de entrada y salida de barcos que ingresan del exterior o emigran al exterior.
 - Función relacionada con barcos de cruceros: control de ingreso. Migraciones controla el ingreso de las personas, verificando la documentación necesaria (DNI, pasaporte o visa) de los pasajeros. En el caso del puerto de Bahía Blanca, se pide la libreta de embarque. Si un crucero ingresa a otro puerto en Argentina que no sea el puerto de Bahía Blanca, no es necesaria la intervención por parte de migraciones, dado que ya ingreso al país por otro puerto. Para que intervenga, debe atracar directamente en el puerto de Bahía Blanca.
 - Conocimiento sobre antecedentes: desconoce de antecedentes de barcos de crucero que hayan arribado al puerto de Bahía Blanca.
 - Conocimiento sobre la reglamentación: posee conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros.

- *Sanidad de fronteras*
 - Puesto: Referente de sanidad de fronteras Bahía Blanca.
 - Función general: organismo público encargado de verificar el estado de salud del buque.
 - Función relacionada con barcos de cruceros: control sanitario. Sanidad interviene en puertos y aeropuertos. El procedimiento es diferente para barcos y aviones, pero el fin es el mismo. Según lo establecido por el Reglamento

Sanitario Internacional, no debe ingresar a Bahía Blanca por puerto ni por aeropuerto ninguna peste. Dicho procedimiento debe ser óptimo para que el buque pueda atracar sin traer ningún tipo de riesgo a la población portuaria. Otorga el certificado de “libre plática” (documentación que certifica la inexistencia de enfermedades que pongan en riesgo a la población). Sin embargo, sanidad interviene sólo cuando el buque proviene del exterior e ingresa por primera vez al puerto argentino (en este caso al puerto de Bahía Blanca), al igual que los procedimientos de Migraciones. Esto ocurre tanto para buques de carga como buques de cruceros.

- Conocimiento sobre antecedentes: desconoce de antecedentes de barcos de crucero que hayan arribado al puerto de Bahía Blanca.
- Conocimiento sobre la reglamentación: posee conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros.

5.2.2. Actores sociales que promueven la actividad de cruceros

- *Empresa de Viajes y Turismo*
 - Nombre de la organización: Techera Turismo.
 - Función general: empresa de viajes y turismo caracterizada por ser una agencia de turismo receptiva. Ofrece viajes y paquetes turísticos a destinos nacionales e internacionales.
 - Función relacionada con barcos de cruceros: oferta de servicios turísticos. La empresa de Techera Turismo, además de ofrecer viajes y paquetes turísticos, incorporó a su oferta de servicios paseos por el estuario de Bahía Blanca. Dicha actividad consiste en paseos acuáticos por catamarán, con capacidad de hasta 40 pasajeros aproximadamente, que recorre el estuario del puerto ofreciendo circuitos cortos y largos según el tipo de recorrido.
 - Beneficios de la actividad turística: los nuevos servicios turísticos que ofrece la empresa de Techera Turismo coinciden con la misión y objetivos que propone el Consorcio, los cuales son principalmente vincular la comunidad local y regional con el puerto de Bahía Blanca. Además, gracias al desarrollo de la actividad se logró aumentar la permanencia de los visitantes en el puerto. Esto genera un mayor interés por conocer el puerto y disfrutar de otras experiencias.

- *Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca*
 - Nombre de la organización: Municipalidad de Bahía Blanca.
 - Puesto: Departamento de Turismo de la Municipalidad de Bahía Blanca.
 - Función general: alcanzar un desarrollo turístico armónico en la ciudad de Bahía Blanca involucrando a los actores públicos y privados que participan activamente en la actividad.
 - Función relacionada con barcos de cruceros: recepción de barcos de crucero y coordinación de actividades turísticas. Años anteriores la Municipalidad cumplió la función de ser una organización receptora de cruceros en el Puerto. Antes no se encontraban agencias de viaje receptoras en la ciudad de Bahía Blanca, por esta razón el municipio se encargaba de cumplir esta función ofreciendo diferentes locaciones y actividades para realizar en Bahía al momento de recibir cruceros.
 - Conocimiento sobre antecedentes: posee conocimientos sobre antecedentes de barcos de cruceros que arribaron en el puerto de Bahía Blanca y fue la principal entidad receptora.
 - Conocimiento sobre reglamentación: posee algunos conocimientos sobre la reglamentación para un barco de cruceros.

