



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PATAGONIA SAN JUAN BOSCO
SECRETARIA DE CIENCIA Y TECNICA

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

**“Implicancias económicas, sociales y ambientales
derivadas de la actividad de los cruceros turísticos
en la ciudad de Puerto Madryn,
Chubut, Patagonia Argentina”**

4.- IMPLICANCIAS SOCIALES

Directora Investigación: Esp. Lic. Piedad Maria LOSANO

Investigadora: Mg. Lic. Nora Beatriz TRIFARO

Auxiliar Investigación: Ana María ARÉVALO

Asesora Investigación: Mg. Lic. Alicia René TAGLIORETTE

4.- IMPLICANCIAS SOCIALES

4.1. Introducción

Teniendo en cuenta que la actividad turística tiene repercusiones sobre la comunidad surge la necesidad de analizar la conexión que existe entre los actores sociales que de una u otra forma se ven afectados por la misma. Este es un buen ejemplo de la interacción que se produce entre grupos sociales que emanan de distintas escalas: global, nacional, regional y local.

Considerando al turismo como una fuerza macroeconómica de carácter global, se debe tener en cuenta también que es parte de un proceso dinámico y confrontado. Así como el turismo afecta, también es afectado por los actores sociales más allá de la estructura económica existente en los lugares de destino. Esta articulación dinámica tiene influencia en el juego de alianzas que se construyen en el proceso de desarrollo turístico.

La heterogeneidad socioeconómica y la diversidad de intereses existentes en un determinado lugar determinan la importancia del análisis sociocultural a los efectos de identificar los múltiples agentes o actores sociales que están desempeñando distintos roles en la estructura de la comunidad receptora. También es preciso tomar en consideración que, en este proceso, la comunidad local está íntimamente relacionada con actores externos ubicados en diversos niveles: regional, nacional e internacional. Se debe comprender lo local en términos de uniones y flujos dentro de estas esferas.

Por lo tanto, es importante conocer e identificar los componentes del amplio rango de actores sociales que conforman el sistema turístico, como también sus intereses e interrelaciones para lograr una gestión exitosa del mismo a largo plazo.

Los actores sociales incluyen a personas, instituciones 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.

Podemos decir que cuando arriba un crucero a la ciudad comienza un proceso de contacto entre el barco y los ciudadanos, donde intervienen diferentes actores sociales. Cada uno de ellos cumple un determinado rol y, a la vez, se relaciona con otros agentes para lograr la eficiencia en el proceso.

Dentro de este escenario, se destaca la presencia de aquellos actores que intervienen con el objetivo de proponer iniciativas turísticas que permitan mejorar la eficiencia en las prestaciones de tales servicios. Tal es el caso del trabajo en conjunto que realizan la Secretaria de Turismo de Puerto Madryn, la Cámara de Industria, Comercio y Producción de la misma ciudad y los comerciantes, quienes proponen proyectos destinados a ofrecer actividades alternativas a los cruceristas

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

que se quedan en la ciudad y generan distintas formas de apoyo como, por ejemplo: degustación de productos artesanales, espectáculos de tango y folklore.

A partir de encuestas a cruceristas llevadas a cabo por la Cámara de Industria, Comercio y Producción, se detectó que una problemática importante es el cierre de los comercios en horarios poco convenientes para que aquéllos pudieran realizar sus compras. A partir de allí, esta institución, junto con la Secretaría de Turismo municipal, llevó adelante un programa denominado *Comercio amigo de los cruceros*, el cuál consiste en ofrecer importantes beneficios a aquellos comerciantes que se adhieran al proyecto.

Los comercios que estén incluidos en el mencionado programa asumen el compromiso de atender en horario corrido (desde la llegada del crucero hasta que zarpa), aceptar pagos con dólares, euros y tarjetas de crédito, tener personal bilingüe y algunos beneficios especiales como la entrega de obsequios, souvenirs o descuentos por determinados montos de compra. De esta manera se pretende cumplir con las expectativas de los visitantes de adquirir un recuerdo en el lugar. A su vez, el comercio tiene el beneficio de obtener un logo para ser puesto en un lugar visible del local, como prueba de su adhesión al programa, además de figurar en un folleto que es entregado a los cruceristas cuando descienden del barco con los nombres de los comercios donde pueden realizar sus compras.

Además, organiza cursos de manejo de idioma inglés para comerciantes y prestadores de servicios turísticos

Otro ejemplo de conexión entre los actores son las actividades llevadas a cabo por la Administración Portuaria de Puerto Madryn, la Cámara de Industria, Comercio y Producción y la Asociación de Agentes de Viajes y Turismo en su misión comercial en la Feria Mundial de Cruceros "Strade Cruise Shipping Convention", en Miami. Esta participación tiene como objetivo promocionar las características técnicas e infraestructura disponible en los puertos, además de la oferta de atractivos turísticos y culturales. Es importante resaltar las gestiones que realiza la Administración Portuaria de Puerto Madryn para lograr mayor cantidad de arribos de cruceros a los puertos chubutenses además de trabajar en políticas de planeamiento estratégico para lograr nuevas inversiones.

Las agencias marítimas también deben establecer nexos para preparar toda la documentación necesaria antes de la llegada del crucero. Esto deben realizarlo junto con autoridades, armadores, prácticos, Secretaría de Salud, Prefectura Naval Argentina y Aduanas.

4.2. Principales actores sociales e institucionales que intervienen en la actividad de los cruceros turísticos en Puerto Madryn

En la operatoria del arribo, atención, seguridad, prestación de servicios al barco y a los cruceristas, etc. se ven involucrados una cierta variedad de actores. En algunas de estas prestaciones, el contacto se realiza en forma directa, lo cual

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

implica mantener trato con las autoridades del barco y, en algunos casos, con la misma compañía naviera. Pero también existen relaciones que se establecen en forma más encubierta y que tienen más bien que ver con el ordenamiento y preservación de los recursos pero sin intervención directa sobre la actividad del crucero. Y otras, en las que el vínculo se establece directamente con el pasajero.

Cada una de estas relaciones conlleva, en mayor o menor medida, la generación de resultados de carácter económico y de conexiones sociales. Y, muchas veces, de la responsabilidad e idoneidad con que algunos de estos actores cumplan con las operaciones de contralor y supervisión depende la potencialidad de que se produzcan consecuencias ambientales o deterioro en los recursos.

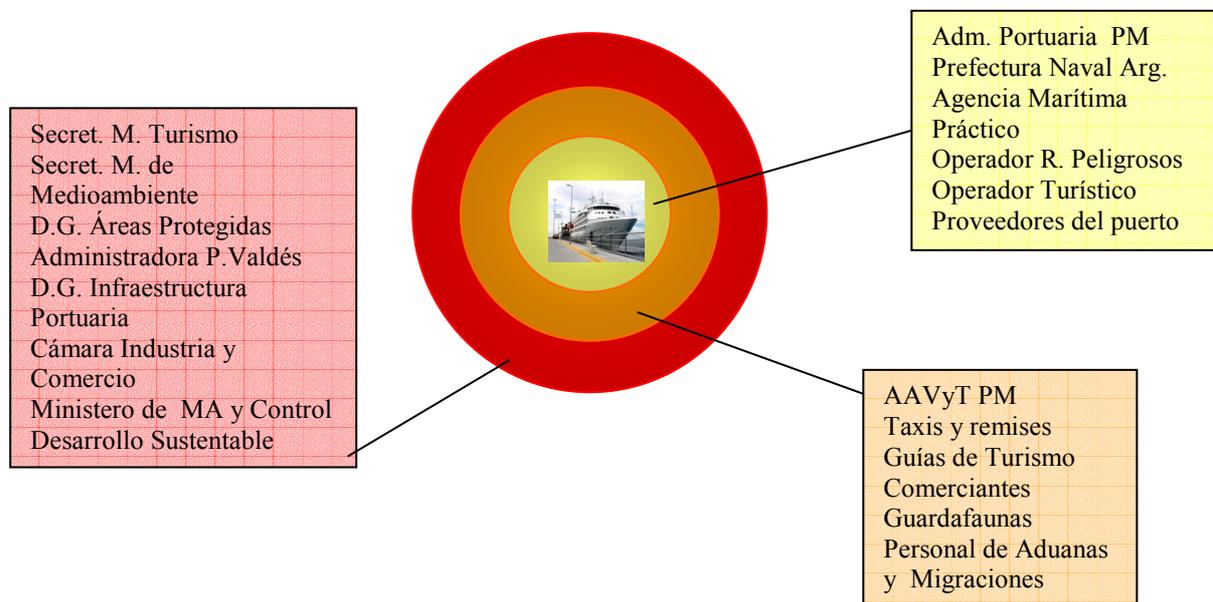
En este contexto, diferenciamos la existencia de tres niveles (o anillos) de relaciones en torno a un centro: el crucero. Cada uno de estos niveles implica un grado de interrelación distinto:

