

Ushuaia 30 de septiembre de 2021.

AL CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE USHUAIA.

Soy Licenciado en Administración de Recursos Navales para la Defensa, docente de Ingeniería Pesquera en la Universidad Tecnológica Nacional facultad regional Tierra del Fuego, sede áulica Ushuaia (UTN-FRTDF). A su vez, integro el "Centro de estudios logísticos UTN Antártida Argentina", el cuál entiende en no sólo en cuestiones de logística marítima sino también en el fomento de los intereses marítimos.

En el marco del "VI Coloquio Internacional sobre Patrimonio Portuario" he realizado una ponencia para exponer sobre el nivel de integración entre el puerto y nuestra ciudad. Este coloquio es organizado por el Núcleo de Ciudades Portuarias Regionales, del IDEHESI-CONICET, el Centre François Viète (EA 1161) Université de Bretagne Occidentale (UBO) de Brest (Francia), y Observatorio de Comercio Internacional (OCI) del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Luján (UNLu).

La ponencia tiene como objetivo difundir temas relacionados a los intereses marítimos, aspecto transversal a las actividades de la Ciudad de Ushuaia por ser una sociedad que habita a la vera del Canal Beagle. Esto, con el aliciente de ser capital de una provincia marítima y bicontinental.

Elevo la ponencia para su conocimiento, y de ser factible, análisis y futura puesta en agenda social. Confío que con los medios que provee la Carta Orgánica municipal se podrá trabajar en este tema de vital importancia para la sustentabilidad de la ciudad.

Dejo mis datos de contacto por si fuera necesario ampliar información.

Aprovecho la oportunidad para saludarlos atentamente.

CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA	
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA	
ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha: 30/09/21	Hs. 14.20
Numero: 611	Fojas: 6
Expte. N°	
Grado:	
Recibido:	leg 3420

Lic. Alejandro G. Vinazza

Cel: +5492901480647

E-mail: avinazza@frtdf.utn.edu.ar / alevinazza@gmail.com

USHUAIA CIUDAD-PUERTO

-UNA VISIÓN-

LIC. ALEJANDRO VINAZZA

Resumen - Abstract

Palabras clave: integración – puerto – turismo – intereses marítimos.

Ushuaia es la ciudad que posee el único puerto de la Provincia de Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur. Esto implica que las diferentes actividades comerciales que giran alrededor de aquel conviven no siempre en armonía. Esta falta de equilibrio deviene de su administración y concepción, que a su vez repercute en su relación con la sociedad y la ciudad como infraestructura, motivo que genera un ciclo vicioso. El desarrollo de la visión que se presenta se basa en dos modos de acción. El primero se define a corto/ mediano plazo, y se basa en acciones concretas del medio público-privado en pos de marcar el rumbo inicial en cuestiones marítimas. El segundo modo, de largo plazo, se conecta con la educación temprana que debe incorporarse a una sociedad cosmopolita y de sentir mediterráneo, pero que debiera vivir como isleña y bicontinental. Concretar estas formas de llevar adelante esta “visión” convertirán a Ushuaia, ciudad distanciada de las actividades marítimas, en la ciudad-puerto integrada que mira al mar como una fuente de recursos y no como un límite.

Key words: integration – port – tourism – maritime interest.

Ushuaia has the only port in the Province of Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur. This implies that not always the wide variety of trading activities coexist in perfect harmony there. This lack of balance stems from its administration and conception, which also affects the relation with both society and city, generating a vicious circle. This paper presents a vision for port development based on two main pillars. First, short term actions driven by the association of public and private sector in order to set the direction in this matter. Second, in the long term, a different educational approach to a cosmopolitan society who feel like Mediterranean but have to live, indeed, as islander and bicontinental. The implementation of this vision would turn Ushuaia, a city that draws away from maritime activities, into an integrated city port that looks to the sea as a source of opportunities and not as a limit.

1. DIAGNÓSTICO ACTUAL

La Ciudad de Ushuaia posee un sistema portuario que opera comercialmente con buques feeders (containeros de dimensiones reducidas), pesqueros de altura y cruceros de pasajeros.