5.2.3. Actores sociales afectados

- *Organismos no Gubernamentales*
 - Nombre de la organización: Sociedad de Fomento de Ingeniero White.
 - Función general: trámites documentales referidos a personería jurídica y AFIP.
 - Función relacionada con actividades turísticas: organización. La sociedad de fomento es el principal actor encargado de organizar y promocionar la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino, junto con la colaboración económica y organizativa del consorcio. Con respecto a otras actividades turísticas vinculadas al puerto, la comunidad de Ingeniero White es la principal receptora de visitantes y el actor social que se relaciona de manera directa.
 - Beneficios de la actividad turística: genera mayor fuente de empleo a la comunidad y a los comerciantes.

- *Empresas de servicios turísticos*
 - Nombre de la organización: Gastrowhite S.A.
 - Función general: oferta de servicios gastronómicos típicos de marisquería.
 - Función relacionada con actividades turísticas: oferta de servicios gastronómicos. El restaurante de comidas “Stella Maris” es la principal empresa proveedora, ofreciendo sus servicios gastronómicos típicos a las empresas portuarias. Además, ofrece diferentes shows para los fines de semana y días festivos con eventos especiales.
 - Beneficios de la actividad turística: la actividad de turismo en Ingeniero White generaría una mayor cantidad de demanda y flujo de visitantes, permitiendo ampliar la oferta gastronómica en la localidad.

A partir de lo expuesto, se observa una diversidad de actores sociales que pueden intervenir en el desarrollo de la actividad crucerística en el puerto de Bahía Blanca. En este sentido, se concluye que existe cierto nivel de complejidad en la trama de actores sociales públicos intervinientes, a partir de las funciones y responsabilidades inherentes al control de las operaciones marítimas y las autorizaciones pertinentes. Sin embargo, esta complejidad no se evidencia en la cantidad y tipología de aquellos actores sociales que promueven la actividad, así como aquellos que pueden verse afectados positivamente.

6. CAPITULO VI: Percepción de los actores sociales locales

A partir de la información expuesta en los diferentes apartados y en particular, a partir de las entrevistas realizadas a los actores sociales, se observa una diversidad de percepciones entorno a las restricciones y potencialidades de la actividad crucerística en el puerto de Bahía Blanca.

Entre los actores sociales que promueven la actividad crucerística e incluso aquellos actores que se ven directamente afectados concluyen que el Puerto de Bahía Blanca es un puerto potencial para el desarrollo de la actividad crucerística.

Posee numerosas características competitivas que lo convierten en uno de los Puertos comerciales más distinguidos a nivel mundial. El Consorcio de Gestión asegura que es el principal puerto de aguas profundas mejores del país, es un puerto abrigado y cuenta con disponibilidad de tierras para su crecimiento a futuro, lo cual lo convierte en un puerto seguro por sus características geográficas. Desde el punto de vista comercial, es uno de los puertos mejor posicionado estratégicamente para el desarrollo de energía, petróleo y gas. Desde el punto de vista económico, su capacidad financiera es favorable y su crecimiento es exponencial respecto al desarrollo industrial.

