



Vol 6, Nº 14 (Junio/junho 2013)

BAHÍA BLANCA (PROVINCIA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA) COMO PUERTO DE ESCALA DE CRUCEROS TURÍSTICOS

Lic. Romina Luján Turco¹
romina.turco@hotmail.com

Lic. Sandra E. Tonello²
ustonell@criba.edu.ar

Departamento de Geografía y Turismo
Universidad Nacional del Sur

RESUMEN

El crucerismo constituye actualmente el segmento turístico de mayor crecimiento. Dada su popularidad, las compañías de cruceros han buscado constantemente alternativas a los productos masivos, que les permitan diferenciar su oferta. De esta manera, han surgido nuevas rutas y regiones, entre las cuales se encuentra Sudamérica, liderada por Brasil y Argentina.

El objetivo del presente artículo es analizar las potencialidades de la localidad argentina de Bahía Blanca como puerto de escala de cruceros, justificando su factibilidad a partir de las características portuarias y la oferta regional de atractivos. Además, se presentan las particularidades del turismo de cruceros y su situación global actual.

Para realizar esta investigación se revisó literatura temática y también datos estadísticos, ambos provenientes de diversas fuentes, incluyendo entrevistas a informantes clave públicos y privados. La hipótesis puede precisarse en los siguientes términos: el complejo portuario de Bahía Blanca se presenta como una alternativa de escala para cruceros turísticos dada su condición natural e infraestructura y la oferta turística de su región.

Palabras Clave: cruceros – Bahía Blanca – puerto – turismo receptivo

ABSTRACT

Cruise tourism is currently an increasing touristic travel option. In response to this growth, cruise lines are in continuous search for new products to be able to diversify their current offers. New

¹ Licenciada en Turismo (Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina). Integrante Proyecto SECYT UNS.

² Licenciada en Geografía (Universidad Nacional del Sur). Docente e Investigadora del Departamento de Geografía y Turismo, UNS, Bahía Blanca, Argentina.

routes and destinations, such as South America (Brazil in first place followed by Argentina) have therefore emerged.

The aim of this paper is to analyze the Argentinean city of Bahia Blanca considering it as a new South American port of call whose potential lies in its technical features and in the regional attractions of the city. Attention is also paid to the particularities of cruises and their current worldwide situation.

To this end, thematic bibliography and statistical information were reviewed. This material was obtained from different sources, including interviews to public and private key informants. Our hypothesis lies in the following terms: Bahia Blanca is presented as an alternative cruising port of call in view of the natural and technical features of its port and its regional touristic attractions.

Key words: cruising – Bahia Blanca– port – receptive tourism

1. INTRODUCCIÓN

El concepto de crucero turístico conocido hoy en día surgió alrededor del año 1960, como consecuencia del declive del servicio transatlántico regular de pasajeros. En respuesta a la crisis del sector y con el fin de rentabilizar las inversiones en nuevos buques, las compañías navieras comenzaron a refuncionalizar sus barcos de línea de modo que les permitiera la conquista de nuevos mercados.

Con el pasar de las décadas estos lujosos resorts marinos fueron alcanzando tal popularidad que en la actualidad constituyen el segmento turístico de mayor crecimiento. Concretamente, durante el año 2012 se registró un récord de 20.3 millones de pasajeros que eligió esta opción para vacacionar (Florida-Caribbean Cruise Association, 2013).

El crucerismo es una modalidad turística altamente concentrada. Presenta una tendencia empresarial cercana al oligopolio, en el cual prevalecen unos pocos grupos que reúnen la mayor cantidad de camas; se observa también que la generalidad de los itinerarios ofrecidos se lleva a cabo, principalmente, en dos regiones mundiales.

Aún así, puesto que cada vez es mayor la presencia de cruceristas repetidores, se advierte un interés creciente por parte de las armadoras en incluir o aumentar las frecuencias hacia zonas de operación menos habituales, que permitan ofrecer alternativas climáticas y paisajísticas.

Por esta razón, América del Sur ha sido 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 en el norte. La oferta está compuesta por cuatro rutas, algunas de las cuales incluyen los siguientes puertos argentinos: Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia.

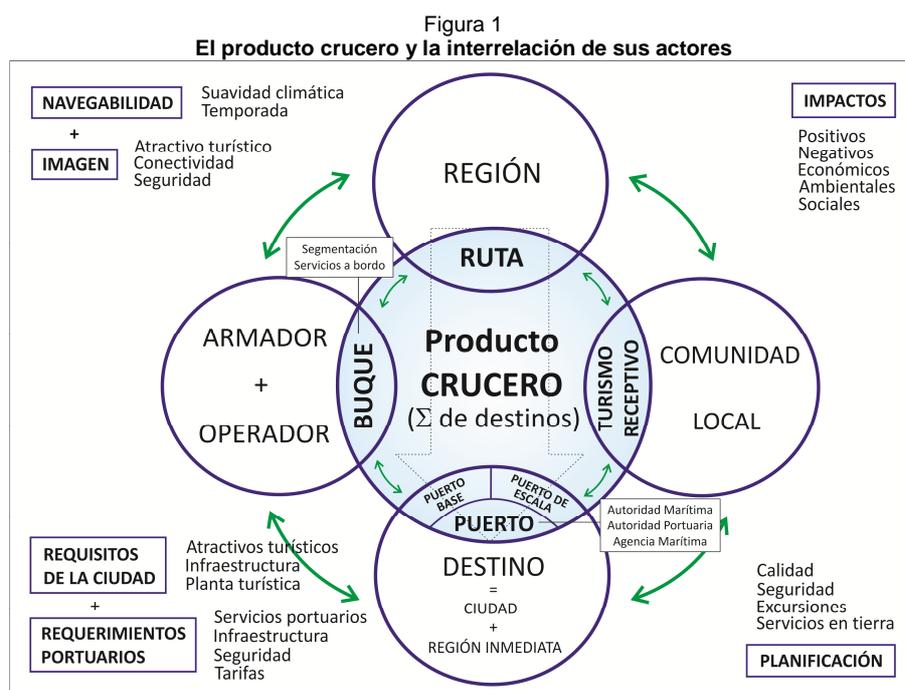
De esta manera, Argentina participa de los dos itinerarios más populares, con una temporada que se extiende desde mediados de octubre hasta marzo inclusive. Como escala complementaria y de manera aislada, entre 1993 y 2005 la localidad de Bahía Blanca ha recibido buques de pasajeros, integrando ocasionalmente una de las rutas sudamericanas. Cabe destacar que en la mayoría de las experiencias se han obtenido resultados positivos.

Tal como lo define la hipótesis que guía la investigación, el complejo portuario de Bahía Blanca se presenta como una alternativa de escala para cruceros turísticos dada su condición natural e infraestructura, y la oferta turística de su región.

Desde una perspectiva metodológica, la información utilizada ha sido obtenida a partir de la revisión de literatura temática y de datos estadísticos, provenientes de diversas fuentes, incluyendo entrevistas semiestructuradas, realizadas a informantes clave públicos y privados.

2. CRUCERO TURÍSTICO: LA COMPLEJIDAD DE SU CONCEPTO

La Organización Mundial del Turismo (en adelante OMT) hace referencia al Crucero Turístico como un “resort marino”, producto de la combinación de alojamiento y transporte, y de la diversidad de instalaciones y servicios que incorpora. No obstante, la concepción de este producto es mucho más compleja. Además del itinerario y del buque en sí, aparecen otros actores y elementos, algunos propios del ámbito marítimo, que directa o indirectamente, en mayor o menor grado, participan en él. Esto se observa principalmente cuando se analiza desde la perspectiva del destino, detallado a continuación.



Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la base de Butler Haltler, 2008: xiv.

Como se aprecia en la figura 1, son numerosos y diversos los actores involucrados en el producto cruceros, dado que no sólo comprende a los responsables del armado, la organización y la comercialización del viaje como paquete, sino también a los encargados de brindar los correspondientes servicios tanto a bordo como en tierra.

El primer eslabón, al cual se le puede atribuir el inicio de la cadena, comprende al armador y al operador, responsables de la elección y utilización de un buque en particular con especificidades relativas a la segmentación y los servicios a bordo, con el fin de realizar una ruta determinada.

Esta travesía es llevada a cabo en una región del mundo que debe reunir una serie de condiciones relacionadas, por un lado, con la navegabilidad del buque, la cual depende de factores naturales como la suavidad climática y la temporada en la que se desarrollarán los viajes; y por otro, con la *imagen* de la región según su atractivo turístico, su nivel de seguridad y la conectividad que permite llegar a ella.

Por su definición misma, uno de los componentes clave de un paquete de crucero es el itinerario, es decir, la sumatoria de los destinos visitados. Cada uno de ellos constituye "un sistema complejo de infraestructura, equipamiento y servicios, que involucra actores públicos (de distintas jurisdicciones e incumbencias) y privados" (Biondi, Sasso, Blankenship, 2001: 345). Asimismo, se compone no sólo del puerto base¹ o de escala² donde recalca el buque, sino también del *destino* mismo que se visita, el cual abarca la ciudad y la región inmediata³.