El muelle recibe a los pesqueros aleatoriamente durante todo el año, en cambio los feeders amarran aproximadamente cada 10 días. Los buques de carga solo transportan en general insumos de las industrias promocionadas y materiales de construcción. Los bienes de consumo ingresan por camión, y la casi totalidad de los egresos de la producción industrial se hacen también por esta vía, siempre por la frontera Norte y a través de la República de Chile. Los cruceros tienen su temporada en verano, desde noviembre hasta fines de marzo. Lo hacen tanto cruceros de línea sudamericana como de turismo antártico.

La infraestructura y diseño del muelle actual se realizó en base a un proyecto tipo multipropósito patagónico. No es específico para el turismo, por lo que comparte los espacios de tránsito para el trabajo con contenedores y productos pesqueros.

Para el amarre los buques tienen prelación por tipo: primero cruceros, luego carga, pesqueros, y finalmente el resto como ser supply, defensa y seguridad.

Ushuaia recibió visitas de buques de pasajeros por 387 en el año 2019 y 233 en 2020; feeders por 29 en 2019 y 23 en 2020; y pesqueros por 43 en 2019 y 31 en 2020¹.

La Plazoleta fiscal del puerto puede albergar unos 800 TEUs, y un feeder a plena carga como el buque "Argentino II" tiene a bordo 1060 TEUs. Estas operaciones se han incrementado en los últimos meses producto de la pandemia por covid-19, a causa de las restricciones que ha sufrido el comercio por vía terrestre. En definitiva, es una plazoleta que está muy justa para el volumen que maneja el puerto, ya que las operaciones son de carga y descarga.

El **primer inconveniente** lo describiremos como la relación entre el turismo y la ciudad-puerto:

El atractivo turístico de la Ciudad de Ushuaia, su potencial y actualidad es de público conocimiento, por lo que no será de estricto análisis. El incremento de pasajeros año a año en general, y de cruceros de gran porte (más de 3000 pasajeros) en particular si son motivo de interés.

Para ser sumamente concisos describiremos una situación típica de verano: Buque "Star Princess" amarrado con 2590 pasajeros y una tripulación de 1150, "Argentino II" en operaciones de carga y descarga, y buque pesquero "Centurión del Atlántico" descargando cajas de productos de la pesca. El muelle admite más cruceros chicos, por lo menos dos más. Los turistas deben circular por el muelle con sus maletas a pie hasta la salida del puerto, en caso de desembarcar y no ir inmediatamente hacia el aeropuerto. Si el movimiento es directo hasta la estación aérea suelen ingresar colectivos a buscarlos. En el primer caso, deben lidiar con los camiones con contenedores que van y vienen a la plazoleta fiscal, y los autoelevadores depositando los pallets con pescado dentro de los reefers apostados al costado del buque pesquero, a lo que podemos sumar camiones de combustible y víveres. Realmente es una odisea. Una vez fuera del puerto los turistas se encuentran con el centro de la ciudad que los

¹ Dirección Provincial de Puertos <https://www.dpp.gob.ar/web/puerto-ushuaia/estadisticas/evolucion-de-buques/>

recibe en forma de embudo, generando una gran congestión con el tránsito rutinario, los camiones con contenedores en tránsito desde y hasta las estaciones de transferencia, y los operadores turísticos. Se suman las casillas de venta de tickets de paseos en catamarán que aglomeran muchas personas, y generan un gran flujo de entrada y salida del puerto. Esta convivencia entre turistas de cruceros y de cabotaje ocurre por un sólo reducido acceso peatonal de poco más de dos metros.

El **segundo inconveniente** radica en la relación entre la carga comercial que se opera en el puerto y la ciudad:

Los TEUs en tránsito estibados en la plazoleta fiscal salen por camión a estaciones de transferencia ubicadas en cercanías de la desembocadura del Arroyo Grande. Este movimiento de contenedores se produce durante el horario diurno, por lo que convive como se mencionó anteriormente con el normal desarrollo de las actividades del centro de la ciudad. Estos camiones con una carga de 21600 Kg (sin contar la unidad motora ni remolque), no sólo congestionan las calles, sino que también generan desgaste periódico de la cinta asfáltica, y contaminación: sonora, visual y por emisión de gases de combustión.