Desde el punto de vista turístico recreativo, el puerto cuenta con una variada oferta gastronómica de productos típicos de la región (el pescado, asado criollo). Además, es popularmente conocido como puerto receptor de la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino, la cual forma parte del calendario turístico a nivel nacional. El área de influencia cuenta con recursos turísticos naturales (sierras, campos y playas). A su vez, el puerto promueve actividades recreativas a partir de los nuevos proyectos y obras urbanísticas realizados destinados al esparcimiento y recreación de visitantes y residentes. Otro aspecto a resaltar, es el fomento del cuidado del ambiente de la fauna marina con la incorporación del Centro de Rescate de Fauna Marina “Guillermo Fidalgo”.

En cuanto a la reglamentación, todos los actores sociales que autorizan y promueven la actividad coinciden en que es suficiente y está completa. El Consorcio de Gestión sostiene que la reglamentación y normativas que se encuentran vigentes para el turismo de cruceros no son una restricción para el Puerto de Bahía Blanca, ya que el procedimiento es aplicable para todos los puertos a nivel mundial.

En esta línea de pensamiento, resulta importante destacar los antecedentes como puerto receptor de cruceros en los años '97 y '98. En este sentido, la responsable de la Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca, resalta:

“Por diferentes motivos, los barcos tuvieron que agregar al puerto de Bahía Blanca a su itinerario. Algunos casos fueron por cuestiones climáticas, otros casos por aprovisionamiento, otros porque ya estaban arreglados en su itinerario. Cuando vino un crucero a Bahía Blanca en el año '97 y '98, no alcanzaban los medios de transporte, no había suficiente disponibilidad de taxis, no existía en shopping en la ciudad y nos exigían un city tour con sanitarios. La ciudad en ese momento no tenía los servicios indispensables. Como en ese momento no había agencias de viajes receptoras en la ciudad, nosotros como municipio nos encargamos de cumplir esa función y coordinar las actividades que podíamos ofrecer” (noviembre, 2019).

El puerto no sólo cuenta con antecedentes de llegadas de cruceros, sino que además registra antecedentes de proyectos e iniciativas turísticas de articulación interinstitucional para convertir al puerto de Bahía Blanca en un puerto receptor de cruceros turísticos. Uno de los representantes del Consorcio del Puerto destaca el acuerdo firmado entre diferentes municipios de la Región del Sudoeste Bonaerense, en el cual tuvo una participación activa. Al respecto señala:

“En el año 2000 se firmó un proyecto para fomentar la llegada de cruceros al puerto de Bahía Blanca con la región turística del sur bonaerense. Fue un acuerdo entre las municipalidades y la comarca serrana. El puerto sería el receptor de cruceros y se utilizarían los recursos turísticos de la región como principal oferta turística (sierras, campos)” (septiembre, 2019).

Por otra parte, el análisis de los datos recabado en las entrevistas muestra que los actores sociales vinculados con las autorizaciones consideran que atraer y motivar tanto a los cruceristas como a las compañías navieras, resulta una tarea sumamente dificultosa para la localidad de Ingeniero White e incluso para Bahía Blanca. En esta línea, algunos actores sociales coinciden en que el puerto no cuenta con atractivos o actividades turísticas de jerarquía suficiente capaces de generar un flujo constante, importante de cruceristas.

A su vez, resaltan variables funcionales y geográficas que limitan o impiden su desarrollo. Tal es así, que la Aduana resalta falencias funcionales al destacar que en la actualidad no existe una diferenciación funcional respecto a la organización en el puerto. En tal sentido, sostiene que las diferentes áreas del puerto deben estar diferenciadas de acuerdo a su función, teniendo por un lado las áreas especializadas en cargas generales, y por otro lado las áreas que ofrecen actividades turísticas.

Con respecto a la accesibilidad, el camino de acceso al puerto se encuentra actualmente en muy malas condiciones. Por allí se producen todos los traslados de mercadería en camiones, siendo un único camino de acceso. Como consecuencia de esta situación, se generan embotellamientos para los vehículos que acceden al puerto, convirtiéndose en un posible conflicto en el transporte para el desarrollo de actividades turísticas a futuro.