- a) en la cercanía al centro están todos aquellos actores vinculados a la operación misma del barco (Ej.: Administración portuaria, fuerzas de seguridad, agencias marítimas, operador receptivo).
- b) En el sector intermedio, se encuentran los actores que mantienen un vínculo más estrecho con los cruceristas. (Ej.: guías de turismo, comerciantes de Puerto Madryn, agentes de conservación de las áreas protegidas)
- c) Finalmente y hacia la periferia, en el último círculo, colocamos aquellos actores que no mantienen contacto ni con el crucero ni con sus pasajeros, pero sí establecen algún tipo de relación indirecta, ya sea debido a controles institucionales, económicos u operativos. (Ej: otros operadores receptivos, Secretaría de Turismo de Puerto Madryn, autoridades ambientales).

A continuación se realiza una somera descripción de cada uno de los actores involucrados en el puerto de escala, el rol que desempeña cada uno de ellos y su grado de posicionamiento en torno al crucero.

Figura N° 4.1

Ubicación relativa de los principales actores



Fuente: elaboración propia

4.2.1. Primer nivel: Actores relacionados con el crucero y sus autoridades

- **Administración Portuaria Puerto Madryn (APPM)**

Es un Ente Público no Estatal¹⁷ que cuenta con personería jurídica y capacidad legal para el desarrollo de sus fines, dentro de la normativa que impone la legislación portuaria.

Algunas de sus atribuciones son:

- Celebrar acuerdos con personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, con el fin de construir nuevas instalaciones portuarias o reparar, modificar y/o ampliar las existentes.
- Otorgar concesiones, locaciones o permisos para la explotación de las instalaciones portuarias y los muelles existentes o que se construyan.
- Establecer y percibir las tarifas, tasas, precios y cánones para la prestación de los servicios portuarios.
- Proveer, por sí o por terceros, todos los servicios conexos con la actividad portuaria y marítima.

¹⁷ Son entidades no estatales porque en ellas participan en mayor o menor grado los particulares y son públicas porque están sometidas a un régimen especial de derecho público.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- Coordinar los servicios portuarios que brindan las reparticiones públicas y los particulares. (www.appm.com.ar)

El Consejo de Administración está presidido por un representante del gobierno provincial e integrado por:

- un representante del gobierno municipal;
- un representante del mayor propietario y/o destinatario de las cargas movilizadas (sector aluminio);
- un representante de la actividad pesquera;
- un representante de la Cámara de Comercio, Industria y Producción local y
- un representante del sector laboral vinculada con la estiba portuaria.

Tiene a su cargo la administración, gestión y dirección de los muelles Almirante Storni y Comandante Luis Piedrabuena. Los dos muelles están certificados según el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP)¹⁸. Es la principal exigencia a nivel internacional; la institución que certifica es Prefectura Naval Argentina (PNA), bajo anuencia de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El trámite para solicitar autorización para el amarre del barco lo realiza el armador del mismo, a través de la agencia marítima, ante la Administración Portuaria, con un mínimo de 30 días de anticipación.

Uno de los principales servicios que se le presta al barco es la provisión de agua potable. Cuenta con una cisterna con capacidad de 500 m³, la que permite entregar 30 m³ por hora con una manguera de 4 pulgadas. El agua debe estar certificada por la Dirección de Bromatología de Trelew. También alquila la escala o planchada para el descenso de los pasajeros.

Otra de las actividades rutinarias que se realizan en el puerto es la descarga de líquidos de las sentinas. (Para una mejor descripción de los servicios provistos por cada uno de los muelles ver Punto 2.2.)

En cuanto a las tarifas percibidas por la provisión de los diferentes servicios, éstas se expresan en la Tabla 3.2.

Uno de los temas de mayor preocupación es la dimensión de los muelles para la recepción de los cruceros debido al tamaño de los barcos y a las instalaciones especiales que requiere la atención de los turistas. En tal sentido, las autoridades portuarias consideran importante ampliar la capacidad del Muelle Piedrabuena.

En el caso del Muelle Almirante Storni, cuenta con seis (6) sitios de amarre para recibir todo tipo de barcos, especialmente cargueros y pesqueros. De éstos, sólo el sitio tres se destina a la recepción de grandes cruceros.

¹⁸ Consiste en un sistema de gestión certificado y de mejora continua del nivel de protección de buques e instalaciones portuarias.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- **Prefectura Naval Argentina (PNA)**

PNA es Autoridad de Aplicación y ejerce su función en todas las aguas navegables de la Nación que sirven al tránsito y comercio interjurisdiccional.

Es la institución encargada de certificar y hacer cumplir el Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (CPBIP), requerido internacionalmente a fin de prevenir y evitar atentados contra la vida y seguridad de las personas, aspecto crítico luego del 11/09/01. La APPM tuvo que elaborar su propio programa de protección y la función de PNA es inspeccionar, aprobar y auditar las instalaciones.



A tales efectos, personal de PNA se capacita con instructores de Estados Unidos tanto allí como en nuestro país, en aspectos relativos a seguridad.

Entre otras cosas, se le exige al Puerto disponer de alambrado perimetral, cámara de seguridad, ingreso de personal identificado, designar un responsable de la protección del puerto. Los cruceros también tienen que cumplir con el código PBIP., debe llevar un oficial de protección a bordo, encargado de la seguridad.

En lo que se refiere a su relación con los cruceros, PNA controla todas las medidas de seguridad, incluso hay buzos que hacen inspección subacuática en el casco del buque buscando posibles explosivos adheridos.

La Administración de Puertos le envía a PNA, en forma previa al arribo del crucero, el listado de vehículos (micros, autos, operadores, etc.) que van a ingresar: patente, nombre del chofer, empresa a que pertenecen, guía de turismo, etc.

En el día que amarra un barco, se extreman las medidas de seguridad, cerrando el acceso al muelle a todo vehículo y personas que no estén expresamente autorizadas. Se revisa con detector de metales cada unidad automotriz que ingresa, incluso los ómnibus de turismo.

Las principales reglamentaciones que rigen en materia de navegación son:

- Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar). Su última actualización data del año 1974. Es el convenio más importante de los que se ocupan de la seguridad marítima. Todas las naves lo cumplen. El mismo incluye prescripciones importantes que rigen la seguridad de la navegación y la construcción de buques así como también el sistema mundial de socorro y seguridad marítimo (SMSSM) ante emergencias en el mar.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) es el conjunto de normas reglamentarias derivadas de las leyes y decretos vigentes en materia de navegación destinados a proveer la seguridad de las persona y de los buques mercantes. Si bien es de orden nacional se encuentra homologada al derecho internacional.
- Ley de Navegación N° 20.094 sancionada y promulgada en el año 1973 rige todas las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua.

Cuando ocurren delitos a bordo del barco actúa el capitán, incluso tiene calabozos en el mismo. Si el delito se produce en el muelle, actúa PNA; si es en el territorio nacional e involucra a pasajeros y tripulantes del crucero, lo hace la policía local.