Puesto que se desarrolla en el marco portuario marítimo, una de las particularidades del turismo de cruceros es que aparecen ciertos agentes no turísticos, propios del ámbito marítimo. Ellos son la autoridad marítima, la autoridad portuaria y la agencia marítima⁴, quienes deben cumplir con las exigencias que demandan las navieras con el fin de incluir un destino dentro de sus rutas: infraestructura específica, servicios portuarios, política de tarifas y seguridad. También existen requisitos respecto a la ciudad y la región, referidos a la infraestructura, la planta turística y, lógicamente, al atractivo turístico.

Una vez que el destino es elegido para formar parte de los circuitos, se debería llevar a cabo una cautelosa y exhaustiva planificación que considerara: la oferta de servicios orientados a satisfacer las necesidades de ocio de los visitantes y excursiones que les permitan conocer recursos naturales o culturales genuinos y exclusivos de ese destino en particular.

En esta planificación, un nivel óptimo de calidad, seguridad y competitividad debería figurar como uno de los objetivos principales, ya que las prestaciones en tierra competirán fuertemente con las ofrecidas en el buque. De esta manera, la experiencia de los visitantes queda en manos de la comunidad local, concretamente de todos aquellos actores que de manera directa o indirecta se relacionan con ellos (sectores gastronómico, de transporte, esparcimiento, visitas guiadas, entre

otros). Por lo expuesto, el crucerismo es percibido por los destinos como una forma de turismo receptivo.

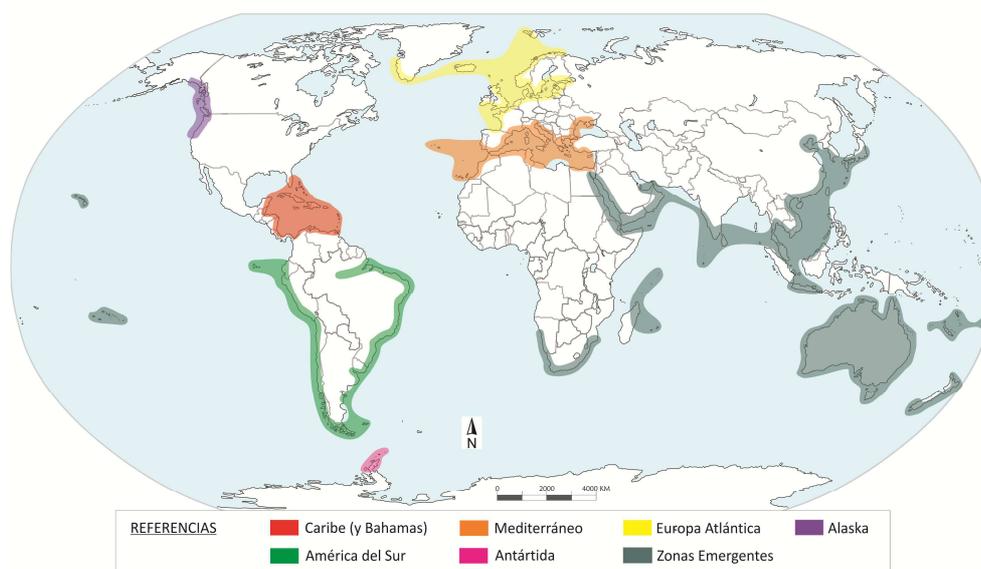
Finalmente, cabe señalar la relevancia de los impactos que se generan en torno a esta modalidad recreativa. Por un lado, es válido afirmar que, como parte de una ruta de cruceros el destino experimenta diversos resultados, positivos - entre los que se destacan los beneficios económicos - y negativos - como por ejemplo los ambientales -. Por otro, la calidad de los servicios brindados en cada uno de los destinos se refleja también en la imagen integral de la región; y dado que la logística de cruceros es altamente exigente y los tiempos deben respetarse rigurosamente, al menor inconveniente se cancela la escala e incluso puede llegar a excluirse de posteriores itinerarios.

3. ESCENARIO ACTUAL DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS

3.1. Panorama mundial

La elección de los destinos visitados está relacionada, por un lado, con las zonas de operación de las navieras (figura 2), y por otro, con las temporadas (invierno o verano) y con los factores climáticos propios de cada área geográfica. Estos elementos han permitido el diseño de itinerarios específicos acordes a las diferentes épocas del año, originando el desplazamiento continuo de flotas entre regiones, especialmente alternando los hemisferios norte - sur, favoreciendo el reposicionamiento⁵ de buques.

Figura 2
Regiones mundiales de operación de cruceros



Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la base de Butler Haltler, 2008, e información en línea de ofertas de cruceros.

El destino principal es el Caribe -y Bahamas- entre los meses de octubre y marzo; luego se encuentra el Mediterráneo, desde abril a septiembre, temporada en la cual también se demandan regiones como Europa Atlántica, Alaska y México. Las zonas de Asia y Pacífico aún no han alcanzado un desarrollo importante.

El incremento de flotas y de cruceristas, especialmente repetidores que son aquellos que ya han viajado en crucero alguna vez, ha llevado a las compañías a buscar nuevos destinos que incorporar a la oferta existente. Como consecuencia, han surgido regiones tales como América del Sur y Central, que atraen por sus riquezas naturales y culturales.

A partir del informe de la OMT (Butler Haltler, 2008), se podría afirmar que la principal demanda mundial proviene de Norteamérica, con una cuota de mercado mayor a dos tercios, seguida de la

Europea, que contribuye con más de 3 millones de viajes. Asia y el resto del mundo -hasta el momento- se mantienen al margen, con una participación mucho menor.

Con respecto a los buques de cruceros, existen por lo menos dos criterios de clasificación. El primero corresponde al tamaño y la capacidad de pasajeros, factores que determinan la existencia de buques pequeños, medianos, grandes y supergrandes o megacruceros. El segundo, utilizado por la OMT (Butler Haltler, 2008), los categoriza en función del segmento de mercado al cual se dirigen, diferenciando los siguientes: Budget, Contemporary, Premium y de Lujo.

En los últimos años, y con el fin de ofrecer nuevos productos, la tendencia ha sido la especialización a través de la introducción de nuevos itinerarios, buques y temas de interés. Se destacan los cruceros para familias con niños, temáticos, culturales, de aventura, de convenciones y viajes de incentivo, entre otros.

La tendencia del sector empresarial naviero ha sido la concentración, la cual ha llevado a la formación de unos pocos grupos, que cada vez son menos, como The Big Three (Los Tres Grandes) que se consolidan administrando la mayoría de las marcas de cruceros. En otras palabras, Butler Haltler (2008: xvi) afirma que “el 88% de la oferta mundial de camas está controlada por tres grandes grupos: Carnival Corporation & Plc, Royal Caribbean Ltd. y Star Cruises. De esta manera, la oferta se caracteriza por la existencia de una situación muy cercana al oligopolio. Los tres grupos se caracterizan por ser grupos multimarca, abarcan todos los segmentos de mercado, y disponen de unas flotas muy modernas (edad media 11,4 años)”.

3.2. Contexto sudamericano

Sudamérica –liderada por Brasil y Argentina– es considerada una región emergente en lo que a turismo de cruceros respecta. Su perfil está determinado mayormente por la oferta de rutas y atractivos naturales y culturales, exóticos y altamente solicitados por los principales mercados emisores (Norteamérica y Europa), quedando relegada aún su contribución a la demanda, la cual se limita, fundamentalmente, a viajes locales o, al menos, dentro de la misma región. Los principales puertos son Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Ushuaia y Valparaíso.

La temporada se extiende durante el invierno del hemisferio norte, es decir, a lo largo de la primavera y el verano australes, lo que le ha permitido desempeñar el rol de destino alternativo al Caribe. Si bien su contribución en el mercado mundial siempre ha sido constante, en la temporada 2012/2013 alcanzó su valor más alto, llegando al 3,9% (Cruise Lines International Association, 2013) y superando su antiguo récord de 3,5%, del año 2009.

En relación a las navieras más importantes que operan en América del Sur, se pueden mencionar: MSC, Costa, Holland American, Princess, Royal Caribbean y Norwegian Cruise Line, entre otras. Estas empresas también son las principales a nivel mundial (sólo faltaría Cunard), lo que permite inferir la jerarquía que está ganando la región.

En el mes de mayo del corriente año (2013) se llevó a cabo la tercera Convención de Cruceros Seatrade Latinoamérica (Seatrade Latin America Cruise Convention) en Valparaíso, Chile, continuando con el modelo llevado a cabo años anteriores en Argentina (Buenos Aires) y Brasil (San Pablo). Se reunieron los representantes de las navieras más importantes que operan en la región, junto con delegados públicos y privados de los diferentes destinos. En el transcurso de la misma se destacó el enorme potencial de crecimiento de la región y se señalaron obstáculos como la falta de infraestructura especializada, los excesivos costos, impuestos y tarifas, y las leyes de cabotaje (especialmente en el caso de Chile). Asimismo, como se ha manifestado en ocasiones anteriores, se planteó la necesidad de crear una asociación que agrupe a todos los puertos de cruceros de la región, y de trabajar en conjunto con los gobiernos locales y con los operadores.