A su vez, Prefectura también señala que el puerto en su función de puerto receptor de cruceros posee algunas restricciones. Desde el punto de vista técnico agrega que puede existir una falta de disponibilidad de muelles. Cabe aclarar que el puerto de Bahía Blanca no cuenta con muelles destinados exclusivamente a la actividad crucerística, por lo tanto, para desarrollar una actividad turística se deberían utilizar los muelles que se encuentran disponibles. En este contexto, las empresas turísticas que promueven actividades acuáticas recreativas dependerán de la disponibilidad de muelles que exista en el momento.

Uno de los gerentes especializados en el área de Desarrollo de Negocios del Consorcio del Puerto, percibe que para que el Puerto de Bahía Blanca forme parte de los recorridos en los itinerarios de cruceros, el barco debe realizar una desviación de 100 kilómetros por el canal de acceso para poder ingresar. Este hecho no sólo genera una desviación por parte del barco, sino que además prolonga el tiempo de la navegación con la entrada y salida, sumando aproximadamente 12 horas más al recorrido. Además, agrega que los servicios que se necesitan para recibir al barco de cruceros (se conocen como prácticos, amarradores y remolcadores), son servicios con un alto costo operativo, al igual que las tasas de uso de vías navegables que se cobran por utilizar el canal de navegación.

Por todas estas razones, los actores sociales coinciden en su mayoría con fomentar el desarrollo turístico en el Puerto de Bahía Blanca. El Consorcio sostiene que, a pesar de las limitaciones, sería una de las principales entidades en apoyar y respaldar económicamente cualquier proyecto turístico factible que se presente en el puerto, brindando todas las condiciones necesarias y la infraestructura adecuada para el desarrollo de la actividad.

El restaurante “Stella Maris”, enfatiza desde su rol de comerciante que se necesita desarrollar un proyecto turístico factible que perdure y se mantenga en la localidad. Asimismo, una de las representantes de la Sociedad de Fomento de Ingeniero White agrega:

“Años atrás cuando vinieron los barcos al Puerto estaban aproximadamente un mes, los tripulantes bajaban, hacían compras, se llevaban recuerdos. Todo eso ahora se perdió, el barco esta solo unas horas y se va. En mi opinión podemos tener un barco de cruceros en el puerto, ya lo tuvimos, lo vivimos y valía la pena, pero lo hemos perdido. Tenemos que ser astutos y buscar la manera de atraerlos. No tengo dudas de que Ingeniero White se levantaría muchísimo” (octubre, 2019).

La empresa de Viajes Techera Turismo, considera que las empresas deben ser capaces de desarrollar una logística acorde y contar con los servicios necesarios para captar barcos de cruceros al Puerto de Bahía Blanca, ya sea servicios de traslado de pasajeros, coordinación con empresas proveedoras, ofrecer servicios gastronómicos, actividades turísticas para desarrollar, entre otros.

A partir de los recorridos recreativos recientemente implementados por el estuario, la empresa de turismo ha logrado aumentar la permanencia de los visitantes en el puerto de Bahía Blanca. Además, el titular de la empresa agrega:

“Nosotros quisimos buscar la manera de que el turista quiera permanecer en la ciudad, por lo tanto, teniendo en cuenta que tenemos un mar próximo a la ciudad y un puerto, decidimos armar algo en el puerto. Justo nuestro momento coincidió con los objetivos/misión del Consorcio de implementar la ciudad puerto y vincular a la comunidad. Todavía hay gente que no conoce el producto, no conoce el puerto y peor aún, no sabe cómo llegar” (septiembre, 2019).

Asimismo, la Sociedad de Fomento de Ingeniero White sostiene que se necesita fortalecer la comercialización turística de la ciudad a partir del puerto como uno de sus principales recursos turísticos recreativo. En este sentido, remarca que la actividad de cruceros en el puerto es una actividad que no se encuentra desarrollada y podría generar una fuente de trabajo para la comunidad. Agrega, a su vez, que las acciones llevadas adelante para la promoción turística de la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino no producen el impacto suficiente.

