

# PODER LEGISLATIVO



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,  
ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR  
REPÚBLICA ARGENTINA

## LEGISLADORES

LEY SANCIONADA

**Nº: 286**

**PERIODO LEGISLATIVO: 2024**

**Extracto:**

**BLOQUE PARTIDO JUSTICIALISTA PROYECTO DE LEY  
DECLARANDO DE INTERÉS ESTRATÉGICO PARA LA  
PROVINCIA LA CONEXIÓN AERÉA COMERCIAL ENTRE  
LOS TERRITORIOS INSULARES Y LA ANTÁRTIDA  
ARGENTINA**

Entró en la Sesión de: 12 de Junio 2024

---

---

Girado a la Comisión Nº:

---

---

Orden del día Nº: 073

---

---



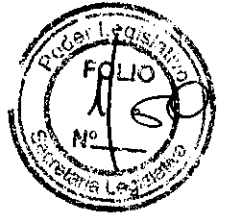
Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO

PODER LEGISLATIVO  
SECRETARÍA LEGISLATIVA

07 JUN 2024

MESA DE ENTRADA

Nº ..... HS: ..... FIRMA: *[Signature]*



Ushuaia, 6 de Junio 2024.-

**SEÑORA PRESIDENTE**

**LEGISLATURA PROVINCIAL**

Mónica Urquiza

S / D

El presente Proyecto de Ley instruye al Poder Ejecutivo Provincial a requerir ante la Secretaria de Transporte de la Nación y/u otra autoridad competente, la habilitación de la ruta comercial aérea Ushuaia – Antártida (Bases Marambio y Petrel) para la concesión y explotación del transporte aéreo de pasajeros, carga y correos con aeronaves entre la ciudad de Ushuaia, las Bases Marambio y Petrel de la Antártida Argentina.

**FUNDAMENTOS**

Para desarrollar el presente Proyecto de Conexión Aérea entre Ushuaia, la Base Marambio y la base Petrel de la Antártida Argentina se presenta una reseña de la historia y los hechos que han sucedido en transcurso de los últimos 40 años en nuestra Provincia, de la cual forma parte la Antártida, teniendo en cuenta cómo evolucionó la normativa que la regula, la conexión aérea en la misma y los diferentes actores sociales que intervinieron, para dar cuenta de la factibilidad de dicho.

**PROVINCIA**

Nuestra provincia estaba organizada como Territorio Nacional, y el 26 de abril de 1990 a través de la sanción de la Ley Nacional Nº 23.775 del Congreso de la Nación Argentina, se convierte en la Provincia más joven de nuestro país y con la singularidad de que abarca un territorio amplio insular, marítimo y antártico, que se extiende desde la Isla Grande de Tierra del Fuego, las Islas de los

*[Signature]*  
Diputado Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinistas*

*[Signature]*  
Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

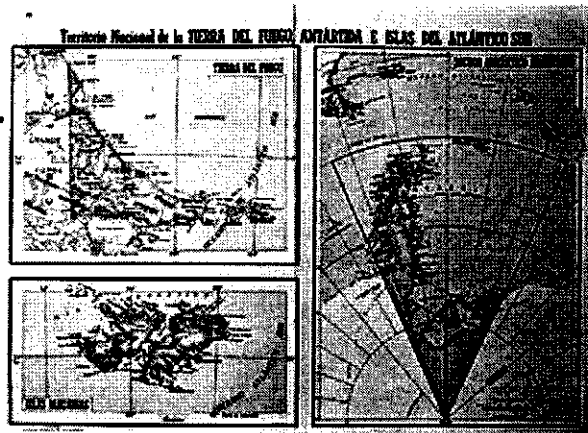
*[Signature]*  
Selen Gassmann  
Lic. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Estados, las Islas Malvinas, las Islas del Atlántico Sur y la península Antártica.



A partir de la ley mencionada, nuestra provincia dicta su propia Constitución Provincial cumpliendo recientemente 33 años, donde establece que Ushuaia por su condición sea la Capital de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

Un punto especial debemos dedicar a las Islas Malvinas, no solo por el sentimiento, la cercanía y el permanente reclamo de soberanía, sino también porque son parte integrante de nuestra Provincia.

La Antártida Argentina es un punto clave que más adelante vamos a desarrollar.

Tierra del Fuego a partir de su provincialización ha tenido un crecimiento económico y poblacional sostenido en el tiempo con grandes obras como la construcción del aeropuerto internacional Islas Malvinas, el puerto de la ciudad de Ushuaia, la pavimentación de la Ruta Nacional N° 3 y la industria como polo de desarrollo, lo cual la ha posicionado como un enclave logístico, no obstante ello, no se han dado los avances necesarios para sostener esa ventaja competitiva.

### **BASE NAVAL INTEGRADA DE USHUAIA**

De acuerdo a lo anterior, el proyecto de la Base Naval Integrada ubicada en la ciudad de Ushuaia, nos permitirá desarrollar la economía local, brindar un

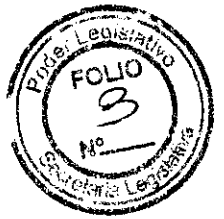
Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



servicio logístico que permita las reparaciones, apoyo a los cruceros y buques comerciales que operen en el Atlántico Sur.

Entre otros aspectos, brindará apoyo logístico real al desarrollo científico y los diversos programas antárticos internacionales, permitirá que navíos argentinos y del mundo puedan acceder en Ushuaia a reparaciones, reabastecimientos u otros servicios que necesitan, antes de dar el último paso a su travesía.

Ushuaia, por su ubicación y el puerto, es la puerta de entrada a la Antártida Argentina, central en la discusión provincial, nacional e internacional siendo el lugar más cercano, ya que nos encontramos a 1.000 kilómetros aproximadamente.

### **LA FUERZA AÉREA: VUELOS Y SOBREVUELOS "A" Y "EN" LA ANTÁRTIDA**

En el transcurso del tiempo se identifican varios vuelos a la Antártida y al interior de la misma, siendo el actor ejecutor la Fuerza Aérea Argentina, no obstante ello, aquí realizaremos un breve reseña, señalando algunos de ellos, a fin de dar cuenta que la República Argentina ha podido realizar dichas actividades aeronáuticas; que dichas actividades fueron las que nos permitieron avanzar con la presencia y el registro de datos científicos, y por tanto afianzar no solo nuestra presencia, sino también soberanía.

En 1949, la Secretaría de Aeronáutica creó una comisión para estudiar y planificar vuelos sobre el sector Antártico que reclamaba la Argentina. Se apuntaba, principalmente, a consolidar el principio jurídico de ocupación del territorio y la reafirmación de la soberanía nacional del mismo.

En 1951, la Fuerza Aérea constituyó el Grupo de Tareas Antárticas con el fin de proyectar y ejecutar las operaciones aéreas de apoyo a una expedición científica a la Antártida que el Poder Ejecutivo Nacional había dispuesto.

El 19 de diciembre de aquel año, la Institución inició su proyección hacia el continente blanco con la operación "Enlace", al mando del vice comodoro Gustavo Argentino Marambio, quién partió de Río Gallegos rumbo a la Base Antártica "San Martín" en la Bahía Margarita para abastecer por lanzamiento aéreo al personal que se hallaba imposibilitado de recibir ayuda, y regresó luego de 12 horas 22

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Elen Gasman  
Lic. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



minutos de vuelo. La Fuerza Aérea Argentina había realizado su primer sobrevuelo sobre la Antártida.