Al día de la fecha no hay proyectos de fondo para mejorar las condiciones integrales como solución a los dos inconvenientes desarrollados. En 2021 la DPP publicó el inicio de la ejecución de la licitación para aumentar el largo del muelle (la cuál presenta defectos técnicos), y también se prevé la construcción de una terminal de catamaranes (turismo de cabotaje en el Canal Beagle). Ambas apuntan a incrementar el flujo de turistas y servicios comerciales (disminuir la brecha en la prelación de amarre) sin pensar en la calidad del servicio ni la relación con los ciudadanos. Tampoco se encuentra en agenda la construcción de un puerto en la Ciudad de Río Grande, que recibe el 70% de los TEU² que llegan a Ushuaia. Esto aliviaría la actividad portuaria en Ushuaia en esta época y disminuiría costos operativos. El Gobernador Melella indicó en una entrevista que los ciudadanos de Río Grande deberían olvidarse de tener un puerto marítimo.

2. HIPÓTESIS DE INTERVENCIÓN

La ciudad se vería beneficiada tanto en el orden urbano, como en el ambiental y turístico si las autoridades asignaran prioridad a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. Un tratamiento **transversal** de los objetivos **basados en la mejora de la visión marítima**, impuesta por la necesidad de desarrollar una sociedad insular y bicontinental, permitirá mejorar progresivamente cada aspecto vinculado a la ciudad-puerto.

La propuesta radica en **abordar en forma multidisciplinaria mediante una audiencia popular** (prevista en la carta orgánica municipal) **los temas de planificación urbana y desarrollo territorial en un sentido estrictamente marítimo**. Como mínimo **tratar el tema marítimo en el Consejo Deliberante en forma permanente como eje transversal para el desarrollo de una ciudad riverseña**. La Ciudad debe participar de las influencias de su puerto (hoy no lo hace), y la situación de intensa competitividad que se está generando en torno a puertos como Punta

² Telsler Jorge, Consejo Federal de Inversiones, Plan Logístico de Tierra del Fuego AeIAS, 2013.

Arenas, Puerto Williams y Malvinas invita a esforzarse. Mantener la actividad marítima redundando en cuidar la actividad económica-social de la ciudadanía.

De generar el acuerdo necesario, se deberá realizar una remodelación integral de las instalaciones portuarias del muelle comercial, con un enfoque social - turístico:

1. Construcción de una estación de transferencia adecuada para pasajeros y operadores de turismo en el sector de la plazoleta fiscal y otros terrenos linderos pertenecientes al Puerto.
2. También se debe diseñar un centro para actividades culturales, educativas y turísticas de manera de fomentar los intereses marítimos, difundir la Antártida como parte integrante de la provincia, y ejercer una política activa en el ámbito portuario respecto de los reclamos argentinos sobre las Islas del Atlántico Sur. Esto es integrar el puerto a la vida ciudadana, y presentarnos como la "puerta de entrada a la Antártida" en una imagen positiva.

En general los beneficios serán:

1. Disminuir la contaminación por gases de escape y sonora.
2. Mejorar la visual paisajística. Al eliminar la plazoleta fiscal, ya no se dará la espalda al Canal Beagle, sino que estará incorporado el complejo portuario a la Ciudad. Hoy día, la pared de contenedores sobre la rambla interrumpe la visual de sobre manera.
3. Generar un tránsito seguro del turista por el muelle y en la salida del puerto.
4. Disminuir la congestión por tránsito vehicular. El tránsito de camiones dejará de ser parte del paisaje urbano.
5. Menor costo de mantenimiento de la cinta asfáltica.

En este momento Ushuaia no requiere en forma urgente un muelle más largo ni una terminal de catamaranes, se debe mejorar la calidad antes de seguir abarrotando la desactualizada infraestructura. **La necesidad radica en poder enfocarse en los clientes, en los vecinos de la ciudad y el desarrollo sostenible.**

3. DESARROLLO DE LA VISIÓN

La visión tiene su base en acciones concretas y de fondo que abordaremos en dos partes:

Acciones a corto y mediano plazo:

Estarán marcadas por las acciones que los gobiernos, sus funcionarios, instituciones educativas y medio privado, que deberán traccionar para dar el puntapié inicial y marcar el rumbo de la cultura marítimo-portuaria que se necesita para una ciudad isleña.

Atendiendo esto, Ushuaia será una ciudad más sostenible si y sólo si se puedan llevar adelante políticas en infraestructura pensadas en un enfoque multidisciplinario. No podrán faltar ni la visión económica, ni la social, ni la medioambiental. Ellas deben confluir en pos de **un equilibrio que hoy la ciudad no posee por tener en un muelle concentrada toda la actividad económica marítima provincial**. Por lo tanto, este proyecto apunta a sanear esa deuda con los tres aspectos (sostenibilidad).