La idea de fomentar el Puerto de Bahía Blanca como puerto receptor de cruceros cobra importancia entre los actores sociales afectados en forma positiva. Uno de los representantes legales del Consorcio de Gestión resalta su experiencia personal:

“Considero que la actividad de cruceros es un tema pendiente. En mi experiencia personal, en el año 2002 visité el Puerto de Houston. En ese momento, la terminal estaba dedicada a las cargas generales, como lo hace actualmente Puerto Galván. En ese momento, tenían una infraestructura móvil destinada a proveer de infraestructura a los cruceros, como por ejemplo mangas para el acceso. A pesar de eso, en aquel entonces la llegada de cruceros era incipiente. El canal de Houston es similar al nuestro, con 45 pies de profundidad y es petrolero industrial. Hoy, ya tienen puerto de cruceros” (septiembre, 2019).

La Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca también percibe que el puerto debe ser una oportunidad para explotar al máximo su potencial. Sostienen que:

“El Puerto de Bahía Blanca es un puerto de aguas profundas y cuenta con todos los requerimientos que necesita un barco de gran calado como lo son los cruceros actualmente. Años atrás, cuando arribaron los primeros cruceros el puerto no estaba preparado desde el punto de vista técnico con la infraestructura. Hoy no ocurre lo mismo, está mucho más preparado. Si bien no es una actividad propia y específica del puerto y a pesar de que al turista se lo considere como una “molestia” dentro del puerto, sin dudas fomentar la actividad de turismo de cruceros es muy importante. Además, una de las fortalezas que tiene el puerto es que es un puerto seguro. Esta característica es muy importante para los itinerarios de cruceros a la hora de diagramar sus recorridos con anticipación” (noviembre, 2019).

6.1. Matriz FODA

El Puerto de Bahía Blanca presenta diversas potencialidades y características favorecedoras para operar como un puerto de cruceros, como también posee ciertas limitaciones para llevar a cabo una actividad turística de esta magnitud. A partir de la información obtenida por las entrevistas realizadas a diversos actores sociales implicados, se desarrolla una matriz FODA (figura 9) detallando las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que presenta el Puerto de Bahía Blanca.

Figura 9

Matriz FODA Puerto de Bahía Blanca



Fuente: Lértora, 2019

7. CAPITULO VII: Tendencias y reflexiones finales

Los adelantos tecnológicos permitieron transformar a la industria naval, posibilitando a las embarcaciones a aumentar sus dimensiones, mejorar la velocidad y seleccionar rutas más convenientes implementando servicios regulares. Por esta razón, los cruceros son considerados uno de los negocios turísticos más importantes en la actualidad, destacados por su rápido crecimiento.

La Argentina comenzó a desarrollar sus puertos a partir del siglo XIX, destacándose el estuario del Río de La Plata, Buenos Aires y La Plata como principales puertos. No obstante, el puerto de Bahía Blanca y el puerto de Quequén se desarrollaron como puertos cerealeros.

Con respecto al desarrollo turístico de los puertos, se destaca como tendencia favorable la participación del Ministerio de Turismo de la Nación y la Administración General de Puertos S.E. a la feria internacional de la industria de cruceros “Seatrade Cruise Global”. La participación en dicha feria tuvo como objetivo principal continuar con el crecimiento y desarrollo del turismo de cruceros a nivel mundial.

Existen factores que han posicionado a los puertos argentinos en los itinerarios de cruceros a nivel internacional, relacionados con el mejoramiento de la infraestructura portuaria de tipo turística, el aumento de la demanda regional a partir del mejoramiento de las condiciones económicas de los países de América Sur, mayor diversidad de atractivos turísticos, culturales y naturales dentro del mercado de cruceros y también la temporalidad invertida entre los hemisferios.