Según la información en línea de las compañías que operan en la región, es válido afirmar que las principales rutas de Sudamérica son las siguientes: Amazonas, Costa Brasileña, Costa Meridional y Costa del Pacífico (e islas Galápagos) como puede apreciarse en la figura 3. Si bien, por su popularidad se destacan las Costas Brasileña y Meridional, también se observa que cada vez es mayor la cantidad de compañías que operan en las rutas de Amazonas y la Costa Pacífica.

Figura 3
Principales rutas de cruceros de Sudamérica



Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la información en línea de ofertas de cruceros.

3.3. Cruceros en Argentina

El Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (Secretaría de Turismo de la Nación, 2005), así como su respectiva actualización (Ministerio de Turismo de la Nación, 2011) abordan la modalidad de cruceros como parte de la oferta argentina vinculada a “intereses especiales”.

Las rutas, denominadas circuitos marítimos, se encuentran presentes en sólo dos regiones del país: Buenos Aires y la Patagonia. En ellas se observan sólo dos circuitos reales: el Circuito Marítimo de Cruceros Actuales, que incluye los puertos de Buenos Aires, Mar del Plata, Puerto Madryn y Ushuaia, y el Circuito Marítimo de los Glaciares, el cual comunica la Isla Grande de Tierra del Fuego con el continente. Como potenciales se incorporan los puertos de Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, articulando con las Islas Malvinas. Es válido afirmar que en ninguno de los casos se consideran acciones prioritarias por parte del Estado, dada la fuerte inversión privada de la que goza el sector cruceros.

Actualmente, Argentina participa de los dos itinerarios sudamericanos más importantes: la Costa Brasileira y la Costa Meridional.

COSTA BRASILEIRA. El puerto argentino que forma parte de esta ruta de manera regular es Buenos Aires, aunque gran parte de los cruceros se limita a operar sólo en Brasil, finalizando el circuito mucho antes de navegar aguas argentinas. No sucede lo mismo con su demanda, la cual se compone fundamentalmente de turistas argentinos.

COSTA MERIDIONAL. 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.

Como se observa, son tres los puertos regulares de cruceros argentinos:

- **BUENOS AIRES** (Buenos Aires). Es uno de los puertos más importantes y elegidos de la región, y el principal puerto de cruceros del país en lo que a movimiento de pasajeros refiere. Se caracteriza por ser un puerto base o cabecera, donde comienzan y finalizan muchos de los itinerarios que visitan la región, y un destino en el que pernoctan los cruceristas al menos una noche.

- USHUAIA (Tierra del Fuego). Constituye en la actualidad el segundo puerto argentino de cruceros más importante, aunque el primero si se considera la cantidad de recaladas, dado que recibe un gran número de buques destinados al turismo antártico, que poseen un tamaño más pequeño y, por consiguiente, menor cantidad de pasajeros. Se configura como un puerto base para los itinerarios antárticos y para las rutas de navieras regionales; en el caso de los cruceros turísticos, tiene la función de escala.
- PUERTO MADRYN (Chubut). Considerado como uno de los puertos argentinos más importantes, se articula como la escala argentina indispensable para los itinerarios meridionales porque además de su singular belleza natural, posee una ubicación estratégica en la mitad del trayecto entre Buenos Aires y Ushuaia.

Mar del Plata (Buenos Aires) aún no constituye una escala importante, sino que se ha ido incorporando paulatinamente a las programaciones regulares de algunas navieras, gracias a su moderna infraestructura.

Además, 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, entre otros, Camarones (Chubut), Comodoro Rivadavia (Chubut), Puerto Deseado (Santa Cruz), Rosario (Santa Fe) y Bahía Blanca (Buenos Aires).

Dado que en el ámbito de los cruceros turísticos la seguridad es una condición esencial, la Prefectura Naval Argentina como autoridad marítima nacional y de aplicación del Código PBIP⁶, ha implementado en la última década nuevas disposiciones relacionadas con el control de personas, cargas y equipajes en las terminales portuarias. Además lleva a cabo un riguroso operativo cada vez que un buque de cruceros ingresa a un puerto nacional. Junto con Prefectura, también Sanidad de Frontera, Migraciones y Aduana velan por la seguridad nacional.

Sintetizando la situación argentina actual respecto a los cruceros, se puede decir que constituye el segundo destino de Sudamérica, con una demanda creciente y grandes posibilidades. Al mismo tiempo, existen algunas dificultades que deben solucionarse a fin de facilitar la operación en los puertos argentinos.

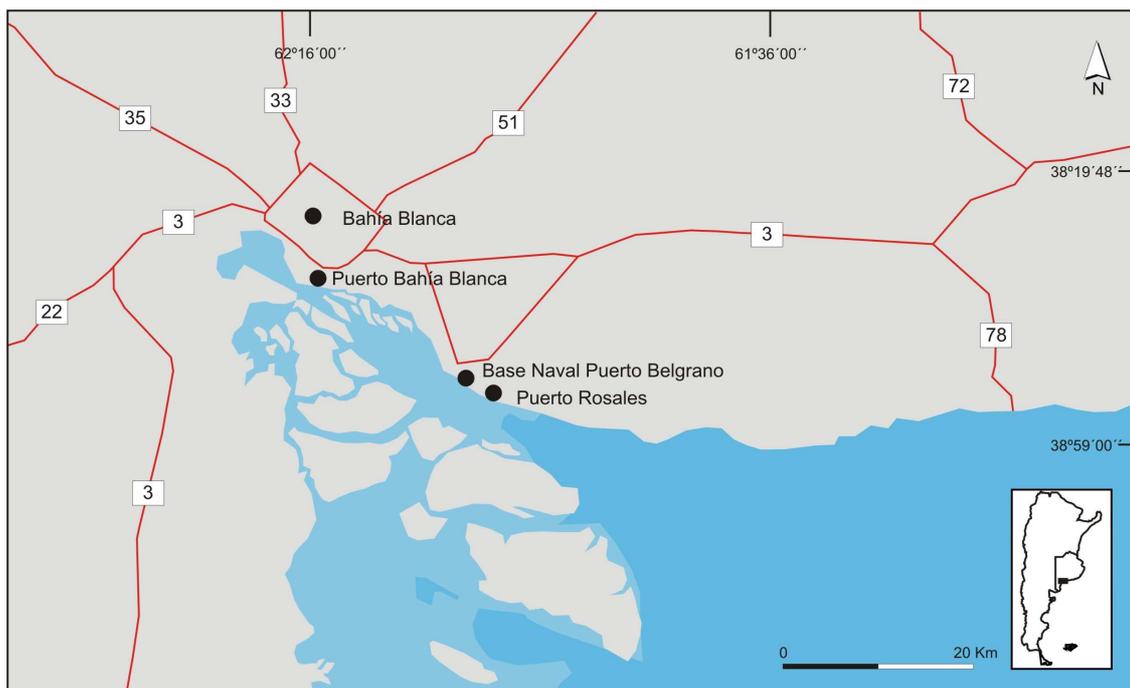
4. CRUCEROS TURÍSTICOS EN BAHÍA BLANCA

4.1. Análisis de la oferta turística

4.1.1. Bahía Blanca: localización y principales características geográficas

Bahía Blanca se encuentra situada en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, Argentina, localizándose a los 38°43'2" latitud sur y 62°15'54" longitud oeste (figura 4). Es un centro urbano intermedio con 274.838 habitantes (INDEC, 2001), el más grande a nivel regional y 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, lo que la convierte en una localidad de paso, comunicando los flujos que se dirigen desde y hacia las diferentes zonas del país.

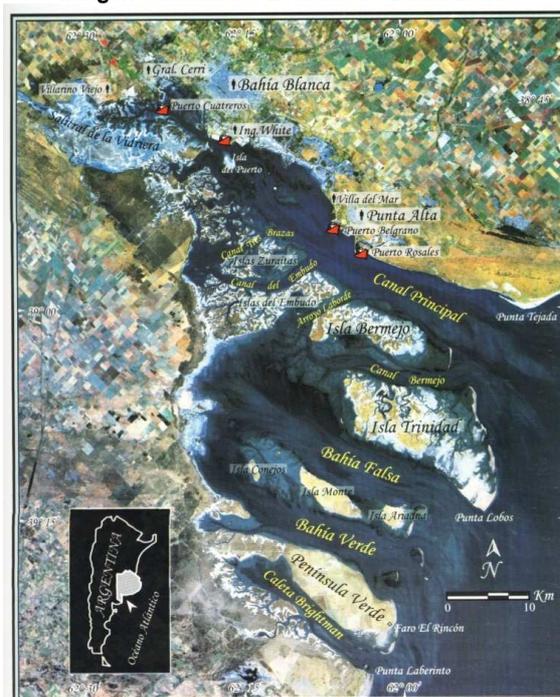
Figura 4
Localización del área de estudio



Fuente: elaborado por Sandra E. Tonello, 2013

“El área de Bahía Blanca, aunque no presenta una cuenca hidrográfica significativa, posee uno de los estuarios⁷ más importantes de la Argentina” según afirman Piccolo y Hoffmeyer (2004: 29). Ubicado en el límite entre el monte y el pastizal, representa la transición entre la zona continental y la marítima, allí donde se reúnen los partidos de Bahía Blanca, Coronel Rosales y Villarino con el Mar Argentino. Alcanza una superficie aproximada de 3.000 km² (figura 5) y se caracteriza “por una costa baja formada por amplias planicies de marea (sector intermareal) y canales de diferentes dimensiones, con islas y algunas áreas de marismas salinas” (Piccolo y Hoffmeyer, *op. cit.*: 31).