PNA también es autoridad de aplicación del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) (Ley 24.098) y del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos.

Con respecto al tema ambiental, PNA verifica que el barco no produzca vertimiento, ni en muelle ni dentro del Golfo Nuevo, de basura o de aguas sucias. Para descargar estos residuos, la empresa que retira tiene que estar registrada en PNA (una exposición más amplia se realiza en el Punto N° 5.2).

- **Agencia Marítima**

Todo barco, ya sea de bandera nacional o extranjera debe estar representado por una agencia marítima. Éstas son 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 y provisión de las naves y sus pasajeros; en general, debe atender todos sus requerimientos, desde su arribo hasta su zarpa.

La agencia marítima actúa ejerciendo la representación legal del armador ante las distintas autoridades. Se constituye solidariamente responsable del resultado de todas las operaciones. Es decir, tiene responsabilidad legal sobre cualquier apercibimiento que exista sobre el barco aún después que se haya retirado del puerto: por ejemplo, mercadería no declarada, si un tripulante se quedó en tierra, si hay líquidos de sentina no declarados, etc..

El trabajo de la Agencia Marítima previo a la llegada del barco consiste en contacto con autoridades y operadores: armadores, prácticos, sanidad, Prefectura Naval, Aduana. Se prepara toda la documentación relativa al amarre y permanencia del barco. Se coordinan horarios con la agencias de turismo.

“Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina”.

Cuando llega el barco acompañan a las autoridades a fin de otorgar la “libre plática”, que es a los efectos sanitarios¹⁹.

Se atienden los requerimientos del capitán que tienen que ver con el buque, su tripulación y sus pasajeros: por ejemplo, si se requiere atención médica, En estos casos, por lo general, se informa antes del amarre.

Por último, se ocupa del esquema administrativo para liberar el barco para su partida.

Los armadores de las líneas de cruceros licitan agencias marítimas de Buenos Aires para las operaciones en puertos del país, y éstas, a su vez, subcontratan con empresas locales. Para obtener la habilitación deben demostrar conocimientos ante la Dirección General de Aduanas, que es el organismo responsable de brindar la autorización.

En Puerto Madryn sólo cinco agencias marítimas operan con cruceros:

- SAT (South American) Trabaja sólo con cruceros (Norwegian Crown, Silver Wind, Goldeen Princess, Costa Romántica, Cristal Celebrity, Marco Polo, Minerva II)
- MARTIN (Infinity)
- ALGEMAR (Bremen)
- TAMIC (Le Diamand, Insignia, Astor, Amadea, Amara, Deutschland)
- PORT SERVICES (Profesor Multanovsky, Profesor Molchanov)

La retribución de sus servicios se efectúa mediante el pago de una comisión por barco por parte de la agencia mayorista. Sin embargo, éstas se reconocen sólo cuando el barco amarra en el muelle, de lo contrario, si a último momento cancela la recalada (por el viento, por ejemplo) se pierden los pedidos realizados, por ello consideran la actividad como de alto riesgo comercial. La agencia se ocupa de los servicios locales, mientras las operaciones (por ej, el práctico) son terciarizadas por parte de la agencia general en Buenos Aires.

El agente cuenta con treinta días para organizar todos los gastos de la escala; a la semana de la partida del barco, remite el detalle de los gastos efectuados y en el plazo de otra semana percibe su retribución.

- **Operador turístico receptivo**

Es el único operador autorizado para las excursiones turísticas en el destino, cuyos servicios son vendidos a bordo del barco.

¹⁹ Esta operación se realiza sólo cuando el barco llega del exterior, lo cual es muy difícil que ocurra con los cruceros turísticos en Puerto Madryn, puesto que éstos, por lo general, hacen recalada previamente en Buenos Aires, Ushuaia o Puerto Argentino.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Esta operatoria se confirma con seis meses de anticipación. La naviera contrata por licitación a una agencia mayorista en el país de escala y ésta se contacta con los receptivos del destino. Constituye el último eslabón de la cadena de comercialización. Para ser seleccionado hay que tener toda una trayectoria de calidad del servicio y confiabilidad en la prestación de los mismos. Los presupuestos son solicitados desde la temporada anterior.



Las excursiones se venden hasta la noche previa al amarre del crucero y el gerente de excursiones del barco es quien decide su precio. Las más solicitadas son Punta Tombo y Península Valdés; otras son Punta Loma con estancia San Guillermo o Gaiman con Museo Paleontológico. También piden excursiones cortas y culturales, por ejemplo, los británicos adhieren al coro galés en la localidad de Gaiman.

Aunque siempre buscan ofrecer nuevas opciones es difícil incorporarlas porque éstas deben estar aprobadas previamente por las compañías de cruceros y para ello tienen que conocer el producto. Si no es así no lo aceptan aunque se les haga la propuesta.

La empresa receptiva cobra por la unidad de transporte. Los pagos a guías de turismo y a los transportistas y las erogaciones relacionadas con las entradas al área protegida van aparte. Sin embargo, perciben ingresos inferiores a los de una excursión regular. Algunas navieras exigen un 30 % de ómnibus libre.

Otra dificultad reside en el tema de los seguros. A veces las navieras exigen que se contraten compañías del exterior, por lo cual deben enviarse las pólizas y pagar en dólares.

El operador receptivo considera que las principales dificultades en relación a los servicios residen en las áreas protegidas. Por ejemplo: el mal estado de los miradores en Punta Loma; en Península Valdés, el único mirador desde donde se observa lobos marinos durante todo el año, ubicado en cercanías de Punta Delgada, está clausurado; en Punta Tombo, las principales problemáticas son los caminos, las instalaciones (principalmente los sanitarios) y el mantenimiento²⁰.

- **Práctico**

Es el piloto u hombre de mar que conduce las embarcaciones por lugares que le son conocidos, por cuya razón es contratado a bordo. (Diccionario Náutico)

Es un marino que conoce los peligros de la navegación, en determinado puerto, en sitios costeros de navegación o en las vías navegables y como persona

²⁰ Los comentarios vertidos responden a la temporada 2006/07. Al momento de la elaboración del presente informe se deja sentado la existencia de un mirador nuevo en Punta Loma y la pavimentación de un tramo importante (más del 50 %) del camino que conduce a Punta Tombo.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

conocedora de los relieves subacuáticos dirige el rumbo de las embarcaciones, para evitar accidentes como encallamientos o averías de distinta característica de sus cascos



Asesora al capitán acerca de las reglamentaciones especiales sobre la navegación en la zona y vigila y exige su cumplimiento. El práctico es responsable por los accidentes o daños resultantes de su asesoramiento.

A pedido del capitán, los prácticos deben dar directamente indicaciones concernientes a la conducción o maniobra del buque, El capitán es el responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque y su autoridad, en ningún caso, se delega en el práctico.

Los prácticos obtienen sus permisos en Prefectura Naval Argentina y se circunscriben a cada puerto. Debe tener una experiencia mínima de 5 años como capitán de ultramar con preferencia en la Marina Mercante y acreditar al menos 20 entradas en el puerto.

Existen dos empresas de Practicaje: Náutico y Atlantis Marine. El servicio es gestionado por la agencia marítima. Se cobra una tasa internacional relacionada con el coeficiente fiscal del barco que considera, entre otras cosas, la eslora, calado, etc. Esta tasa suele alcanzar valores entre U\$S 3.000 y 5.500 por barco.

- **Operador residuos peligrosos**

Se encarga de la descarga de líquidos de sentina (agua y líquidos oleosos tales como aceites, carburantes, etc.). Es una especie de emulsión compuesta por el aceite de los motores, agua proveniente del mar y agua proveniente del barco, del uso corriente de pasajeros y servicios Cabe resaltar que existe prohibición expresa para la descarga de aguas negras.