Tal es así, que la Argentina cuenta con dos circuitos marítimos presentes en la región de Buenos Aires y en la región de la Patagonia. Además, participa de otros dos itinerarios sudamericanos: la Costa Brasileira y la Costa Meridional.

A nivel local, se destaca como una tendencia favorable para el desarrollo de la actividad crucerística la implementación de una política conjunta de calidad. La iniciativa fue empleada por la dirección del Consorcio, con el fin de lograr la conciencia por la calidad, el desarrollo sustentable, y la protección de la seguridad y salud ocupacional en el puerto.

Con respecto a futuros proyectos y propuestas vinculadas al turismo, el Consorcio también creó un Plan Estratégico en el año 2017 denominado “*Visión portuaria Bahía Blanca 2040*” con el fin de construir una guía para fortalecer la situación del complejo portuario.

Además, en la actualidad los proyectos que buscan la pavimentación de calles y el desarrollo de actividades turísticas recreativas a través de la refacción del paseo portuario y el acceso a “Balcón al mar” dan evidencias de tendencias favorables para convertir al puerto de Bahía Blanca en un puerto más turístico.

El presente trabajo de investigación comienza desarrollando los conceptos básicos de cruceros y la importancia que tiene el turismo de cruceros en una región turística. Se desarrollan también los tipos de cruceros existentes, las infraestructuras específicas que presentan los puertos y cuáles son los puertos más destacados en Argentina.

Dadas las condiciones y características favorecedoras que presenta actualmente el Puerto de Bahía Blanca, cuenta con los requisitos necesarios para desarrollarse como puerto de cruceros teniendo en cuenta sus condiciones geográficas, técnicas, turísticas, políticas y económicas.

Las entrevistas realizadas a los diferentes actores sociales locales tales como el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, la Prefectura Naval Argentina, Aduana, Migraciones y Sanidad de Fronteras permitieron estudiar las diferentes percepciones a partir de sus funciones y responsabilidades entorno a la actividad crucerística. También se incluyen otros actores públicos y privados tales como la Dirección de Turismo Municipal de Bahía Blanca, una empresa de Viajes y Turismo y organismos no gubernamentales como la Sociedad de fomento de Ingeniero White y un restaurante gastronómico, representando el sector social de la comunidad local.

Las entrevistas se realizaron con el fin de analizar y estudiar la percepción que tiene cada uno de estos actores respecto al desarrollo de turismo de cruceros en el Puerto de Bahía Blanca. A partir de los resultados obtenidos, se pudieron estudiar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que presenta el puerto de Bahía Blanca para ser un puerto receptor de cruceros turísticos.

En este sentido, se observa que la mayoría de los actores coincide en fomentar el turismo de cruceros y apoyar todo tipo de actividades turísticas que se desarrollen en el puerto. Históricamente se ha proclamado que gran parte de la comunidad local y regional permanece indiferente a las actividades que se desarrollan. Por esta razón, resultan inexistentes los atractivos y actividades turísticas capaces de motivar a la comunidad en forma permanente. Sin embargo, el desarrollo de actividades turísticas resulta totalmente compatible con las

acciones de integración y relacionamiento con la comunidad que viene impulsando el Consorcio de Gestión.

En cuanto al desarrollo del turismo de cruceros, el puerto cuenta con la reglamentación y las normativas vigentes. El procedimiento que se realiza es aplicable para todos los puertos a nivel mundial, por lo tanto, no es considerado una restricción.

En líneas generales, se llega a la conclusión de que el Puerto de Bahía Blanca ha ido evolucionando y se ha estado transformando notoriamente a lo largo del tiempo. En sus antecedentes, poco más de 20 años, se registra la llegada de los primeros cruceros al puerto, con escasa infraestructura y espacio físico. Bajo esas condiciones, el puerto fue capaz de convertirse en un puerto receptor de cruceros y recibir a una gran cantidad de turistas y visitantes. Sin embargo, hoy, el puerto se encuentra más desarrollado económica, física y turísticamente. Se puede destacar el gran crecimiento en las obras desarrolladas, actividades turísticas, días festivos que año a año se van incorporando al calendario portuario, competencias deportivas y encuentros de capacitación, entre otros.