El 15 de marzo de 1961, con el esfuerzo del Ejército y la Fuerza Aérea, se habilitó la Base Conjunta "Teniente Matienzo", con la misión de servir de apoyo a los estudios científicos de las Fuerzas Armadas e institutos de investigación. A la Base "Teniente Matienzo" fueron asignados dos monomotores DHC-2 Beaver con esquís adaptados, que fueron empleados en tareas de enlace, aprovisionamiento de otras bases antárticas y búsqueda y rescate (vuelos en la Antártida y entre las bases antárticas).

En noviembre de 1962 se concretó la Operación "Meteoro", mediante la cual un avión de la Fuerza Aérea (C-47 TA-33) unió por primera vez el continente americano (Río Gallegos) con la Antártida Base "Teniente Matienzo", donde anevizó.



El 3 de noviembre de 1965, se realizó *el primer vuelo Transpolar*

El vuelo Transcontinental por parte de un avión argentino, el Douglas DC-3 TA-05, despegó desde la barrera de hielo Filchner y se dirigieron hacia la Estación estadounidense Amundsen-Scott, situada en el Polo Sur Geográfico, donde anevizaron sin novedades cuando la temperatura exterior alcanzaba los 58° C bajo cero. El 12 de noviembre, el TA-05 se dirigió hacia la Estación estadounidense McMurdo, donde anevizó luego de 5 horas 33 minutos de vuelo. El 24 de noviembre regresó al Polo Sur y aterrizó en la Base "Belgrano" después de cubrir 2822 km en 13 horas 42 minutos y concretar el **doble vuelo transpolar trans-antártico**.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Belen Gassmann  
L.P. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



En 1967 la Fuerza Aérea Argentina llevó adelante el operativo “Tierra de San Martín” con el fin de estudiar la factibilidad de un terreno apto para operar con aeronaves de gran porte, con ruedas. Se efectuaron vuelos de reconocimiento y aerofotográficos en distintas zonas, y se obtuvo un mosaico fotográfico de la isla Vicecomodoro Marambio (ex Seymour Island), que parecía la localización ideal para construir una base y pista de aterrizaje debido a la meseta que coronaba la isla, de 14 por 8 kilómetros, a 200 metros sobre el nivel del mar. Su ubicación, no muy alejada del continente, permitiría ejecutar rápidas evacuaciones médicas, traslado del personal de dotación y efectuar vuelos logísticos, rompiendo así el histórico aislamiento de la Antártida.

En 1969 la Fuerza Aérea Argentina realizó una epopeya de trascendencia Nacional, Histórica y Geopolítica, cuando los integrantes la Patrulla Soberanía, viviendo en pequeñas carpas, en una zona extremadamente inhóspita, contando solo con picos, palas y trabajando con esfuerzo, garra y coraje, abrieron un surco de tierra en el Desierto Blanco para permitir operar aviones de gran porte con tren de aterrizaje convencional, es decir con ruedas; lo que culminó con la fundación de la Base Marambio el día 29 de octubre de 1969, que la convirtió en la puerta de entradas de la Antártida y con esta capacidad operativa, romper el aislamiento con el Continente Antártico.

El 4 de diciembre de 1973 se realiza el primer vuelo transpolar bicontinental, uniendo el continente americano con Oceanía.

El 2 de abril de 1982 la Fuerza Aérea inicia las operaciones relacionadas con la gesta de Malvinas. Recibe su Bautismo de Fuego el día 1º de mayo y desde entonces hasta el fin de las hostilidades, el 14 de junio, realiza operaciones que causaron la admiración del mundo por su audacia y las condiciones adversas a las que debió sobreponerse.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas”*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



## EVOLUCIÓN DE ALGUNAS CONEXIONES AÉREAS PATAGÓNICAS

Entre las Aerolíneas de conexión aérea estratégicas para la Patagonia, *Líneas Aéreas del Estado (LADE)* cobra un lugar de relevancia ya que fue la primera aerolínea en llegar a Ushuaia.

### LADE (Líneas Aéreas del Estado)

El 23 de octubre de 1944 se crea *Líneas Aéreas del Estado (LADE)*. En su apogeo, LADE llegó a operar hasta 30 destinos en Argentina, incluyendo las Islas Malvinas.

Entre 1972 y 1982 LADE fue la única línea aérea argentina que mantuvo en forma permanente por más de una década vuelos regulares a las Islas Malvinas (Puerto Argentino) y Comodoro Rivadavia con operación de aeronaves con capacidad para 18 a 20 pasajeros y que fue interrumpido por el conflicto del Atlántico Sur.

La reducción de los servicios de LADE, después de 1990, hizo que surgieran nuevas líneas en la Patagonia, o que se desarrollaran las existentes. En total el transporte aéreo en esta región comprendía, en 1994, a cuatro empresas: Transportes Aéreos Neuquén (TAN), de la provincia del Neuquén, Servicios Aéreos Patagónicos (SAPSE), de la provincia de Río Negro, El Pingüino, un desprendimiento de una empresa de transporte terrestre que operó poco tiempo y Kaikén.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial

PODER LEGISLATIVO

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Belen Gassman  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Ninguna de ellas tenía capacidad financiera, por lo que el Ministerio de Economía lanzó en mayo de 1994 el Programa Integral de Desarrollo Aéreo Patagónico (PIDAP), un sistema federal de subsidios bajo la forma de la complementación económica, definida por rutas y frecuencias. En total para el año 1994 el importe a repartir fue de 5,77 millones de pesos, para la operación de 34 rutas con un máximo de tres frecuencias semanales cada una.

Con la garantía de los fondos asignados por el PIDAP las empresas pudieron conseguir garantías bancarias para alquilar aviones, y la red creció de modo objetivo.

En 1996 se asignaron algo más de dos millones para veintiuna rutas, y en 1997 otro tanto. Los fondos se irían reduciendo año tras año, para extinguirse luego definitivamente. El resultado final fue que tanto las aerolíneas públicas como las privadas terminaron, por caminos distintos, en la bancarrota.

TAN, que estaba bastante ordenada, fue privatizada en 1995, siendo adjudicada a la brasileña VASP que había salido a hacer shopping de líneas aéreas (LAB, Ecuatoriana) y no tenía en claro para qué quería una empresa basada en Neuquén, que jamás unió con el resto de su red. Además de esto, tuvo muchos problemas legales en Brasil y terminó quebrando.

SAPSE fue un vodevil aeronáutico con todos los ingredientes imaginables, incluyendo algunas causas penales que involucraron a funcionarios y pilotos. Dejó de volar y se privatizó en 1996, pero el nuevo operador fue dependiente de los subsidios provinciales y finalmente abandonó los vuelos. SAPSE se liquidó en 2015.

El Pingüino era privada, pero dependiente de una empresa de autotransporte de Río Gallegos. Funcionó garantizada por la provincia de Santa Cruz. Era un nombre de fantasía carecía de forma societaria y de autorizaciones nacionales para volar, pero algo voló hasta 1995.

La crisis que se desató después de la caída de las torres gemelas el 11 de septiembre de 2001, agravó la crisis que ya vivía la Argentina y se reflejó fuertemente en el sector aerocomercial, fundamentalmente por el fin de la convertibilidad, el aumento desmedido de la paridad cambiaria y una fuerte inflación.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

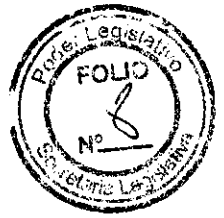
Juan Carlos Piro  
Legislador Provincial

Relen Gassman  
Lic. Geografía





Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



La SEPI presentó un plan director para recuperar a una Aerolíneas en franca decadencia. Sus líneas generales eran capitalización, ahorros, achicamiento, despidos y beneficios fiscales. Para llevarlo a la práctica era necesaria la aprobación sindical, que fue un proceso difícil, con un conflicto permanente, mientras la empresa volaba cada vez menos. En ese momento se popularizó la frase "Salvemos a Aerolíneas Argentinas".