En Puerto Madryn existen dos empresas habilitadas por la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación: Patagonia Ecológica y A. Olazábal. La administración Portuaria es quien autoriza a funcionar en ese ámbito percibiendo un canon por m³ de descarga. Estas empresas deben llevar un formulario de autorización firmado por la Subsecretaría de Medio Ambiente de la Provincia²¹. Allí se indica la capacidad de carga medida en m³.

Patagonia Ecológica S.A presta los siguientes servicios portuarios: recolección, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos oleosos de los buques,

²¹ Hoy Ministerio de Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

descarga segura e inmediata de aguas y lodos procedentes de las sentinas. Cuenta con una flota de transporte equipada para el traslado de residuos peligrosos desde su fuente de generación hasta la planta de tratamiento y disposición final.

La empresa A. Olazabal almacena y luego transporta los líquidos y lodos al norte del país, a las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, para su tratamiento por destilación.

El transportista de residuos peligrosos debe llevar un Libro de Registro rubricado y foliado, donde consten cronológicamente la totalidad de las operaciones de carga y descarga realizadas, incluyendo generador, tipo de residuo, cantidades, variables de operación de la Planta de Tratamiento, monitoreos y protocolos analíticos, incidentes y otros.

- **Proveedores del Puerto**

Existen en la zona un gran número de empresas cuyo objeto social es la provisión naval, de cruceros, barcos mercantes y/o pesqueros, entre las que se destacan: Mattina Hnos, Hydra Proveedores Navales, Nuncio de Rosa SRL y Marea Alta. Estas empresas proveen de equipamientos y servicios, abastecen de productos frescos, frizados, secos y otros productos solicitados por los barcos.

Los cruceros se abastecen, por lo general, en Montevideo, Buenos Aires o Valparaíso. Para los consumos frecuentes del barco suelen traer contenedores desde EEUU; los que pasan por controles de calidad.

Cuando se deciden compras en el destino éstas vienen autorizadas desde Miami y los pedidos se efectúan a través de los operadores de Buenos Aires.

En Puerto Madryn suelen reponer artículos frescos: verdura, yogures y otros artículos perecederos. Suelen pedir productos no tradicionales, como flores (en Buenos Aires cargan gran cantidad de flores), algunas bebidas de uso no común en Argentina (esperidina), barras de hielo en tamaño grande, etc.

Casi siempre se trata de compras no programadas, esporádicas y de especialidades. Avisan antes de llegar a puerto pero con muy poco tiempo de anticipación. Por lo general, se trata de proveer cuando hay emergencia de algún producto.

En algunas oportunidades se logró comercializar con los cruceros productos frescos provenientes del Valle Inferior del Río Chubut como, por ejemplo, corderos patagónicos, mariscos, cerezas, verduras, etc. Pero éstas fueron operaciones aisladas, posiblemente por ausencia de una política firme que asegure una oferta constante para el abastecimiento a estos barcos.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

4.2.2. Segundo nivel: Actores relacionados con los cruceristas.

- **Guías de turismo**

De acuerdo a la Ley Provincial N° 2668 el ingreso de contingentes turísticos a las áreas protegidas deben ser bajo acompañamiento de guías de turismo habilitados por la Provincia del Chubut.

En general, su opinión es que el tiempo de permanencia del crucero en el destino es muy breve, las distancias a recorrer son largas y, a veces, con caminos muy difíciles, con lo que se deteriora la calidad del servicio. El tiempo que los cruceristas pueden permanecer en el área protegida es reducido: unos 40' en Punta Tombo y 15' en Caleta Valdés.

A ello hay que agregar la avanzada edad de muchos cruceristas, que no les permite desplazarse con comodidad.

Les preocupa la presión sobre el recurso, principalmente en la pingüinera de Punta Tombo por la gran cantidad de personas que circulan simultáneamente en el sendero habilitado. Es preciso tener en cuenta que éste no es circular, por cuanto los turistas van y regresan por el mismo paso. También les preocupa la disponibilidad de servicios en el área protegida (colapso de servicios sanitarios, escasa comodidad para distribuir las viandas y comer, pocas facilidades para discapacitados en los senderos).



Consideran que se podría mejorar la organización de la llegada de cruceros para evitar las aglomeraciones que se producen cuando dos o más barcos amarran simultáneamente en Puerto Madryn. En algunas oportunidades los cruceros rotan las excursiones (Museo Paleontológico, Punta Tombo, Gaiman) dividen los tres grupos y no interfieren entre ellos, causando menos impacto. Existe, entre los guías, opinión generalizada respecto a la necesidad del diseño de un sendero circular.



Por otro lado, estiman que prologar la estadía podría evitar riesgos relacionados a la velocidad de los vehículos y permitir un mayor disfrute en los diferentes atractivos. Opinan que los cruceristas, en general, se van conformes con lo observado en los atractivos, y resaltan que la mayoría se informa (especialmente los europeos: alemanes, suizos, ingleses) y se interesa por el cuidado del ambiente, aunque en algunos casos hay visitantes que no respetan indicaciones ni recomendaciones.

Muchas veces le dan charlas en los barcos acerca del tipo de atractivos que van a ver. Algunos barcos distribuyen un volante a los cruceristas induciéndoles contra

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

el destino: por ejemplo, "no ingerir alimentos", "no tomar excursiones en el muelle", "el seguro no se hace responsable", "los guías no son profesionales", "no dar más de un dólar de propina", etc.

Se efectuó, una breve encuesta (6 preguntas) a modo de consulta de opinión a los guías de turismo. Se enviaron, vía mail, cien formularios a otros tantos guías bilingües según registro existente en la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia del Chubut. Se excluyeron, expresamente de esta muestra a los guías que habían concurrido a la entrevista personalizada. Sólo diez devolvieron los formularios contestados.

Las principales respuestas obtenidas fueron:

- Opinión desfavorable con respecto a las excursiones con cruceristas (60%)
- Consideran que hay aspectos que podrían mejorar en este sentido (90%)
- Los sectores responsables de llevar a cabo estas mejoras son el Estado y la actividad privada en proporciones iguales.
- En total respondieron 31 alternativas para mejorar la actividad, las que se agruparon en seis ítems. De ellos, los de mayor frecuencia fueron: diagramar excursiones / ofrecer otras (9), regular / limitar el acceso a las áreas protegidas (9), aumentar la estadía / hacer pernoctes (6).
- Acerca de la consulta relativa a las quejas o sugerencias más frecuentemente formuladas por los cruceristas, también se obtuvieron 31 respuestas. Éstas se agruparon en 7 ítems, de los cuales los más importantes fueron: Servicios e infraestructura inadecuados (vehículos, servicios sanitarios, falta de agua, infraestructura deficiente), 8 respuestas; poco tiempo para recorrer la ciudad (5), poco tiempo en el atractivo (4) y distancias muy largas (4). Se observa la alta coincidencia con los resultados obtenidos de las encuestas dirigidas a los cruceristas (Figura 2.18).
- La última pregunta se refirió a la opinión sobre si la actividad impacta sobre los atractivos más que otro tipo de turismo. La respuesta fue positiva en el 100 % de los casos.

▪ **Asociación agencias de viaje de Puerto Madryn**

Son 14 empresas de viajes y turismo, asociadas en un pool. Al momento de la entrevista estaban en el tercer año de esta modalidad asociativa; a medida que se gana en experiencia, se van intentando nuevas formas de organización y distribución de ingresos que mejoren la integración del grupo.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Durante el 1º año se trabajó a riesgo y resultado de lo que cada uno aportaba. En el 2º año, el pool garantizó una cierta cantidad de vehículos y guías. 3º año, cada uno participó a riesgo igual a butacas; es decir, fue proporcional a la cantidad de butacas aportadas y efectivamente usadas. Además, se aporta 1 dólar por pasajero para el pool.

Tienen un coordinador general que se encarga de informar el porcentaje de pasajeros que trae el barco, cuántos va a atender el operador receptivo, antecedentes de cada barco, entrega a PNA la lista de los vehículos, chóferes, guías, etc²².