Figura 5
Imagen Satelital del Estuario de Bahía Blanca



Fuente: Petracci y Delhey, 2005, p.17.

Dentro de esta compleja red de canales, el Canal Principal se presenta como el único acceso al puerto de Bahía Blanca, con una longitud de 60 km y un ancho que oscila entre 200 m en la cabecera hasta 4 km en la boca. En relación a la navegación en el estuario, “el sector usado como canal de navegación, excede la profundidad mínima de 13,5 m (45 pies) requerida para el paso de buques de gran calado” (Piccolo y Hoffmeyer, *op. cit.*: 32).

4.1.2. El puerto de aguas profundas de Bahía Blanca: características

El puerto de Bahía Blanca, localizado a 38°47' de latitud sur y a 62°16' de longitud oeste, se extiende sobre la costa norte del estuario. Es considerado el primer puerto autónomo del país desde el 1 de septiembre de 1993, cuando el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (en adelante CGPBB), un ente público no estatal, tomó bajo su cargo la administración y explotación del mismo⁸. El Consorcio delega en la iniciativa privada las cuestiones operativas, actuando solamente de manera subsidiaria. Su órgano directivo está conformado por nueve miembros que representan a diversos sectores (públicos, privados y sindicales) relacionados con él. Es importante destacar, en relación al turismo de cruceros, que el Municipio de Bahía Blanca cuenta con un representante en el directorio.

De acuerdo a las categorías establecidas por la Ley de Puertos N° 24.073/1992, es un puerto de uso público, con destino comercial e industrial. Se especializa en el manejo de cargas a granel líquidas y sólidas (cereales, oleaginosas y subproductos, combustibles, gases y subproductos químicos), y cuenta desde el año 2007 con una terminal para carga contenedorizada. Si bien en su concepción no se define una función turística, es reconocido por su capacidad para responder a requerimientos específicos y eventuales, como por ejemplo, las recepciones aisladas de buques turísticos, acontecidas entre los años 1993 y 2005.

El puerto se localiza en la costa norte del Estuario de Bahía Blanca, donde también se asienta la Base Naval Puerto Belgrano, el puerto militar nacional más importante del país, y Puerto Rosales a cargo de la administración portuaria provincial. En el interior del estuario se encuentra el Puerto Bahía Blanca, conformado por los puertos de Ingeniero White, Galván y nuevos sectores que han sido incorporados a la jurisdicción portuaria. El CGPBB es el responsable del mantenimiento de la profundidad y buen estado de la señalización del canal principal, y en lo que respecta a la navegación comercial, los otros puertos son dependientes de las normas y tarifas que fije el ente aunque en su faz administrativa y comercial sean autónomos del mismo.

Dentro de las características principales, enumeradas por el CGPBB en su sitio oficial, se pueden destacar las siguientes:

- Profundidad para buques de hasta 45 pies de calado.
- Muelles con capacidad para operar todo tipo de buques y mercaderías.
- Provisión de agua potable, energía eléctrica y combustibles a buques.
- Talleres navales especializados en mecánica, electricidad y electrónica, y reparaciones de buques en diques secos ubicados en la Base Naval de Puerto Belgrano.
- Servicios de remolque, amarre y practicaaje.
- Servicios de agencias y proveedurías marítimas.
- Amplia red de comunicaciones de telefonía, radioenlace y satélites que vincula a la ciudad y el puerto con todo el mundo.
- Sistema de Control de Tráfico Marítimo (VTS) radarizado.

4.1.3. Recursos turísticos del potencial destino de cruceros

Todas las actividades ligadas al turismo de cruceros tienen una particularidad: la concepción regional. Esta visión permite pensar no sólo a la región de operación como una sumatoria de destinos, sino también a cada uno de esos destinos como un conjunto de atractivos de la ciudad puerto y de la región circundante, favoreciendo la inclusión de todos aquellos recursos localizados dentro de un radio de influencia inferior a las dos horas espacio tiempo.

Cuadro 1

Atractivos de Bahía Blanca y su región clasificados por modalidad turística

MODALIDAD	ACTIVIDADES	ATRACTIVO	DISTANCIA*	ACCESIBILIDAD
-----------	-------------	-----------	------------	---------------

ECOTURISMO	Contacto con la naturaleza, observación de fauna y flora	<i>Reserva Natural "Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde"</i>	A Pto. Rosales: 28 km A las Islas: 2 hs	Por agua (canales del estuario)
	Observación de restos geológicos, paleontológicos y arqueológicos	<i>Reserva "Pehuen Co-Monte Hermoso"</i>	A Pehuen Co: 81 km	RN 3 Norte
			A Monte Hermoso: 97 km	RN 3 Norte y RP 78.
ECOTURISMO Y TURISMO AVENTURA	Contacto con la naturaleza, birdwatching, observación de fauna y flora, trekking, cabalgatas, safaris fotográficos	<i>Comarca turística de Sierra de la Ventana</i>	A Sierra de la Ventana: 124 km	RN 33, RP 76 y RP 72
			A Parque Provincial "Ernesto Tornquist": 99 km	RN 33 y RP 76
			A Villa Ventana: 106 km	RN 33 y RP 76
			A Saldungaray: 132 km	RN 33, RP 76 y RP 72
TURISMO DE SOL Y PLAYA	Visita a balnearios	<i>Pehuen Co</i>	81 km	RN 3 Norte
		<i>Monte Hermoso</i>	97 km	RN 3 Norte y RP 78.
TURISMO RURAL	Visita a estancias, observación de las actividades rurales, fiesta gaucha	<i>Bahía Blanca</i>	Menos de 40 km	-
		<i>Fortín Mercedes</i>	123 km	RN 3
		<i>Pigüé</i>	133 km	RN 33
		<i>Saavedra</i>	114 km	RN 33
		<i>Sierra de la Ventana</i>	124 km	RN 33, RP 76 y RP 72
		<i>Tornquist</i>	75 km	RN 33
TURISMO URBANO Y TURISMO CULTURAL	Citytours, observación de manifestaciones artísticas y culturales	<i>Bahía Blanca. Circuitos: Centro histórico; Barrios y Parques; Puertos; Rieles; Museos; Hoteles; Patrimonio Verde Urbano; Gral. Cerri; Cabildo.</i>	A Bahía Blanca: 0 km	-
			A Gral. Cerri: 16 km	RN 22
			A Cabildo: 52 km	RP 51

Nota: *: Las distancias están consideradas desde la ciudad de Bahía Blanca.

Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la base de datos de Vaquero y Ecolani, 2005; Automóvil Club Argentino, 2005.

En el cuadro 1 se destacan los principales atractivos de la zona de Bahía Blanca, ubicados dentro de los 150 km de distancia desde la ciudad homónima, clasificados según su modalidad turística. Se describen brevemente las actividades que pueden llevarse a cabo en cada uno de los destinos, las distancias respecto a la localidad central -calculadas en base a la cartografía publicada por el Automóvil Club Argentino- y la forma de acceder a ellos.

Como se advierte, existe una oferta variada, compuesta por recursos culturales que abarcan desde el turismo urbano hasta el rural, pasando por restos paleontológicos únicos en el mundo, así como también naturales: las sierras, el mar y el estuario.

Se advierten dos recursos con gran potencialidad para ser destacados en el destino Bahía Blanca, propios de la zona y diferenciadores del resto de los puertos que conforman el itinerario meridional potencial. Ellos son la Reserva Natural Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde y el turismo rural en las estancias de los pueblos de la región.

La Reserva Natural Provincial de Usos Múltiples⁹ "Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde"¹⁰ representa al ecosistema del estuario de Bahía Blanca, el cual constituye un humedal de gran importancia ecológica a nivel nacional e internacional. Ha sido declarado como Área de Importancia para la Conservación de Aves (AICAS), especialmente de las aves migratorias neárticas del cono sur de Sudamérica. Este ambiente de marismas costeras constituye una rica fuente de biodiversidad, caracterizada fundamentalmente por sus más de setenta especies de

aves, como la Gaviota Cangrejera¹¹ y mamíferos marinos, entre los que se destaca el Delfín del Plata o Franciscana.

Por otro lado, el turismo rural ha sido considerado como una excursión de gran aceptación por parte de los extranjeros que han visitado la ciudad a bordo de cruceros, entre 1993 y 2005. Es decir, la imagen del destino Bahía Blanca y su región está asociada, por un lado, al mar (estuario), y por otro, a la llanura, el campo pampeano y la sencillez de su gente. En este contexto, se han visitado localidades como Monte Hermoso, Fortín Mercedes, Saavedra, entre otras.