Al mismo tiempo, el resto de las empresas también se achicaban, y los servicios se redujeron a una mínima expresión.

Néstor Kirchner asumió la presidencia en el otoño de 2003 y encontró un sector aerocomercial desolado. Aerolíneas Argentinas y Austral en franca decadencia, con serios conflictos laborales, una flota vetusta y ninguna inversión; Southern Winds al borde de la bancarrota, también sin capitalización y varios centenares de desempleados de las empresas fallidas desde 2001.

Por otro lado, en marzo de 2007, se firmó el Decreto 239/2007, que creó la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) una nueva autoridad aeronáutica civil, que desplazó a la Fuerza Aérea, que la tenía desde 1943. La transferencia culminó el 1º de julio de 2009.

El 17 de diciembre de 2008, se aprobó la ley de expropiación por la que Aerolíneas Argentinas y Austral, con sus activos y pasivos pasaron al Estado.

La nueva organización estatal, que siempre funcionó como un único grupo, tuvo acceso a importantes subsidios que le permitieron iniciar un proceso de regeneración. Las flotas domésticas se renovaron completamente.

Mauricio Macri asumió la presidencia el 10 de diciembre de 2015 y poco después anunció un plan de crecimiento del mercado aerocomercial con tres objetivos a cumplir en cuatro años: duplicar la cantidad de pasajeros, potenciar a Aerolíneas Argentinas y mejorar la infraestructura, obviando la modificación del Código Aeronáutico y la Ley 19.030. Los cielos argentinos se abrieron a la operación de empresas cualesquiera, sin exigirse la mínima capacidad técnica o financiera.

Al visualizar los resultados, es evidente que ha mejorado mucho la infraestructura. La cantidad de pasajeros no se duplicó (superó un poco el crecimiento vegetativo esperable), y el fortalecimiento de Aerolíneas/Austral es discutible.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



La apertura atrajo a Avianca, alentó a Andes a crecer, y la aparecieron empresas low cost (Flybondi, Norwegian y JetSmart), todas de capital extranjero, que han forzado una caída de las tarifas.

Aerolíneas Flybondi, que actualmente opera en Ushuaia, es una aerolínea privada fundada en 2016 y el estado nacional el 26 de junio de 2017 autorizó mediante Resolución N° 408E/2017 del Ministerio de Transporte de la Nación, firmada por Guillermo Dietrich, a operar 83 rutas por 15 años, actualmente opera con 18 destinos nacionales y 3 destinos internacionales.

Hasta aquí hemos hecho un breve resumen de las conexiones aéreas y sus habilitaciones en un marco global de la política aérea nacional, no obstante, para desarrollar el proyecto de conexión a la Antártida debemos mencionar o tener en cuenta, que en la Argentina no hay vuelos comerciales a la Antártida, si bien se dieron varias iniciativas por parte del sector privado para poder operar dicha ruta.

### ARGENTINA - LA INICIATIVA EN LA VINCULACIÓN COMERCIAL AÉREA

La República Argentina fue pionera en la cuestión de los vuelos a la Antártida. En primer lugar porque fue el primer país del mundo en construir una pista de tierra compactada (permafrost) en el continente (año 1969) en la Base Antártica Marambio situada frente al Mar de Weddell (en la parte oriental de la península antártica) y en segundo porque *Kaiken Líneas Aéreas*, con base en Río Grande, inició gestiones ante las autoridades aeronáuticas e incorporó (año 1994) un Dash 7-102 cuatrimotor, matrícula LV-WJS acondicionado especialmente para volar comercialmente a la Antártida.



Pasaje de Kaiken, 1995.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

Ben Gassr  
Lic. Geom...



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



No obstante, lo anterior, los vuelos a la Antártida de *Kaiken Líneas Aéreas* no se concretaron, las dificultades eran comerciales, y superaban las posibilidades de Kaiken porque, si bien los Dash 7 podían volar a Marambio, las facilidades de la pista no eran adecuadas para una operación comercial, lo que generaba complicaciones reglamentarias y de seguros. Además, en Marambio no había comodidades para alojar a contingentes de cierta magnitud. Actualmente, dicha situación es superada al combinar la estadía en cruceros.

La propuesta de Kaiken evidentemente tuvo una visión muy acertada de la problemática Antártica porque, de haber sido autorizada, hubiese permitido posicionar actualmente a la Argentina como centro logístico y punto de entrada turístico por vía aérea hacia el continente. Recordemos que justo a partir del año 1994 el turismo hacia la Antártida resultó ser un fenómeno de crecimiento exponencial.

En el año en que Kaiken trajo el avión (1994), Tierra de Fuego recibía en temporada alta un total de 35.000 turistas aproximadamente. Quince años después, en la temporada 2011-2012, el mercado creció fuertemente, arribando (vía terrestre, marítima y aérea) un total de 206.000 turistas. En el 2015 la cantidad de turistas arribados ya ascendía a 405.000.

En julio de 2016, el Ministerio de Defensa anunció las intenciones de realizar vuelos turísticos civiles hacia la Base Marambio a partir del verano austral de 2018 los que serían operados por LADE mediante nuevas aeronaves de transporte turbohélice, respetando el protocolo de seguridad antártico.

Kaiken Líneas Aéreas continuó brindando los servicios conforme a los compromisos asumidos, hasta el 12 de febrero de 2020; fecha en que debido a los problemas financieros que se fueron acumulando, dejó de operar luego de haber llamado a una convocatoria de acreedores. En 2021, luego de haber sido ratificada la sentencia judicial, quien le dio a la empresa la razón en cuanto al perjuicio económico generado por el Estado Nacional; el presidente de la empresa se reunió con el Gobernador Gustavo Melella solicitándole su gestión para que los importantes fondos adeudados y reconocidos por los tribunales federales; fueran transferidos al Banco Provincia de Tierra del Fuego para que la empresa avanzara con la adquisición en leasing de dos nuevas aeronaves para retomar sus operaciones, y especialmente teniendo como objetivo comenzar a realizar vuelos no regulares entre Ushuaia y la Base Petrel en la Antártida.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

Juan Carlos Pino  
Gobernador Provincial

Belen Gassman  
Lic. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



El proyecto quedó truncado en el 2018 ante la revisión de seguridad de las aeronaves establecidas por los fabricantes. Las aeronaves habían sido adquiridas en año 2008 con capacidad de entre 18 y 20 personas, quedando en los hangares del aeropuerto de Comodoro Rivadavia.

Asimismo, también se identifican otros proyectos privados que pretendían realizar actividades logísticas y turísticas a Marambio, entre ellos:

- 1.- Hernan Lombardi (ex ministro de Turismo de la Nación) con su empresa Alfa CruX.
- 2.- Logística Montalvan, que planeaba vuelos logísticos y turísticos a la Antártida.
- 3.- Comodoro Daniel Llera.

Dichos proyectos fueron rechazos por el Comando Conjunto Antártico.

## AEROLÍNEAS CHILENAS

En la actualidad, veintidós países y organizaciones internacionales operan regularmente desde Punta Arenas, mientras que Ushuaia sólo recibe esporádicamente buques y aviones cuya principal operación se establece a través del link Punta Arenas – Aeródromo Teniente Marsh en la base chilena Frei Montalva.

Esto se debe a que Chile ha desarrollado soluciones operativas y comerciales eficientes, integrales y “sistémicas” para articular ambas cabeceras (Puerta de Entrada y Antártida) con el objeto de captar la estratégica y lucrativa actividad antártica internacional.