En el muelle Cte. Luis Piedrabuena cuentan con una oficina de informes y ventas de excursiones. Allí tienen un coordinador y cuatro vendedores, dos de los cuales se ubican en la boca del muelle para orientar a los pasajeros. Además hay un veedor por agencia, uno por cada arribo en forma rotativa, a los efectos de observar el funcionamiento y proponer medidas para mejorar el desempeño año tras año.



Llevar una proyección de venta de excursiones a los diferentes atractivos y estadísticas de los pasajeros conducidos.

Destacan que las excursiones más frecuentes son: Punta Tombo, Península Valdés, Estancia San Guillermo – Ecocentro, Punta Loma – Gaiman y Museo Paleontológico.

Resaltan que la falta de inversiones y apertura de nuevas áreas no favorece la posibilidad de ofrecer otras excursiones no tradicionales tales como la apertura de la elefantería de Punta Delgada, y menora en la escalinata en Caleta Valdés.

Sus excursiones cuestan entre 30 – 50 % menos que las que se venden a bordo del barco.

En cuanto a los servicios ofrecidos, mencionan que las quejas más frecuentes recibidas por parte de los cruceristas son con respecto a los ómnibus que los trasladan a las excursiones. Sin embargo, según dicen, el problema principal son los caminos por lo cual los estribos tienen que ser altos. Lo ideal, de acuerdo a las condiciones climáticas y estructura del suelo de esta región, son los ómnibus de 40 – 42 personas, con un solo eje trasero sin suspensión neumática. Si se sabe que hay personas con alguna discapacidad motora, se adapta alguna camioneta para poder trasladarla.

²² Esto es cuando el barco amarra en el Muelle Alnte. Storni; en el muelle Cte. Luis Piedrabuena no se autoriza el ingreso de las unidades pertenecientes al pool.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- **Taxis y remises**

También ofrecen sus servicios en la parte exterior del muelle y venden las mismas excursiones propuestas por el operador receptivo y el pool de agencias. Suelen generar conflicto porque, a veces, se niegan a tomar viajes que no sean extensos (por ejemplo, del Muelle Storni al centro de la ciudad) o a trasladar personas con problemas de discapacidad física y resienten la atención a la población local, quien ve reducida la prestación de este servicio.

Para los casos de los cruceros que arriban en el Muelle Luis Piedrabuena, la parada alternativa de taxis que se instala allí permite que sólo seis móviles presten el servicio. Cuando amarran en el Muelle Storni, se autorizan sólo nueve unidades. En ambos casos, los vehículos pueden ser solicitados por cualquier tipo de pasajeros, sean o no parte del pasaje o tripulación del crucero. Sin embargo, esto no siempre se cumple y ahí surgen los inconvenientes.

"Las dificultades que muchas veces se presentan a la hora de tomar un taxi o remise llegan a su punto máximo en nuestra ciudad cuando arriba un crucero que, por sus características, debe amarrar en el distanciado muelle Alte. Storni. (...) Mientras muchos madrynenses (...) esperaban un taxi por largos minutos en la parada de Plaza San Martín, varios eran los coches de alquiler que se encontraban apostados en la zona del muelle..." (Dario El Chubut, 08/02/07)



- **Comerciantes**

Los negocios más visitados por cruceristas son las ventas de regionales, artículos de vestir y de cuero y bebidas. En general, los comerciantes opinan que gastan poco y mucho dependen de si recién inician el viaje o lo están concluyendo. Los tripulantes suelen adquirir productos personales en los supermercados.

Una exposición más amplia acerca de la percepción de los comerciantes con respecto a los cruceristas y su influencia en el nivel de actividad económica de la ciudad se desarrolla en el Punto 3.3.4.



"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- **Guardafaunas**

Son los agentes de conservación dispuestos en las áreas protegidas provinciales, encargados de velar por el cumplimiento de las reglamentaciones de manejo y buen uso de los recursos.



- **Personal de D. N de Migraciones y D. N. de Aduanas:**

Cuando amarra el barco ascienden autoridades de control aduanero, PNA y Salud Pública de la Nación, a fin de otorgar la libre plática al mismo, si es que éste llega desde el extranjero.

Si abordan o descienden pasajeros en este puerto deben intervenir agentes de las Dirección Nacional de Migraciones y de Aduanas

4.2.3. Tercer nivel: Actores indirectos

Corresponde a la superestructura que tiene a su cargo la supervisión general de las actividades del crucero y el cumplimiento de las normativas provinciales, nacionales e internacionales vigentes.

- **Secretaría de Turismo de Puerto Madryn**

Se ocupa de la difusión turística de los atractivos regionales, consciente de que este tipo de turismo coloca la ciudad en una pantalla internacional. Les preocupa el ordenamiento del tránsito al momento de la distribución de los cruceristas y denota una clara orientación a ofrecer actividades alternativas para los que se quedan en la ciudad. Para ello, se llevan a cabo las siguientes acciones:

- En el Muelle Luis Piedrabuena, esta Secretaría dispone de un stand a los efectos de brindar información acerca de los atractivos turísticos de la ciudad y de la región. Contrata un informante bilingüe para atender esta oficina durante los cinco meses que dura la actividad.
- Se imprime un folleto en blanco y negro de difusión, con información básica de la ciudad.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

- Un inspector de tránsito se ubica en el acceso del muelle, de 7 a 11 hs. Y hay dos agentes de tránsito en moto para cortar el tránsito, cuando los peatones requieren cruzar la calzada.
- Convoca a una cierta cantidad de actores involucrados a efectos de coordinar actividades. Entre ellos: Inspección General de Bromatología de la Municipalidad, Cámara Industria y Comercio, Administración Portuaria, Administración Península Valdés, PNA, Agencias Marítimas, Turismo de la Provincia, Policía Provincial.

Consideran difícil incorporar nuevas actividades. Suelen organizarse degustaciones de productos locales de calidad, en coordinación con la Cámara de Industria, Comercio y Producción. En este caso se debe dar aviso a la compañía naviera, a través de la agencia marítima, 10 días antes de la fecha de amarre a efectos de que den su aprobación para promocionar al pasaje. Si se les avisa, por ejemplo, con sólo dos días de anticipación, no toman la propuesta porque son muy protocolares.



La degustación se hace en el shopping, sin venta. Los comerciantes ponen productos a disposición: vino, chocolates, torta galesa, dulces, escabeches. En contraposición dejan tarjetas y los informantes invitan y dicen dónde comprar. Suelen realizarse en la apertura de la temporada, con el primer crucero.

También se realizan - en el shopping - espectáculos de tangos, danzas folklóricas, etc. pero surgen problemas de competencia con los otros comerciantes.

- **Secretaría de Ecología y Medio Ambiente de Puerto Madryn**

Sus funciones son, entre otras:

- Controlar, por medio de los registros, el tipo de residuos que se descarga de los cruceros
- Dar una adecuada disposición final a los residuos recepcionados
- Verificar las plantas de tratamiento y los hornos incineradores de los cruceros en conjunto con la autoridad ambiental del mismo.

Cuando los cruceros viene de Buenos Aires o Montevideo es muy difícil que necesiten efectuar descargas de basura. Esta necesidad se genera cuando regresan puesto que generalmente vienen con una gran cantidad de residuos que ellos denominan "packaging".