En general, las actividades han consistido en la degustación de gastronomía típica y la denominada “fiesta gaucha”, espectáculo caracterizado por la demostración de destrezas criollas, incluyendo pialada¹² y pato¹³, recitados y danzas tradicionales como el folklore y el tango.

4.1.4. Actores intermediarios del ámbito de cruceros: operadores turísticos y agencias marítimas

Es correcto afirmar que, dentro del producto crucero, existen dos actores imprescindibles que funcionan como nexos de la compañía naviera, con el destino y con el puerto; en el primer caso, se denomina operador terrestre, y en el segundo, agencia marítima.

El operador terrestre es un agente intermediario cuyo rol consiste en organizar y ofrecer al pasajero todos los servicios turísticos contratados en tierra: excursiones, alojamiento, transporte, etc. En general, esta función es llevada a cabo por importantes agencias receptoras locales, aunque también pueden cumplir este rol operadores turísticos reconocidos de un destino nuclear, como es el caso de Buenos Aires o Puerto Madryn.

En la ciudad de Bahía Blanca existe una sola agencia de turismo receptor, registrada como tal por el Ministerio de Turismo de la Nación. Sin embargo, aún es considerada una actividad marginal y, eventualmente, también otras agencias turísticas de la ciudad cumplen este rol, reservando hotelería y traslados, e incluso organizando alguna excursión hacia atractivos de la zona.

Las agencias marítimas son aquellos representantes legales de las navieras en los puertos locales y trabajan, en general, con varios armadores. En el caso de los cruceros, además de atender los requerimientos propios del buque, satisface las necesidades relativas a los pasajeros. El puerto de Bahía Blanca cuenta con una importante variedad de agencias marítimas, algunas de las cuales han operado con cruceros en Buenos Aires y/o Puerto Madryn.

Dentro de las actividades que realizan estas empresas se destaca el abastecimiento al buque y las formalizaciones aduaneras y migratorias, como en el caso de Bahía Blanca (por antecederle un puerto extranjero –uruguayo-). Frente a esta situación, en la Boya 11, a poco más de 50 km del puerto local, junto con el práctico embarcan delegados de los organismos oficiales con el objeto de realizar los trámites necesarios para que pasajeros y tripulantes puedan desembarcar en destino sin demoras.

4.2. Análisis de la demanda turística

4.2.1. Demanda real histórica: antecedentes de cruceros en Bahía Blanca

Desde el año 1993, de manera ocasional, la ciudad puerto de Bahía Blanca ha recibido buques turísticos. La naviera que por primera vez trajo un buque de cruceros al puerto local demandaba “pampa con indios” (representante agencia receptiva, 2011).

Cuadro 2
Atraques de buques de cruceros en Bahía Blanca

Fecha de Atrake	Buque / Naviera	Pax Cantidad y Origen	Tipo de Escala	Estadía en el Puerto	Actividades realizadas
27/02/1993	Fedor Dostoievsky (Neckermann Seereisen)	405 (alemanes)	Turística	12 hs	City tour / Turismo Rural
28/12/1996	Berlín (Peter Deilmann)	370 (alemanes, suizos, austríacos/ jubilados)	Turística	4 hs	Base Naval

06/02/1997	Vista Fjord (Cunard)	650 (alemanes, americanos)	Turística	10 hs	City tour / Turismo Rural
22/01/1998	Calypso (Transocean Tours)	400 (alemanes)	Turística	4 hs	City tour / Turismo Rural
25/11/1998	Royal Viking Sun (Cunard)	320 (americanos, europeos, japoneses, latinos/ jubilados)	Turística	12 hs	City tour / Turismo Rural
11/01/2000	Clipper Adventurer (Quark Expeditions)	122	Técnica	3 días	S/I
10/11/2001	Endeavour (Lindblad Expeditions)	56	Técnica	12 días	No
10/01/2002	Vistamar (Plantours Kreuzfahrten)	300	Técnica	18 días	S/I
15/11/2003	Endeavour (Lindblad Expeditions)	56	Técnica	- de 24 hs	S/I
06/12/2003	Explorer II (Abercrombie & Kent)	198	Técnica	12 días	S/I
08/11/2004	Endeavour (Lindblad Expeditions)	56	Técnica	- de 24 hs	S/I
09/11/2005	Nat Geo Endeavour (Lindblad Expeditions)	56	Técnica	- de 24 hs	S/I

Nota: S/I: Sin Información

Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la base de Prefectura Naval Argentina, 2011; Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, 2011; Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca, 2001; La Nueva Provincia, 1993, 1996, 1997, 1998, 2001.

En el cuadro anterior se sintetizan los atraques aislados de cruceros en el puerto de Bahía Blanca, respecto a los cuales, pueden diferenciarse dos períodos:

1) Durante la década de 1990 se observan escalas de embarcaciones de gran porte, con esloras de entre 140 y 204 m de largo y más de 300 pasajeros a bordo. Indistintamente del motivo de la escala (turístico o técnico), en todas ellas se evidencia un gran interés por parte de las agencias receptoras y del Municipio en satisfacer las necesidades recreativas de los cruceristas, ofreciendo actividades interesantes y variadas, las cuales contemplaron no sólo el atractivo de la ciudad, sino también de la región a través del turismo rural. La duración de las escalas osciló entre 4 y 12 hs. Varias de estas experiencias también fueron registradas por el periódico local (La Nueva Provincia: 1993, 1996, 1997, 1998, 2001).

2) A partir de finales de 2001 las escalas han sido exclusivamente técnicas, ya sea por abastecimiento o reparación, en buques más pequeños (no exceden los 122 m de eslora). En las escalas de abastecimiento, el buque ha sido siempre el mismo (Endeavour/Nat Geo Endeavour), que ha recalado regularmente en el mes de noviembre durante los años 2003, 2004 y 2005. En todas sus escalas, la permanencia en el puerto ha sido por un tiempo inferior a 24hs y se desconoce si los cruceristas realizaron actividades en tierra.

Se observa que Bahía Blanca no constituía una escala regular en los itinerarios de cruceros. Sin embargo, recientemente fue incluida dentro de un itinerario de National Geographic, denominado "Patagonia: Argentina and the Chilean Fjords" y operado con su buque Explorer. La travesía comienza en Buenos Aires y, a lo largo de veinte días, se visitan atractivos en Bahía Blanca, Península Valdés, Bahía Bustamante, Puerto Deseado, Punta Arenas, Isla Magdalena, Tierra del Fuego, fiordos chilenos, Puerto Natales, Canal de Beagle, Cabo de Hornos y Ushuaia, desde donde parte un vuelo chárter hacia Buenos Aires.

Bahía Blanca representa los días cuatro y cinco del mencionado circuito. Los principales recursos son las islas y canales del Estuario, en los cuales pueden observarse especies como el delfín del Plata o franciscana y la gaviota de Olrog o cangrejera. También se ofrece un paseo por el Parque Provincial Ernesto Tornquist para el avistaje de especies típicas de las pampas (National Geographic, 2013).

El día 25 de octubre de 2012 iba a tener lugar la primera escala en Bahía Blanca como parte de esta ruta. Sin embargo, las condiciones meteorológicas provocaron un retraso en la escala anterior y, dado que tiempos deben respetarse con rigurosidad, el buque saltó la recalada en esta región y se dirigió a la siguiente.

4.2.2. Demanda potencial¹⁴: perfil del crucerista y buques que navegan la ruta meridional

4.2.3. Buques que navegan la ruta potencial

Con el fin de determinar la potencialidad del puerto de Bahía Blanca según sus características físicas, se han identificado aquellos buques que han operado últimamente en la ruta potencial. Cabe aclarar que, por tratarse de un fenómeno dinámico que se modifica a ritmo vertiginoso, y dada la necesidad de conocer las tendencias actuales, se ha limitado el análisis a los últimos tres años, es decir, considerando las temporadas 2010/2011, 2011/2012 y 2012/2013.

En general, si bien se observa una disminución de atraques en la temporada 2011/2012, también tuvo lugar una recuperación en la siguiente (2012/2013).

Las compañías que no han dejado de realizar este tramo son Celebrity Cruises, Phoenix Reisen, Aida y National Geographic. En el primer caso, el Celebrity Infinity ha recalado con una frecuencia considerable, entre 6 y 8 veces por año; en los otros, por el contrario, aunque han mantenido la constancia, lo han hecho con un solo viaje por temporada: Phoenix Reisen alternando embarcaciones (Albatros, Amadea y Artania), y las demás con el mismo buque (Aidacara y Explorer).

Pueden señalarse navieras como Fred Olsen o Seabourn que han dejado de operar en esta zona -lo que no significa que no puedan volver en los próximos años-, como así también otras que han comenzado a navegar estos mares atlánticos -Azamara Club, Carnival, Oceania-.

En relación a las especificaciones de los barcos, se advierte la presencia de megacruceros y buques considerados grandes, aunque la mayoría son medianos y pequeños, por lo que se podría afirmar que la región goza de una demanda más exclusiva que masiva. Esta afirmación se corrobora al observar el segmento de mercado al cual pertenecen: predominan los buques de alto nivel, correspondientes a Lujo y Premium, con una minoría perteneciente al Contemporary.