Otro punto a tener en cuenta es que Chile cuenta con vuelos regulares desde Punta Arenas a la Antártida, con una aerolínea privada y explota comercialmente esa vía. Actualmente, sostiene estratégicamente el objetivo de fortalecer su posición como compañía en los mercados internacionales.

La compañía y aerolínea chilena Aerovías DAP, con sede en Punta Arenas, vuela entre el continente americano y la Antártida desde hace 33 años. Asimismo, para el verano 2023 proyectó operar más de 150 vuelos hacia el continente blanco entre mediados de noviembre (2022) y marzo del 2023, representando un incremento del 30% con respecto a la última temporada estival

Virgilio Tomás García  
Legislativo Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislativo Provincial  
"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Para ello, en 2003, Aerovías DAP incorporó de Havilland Canada Dash 7 a su flota con el objetivo de ofrecer mayor cantidad de plazas en un contexto de creciente demanda. Cuatro años más tarde, la compañía recibió el primer British Aerospace 146-200, una aeronave configurada con 96 asientos y que hoy es clave para su operación.

Actualmente, la compañía cuenta con una flota compuesta por aviones y helicópteros para ofrecer una red de servicios comerciales y logísticos. Es el mayor operador aéreo en la Antártida.

Habitualmente, realiza tres tipos de operaciones:

- chárteres de traslado de pasajeros de cruceros (principales clientes de los vuelos) y buques de expedición,
- logística y soporte a los programas antárticos de distintos países,
- eventuales evacuaciones por motivos médicos.

El vuelo de Punta Arenas a la Antártida concluye en la Base Frei (Base chilena) localizada en la Isla Rey Jorge, dicho vuelo dura aproximadamente dos horas.

Nicolás Paulsen, en septiembre del 2022, gerente de Chárter de Aerovías DAP, expresó que el aumento de las frecuencias responde a intereses y necesidades acumulados por operar allí a partir de la recuperación de la actividad.

Destacó que **la conectividad aérea entre la Región de Magallanes y la Antártida es un activo regional, nacional e internacional**. “Esta conexión implica no sólo ventajas comparativas para Chile, sino también competitivas, ya que el volumen de operaciones se traduce en factibilidad económica para muchos países”, explicó en ese sentido.

Las agencias de viajes de Punta Arenas ofrecen paquetes turísticos vuelo-crucero-vuelo, donde ofrecen el vuelo desde Punta Arenas a la Antártida, el recorrido en crucero, y la vuelta a Punta Arenas en avión. Asimismo, los servicios de crucero varían, en cuanto a estadía (cantidad de días de recorrido), categoría y lugares que recorren.

Las opciones de vuelo-crucero existen desde hace tiempo y dan la opción de volar a la isla Rey Jorge (Base chilena) y luego unirse a un crucero para recorrer la parte de la península antes de volver en avión de nuevo a tierra firme.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas”*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Actualmente hay tres opciones para viajar a la Antártida en avión. La primera opción es un «sobrevuelo», una opción de un solo día. La segunda es un vuelo estándar, y la tercera es lo que se conoce como un «crucero aéreo».

Un sobrevuelo la forma más fácil, rápida y cómoda de ver la Antártida y consiste en tomar un vuelo fletado sobre el continente en una excursión de un día, donde se puede ver el Continente Blanco desde la comodidad del asiento en el avión. Los operadores de sobrevuelos suelen proporcionar servicios adicionales como un experto en la Antártida, la comida y la bebida.

El único punto de partida para los sobrevuelos por ahora es Australia. Los vuelos operan desde Melbourne, Sydney y, ocasionalmente, Perth. Los vuelos no son habituales y en temporada alta salen cada una o dos semanas.



## LA ANTÁRTIDA, SU IMPORTANCIA

El vocablo Antártida deriva de los términos griegos *anti* (lo opuesto de) y *arktos* (el oso). Además, alrededor de esta se ubican Sudáfrica, Australia y América del Sur, y está rodeada por los océanos Pacífico, Índico y Atlántico.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

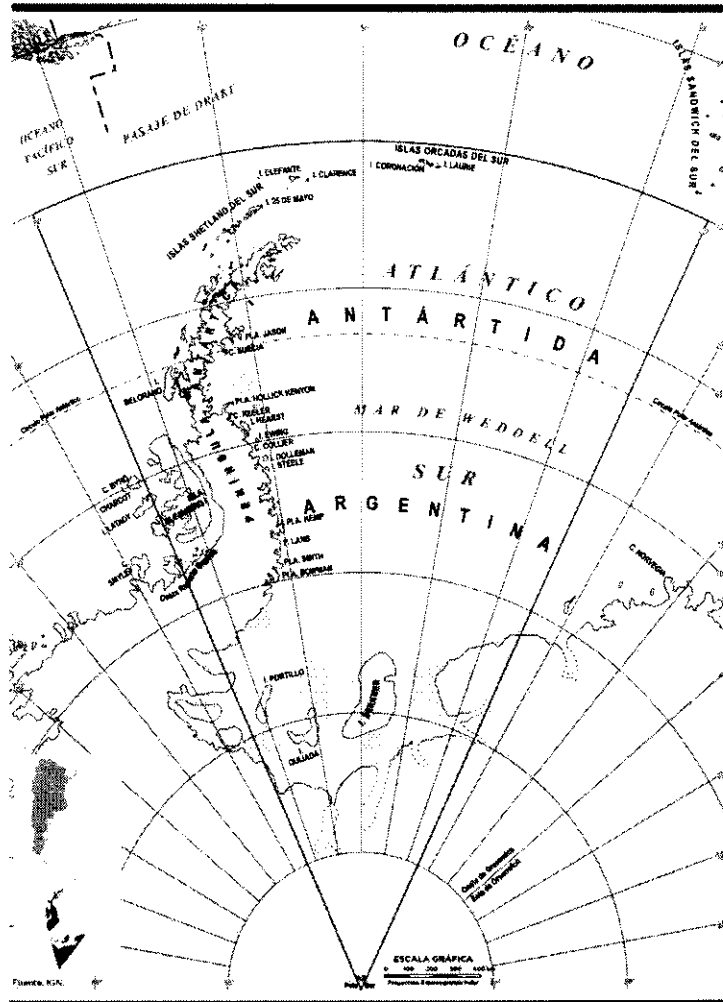
Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Belen Cassmann  
Lic. Geografía

*“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas”*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



**ANTÁRTICA ARGENTINA**  
República Argentina

Instituto Geográfico Nacional - ANIDA

Por otro lado, el término Antártico incluye también las regiones marítimas, “cuyo límite externo se encuentra en la Convergencia Antártica, línea circumpolar de encuentro entre las aguas polares, de menor temperatura y mayor densidad, y las aguas menos densas y más templadas de los océanos Índico, Pacífico y Atlántico”, según precisa el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República de Argentina.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas”*







Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



Debido a la cantidad de agua dulce que contiene, es uno de los territorios con mayor atención del mundo, y sobre el que se posan los ojos de las distintas potencias globales.

En la totalidad del territorio, no hay población nativa. Tampoco viven de forma permanente los científicos: quienes habitan en las bases viven en ellas alrededor de un año, y después vuelven. En algunas ocasiones, las estadias se extienden por razones climáticas.

Hoy en día existen cerca de 100 estaciones científicas, de alrededor de 20 países en el continente, donde permanecen aproximadamente 1.000 personas durante el invierno. En el verano, la población se incrementa a un promedio de 10.000 personas.

Sumada la población de las 66 bases antárticas, usualmente hay unas 4.000 personas en verano y unas 1.000 en invierno. Mientras que, en las bases argentinas, suele haber entre 150 y 170 personas en invierno, y entre 320 y 400 en verano (Mayo 2021).