Los barcos suelen llevar plantas de tratamiento a bordo y hornos incineradores. Cuanta más tecnología tienen más eficiente son en este aspecto: reciclan, separan y reducen la basura. Hay veces que tienen tecnología muy avanzada como trituradoras de vidrio o compactadoras de envases.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Los residuos que generan los cruceros son los siguientes:

- **Líquidos de sentina:** es un residuo considerado peligroso. La disposición final del mismo debe ser certificada por las autoridades ambientales de la provincia y de la nación; luego esa certificación es enviada al capitán del crucero. Se realiza mediante un manifiesto por quintuplicado, es la declaración de ruta del residuo desde su origen hasta la disposición final. El transporte del mismo debe cumplir con los requerimientos establecidos en la Ley N° 24051 (incisos i8, i9, i45) de residuos peligrosos.
- **Residuos Separados:** están formados por los plásticos, metales, maderas y demás asimilables a residuos urbanos (colchones, TV, sillas, bancos, entre otros).
- **Residuos Patológicos:** también son considerados peligrosos. Se transportan a la ciudad de Trelew, y se tratan en el Parque Industrial pesado donde existe un horno incinerador que cubre las necesidades de la región.
- **Residuos Orgánicos:** este tipo de residuos no es recepcionado por cuestiones de Sanidad Transfronteriza (por orden de SENASA). Por otro lado, la ciudad de Puerto Madryn no cuenta con una planta de instalación térmica para su incineración, como ocurre con Ushuaia.

Entre los impactos ambientales que generan los cruceros, consideran como más relevantes:

- El gran volumen de residuos que traen para ser recepcionados por la ciudad, siendo que ésta no cuenta con basureros adecuados para tal fin.
- El gran volumen de residuos que se generan por las "viandas" que llevan durante la realización de las excursiones.

Para que los residuos puedan ser recepcionados en la Municipalidad de Puerto Madryn, los cruceros deben preguntar, a través de la agencia marítima, con quince días de anticipación, si se acepta el que se desea descargar. En diversas oportunidades, de común acuerdo, se decide no descargar residuos con determinadas características no compatibles con la capacidad de tratamiento existente en la zona.

- **Dirección General de Conservación de la Provincia y Administración Península Valdés**

Son los organismos que tienen a su cargo el manejo de las Áreas Protegidas en la Provincia del Chubut. La primera es una dependencia de la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas de la Provincia. La segunda es un ente público no estatal presidido por la Subsecretaría de Turismo y Áreas Protegidas pero integrada por otros actores con interés en el manejo turístico del área mencionada:

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Municipalidad de Puerto Madryn, prestadores turísticos de Península Valdés, Trelew y Puerto Madryn, pobladores de Península Valdés, Cámara de Industria y Comercio.

La normativa legal que rige el sistema de áreas protegidas es la Ley Provincial N° 4617. Las leyes N° 4722 y 5676 aprobaron los Planes de Manejo de las AP Península Valdés y Punta Tombo, respectivamente.

Los organismos mencionados, por lo tanto, se deben ocupar del eficiente desplazamiento de los cruceristas, de su seguridad, del control sobre los recursos, especialmente de la fauna y de la prestación de los servicios dentro de las mismas.

- **Cámara de Industria y Comercio de Puerto Madryn**

Entre sus objetivos se mencionan el de colaborar, asesorar y brindar capacitación a sus socios. Para ello utiliza diferentes herramientas indispensables para el desarrollo empresarial.

En el caso de los cruceros, esta Institución intervino activamente en las gestiones para lograr que el Muelle L. Piedrabuena se convierta en el primer puerto exclusivo de cruceros del país y actualmente está solicitando la ejecución de obras de reparación en la estructura del mismo y su ampliación para permitir el amarre de cruceros de mayor tamaño.

Entre las acciones más importantes, en este sentido, se mencionan:



- Impulsa una mayor atención comercial a los pasajeros de los cruceros. Así, hay comercios que permanecen abiertos durante todo el día: venta de cueros, vinos, artesanías y farmacias.
- Genera distintas formas de apoyo como por ej., degustación de productos artesanales, espectáculos de tango y folklore, etc.
- Se intenta lograr una mayor dispersión en cuanto a potenciales receptores de ingresos como consecuencia de la actividad.
- Hay personal permanente en el puerto para realizar encuestas y para guiar a los cruceristas.
- Se colabora en el ordenamiento de la actividad del tránsito en el muelle.
- Propone proyectos de mejoramiento como: ampliación del muelle, arreglo del predio frente al muelle (estacionamiento, parquización, etc.), creación de un Centro Cultural o Museo de la Rambla, paseo artesanal.
- Acompaña la gestión del gobierno provincial en las acciones de promoción turística y apertura de nuevos mercados. Por ejemplo, un

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

delegado participará de la Seatrade Cruise Shipping Convention, que se realizará en Miami en el mes de marzo de 2008.

- **Dirección General de Infraestructura Portuaria**

Organismo del Estado que tiene a su cargo la realización de proyectos y dirección de obras de infraestructura portuarias.

Considera que las principales problemáticas del Muelle Luis Piedrabuena para la recepción de cruceros son: la presencia de fuertes vientos que impiden el atraque de los barcos por razones de seguridad y la falta de capacidad para recibir cruceros cada vez más grandes.

Actualmente se están analizando dos proyectos alternativos para ampliar el muelle Luis Piedrabuena, puesto que los cruceros cada vez son más grandes y la actual estructura no permite el amarre de aquellos que superan los 246 m. de eslora.

Existen dos proyectos alternativos de inversión en infraestructura portuaria para mejorar la operatividad del Muelle Piedrabuena:

- a) Construcción de dos macizos de atraque y un macizo de amarre²³. Actualmente cuenta con uno de amarre y se atraca contra el muelle. La inversión es de \$ 7.500.000
- b) Hacer una extensión de 100 m. más del muelle. Inversión: \$ 25.000.000²⁴

Algunas empresas norteamericanas de cruceros manifestaron la posibilidad de participar en las inversiones.

Con respecto al análisis de la conveniencia o no de que los cruceros pernocten en Puerto Madryn, es necesario considerar algunas variables importantes como por ejemplo, ubicación y seguridad del equipaje (dos valijas por crucerista aproximadamente), los servicios mínimos que deberían ofrecerse en la zona, el incremento en puestos de trabajo, etc. Esta alternativa permitiría hacer el recambio de pasajeros en el destino.

- **Secretaría de Medio Ambiente y Control del Desarrollo Sustentable**

Tiene a su cargo asegurar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de control ambiental sobre las actividades de los cruceros turísticos, principalmente en lo relativo a la descarga de residuos en cumplimiento de la Ley Nacional N° 24.051.

²³ Macizo: es una obra que consiste en una estructura de pilotes que es independiente a la estructura del muelle y que sirve para amarrar o para atracar si el barco se apoya en el macizo.

²⁴ Valores al mes de marzo de 2007

4.3. Percepción de los pobladores de Puerto Madryn

A los efectos de conocer la opinión de los pobladores de la ciudad de Puerto Madryn acerca de la importancia de los cruceros sobre la actividad comercial y turística de la ciudad se diseñó y efectuó una encuesta de carácter exploratorio.

- **Objetivo**

Realizar un análisis exploratorio de la opinión de los pobladores de la ciudad de Puerto Madryn acerca de la actividad de los cruceros turísticos y de su importancia. Los temas indagados fueron:

- Caracterización preliminar del perfil de la persona encuestada: sexo, edad, estudios, ocupación y años de vivencia en Puerto Madryn
- Percepción acerca de si la actividad beneficia o no a la ciudad, al comercio y al turismo.
- Percepción acerca de si la actividad provoca o no daño ambiental.
- Opinión con respecto a su situación particular.

- **Características de la encuesta**

- a. **Universo:** Pobladores estables de Puerto Madryn
- b. **Ámbito de estudio:** radio urbano de la ciudad.
- c. **Diseño Muestral:** Selección espontánea al azar de 200 (doscientas) personas.
- d. **Tipo de Estudio:** entrevista personal.
- e. **Abordaje:** A pobladores en diferentes sitios de la ciudad: calle, comercios, domicilios.
- f. **Instrumento de Recolección:** Cuestionario estructurado compuesto por 12 ítems, diseñado en una única página.
- g. **Tipo de Preguntas:** abiertas y cerradas de alternativas simples. Preguntas de opinión.
- h. **Tamaño de la Muestra:** 200 casos efectivos:
- i. **Fecha de realización:** marzo – abril de 2007.