En general, son barcos de más de 130 m de eslora, excepto el Nat Geo Explorer que es menor, con calados que van de 3,5 a 8 m y poseen una capacidad superior a los 148 pasajeros, excediendo los 2.000 turistas los más populares.

4.2.4. Perfil del crucerista de la ruta potencial

El crucerista tipo de la ruta meridional de Sudamérica, la cual incluye el tramo de interés para el presente trabajo, se puede definir a partir de las siguientes características (Jefe de Operaciones Terminal de Crucero Puerto Buenos Aires, 2011).

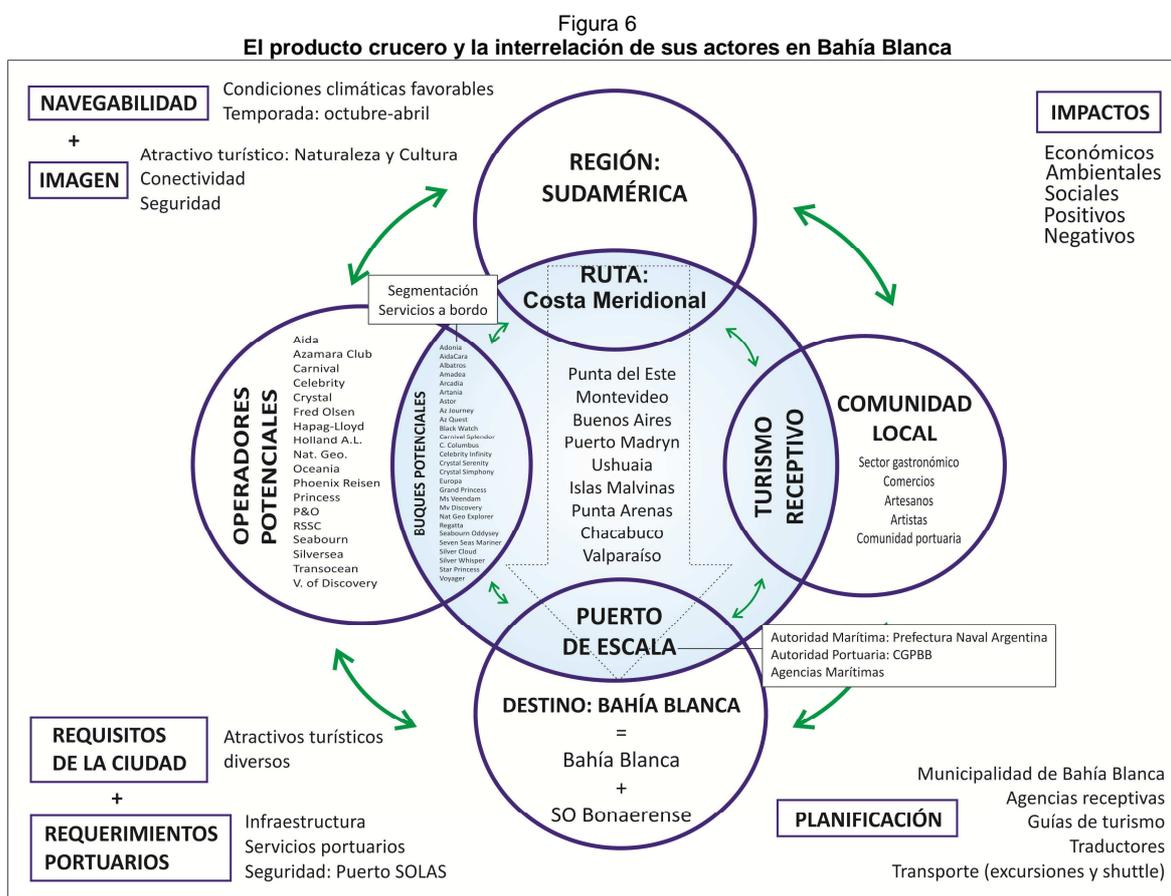
- Es un pasajero extranjero en un 95%, principalmente norteamericano y europeo.
- Su poder adquisitivo es bastante alto si se tiene en cuenta el precio que tiene este tipo de itinerarios en el mercado.
- Es repetidor, ya ha viajado previamente 3 o 4 veces hacia destinos más populares, el Caribe o el Mediterráneo, de manera tal que cuando elige Sudamérica, evalúa otras opciones como Canal de Panamá, Alaska u Oriente Medio.
- En consecuencia del punto anterior, es un turista bien informado, que sabe lo que quiere y conoce cada detalle del destino que eligió. Por lo tanto, es exigente, busca lo mejor.
- Su motivación es lo auténtico, lo natural. Disfruta de las actividades al aire libre, el contacto con la naturaleza, la observación de fauna y flora, excursiones enmarcadas en paisajes naturales así como culturales: las raíces argentinas, el gaucho, el campo, lo original.
- En relación a las excursiones, aproximadamente el 65% de los cruceristas las toman a bordo, un 25% las contratan en tierra, y el 10% restante recorre la ciudad destino por su cuenta (a pie, en colectivo o taxi).

Un perfil más específico de este pasajero potencial para Bahía Blanca, quien constituye más de un 90% del conjunto de cruceristas que baja en Puerto Madryn si se considera que la mayor parte de los buques que recibe este puerto proviene de Buenos Aires o se dirige hacia allá, lo definen Vereda, Losano *et al.* (2009: 116):

- "Nacionalidad: estadounidense.
- Edad: 68 años.
- Grupo de viaje: en pareja.
- Ya ha realizado otros viajes en cruceros.
- Elige este viaje por el itinerario.
- Realiza alguna excursión en el destino.
- Compra las excursiones en el barco."

V. DIAGNÓSTICO

Poniendo especial atención sobre el objetivo principal de la presente investigación, en este apartado se desarrollará el diagnóstico acerca de la potencialidad de Bahía Blanca para la recepción de cruceros turísticos. Para ello, se retoma la figura 1 que sintetiza el producto crucero, para aplicarlo al caso específico de Bahía Blanca, lo que permitirá identificar la situación actual, para luego contrastarla con la hipótesis de trabajo, y de este modo arribar a la conclusión.



Fuente: elaborado por Romina Turco, 2013, sobre la base de Butler Haltler, 2008: xiv.

En la figura 6 se puede observar la compleja trama de relaciones que surgiría entre los actores involucrados en el producto crucero aplicado al caso de Bahía Blanca y la forma en que ella se insertaría en el contexto mundial. Se aprecia entonces, en primer lugar, la región a la cual pertenece, Sudamérica, a través de la ruta de la Costa Meridional, la cual incluye los puertos de Punta del Este, Buenos Aires, Puerto Madryn, Ushuaia y Valparaíso, entre otros. La imagen de esta región se relaciona con la seguridad y sus atractivos fundamentales son la naturaleza y la cultura tradicional.

Los operadores y buques considerados potenciales han sido aquellos analizados anteriormente en el punto 4.2.3 y representan los arribos en los puertos de Buenos Aires y Puerto Madryn para las temporadas 2010/2013, es decir, los últimos tres años. Estas empresas demandan en cada recalada una serie de requerimientos y requisitos tanto del puerto como de la ciudad.

En el caso de Bahía Blanca, su puerto representaría una escala dentro del itinerario señalado y el destino en sí comprendería no sólo la ciudad cabecera sino también la región circundante dentro de un radio de dos horas de distancia tiempo. Asimismo, el crucerismo sería percibido como parte del turismo receptivo de la localidad, en cuyo desarrollo participarían todos aquellos actores locales, provenientes de diversos ámbitos, que directa o indirectamente se relacionaran con él.

VI. REFLEXIONES FINALES

En un contexto de constante crecimiento mundial y búsqueda de nuevos destinos que permitan a las navieras diferenciar su oferta sudamericana, la presente investigación tuvo como objetivo final el análisis de la potencialidad de Bahía Blanca como puerto de escala de cruceros, justificando su factibilidad a partir de las características portuarias y la oferta regional de atractivos.

La información obtenida a través de todas las fuentes bibliográficas y orales consultadas, ha permitido afirmar que la localidad, entre los años 1993 y 2005, por diferentes motivos, fue escala esporádica de cruceros que operaban en la Costa Meridional. Sin embargo, para llegar al análisis local fue necesario previamente conocer las particularidades del fenómeno estudiado y de la situación global en la que se encuentra inmerso.

El entorno mundial permite observar una alta concentración, por un lado, de operadores de cruceros, reunidos en tres grupos principales, y por otro, de rutas, con una mayor frecuencia en las regiones Caribe y Mediterráneo. Constituye un fenómeno de gran crecimiento y dinamismo, lo cual ha facilitado su capacidad de adaptación a los diversos segmentos de mercado así como también a los cambios en las tendencias socioeconómicas, adecuando su oferta a las exigencias de la demanda y a un complejo sistema de costos.