La faz económica será más eficiente si se cuenta con un “espacio” nuevo, apto para operaciones de comercio, cerca de los centros de distribución y fabriles, donde los buques no tengan que esperar para realizar sus operaciones. Esto sabemos que redundará en una ganancia para la empresa naviera, y mayor movimiento de TEUs por hora también lo es para el puerto y los productores. Forma parte de la producción y consumo responsable que se pide a nivel mundial. Este aspecto se sanearía con un puerto en Río Grande en primera medida y requiere primera prelación.

El aspecto social de la ciudad-puerto no es menos importante, hoy dejado de lado en la agenda provincial, aunque en los principales puertos del mundo se hable de “integración”. Los puertos responden a un origen que es dar vida a la sociedad, forman parte de ella y deben convivir en armonía ya que el flujo no es sólo de mercancías, sino que también lo es de cultura.

En una ciudad como Ushuaia, cosmopolita en origen, es importante que el puerto brinde una identidad a la sociedad e integre una visión hacia el mar (talasopolítica). **Esto se logrará con un diseño del puerto de cruceros que dé frente al mar y al centro ciudadano, deberá integrarlos y ser un nexo. Por esto no sólo será una estación de transferencia de turistas, sino que también desarrollará actividades culturales que llevarán a los ciudadanos fueguinos a interesarse por el mar, la Antártida, las Islas del Atlántico Sur y los beneficios de dar valor agregado y consumir los productos del mar.** Es importante no solo mejorar el actual gerenciamiento portuario provincial, sino también incorporar a la ciudad, como institución relacionada directamente a sus habitantes y sus necesidades.

El aspecto medioambiental, no sólo preocupa declamativamente, es parte primordial de esta visión. La realidad nos demuestra que, mientras los camiones continúen circulando por el centro de la ciudad, sumado a los demás sistemas asociados al comercio de pesca y contenedores, no se dará una verdadera transformación. En una ciudad donde la ecología y el turismo forman parte de su modo de vida y es folleto de venta al mundo, utilizar algún tipo de energía renovable o reutilizar el agua será un aliciente para pensar el puerto como una infraestructura en consonancia con el medio ambiente.

Finalmente, los cruceros y sus pasajeros estarán en el casco urbano, donde organizadamente desarrollarán sus actividades turísticas y sociales bajo un único perfil. Por otro lado, en alguno de los lugares propicios designados para la “producción”, se desarrollarán las actividades de comercio ligadas a pesca y contenedores bajo condiciones de modernos métodos de eficiencia (no como los actuales).

Acciones a largo plazo:

Actualmente la cultura marítima de la ciudad se observa disminuida tanto como en la general del pueblo argentino. Pero, seguramente coincidimos en que dadas las circunstancias es extremadamente necesario desarrollar una visión marítima que nos permita desarrollar como país haciendo uso sustentable de las bondades del mar y sus vías navegables en conjunto (logística, pesca, hidrocarburos, energías, comunicación, turismo, etc.).

Esto se logrará mediante la educación del pueblo, ya que no bastan las acciones de gobierno para un período prolongado, pierde fuerza. Los gobiernos se nutren de la sociedad, y si ella no tiene incorporada una visión hacia los intereses marítimos no la proseguirá en el tiempo y se volverá finalmente a foja cero.

Al indagar en el marco legal, la “Carta orgánica municipal de la Ciudad de Ushuaia” no menciona ni una vez la palabra “puerto” o “marítimo”. **La Provincia dictó la Ley 1260/ 18 que reza sobre la enseñanza del ajedrez y la robótica en sus primeros artículos, y finalmente sobre la enseñanza de la cultura marítima e insular.** Esta última parte que interesa en esta oportunidad está muy bien y debería reglamentarse y ejecutarse.

En línea con lo dicho en el párrafo anterior, es necesario poner manos a la obra e influir en todos los niveles educativos. El egresado del secundario, terciario o universidad **debe poder agregar valor con su visión marítima a cualquier organización** en la Provincia, ya que esta es netamente insular y marítima. Entonces no se tendrán que dar discusiones con diferencias de 180°, por ejemplo, en el tratamiento de la logística para la matriz productiva provincial. Tendremos incorporado el saber desde las bases, solo se debatirán los detalles finos propios de diferentes análisis de datos.