También hay que tener en cuenta, en cuanto a la población presente en las bases, que se ha incorporado a la Antártida Argentina por ser parte de la Provincia de Tierra del Fuego, la Escuela Provincial N° 38 y cuenta con docentes del Ministerio de Educación de la provincia en forma permanente durante el año lectivo.

En esta instancia hay que resaltar que Argentina es el único país que tiene presencia ininterrumpida en el Continente Blanco desde 1904 y, durante 40 años, fue el único país ocupante de manera permanente en la Antártida. También fue el primero en instalar una base permanente en la región y declarar su soberanía. Respecto a esto último, el país reivindica soberanía sobre el denominado "Sector Antártico Argentino", definido por el paralelo 60° Sur y el Polo Sur, y los meridianos 25° y 74° de longitud Oeste.

El Tratado Antártico es un instrumento jurídico-político que regula la actividad de la región situada al sur del paralelo 60° S. El acuerdo fue firmado en 1959, en Washington, por 12 países, entre ellos, Argentina, con la posibilidad de que se agregaran países firmantes. Hoy, ya son 54 los Estados que forman parte del acuerdo, pero solo 29 de ellos son miembros consultivos: es decir que solo 29 países tienen la capacidad de tomar decisiones.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



El tratado establece que la Antártida es un territorio de paz y con fines científicos, en el que no puede haber presencia militar de ningún país, salvo para colaborar en investigaciones científicas.

Para seguir analizando la importancia de este espacio geográfico se realizará la siguiente división; sin embargo, en la práctica, funcionan de manera interconectadas.

### **Reclamos Soberanos y el Sistema del Tratado Antártico.**

En el contexto internacional, los gobiernos estatales reclaman el reconocimiento de la posesión sobre determinados espacios territoriales, en el marco de lo que establece el derecho internacional público y los acuerdos internacionales.

Doce países mantenían en aquel momento reclamos de soberanía en distintos sectores de la Antártida. La Argentina era uno de ellos, reivindicando soberanía en el denominado "Sector Antártico Argentino", definido por el paralelo 60° Sur como límite Norte, y los meridianos 25° y 74° de longitud Oeste. A su vez, los reclamos de Chile y el Reino Unido se superponen con el argentino. El del Reino Unido abarca por completo el sector reclamado por la Argentina, y el chileno se superpone parcialmente. Desde 1947, Chile y la Argentina se reconocen mutuamente derechos de soberanía en la Antártida, quedando pendiente la delimitación en la parte superpuesta de sus reivindicaciones.

La Argentina es Parte Consultiva del Tratado Antártico desde su entrada en vigor en 1961. Son Partes Consultivas (con voz y voto) aquellas que hayan demostrado un interés en la Antártida a través de la conducción de investigación científica importante ya sea mediante la apertura de una Base o mediante la ejecución de una expedición a la Antártida. El Tratado tiene hoy 54 Partes, (29 son Partes Consultivas, el resto son adherentes), las cuales se reúnen anualmente para tomar las decisiones necesarias para asegurar su adecuada implementación.

Por su parte, Estados Unidos y la Unión Soviética reservaron sus fundamentos para efectuar reivindicaciones territoriales sobre la región antártica en un futuro. El resto de los Estados no reclamantes no reconocen reclamos sobre ninguna porción de la Antártida.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

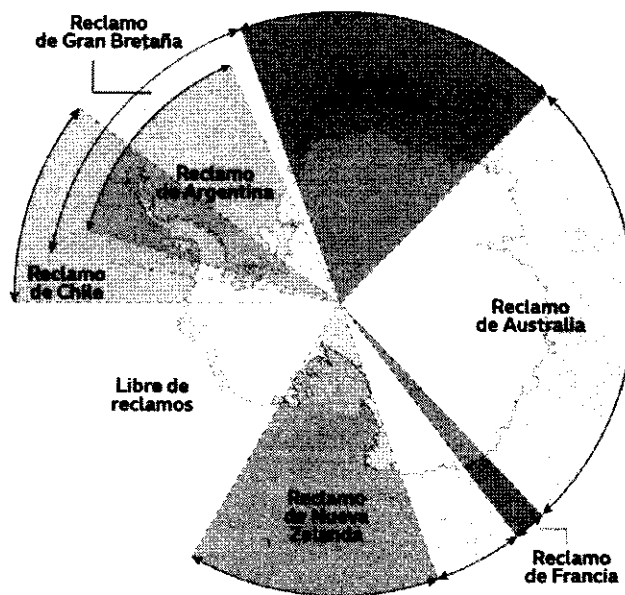


Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Argentina fue el primer país en situar una base permanente declarando su soberanía en el año 1904. De esta manera, la base Orcadas se configura, en la región, como la estación científica antártica con mayor antigüedad en funcionamiento.

Este reclamo histórico de soberanía sobre el continente blanco puede verse en el siguiente gráfico:



Fuente: Centro Australiano de Datos de la Antártida



## El Sistema del Tratado Antártico.

Con el propósito de resguardar la libertad de la investigación científica y la cooperación internacional, en el año 1959, Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica y la otrora Unión Soviética suscribieron el Tratado Antártico.

Entre otros aspectos el tratado establece:

- No se efectuarán, mientras esté vigente, nuevas reclamaciones de soberanía en la Antártida ni se ampliarán las existentes.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

Belen Gassman  
Lic. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



- El tratado salvaguarda la posición de los estados reclamantes y establece un vínculo con las regiones que mantienen sus argumentos de reclamación.
- Los países que formen parte del tratado tienen derecho para realizar inspecciones en las instalaciones antárticas de otros estados (bases, equipos, navíos y aeronaves).

El Tratado Antártico detuvo los reclamos soberanos y las disputas de los países reclamantes en el marco de la Guerra Fría y, en su reemplazo, construyó un conjunto de normas jurídicas y políticas que garanticen una gobernanza mundial con fines pacíficos y científicos. También, se agregan otros convenios que forman el sistema del Tratado Antártico, tales como:

- Protocolo al Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente (Madrid, 1991).
- Convención para la Conservación de las Focas Antárticas (Londres, 1988).
- Convención para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (Canberra, 1980).

### **Relevancia Geoeconómica y Medioambiental.**

Un detalle importante a nivel geográfico es la función estratégica que cumple la península antártica, ya que es la única opción de acceso al continente independientemente de las condiciones climáticas que se puedan suscitar. En consecuencia, esta zona adquiere mayor protagonismo para los países reclamantes y para aquellos que a través de alianzas con los mismos pretendan aumentar su presencia. A su vez, se debe considerar la proximidad con los países del Cono Sur por temas relacionados al campo logístico e infraestructura como lo son el aprovisionamiento de alimentos, combustibles, salvatajes, campañas, solo por mencionar algunos.

En el continente encontramos recursos naturales renovables (más de 200 especies de peces, algas marinas y Krill entre otros) y no renovables (hidrocarburos, gas, minerales y energía geotérmica, hierro y cobre) que resultan útiles en distintas industrias de las economías mundiales.

### **Acceso Estratégico al Espacio Cósmico y Otros.**

La ubicación geográfica de la Antártida permite que las comunicaciones aéreas se realicen por las rutas transpolares intercontinentales, lo cual minimiza

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pindo  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



el trayecto a recorrer. Además, al limitar con los océanos Pacífico, Índico y Atlántico, las comunicaciones convergen entre Asia, Europa y Occidente.

Aunque el Tratado Antártico prohíba toda actividad militar, en caso se suscitara una situación bélica, la región podría direccionar ataques aéreos, controlar e interrumpir las comunicaciones, y convertirse en una base de operaciones estratégicas para las aeronaves de combate.