Si bien existen varias limitaciones para que el puerto pueda desarrollarse como puerto de cruceros, no son un impedimento significativo. A partir del marco de referencia y de las entrevistas realizadas se construye la hipótesis. El resultado del proceso de investigación se encuentra en línea con la hipótesis planteada, donde sostiene que el puerto de Bahía Blanca puede funcionar como puerto receptor de cruceros turísticos.

BIBLIOGRAFÍA

Acuerdo de colaboración entre el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y la Región turística del Sur Bonaerense, mayo del 2000.

ALI, S. (2002). “Los cruceros en el mercado turístico argentino.” Directora Lic. Marta Mónica Asensio. (Monografía de grado inédita). Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de ciencias económicas y sociales.

Argentina gobierno. Disponible en: <https://www.argentina.gob.ar/transporte/puerto-ba/buques/cruceros/terminal>

ARIAS CASTILLA, A., C. (2006). Enfoques teóricos sobre la percepción que tienen las personas. *Dialnet*. N°8 (1), pp. 9 – 22. Disponible en: https://www.google.com/search?q=Enfoques+te%C3%B3ricos+sobre+la+percepci%C3%B3n+que+tienen+las+personas&rlz=1C1GCEU_esAR855AR855&oq=Enfoques+te%C3%B3ricos+sobre+la+percepci%C3%B3n+que+tienen+las+personas&aqs=chrome..69i57j69i60.530j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8

ARQHYS Arquitectura. *Clasificación de los Puertos*. (2012). N° 12. Equipo de colaboradores y profesionales de la revista ARQHYS.com. Disponible en: <https://www.arqhys.com/construccion/puertos-clasificacion.html>.

Bahía Blanca. *Bahía...¿ciudad marítima?*. (2019). Disponible en: <https://bahia.telefe.com/informes-especiales/bahia-blanca-ciudad-maritima/>

BARRADO, D. Y CALABUIG, J. (2001). *Geografía mundial del turismo*. Madrid, España, pp. 46.

BETTI, S., M. (2003). “El transporte acuático recreativo en el mercado argentino.” Directora Lic. Marta Mónica Asensio, (Monografía de grado inédita). Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Licenciatura en Turismo.

BRIDA, J., G., BUKSTEIN, D., GARRIDO, N., TEALDE, E. Y ZAPATA, S., A. (2010). Un análisis del gasto de los pasajeros de cruceros que visitan el Caribe Colombiano, *Impactos económicos del turismo de cruceros*, 19 (2010), pp. 607 – 634.

BUADE, L., M. (2012). “El turismo de cruceros en el mediterráneo. Una aproximación a las Illes Balears.” Directora Dra. Joana M. Seguí Pons. (Trabajo fin de Master inédito). Universidad de les Illes Balears, Palma

CARAMELLI, S., CARUSO, J., y GIL, V. (2018). *Transporte acuático*. Universidad Nacional del Sur. Departamento de Geografía y Turismo. Organización y servicios turísticos III.

CLIA. Cruise Lines International Association. Disponible en: <https://cruising.org/cruise-vacationer/learn-about-cruising>

COCOA. Disponible en: <https://ccocoa.com/que-es-un-puerto-maritimo-sus-tipos-y-caracteristicas/>

COSTA, C., R. (2006). *Los puertos en el transporte marítimo*. Institut d’Organització i Control de Sistemes Industrials.