4. CONCLUSIONES

La Ciudad de Ushuaia tiene un puerto del cual no participa, pero logrará ser una verdadera ciudad-puerto en el momento que los ciudadanos miren al mar como una fuente de recursos y no como un límite.

Una visión que apasiona sería poder ver gente reunida en las instalaciones portuarias y ramblas disfrutando de actividades sociales, mientras el resto de la ciudad se prepara para recibir al turista y mostrarle lo mejor de la cultura fueguina. Fuera del casco céntrico un desarrollo industrial sostenible, y en la bahía observar la práctica generalizada de actividades náutico-deportivas.

Educación a largo plazo desde los primeros pasos de las mujeres y hombres isleños, sumado a acciones políticas concretas inmediatas, son el camino hacia esa visión.

Lic. Alejandro Guillermo Vinazza*

* Universidad Tecnológica Nacional – FRTDF
Centro de estudios logísticos UTN “Antártida Argentina” (UTNAA).

ANEXO I: CONTENIDO GRÁFICO

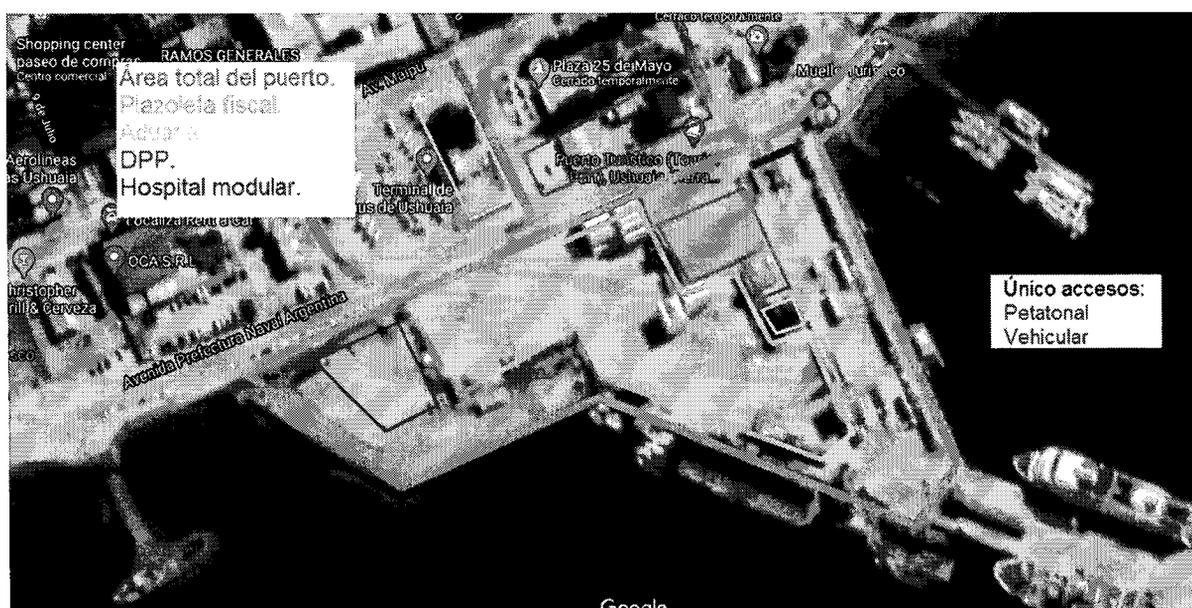


Imagen 1

Vista de la plazoleta fiscal y sectores aledaños.

Espacio disponible para una futura terminal de cruceros y catamaranes.



Imagen 2

Turistas volviendo a su buque entre pallets de pescado y vehículos de carga.