Por otro lado, su centro posee una comunicación inmediata entre la tierra y el espacio ultraterrestre cobrando relevancia en el ámbito científico y político para países como Estados Unidos, Rusia o China, los cuales iniciaron una carrera para la conquista del espacio, su respectiva militarización y las consecuentes acciones relacionadas a la defensa de sus intereses.

Es importante destacar que el actual *status quo* -más allá de las investigaciones y estimaciones económicas y geopolíticas- está determinado por una cooperación internacional que condiciona muchas ambiciones relacionadas directamente a lo expuesto.

## POLÍTICA NACIONAL ANTÁRTICA

La República Argentina es el miembro consultivo del Tratado Antártico con presencia permanente más antigua en el continente. Esta continuidad se sostuvo desde 1904, cuando se fundó el observatorio meteorológico de las islas Orcadas (hoy Base Antártica Orcadas), gracias al esfuerzo sostenido enmarcado en una política nacional que se mantiene hasta la actualidad. A lo largo del siglo XX se crearon diversas instituciones y se determinaron funciones específicas en organismos existentes, relacionados con la presencia, ocupación e investigación científica en la Antártida.

El primer organismo creado con funciones específicas, en abril de 1951, fue el **Instituto Antártico Argentino (IAA)**. El IAA fue constituido para orientar, controlar, dirigir y ejecutar los estudios de carácter técnico-científico vinculados a la porción antártica, juntamente con la **Comisión Nacional del Antártico** existente entonces.

En 1970, bajo la órbita del Ministerio de Defensa, se creó la **Dirección Nacional del Antártico (DNA)**, la cual sería la encargada de programar, planear,

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pina  
Legislador Provincial  
Elen Gassmann  
Lic. Geografía

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



coordinar, controlar y difundir las actividades antárticas de la Argentina. Concentra en especial funciones administrativas y logísticas y confecciona anualmente el Plan Anual Antártico. Representa, además, a la República Argentina ante el **Consejo de Administradores de Programas Antárticos Nacionales (COMNAP)** y la **Reunión de Administradores de Programas Antárticos Latinoamericanos (RAPAL)**. Asimismo, planifica y programa las campañas antárticas en conjunto con las Fuerzas Armadas, dependientes del **Ministerio de Defensa**, quienes garantizan el sostén logístico y técnico que requiere el mantenimiento de las bases, el traslado de científicos, materiales y equipos para realizar estudios, etcétera.

Una campaña antártica tradicional se divide en una etapa de planificación, que incluye la organización de reparaciones y mantenimiento, y tres etapas operativas. En la primera etapa participan **la Armada Argentina (ARA), el Ejército Argentino (EA), la Fuerza Aérea (FAA) y la DNA** de manera conjunta. En base al Plan Anual, la planificación comienza por definir los requerimientos de personal y materiales que serán destinados a cada una de las bases. Durante el último mes, se procede a la carga de materiales y personal en los distintos medios de transporte naval y aéreo que se dirigirán a la Antártida.

A partir de las variaciones en el número de miembros del Tratado, y del creciente interés de la comunidad internacional sobre la Antártida, Argentina redefinió los lineamientos de su política antártica, de manera de optimizar los recursos y facilitar su complementación con los programas desarrollados por otras naciones en términos políticos, científicos y económicos. En este sentido, el Poder Ejecutivo aprobó el **Decreto N° 2316 de 1990**, que establece la Política Nacional Antártica cuyo principal objetivo es "afianzar los derechos argentinos de soberanía sobre la región". Entre los puntos prioritarios, se destaca la necesidad de fortalecer el Tratado Antártico e incrementar la influencia argentina en el proceso de toma de decisiones.

En la actualidad, el Instituto Antártico es el organismo científico de la DNA y ambos, con su plantel científico, técnico y administrativo, integran un amplio espectro de programas nacionales e internacionales que trabajan con la finalidad de profundizar los conocimientos sobre la Antártida. En 2003, mediante el Decreto N° 207, la Dirección Nacional del Antártico y el Instituto pasaron a la órbita del

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



**Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto**, que trabaja en conjunto con el Ministerio de Defensa en el desarrollo de los programas antárticos.

### **BASES ANTÁRTICAS ARGENTINAS**

La Argentina administra trece (13) bases en la Antártida, de las cuales seis (6) son permanentes (operativas todo el año) y el resto, temporarias (operativas sólo en verano).

De ellas, dos son administradas directamente por la Cancillería: Carlini (permanente, ex base Jubany) y Brown (temporaria).

Las demás bases son administradas por el Comando Conjunto Antártico (Ministerio de Defensa). Ellas son Base Orcadas, Base Marambio, Base Esperanza, Base San Martín y Base Belgrano II (permanentes); y las bases temporarias Melchior, Decepción, Cámara, Primavera, Petrel y Matienzo.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

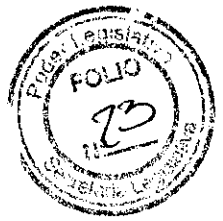
Juan Carlos Pina  
Legislador Provincial

Belen Gassmann  
Lic. Geografía

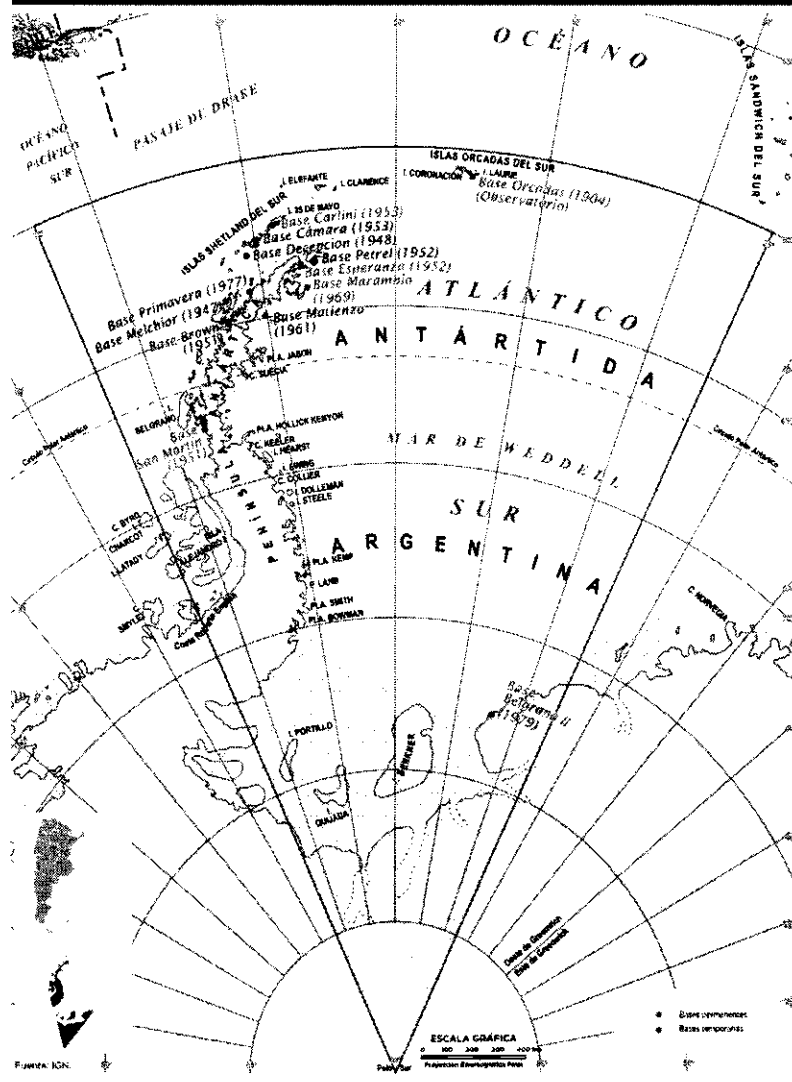
*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Bases argentinas en la Antártida



**ANTÁRTIDA ARGENTINA**  
República Argentina

Instituto Geográfico Nacional - ANIDA

A continuación, se presenta una breve caracterización de las bases Marambio, Petrel y Esperanza.