Las encuestas fueron anónimas y confidenciales. Los datos obtenidos han sido analizados por métodos estadísticos descriptivos y los resultados se presentan en forma de tablas y gráficos para una mejor comprensión.

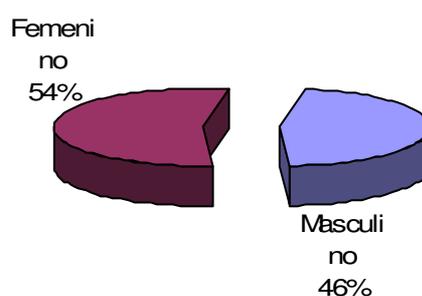
4.3.1. Interpretación de los datos

- **Perfil del poblador**

Del análisis efectuado se define el perfil de los pobladores encuestados de la siguiente manera:

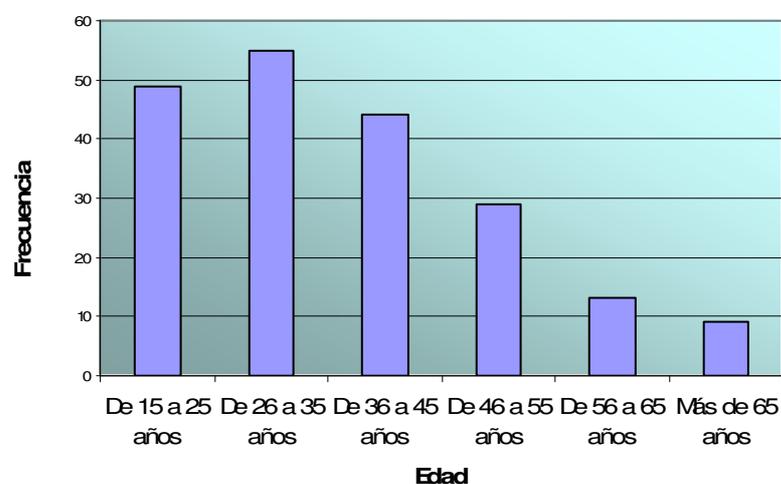
- Sexo: femenino
- Edad: 26 a 35 años
- Estudios: secundario completo
- Ocupación: empleado
- Residencia en Puerto Madryn: 15 años

Figura N° 4.1
Distribución de pobladores encuestados según sexo



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

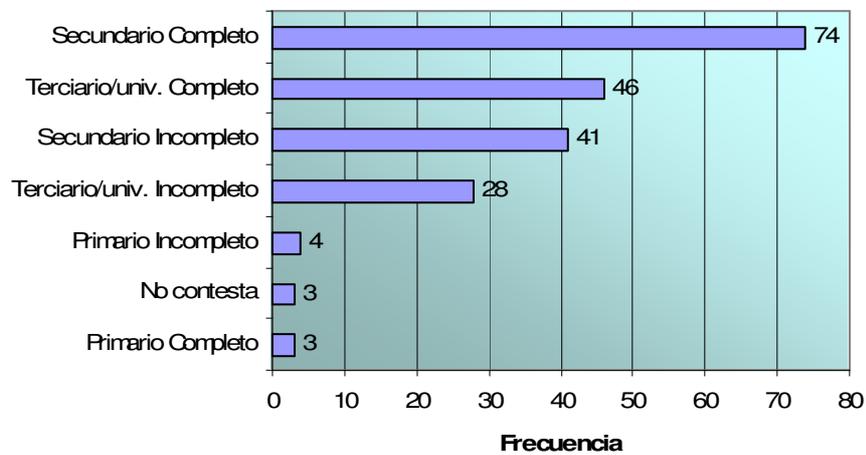
Figura N° 4.2
Distribución de pobladores encuestados según edad



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

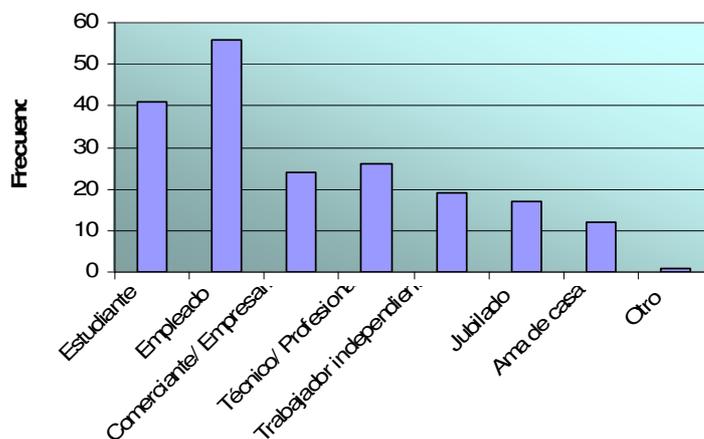
"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Figura N° 4.3
Distribución de los pobladores encuestados según estudios



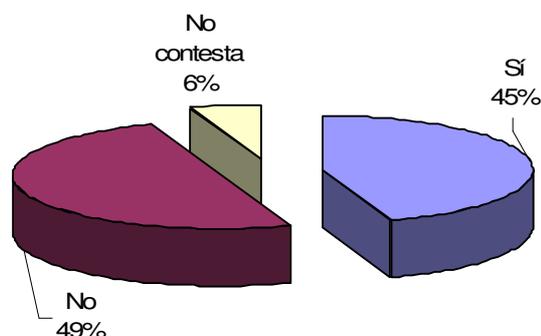
Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

Figura N° 4.4
Distribución de los encuestados según ocupación



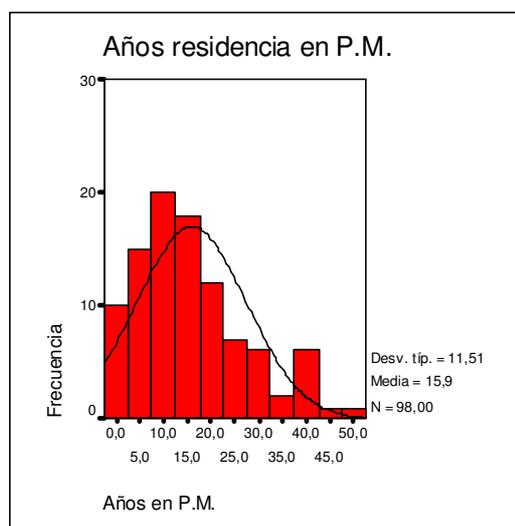
Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

Figura N° 4.5
Distribución de los pobladores encuestados según sea nativo o no de Puerto Madryn



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

Figura N° 4.6
Distribución de los años de residencia de los no nativos de Puerto Madryn



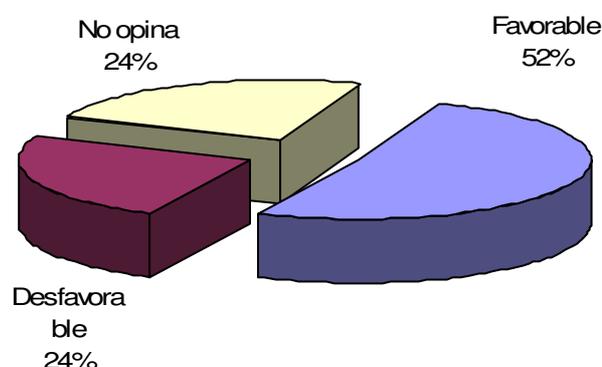
Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

- **Análisis descriptivo de la opinión de los pobladores**

El 52% de los pobladores consultados tiene una opinión favorable acerca de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad, en tanto que se distribuyen en similar proporción quienes tienen opinión desfavorable y quienes no han formulado un criterio al respecto.

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Figura N° 4.7
Opinión de los pobladores acerca si los cruceros favorecen a la ciudad



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

En cuanto a las causas de la opinión vertida, dado que ésta fue una pregunta abierta se registró una gran variedad de expresiones, las que se agruparon en seis categorías favorables y seis desfavorables. Sólo hubo 140 respuestas en total, de las cuales 67 % fueron favorables.