Se advierten dos escalas, una global y otra local, relacionadas a través de una variedad de actores pertenecientes al ámbito marítimo, turístico y otros propios de las comunidades receptoras involucrados indirectamente con la actividad. El enlace más importante se encuentra representado por el puerto, el cual puede ser base o de escala.

En general, cada itinerario constituye sólo una parte dentro de una zona mayor de operación; asimismo, cada uno de los destinos que componen dicho circuito, comprende no sólo el puerto de atraque, sino también la región circundante. Por lo tanto, se aprecia la importancia que la concepción regional tiene en este producto turístico.

Argentina se halla dentro de la región América del Sur, participando con tres puertos principales (Buenos Aires, Puerto Madryn y Ushuaia) en dos rutas regionales: Costa Brasileña y Costa Meridional. En este contexto, Bahía Blanca se localiza dentro del área de navegación del último itinerario, representando una escala potencial intermedia entre Buenos Aires y Puerto Madryn.

El análisis del puerto local ha permitido destacar ciertas ventajas. En las recepciones aisladas de buques de pasajeros se ha utilizado principalmente el Sitio 5 de Puerto Galván aunque también se cuenta con otras instalaciones, entre ellas el Muelle Multipropósito, las cuales permitirían el atraque de los cruceros potenciales analizados. En relación a la profundidad necesaria, la situación es aún más prometedora, dada por un calado que llega hasta los 45 pies (13,5 m), los cuales son suficientes para la navegación de este tipo de embarcaciones.

Si bien actualmente se observa una mayor exigencia por parte de los operadores de cruceros respecto a la disponibilidad de una infraestructura portuaria especializada, también se ha comprobado que cuando el puerto presenta algún tipo de ventaja competitiva, la infraestructura se adapta paulatinamente. Es decir, si el destino posee alguna característica (atractivo, conectividad, etc.) que justifica la escala en el mismo, las instalaciones portuarias se van adecuando en la medida que aumenta la cantidad de atraques y surgen inversiones.

El puerto de Bahía Blanca, por su jerarquía internacional, es considerado un puerto seguro, certificado por la Organización Marítima Internacional. Ofrece una serie de servicios, entre los que destacan los de abastecimiento (frecuentemente utilizados en los puertos de escala), los talleres navales, y la variada oferta de agencias marítimas, algunas de las cuales ya han trabajado con el tráfico de cruceros. Es un puerto reconocido por su ductilidad para responder a requerimientos específicos y se cuenta con una buena predisposición de la autoridad portuaria en relación a todas aquellas nuevas actividades que contribuyan a dinamizar la economía regional.

Por otra parte, es válido señalar que las demoras relativas a los trámites de embarque y desembarque son mayores en comparación con puertos especializados. Sin embargo, los tiempos serían optimizados si la actividad pudiera regularizarse con 4 o 5 buques por temporada.

El análisis del perfil del crucerista de la ruta potencial ha permitido comprobar que la oferta turística del destino Bahía Blanca coincide con la demanda del mismo en estas latitudes. El pasajero que realiza el trayecto Buenos Aires – Puerto Madryn, perteneciente a la costa meridional, busca en esta región patrimonio natural y cultural.

El turismo rural ha demostrado su éxito en todas las escalas turísticas de cruceros internacionales que han tenido lugar en Bahía Blanca y por esta razón no se ha analizado detalladamente. Las visitas a estancias en los partidos próximos de Monte Hermoso, Saavedra, Tornquist o Pigüé, entre otras, han sido excursiones siempre elegidas y consideradas positivas tanto por los turistas como también por los organizadores.

El ecoturismo, en cambio, se configura como una modalidad con potencial pero aún incipiente. Se ha abordado la Reserva Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde como un área natural susceptible de ser concebida como atractivo diferenciador de la oferta recreativa de la región, especialmente en temporada estival, en la cual pueden observarse mayor cantidad de especies de aves y mamíferos marinos. Aunque actualmente en relación a ella sólo se realice alguna charla interpretativa en verano desde la costa, se está trabajando para llevar a cabo visitas embarcadas a la misma con una frecuencia determinada.

En relación a la oferta de turismo receptivo, la ausencia de una demanda constante ha obstaculizado la permanencia de un paquete organizado en las agencias locales. Dicha situación ha permitido destacar la capacidad de los actores involucrados para la improvisación de servicios receptivos, aunque sería recomendable, especialmente en el caso de los cruceros, llevar a cabo una correcta planificación que considere a Bahía Blanca como un destino integral y permita optimizar la calidad y competitividad de las prestaciones ofrecidas.

Algunas entrevistas realizadas a actores clave de la ciudad han evidenciado una escasa conciencia del potencial turístico local e incluso regional. Si bien es cierto que no posee un atractivo popularmente conocido como puede ser la fauna marina de Puerto Madryn, el fin del mundo en Ushuaia, e incluso Buenos Aires con su factor cosmopolita, también es real que comprende una diversidad de atractivos de variadas modalidades turísticas. Asimismo, el humedal del estuario local ha sido reconocido internacionalmente, lo que permitiría jerarquizar la oferta.

La investigación llevada a cabo ha permitido documentar las experiencias de Bahía Blanca como puerto de escala de cruceros turísticos, complementando y actualizando la información disponible hasta el momento. Sin embargo, aún no se han determinado fehacientemente las causas por las cuales nunca se concretó la actividad. Por ello, y como consecuencia de la complejidad propia del turismo de cruceros, acentuada por la cantidad de actores que participan en su desarrollo, se advierte la necesidad de generar conocimiento local en las áreas vinculadas a las particularidades del negocio de cruceros y los impactos potenciales de la actividad.

A través del desarrollo del trabajo se ha expuesto la situación actual de Bahía Blanca respecto a esta modalidad turística y se ha comprobado la hipótesis enunciada: por un lado, el puerto presenta condiciones para una primera etapa de recepción de buques de pasajeros y, por otro, el destino conformado por la ciudad y la región permite ofrecer atractivos singulares, acordes a la ruta en la que se encuentra. En otras palabras, es factible incorporar al turismo de cruceros como parte del turismo receptivo de la ciudad, de manera tal que permita complementar otras propuestas que se están llevando a cabo.

VI. BIBLIOGRAFÍA

- Argentina (2011): "Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Actualización 2011. Argentina 2020". Ministerio de Turismo de la Nación, Buenos Aires.
- Argentina (2005): "Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable. Argentina 2016". Secretaría de Turismo de la Nación, Buenos Aires.
- Argentina (2001): "Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda". INDEC, Buenos Aires.
- Automóvil Club Argentino (2005): "Guía Turística Argentina". ACA, Buenos Aires, 8va ed.
- Biondi, E. L., Sasso, R. H. y Blankenship, T. (2001): "Desarrollo de destinos de cruceros en el Cono Sur". En *Anales del Congreso Argentino de Ingeniería Portuaria*. Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios, Buenos Aires, p. 343-354.
- Butler Haltler, M. (2008): "Turismo de cruceros. Situación actual y tendencias". Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- Butler Haltler, M. (2003): "Los cruceros turísticos en el mundo". Organización Mundial del Turismo, Madrid.
- Centro Regional de Estudios Económicos de Bahía Blanca (2001): "Cruceros en Bahía Blanca". En revista *Indicadores de la Actividad Económica*. CREEBBA, Bahía Blanca, N 55, año X, p. 4-12.
- Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. (2011): "Tabla de recaladas de cruceros en el puerto local". Informe inédito. CGPBB, Bahía Blanca.
- Cruise Lines International Association (CLIA) (2013): "2013 North America Cruise Industry Update. February 2013". Disponible en: www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/CruiseIndustryUpdate2013FINAL.pdf. Consultado en 23/05/2013 a las 21:10.
- Florida - Caribbean Cruise Association (FCCA) (2013): "Cruise Industry Overview – 2013. State of the Cruise Industry". Disponible en: www.f-cca.com/downloads/2013-cruise-industry-overview.pdf. Consultado en 23/05/2013 a las 21:00.