*[Handwritten signature]*

**BASE MARAMBIO**

La República Argentina hace 122 años que ocupa en forma ininterrumpida el Sector Antártico Argentino.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial

PODER LEGISLATIVO "Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

*[Handwritten signature]*  
Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Belen Gassman  
Lic. Geografía





Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO

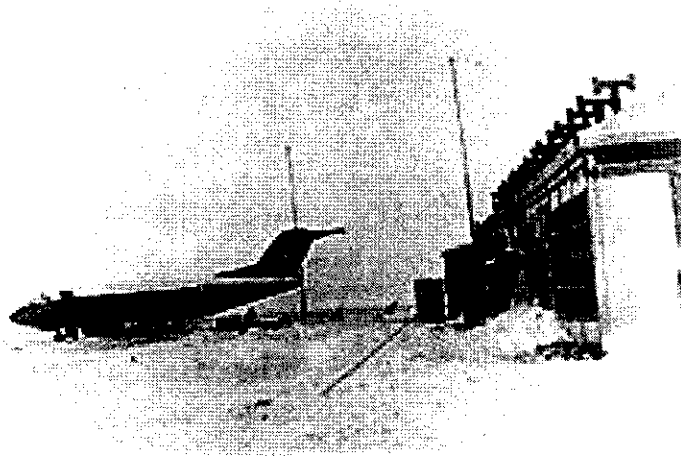


Actualmente la Base Antártica Conjunta Marambio, o simplemente base Marambio, es la principal estación científica, y principal puerta de entrada de la logística Argentina en la Antártida con apoyo logístico militar permanente de Argentina y una de las principales de toda la Antártida. Desde ella se despliega el mayor número de campamentos científicos durante la Campaña Antártica de Verano.

El incremento de la actividad Antártica Argentina desarrollado desde 1940 creó la necesidad de una pista aérea operable durante todo el año por aviones con ruedas.

En la década de 1960 la Fuerza Aérea Argentina se empeñó en localizar una zona apta para habilitar una pista de aterrizaje destinada a la operación regular y continua de aeronaves de gran porte en la Antártida.

El 30 de agosto de 1969 el equipo de la Fuerza Aérea ocupó la isla y en septiembre de 1969, cuando la pista tenía 400 metros, permitió el aterrizaje de un bimotor Douglas C-47.



A modo de reseña en abril de 1970 la pista tenía ya una longitud de 1200 metros, permitió la operación de aviones de transporte de gran tamaño como el Hércules primer avión que aterrizó con ruedas y el 28 de Julio de 1973 el avión presidencial T-1.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

Belen Gaspar  
Lic. Geografía



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Pista Base Marambio

### BASE PETREL

La Base Antártica Petrel se halla situada, en la rada Petrel, cabo Welchness, en la Isla Dundee del estrecho Antártico de la península Antártica. Establecida en el verano de 1952 como refugio y habilitado como destacamento el 22 de febrero de 1967.

Las pistas y las instalaciones de la base están situadas en Cabo Welchness, única y relativamente pequeña superficie libre de hielo que ofrece la isla. Sobre el lado norte de Cabo Welchness está el mejor fondeadero que existe en la zona, la rada Petrel, bien protegida contra los frecuentes y violentos vientos del oeste. El único inconveniente de la rada es la persistencia de los hielos que la cierran gran parte del año.

En 2013 comenzó un plan de 10 años para reconvertirla en una base permanente. En la campaña antártica 2021-2022 la base fue restablecida como permanente. La Base Petrel tiene una ubicación estratégica, con la pista de aterrizaje, sería la nueva "puerta de entrada" de la Argentina a la Antártida y la convertiría en un centro logístico, ubicada en la isla Dundee al norte de la península antártica.

Desde hace más de medio siglo ese rol lo cumple la Base Marambio, cuya pista permite aterrizar a aviones de gran porte, con tren de aterrizaje convencional, es decir con ruedas, como los Hércules C-130.

Virgilio Tomás García  
Secretario Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



La ubicación a nivel del mar y que **es una pista casi natural por la constitución del terreno** le da ventaja a Petrel sobre Marambio, que está en una meseta donde las condiciones de nubosidad (campo de nubes, capuchón) dificultan muchas veces (y otras impiden) los aterrizajes, y subir en helicóptero toneladas de abastecimiento resulta muy oneroso.

Petrel tiene una pista natural y características para instalar un muelle seguro. Enlazar ambas cosas tiene un valor importantísimo, desde allí se podrían brindar servicios a terceros países.

La iniciativa, se dio viendo que Chile -que tiene reclamaciones de soberanía antártica superpuestas con Argentina- mantiene su eje Punta Arenas - base Frey; y con la preocupación de que los británicos aceleran la construcción de su nuevo puerto en Malvinas, con proyección a la Antártida.



Base Petrel

### BASE ESPERANZA

La base fue construida sobre suelo rocoso en Punta Foca, a escasos metros de la costa, la cual presenta un buen fondeadero. Un glaciar cercano, el Buenos Aires, sirve de zona de anevizaje y es utilizado por aviones Twin Otter. Su temperatura media es de  $-10^{\circ}\text{C}$  en invierno y  $0,2^{\circ}\text{C}$  en verano, con temperaturas extraordinarias registradas en los últimos años, llegando a medir hasta  $17,5^{\circ}\text{C}$ , la mayor de la Antártida continental.

Virilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



La Base Esperanza fue protagonista de importantes investigaciones e hitos de la historia antártica argentina.

Esperanza tiene la primer Iglesia de culto católico en la Antártida, la capilla San Francisco de Asís, inaugurada el 28 de febrero de 1976. Dos años después se consumó allí el primer matrimonio religioso del continente y la base fue dotada de un registro civil y una oficina de correo.

A principios de 1978 fue instalado en la base el Fortín Sargento Cabral, un poblado originalmente constituido por siete familias que permanecen allí un año, para ser luego reemplazadas por otras. Posteriormente las instalaciones fueron ampliadas llegando a albergar a catorce familias. Los niños de las familias acuden a la Escuela Provincial N° 38 Raúl Ricardo Alfonsín, situada en la misma base y que fue instalada en marzo de 1978 con el nombre de Julio Argentino Roca. El Fortín fue testigo del primer nacimiento documentado de un ser humano en la Antártida, el argentino Emilio Marcos Palma, que nació el 7 de enero de 1978. A él le siguieron otros siete argentinos, tres de ellos mujeres, nacidos allí en los siguientes siete años, lo que transforma a Argentina en el país con más nativos antárticos y los únicos nacidos en la Antártida continental. Algunas de las mujeres que habitan en el Fortín llevan adelante la radio LRA 36 Radio Nacional Arcángel San Gabriel, la primera radiodifusora de onda corta en la Antártida, que comenzó sus transmisiones en octubre 1979.