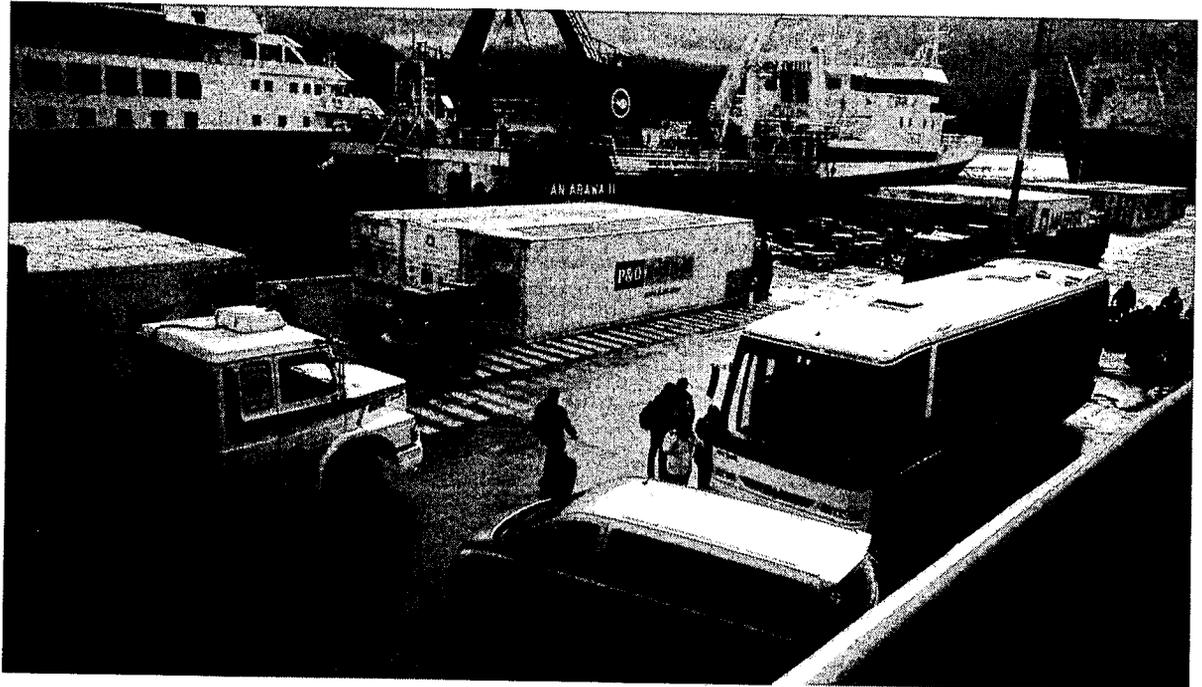


Imagen 3

Un puerto con actividad económica compartida: pesca, contenedores y turismo.

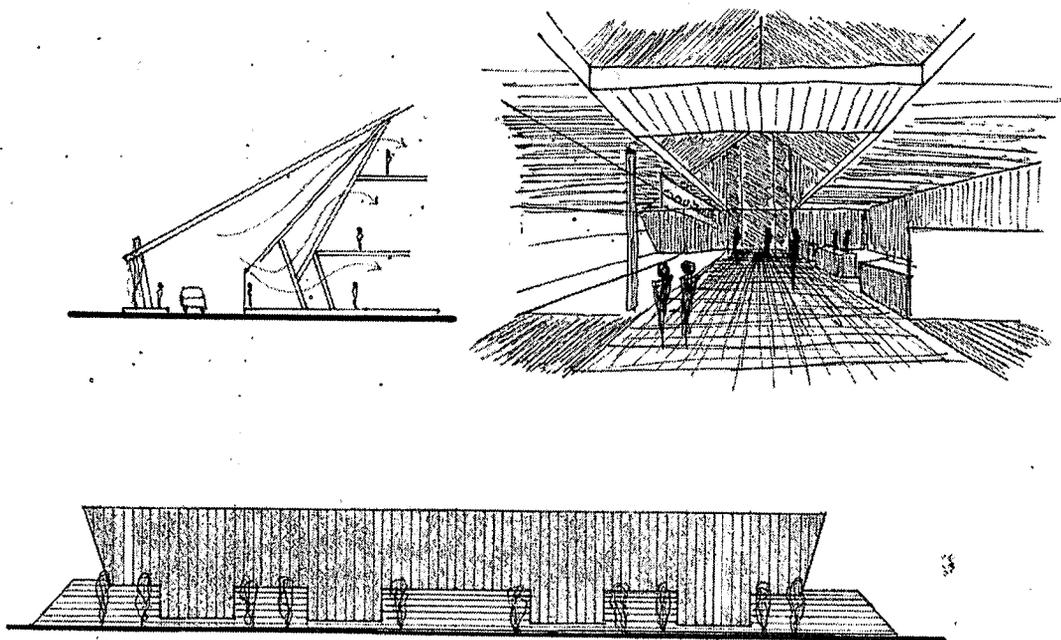


Imagen 4

Posible visión de infraestructura moderna de estilo fueguino para generar un espacio económico – social – cultural.

Diagrama del Arq. Facundo Maciel.