Tabla N° 4.1
Causas de opinión sobre la actividad de los cruceros turísticos para la ciudad

Favorables	Frecuencia	Desfavorables	Frecuencia
Favorecen la economía de la ciudad	46	Sólo se benefician unos pocos	11
Atrae más turismo y movimiento a la ciudad	19	Compran poco	8
Dan prestigio y promoción a la ciudad	13	Generan contaminación	8
Es favorable y desfavorable (*)	9	La ciudad no está preparada	8
Permite mayor intercambio cultural	4	Poco tiempo: no recorren la ciudad	7
Constituyen un atractivo para la ciudad	3	Se deja de prestar atención a otros turistas	4
TOTAL	94	TOTAL	46

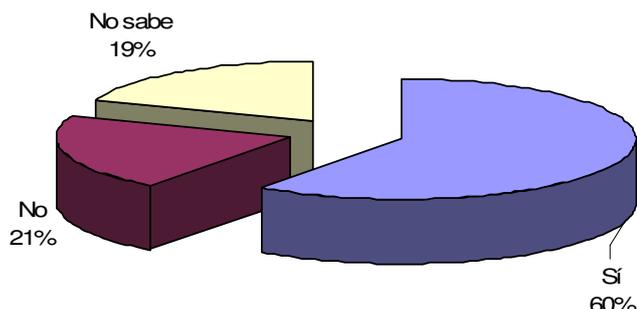
(*) Dudan pero se inclinan por lo favorable

Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

En lo que se refiere a el comercio se favorece con los cruceros la mayoría de los encuestados (60,3%) consideró que sí, en tanto que sólo el 21% manifestó una opinión negativa.

Figura N° 4.8
Opinión de los pobladores acerca de si los cruceros favorecen al comercio



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

El 93% de los que opinaron favorablemente expresaron el porque de dicha opinión. Consideran, especialmente, que el comercio se favorece debido al *incremento de las ventas* y porque les *generan mayores ganancias*.

Tabla N° 4.2
Causas de opinión sobre la actividad de los cruceros en el comercio

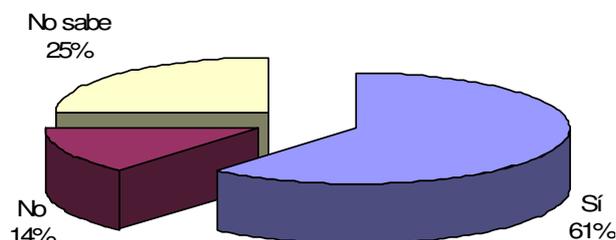
Positivas	Frecuencia	Negativas	Frecuencia
Las ventas se incrementan	36	Compran poco	14
Generan más ganancias	35	Sólo algunos comercios	7
Compran regionales y productos de la zona	21	No tienen tiempo	5
Cobran en dólares	10	Sólo souvenirs y regionales	5
Nos cobran más caro a todos	9	Miran y no compran	4
TOTAL	111	TOTAL	35

Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

También hubo un alto porcentaje de respuestas inclinándose a que el turismo se ve favorecido por los cruceros (61 %).

"Implicancias económicas, sociales y ambientales derivadas de la actividad de los cruceros turísticos en la ciudad de Puerto Madryn, Chubut, Patagonia Argentina".

Figura Nº 4.9
Opinión de los pobladores acerca de si los cruceros favorecen al turismo



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

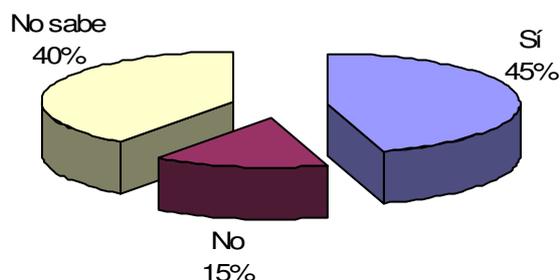
Tabla Nº 4.3
Causas de opinión sobre la actividad de los cruceros en el turismo

Positivas	Frecuencia	Negativas	Frecuencia
Realizan excursiones	42	Lo manejan pocas empresas	2
Favorecen a los prestadores turísticos	18	No dejan dinero	3
Hay más movimiento de dinero	18	No se está preparado	3
Se incrementa el turismo	13	No se quedan los suficientes	5
Hay más trabajo	12	No toman excursiones	5
Recorren la ciudad	5		
Otros	9		
TOTAL	117	TOTAL	18

Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

La percepción de que los cruceros no generan contaminación es muy baja, sólo el 15% se atrevió a decir que no. Del resto, un 40% no está seguro o no sabe y otro 45% piensa que sí.

Figura N° 4.10
Opinión de los pobladores acerca de si los cruceros contaminan



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

Tabla N° 4.4
Causas de opinión sobre la contaminación generada por los cruceros

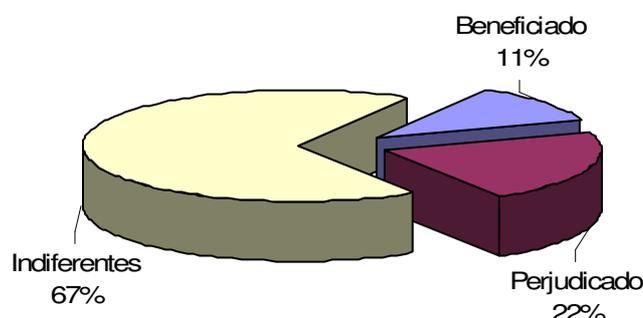
Positivas	Frecuencia	Negativas	Frecuencia
Porque contaminan el mar y aire	52	Tiene sistemas de protección	5
Por los desechos que arrojan	16	No contaminan más de lo que ya está	5
Por el combustible que va al mar	13		
Otras causas	8		
TOTAL	89	TOTAL	10

Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

Todos los encuestados que creen que los cruceros generan contaminación informaron sobre alguna causa de su opinión. En general, lo expresan en forma genérica, pero la idea es que perturban el aire y el mar o el ambiente como un todo (58 % de estas expresiones). Otros asumen que los cruceros o sus pasajeros arrojan todo tipo de desecho: combustible, residuos, basura, gases, papeles, etc.

De los que opinaron que no contaminan, sólo 10 (34 %) pudieron expresar algún motivo. Algunos porque creen que cumplen con todas las normativas nacionales e internacionales en la materia y otros porque suponen que la ciudad ya está suficientemente contaminada.

Figura Nº 4.10
Opinión acerca de cómo influye en su vida personal la actividad de los cruceros



Fuente: elaboración propia en base a resultados de encuestas realizadas

La gran mayoría de las personas consultadas (67 %) siente que no tienen ninguna relación con la actividad de los cruceros. Los que dicen que los perjudican, alegan razones económicas (no compran en su comercio, tienen que tomar más personal, pagar horas extras, trabajar horario corrido), otros tienen causas sociales (faltan taxis, no pueden ingresar al muelle, ocupan todo el centro, el tránsito se complica), otros alegan aumento de contaminación o falta de agua.

Mientras que los que se sienten beneficiados concentran sus razones en dos grandes aspectos: económicos, porque venden en sus negocios o estéticos, por el sólo placer de verlos.

4.4. Bibliografía específica

- Cámara de Industria, Comercio y Producción de Puerto Madryn. **Informe Final Temporada de Cruceros 2005-06**. Puerto Madryn, 2006
- Diario El Chubut, ejemplares varios
- Prefectura Naval Argentina, Reglamento de los servicios de practicaje y pilotaje para los ríos, puertos, pasos y canales de la Republica Argentina, en www.prefecturanaval.gov.ar/organismos/dpsn/practicaje/regl_pract.php.
- Prefectura Naval Argentina, legislación varia
- Provincia del Chubut, Legislación varia
- www.appm.com.ar
- www.chubutur.gov.ar
- www.mattina-sa.com.ar
- www.patagoniaecologica.com