Cruise Industry News. Disponible en: <https://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html>

DE LOS REYES CRUZ RUIZ, E. Y RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, E. (2015). “Tendencias y estrategias en la industria del crucero: principales áreas del turismo de cruceros en el mundo.” *TURyDES, Turismo y Desarrollo*, N°19. Disponible en: <http://www.eumed.net/rev/turydes/19/cruceros.html>

Dirección provincial de puertos, Tierra del fuego – Argentina. Disponible en: <https://www.dpp.gob.ar/web/puerto-ushuaia/estadisticas/evolucion-de-pasajeros/>

El diario de turismo. *Turismo de Cruceros: Argentina, en busca del millón de pasajeros*. (2018). Disponible en: <http://www.eldiariodeturismo.com.ar/2018/03/09/turismo-de-cruceros-argentina-en-busca-del-millon-de-pasajeros/>

FERNÁNDEZ DUMÉNIGO, L., M. (2008). “La modalidad del turismo de cruceros: evolución, desempeño y perspectivas.” Directora Ing. Mayra M. Penichet Loret De Mola. (Tesis de grado inédita). Universidad de la Habana. Centro de estudios turísticos.

Fotos viejas de la Bahía Blanca. Disponible en: <http://fotosviejasdelabahiablanca.blogspot.com/2012/09/estacionamiento-de-la-playa-galvan.html>

GUERRERO BOJANIC, B. y MÁSLOVA, T., P. (2006). “Percepción de los servicios turísticos para cruceros en Puerto Montt”. Director Sr. Pablo Szmulewich Espinosa. (Tesis de grado inédita). Universidad Austral de Chile. Escuela Administración Empresas de Turismo.

HUMANES GALLEGO, D. (2015). “Turismo de cruceros.” Directora Manuela Escobar Montero. (Tesina de grado inédita). Universidad de Sevilla.

JENSEN, M. Y DAVERIO, M., E. (2004). Los cruceros turísticos en Ushuaia, Argentina. Relaciones buque – destino, *Aportes y transferencias*, N°8 (1), Universidad Nacional de Mar del Plata, pp. 89 – 111.

La Nueva. (2006). *Los balnearios perdidos de la ría*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2006-2-26-9-0-0-los-balnearios-perdidos-de-la-ria>

Mar del Plata, el portal de Mar del Plata. Disponible en: <http://www.mardelplata.com/puerto/historia.html>

MARTÍNEZ, C., I. (2012). Perspectivas del turismo de cruceros en argentina en el marco de las tendencias mundiales, *Notas en turismo y Economía*, N°3 (4), ISSN 1853-1504, pp. 44 - 71.

Mundo Marítimo, información marítima de Latinoamérica. Disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/las-tendencias-de-la-industria-de-cruceros-para-2019>

Puerto Bahía Blanca. Disponible en: <https://puertobahiablanca.com/identidad/periodo3.php>

Puerto Madryn. Administración portuaria. Disponible en: http://www.appm.com.ar/ubicacion_geografica

QUINTANA AGUILAR, T. (2016). La adaptación de un destino al turismo de crucero: el caso del Puerto de las Palmas de Gran Canaria, *CECIET ISSN 1852 4583*, 6 (10), pp. 1 – 17.

ROMERO, A., M. (2010). “Percepción de los distintos actores sociales locales de Puerto Madryn en relación a los impactos de la actividad de cruceros.” Directora María Alejandra Gazzera. (Tesina de grado inédita). Universidad Nacional de Comahue.

SAN MARTÍN GUTIÉRREZ, H. (2005). “Estudio de la imagen de destino turístico y el proceso global de satisfacción: adopción de un enfoque integrador.” Director Dr. Ignacio A. Rodríguez del Bosque. Universidad de Cantabria.

TRIFARO, N. (2008). “Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina.” Directora Lic. Piedad María Losano y codirectora Ana María Arevalo. (Proyecto de investigación inédito). Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco.

TURCO, R., L., Y TONELLOTTO, S., E. (2013). Bahía Blanca (provincia de Buenos Aires, Argentina) como puerto de escala de cruceros turísticos. *TURyDES, revista de investigación en turismo y desarrollo local*. N°14 (6), pp. 4. Disponible en: <https://www.eumed.net/rev/turydes/index.htm>