- Ghisolfo, F. (2002): "La industria de cruceros turísticos y su impacto en América del Sur". Disponible en: www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/bolfall/5/10695/P10695.xml&xsl=/Transporte/tpl/p11f.xsl&base=/transporte/tpl/top-bottom.xslt. Consultado en 23/05/2013 a las 21:07.
- Hernández Sampieri, R., Fernández-Collado, C. y Baptista Lucio, P. (2006): "Metodología de la investigación". Mc Graw-Hill, México, 4ta ed.
- Municipalidad de Bahía Blanca, (2004). "Ordenanza Municipal N° 12.671 Declarando especies de la fauna silvestre de Bahía Blanca como "emblemáticas"". HCD (Honorable Concejo Deliberante), Bahía Blanca. Disponible en: www.bahiablanca.gov.ar/digesto/Ordenanza.html?ord=12671. Consultado en 23/05/2013 a las 21:00.
- La Nueva Provincia. Pausa para un periplo turístico. Bahía Blanca, 27/02/1993, p. 19.
- La Nueva Provincia. ¡Así, sí que vale la pena!. Bahía Blanca, 28/12/1996, p. 9.
- La Nueva Provincia. Berlín vino a Bahía Blanca. Bahía Blanca, 29/12/1996, p. 5.
- La Nueva Provincia. Crucero al sur. Bahía Blanca, 07/02/1997, p. 6.
- La Nueva Provincia. Crucero. Bahía Blanca, 22/01/1998, Breves, p. 5.
- La Nueva Provincia. Alemanes en la bahía. Bahía Blanca, 23/01/1998, Tapa, p. 1.
- La Nueva Provincia. Ciudad flotante. Bahía Blanca, 26/11/1998, p. 7.
- La Nueva Provincia. Inesperada escala de un crucero en el puerto de Ingeniero White. Bahía Blanca, 12/11/2001, p. 6.
- Mundo Marítimo. (2013): Gobiernos regionales deben modificar leyes para el desarrollo de la industria de cruceros. Disponible en: www.mundomaritimo.cl/noticias/gobiernos-regionales-deben-modificar-leyes-para-el-desarrollo-de-la-industria-de-cruceros. Consultado en 23/05/2013 a las 21:05.
- Murias López, R. (2002): "La industria del crucero en el siglo XXI. Implicación en los puertos españoles y perspectivas de futuro". Tesis doctoral. Disponible en: www.tdx.cat/handle/10803/6999. Consultado en 23/05/2013 a las 21:05.
- National Geographic (2013): "Patagonia: Argentina and the Chilean Fjords. Expedition details". Disponible en: www.nationalgeographicexpeditions.com/expeditions/patagonia-cruise/detail. Consultado en 29/05/2013 a las 19:52.
- Organización Marítima Internacional. (2002): "Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974. Enmiendas capítulos V y XI. Anexo I y II".
- Petracci, P. F. y Delhey, K. (2005): "Guía de las Aves Marinas y Costeras de la ría de Bahía Blanca". El autor, Bahía Blanca.
- Piccolo, M. C. y Hoffmeyer, M. S. (2004) "Ecosistema del estuario de Bahía Blanca". Instituto Argentino de Oceanografía, Bahía Blanca.
- Prefectura Naval Argentina (2007). "Protección Marítima y Portuaria". Departamento Académico Superior de Suboficiales. Plan de perfeccionamiento permanente y continuo. Curso de Conducción. PNA, Buenos Aires.
- Prefectura Naval Argentina. (2011): "Tabla de recaladas de cruceros en el puerto local". Informe inédito. PNA, Bahía Blanca.
- Provincia de Buenos Aires. (1990): "Ley N° 10.907. Reservas Naturales de la Provincia de Buenos Aires". La Plata, Boletín Oficial N° 21.735, 6 de junio. Disponible en: www.gob.gba.gov.ar/dijl/DIJL_buscard.php?var=158.
- Provincia de Buenos Aires. (1998): "Ley N° 12.101. Reserva Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde". La Plata, Boletín Oficial N° 23.597, 21 y 22 de mayo. Disponible en: www.gob.gba.gov.ar/dijl/DIJL_buscaid.php?var=11.266.
- Puerto Buenos Aires (Temporadas: 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013): "Arribos de buques de cruceros turísticos". AGP, Buenos Aires.
- Puerto Madryn (Temporadas: 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013): "Arribos de buques de cruceros turísticos".. Administración Portuaria de Puerto Madryn, Puerto Madryn.
- Seatrade. (2012): "Cruise Line Directory". En revista *Seatrade Cruise Review*. El autor, Reino Unido, N 2, junio 2012, vol. 16, p. 81-84. ISSN: 1367-1774.
- Tonello, S. E., Monachesi, A. y Bustos Cara, R. (2002): "Cruceros en Argentina. Un turismo de burbuja, una nueva relación tiempo y espacio". En *V Jornadas Nacionales de Investigación - Acción en Turismo*. CONDET, Mar del Plata.
- Vaquero, M. C. y Ercolani, P. (2005): "El desarrollo del turismo en el Sudoeste de la provincia de Buenos Aires: posibilidades y restricciones". En *Producción, Recursos y Medio Ambiente en el Sudoeste Bonaerense. Actas de las III Jornadas Interdisciplinarias del Sudoeste Bonaerense*. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, p. 413-420.

Vereda, M., Losano, P. *et al.* (2009): "Cruceros Turísticos en la Costa Patagónica y en el Canal de Beagle (Argentina). Informe Final. Proyecto 'Consolidación e Implementación del Plan de Manejo de la Zona Costera Patagónica para la Conservación de la Biodiversidad". Fundación Patagonia Natural, Argentina.

SITIOS WEB:

Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca: www.puertobahiablanca.com
 Administración General de Puertos, Puerto Buenos Aires: www.puertobuenosaires.gob.ar
 Administración Portuaria Puerto Madryn: www.appm.com.ar
 AIDA: www.aida.de
 Carnival Cruise Lines: www.carnival.com
 Celebrity Cruises: www.celebrity-cruises.com
 Costa Cruises: www.costacruceiros.com
 Fred Olsen Cruise Line: www.fredolsencruises.com
 Holland America Line: www.hollandamerica.com
 MSC Cruceros: www.msccruceiros.com.ar
 National Geographic: www.expeditions.com
 Norwegian Cruise Line (NCL): www.ncl.com
 Princess Cruises: www.princess.com
 Phoenix Reisen: www.phoenixreisen.com
 Royal Caribbean International: www.royalcaribbean.com

¹ Puerto base, cabecera o principal (*berth port o home port*): "es el puerto en el que se produce el embarque y/o desembarque del pasaje como principio y/o fin del crucero" (Butler Haltler, 2008: 246).

² Puerto de escala o secundario (*Port of Call*): es el puerto "en el que el pasaje desembarca, para embarcar posteriormente y proseguir el crucero" (Butler Haltler, 2008: 247).

³ Referida al área de no más de dos horas de distancia tiempo de la ciudad puerto de atraque.

⁴ Agencia marítima o consignataria: "personas jurídicas que, por delegación de la compañía naviera u otro representante legal, cumple con todas las actividades relativas a las operaciones de recepción, despacho de las naves y sus pasajeros; en general, debe atender todos sus requerimientos, desde su arribo hasta su zarpe" (Vereda, Losano *et al.*, 2009: 124).

⁵ Reposicionamiento: desplazamiento de un buque de una región de operación a otra, generalmente como consecuencia de la finalización de una temporada en un hemisferio y el comienzo de otra en el opuesto. Por ejemplo: itinerario de "reposicionamiento de Brasil a España: Buenos Aires, Santos, Rio de Janeiro, Ilheus, Salvador de Bahía, Maceió, Recife, Mindelo, Santa Cruz de Tenerife, Funchal, Casablanca, Estrecho de Gibraltar, Barcelona" (Butler Haltler, 2008: 46).

⁶ Código PBIP: El Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias tiene como fin principal la prevención de actos que amenacen la vida de los seres humanos en el mar y en la instalación portuaria (interfaz buque-puerto).

⁷ "Desde un punto de vista oceanográfico, Perillo (1995) define a los estuarios como: '... cuerpo de agua costero semicerrado que se extiende hasta el límite efectivo de la influencia de la marea, dentro del cual el agua salada que ingresa por una o más conexiones libres con el mar abierto, o cualquier otro cuerpo de agua salino, es diluida significativamente con agua dulce derivada del drenaje terrestre, y puede sustentar especies biológicas eurihalinas ya sea por una parte o la totalidad de su ciclo de vida'" (Piccolo y Hoffmeyer, 2004: 12).

⁸ Ley N° 11.414/1993 de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires (acorde a lo establecido en el Art. 12 de la Ley Nacional de Actividades Portuarias N° 24.093/1992).

⁹ La Ley Provincial 10.907 de Parques y Reservas Naturales (1990: art. 10) define las reservas de usos múltiples como aquellas "orientadas a la investigación y experimentación del uso racional y sostenido del medio y los recursos naturales".

¹⁰ Creada por la Ley 12.101 (1998: art. 1) contempla "las islas, bancos y aguas comprendidas entre los siguientes límites: al norte y noroeste el Canal Principal hasta el paralelo 30° 50' S, continuando el mismo hacia el oeste hasta la línea de costa; al oeste la línea de costa hasta el paralelo 39° 13' S, al sur desde el paralelo citado por el veril sur de la Bahía Verde hasta los 39° 50' S y 62° 00' W frente a Punta Laberinto y por este paralelo hasta los 61° 50' W y al este el Mar Argentino" (Ley 12.101, Art. 1).

¹¹ Es una especie exclusiva de la costa atlántica sudoccidental y fue declarada especie emblemática del partido de Bahía Blanca (Ordenanza Municipal 12.671/2004).

¹² La paliada es una destreza que realiza el gaucho con el lazo.

¹³ El pato es un deporte criollo ecuestre.

¹⁴ Con el concepto de demanda potencial se procura hacer referencia a aquellos itinerarios meridionales que operan frente a la costa bahiense, es decir, considerando el tramo Buenos Aires – Puerto Madryn. Sin embargo, muchas veces entre estos dos puertos argentinos existe al menos una escala en los puertos uruguayos de Punta del Este y/o Montevideo.