Entre sus más de cuarenta edificios, se encuentra el Laboratorio Antártico Multidisciplinario Esperanza (LABES) del Instituto Antártico Argentino (IAA), una estación meteorológica y una sismológica, operada por convenio con el Observatorio Geofísico Experimental de Trieste, Italia. Se realizan investigaciones en glaciología, geología, paleontología, limnología, gestión ambiental, mareografía, por convenio con la NOAA de Estados Unidos, y biología, en particular en una pingüinera cercana. En invierno es habitada por ochenta personas, pero éste número aumenta durante la campaña de verano y también llega a recibir la visita de más de mil turistas. En el lugar se encuentra también el Sitio y Monumento Histórico SMH 39 del Tratado Antártico, gestionado por Argentina y Suecia. En 1972 parte de la base misma fue designada como Sitio y Monumento Histórico, el SMH 40 que comprende un busto del Gral. San Martín, una pequeña gruta con la estatua de la Virgen de Luján y la asta de una bandera que data de 1955.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



En el edificio educativo funciona la Escuela Primaria Provincial N°38 Presidente Raúl Ricardo Alfonsín, el Jardín de Infantes Provincial Buque Santa Micaela, la guardería infantil Los Pingüinitos y el secundario dictado por el Sistema de Educación a Distancia del Ejército Argentino (SEADEA). El edificio de la escuela, tiene cuatro aulas (una para cada nivel educativo).



*Base Esperanza*

## LOGÍSTICA Y MEDIOS DE TRANSPORTE

El éxito de las operaciones antárticas del Programa Antártico Argentino depende en gran medida de su logística. Una de los aspectos salientes de esta logística está dado por los medios de transporte, los cuales deben llevar adelante tareas en un medio hostil, sujetos a múltiples restricciones, y que requieren de personal muy bien formado para conducirlos.

Para el desarrollo de sus actividades antárticas, la Argentina cuenta actualmente con una **flota marítima** encabezada por el Buque Rompehielos ARA Almirante Irizar, recientemente recuperado tras una década de inactividad, y una serie de buques de apoyo, adquiridos en los últimos años (como el ARA Islas Malvinas, ARA Puerto Argentino y ARA Estrecho San Carlos). La flota suele completarse con un buque de transporte (ARA Canal de Beagle/ARA Bahía Agradable), y se la despliega en aguas antárticas entre diciembre y marzo de cada año.

**La flota aérea** está compuesta por aviones Hércules C-130, un avión Twin Otter DHC 6 apostado en forma permanente en Base Marambio (Biturbohélice de ala alta, tren de aterrizaje dual -terrestre y nieve- y capacidad para 6 pasajeros),

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pina  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Helicópteros Bell 412, operativos en verano desde Base Marambio, y dos helicópteros Super Puma a bordo del Rompehielos Irizar.

Los Hércules C-130 son fundamentales para el cruce entre el territorio argentino sudamericano (Río Gallegos o Ushuaia) y la Antártida (Base Marambio y, en forma complementaria, Base chilena Frei); los hércules Bell 412 son utilizados mayormente para el despliegue de campamentos científicos y abastecimiento de la base Marambio; y algo similar ocurre con el Twin Otter DHC 6, con alcance máximo cercano a los 800 km. Los helicópteros Super Puma del Rompehielos se encargan del transporte de carga y personal hacia las distintas bases abastecidas desde el buque.

Las embarcaciones menores (botes zodiacs) operan desde las bases antárticas, sujetas a las condiciones meteorológicas, marítimas y glaciológicas imperantes en su radio de acción, y son importantes como respaldo a la actividad científica marina. En las bases antárticas también operan diferentes tipos de vehículos terrestres (camionetas 4x4, cuatriciclos, autobombas) como así también vehículos capaces de trasladarse sobre nieve o hielo (motos de nieve, vehículos oruga), para realizar actividades de transporte en el radio de la base, y también como apoyo a la actividad científica en sectores particulares.

## CIENCIA Y OPERACIONES

La negociación del Tratado Antártico en diciembre de 1959 siguió al éxito del Año Geofísico Internacional (AGI, 1957-58). Desde ese momento, la investigación científica ha sido la principal actividad en el continente antártico. Tanto el Tratado Antártico como el Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente, enfatizan la importancia de la ciencia y de la cooperación científica en el sistema del Tratado Antártico. El Artículo II del Tratado expresa que: "La libertad de investigación científica en la Antártida y la cooperación hacia ese fin... continuarán". De acuerdo con Artículo III las Partes acuerdan proceder al "... intercambio de observaciones y resultados científicos sobre la Antártida, los cuales estarán disponibles libremente".

Además de los signatarios originales, la participación en la toma de decisiones está limitada a los países que demuestren interés en la

9  
Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*

Juan Carlos Pina  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Antártida "mediante la realización en ella de investigaciones científicas importantes". (Artículo IX.2).

El Protocolo sobre Protección del Medio Ambiente, en su Artículo 2, designa a la Antártida como una como "reserva natural, consagrada a la paz y a la ciencia".

La ciencia antártica ha llevado a avances tales como el descubrimiento del agujero de ozono (1985) y la reconstrucción climática de los últimos cientos de miles de años.

### **LABORATORIOS ANTÁRTICOS MULTIDISCIPLINARIOS**

Los Laboratorios Antárticos Multidisciplinarios (LAMs) consisten en infraestructura y personal de soporte en la Antártida para la toma y remisión de datos de los proyectos científicos aprobados por el Instituto Antártico Argentino (IAA), muchos de los cuales se llevan a cabo en cooperación con otros organismos y universidades nacionales, como así también con Programas Antárticos de otras Partes Consultivas del Tratado Antártico. El personal a cargo de los LAMs (Ingenieros y Técnicos en Informática o Electrónica) también participa de la administración de las redes informáticas y de sus vínculos satelitales de datos.

Los LAMs encuentran ubicados en las seis bases permanentes que la Argentina administra en el continente blanco, y se los identifica del siguiente modo:

- LACAR (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base Carlini)
- LABEL (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base Belgrano 2)
- LAMBI (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base Marambio)
- LASAN (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base San Martín)
- LABES (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base Esperanza)
- LABORC (Laboratorio Antártico Multidisciplinario en base Orcadas)

Si bien la cantidad y tipo de proyectos o disciplinas que son respaldados por cada Laboratorio varía, en términos generales, todos los LAMs registran en forma constante datos sismológicos y geodésicos, que permiten modelar la

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO

estructura de la corteza terrestre, contribuir a redes de monitoreo sísmico internacional, detectar fenómenos de cambios en la superficie terrestre y obtener cartografía de alta precisión, entre otras cosas. También se obtienen datos geomagnéticos y de la Alta Atmósfera, que permiten, por ejemplo, incrementar los conocimientos de la transferencia de energía desde el espacio a la atmósfera terrestre, detectar perturbaciones y predecir fenómenos solares (capaces de generar problemas en comunicaciones y en los sistemas de posicionamiento global –GPS-) y obtener información sobre el adelgazamiento de la capa de ozono.

Asimismo, los LAMs ubicados en las bases Carlini y Orcadas brindan soporte además a la toma de datos y muestras para proyectos relacionados a las Ciencias de la Vida y del Mar.

El personal de los LAMs, es contratado por un lapso de 16 meses, el cual incluye una permanencia en la Antártida de aproximadamente 13 meses en los LAMs.

### CAMPAMENTOS ANTÁRTICOS

Durante los meses de verano (diciembre a marzo) grupos de investigación del Instituto Antártico Argentino suelen desarrollar actividades en sitios que están relativamente distantes de las bases antárticas. La mayor parte de los campamentos de la Argentina usualmente se ubican en el archipiélago de la isla James Ross, al este de la Península Antártica, en un radio de hasta 100 km desde Base Marambio. Hasta allí suelen ser transportados desde esta Base, con la ayuda de helicópteros Bell 212 o MI17 o con un avión Twin Otter, todos ellos operados por la Fuerza Aérea Argentina.

Los campamentos están conformados por un número variable de personas, aunque, por razones de seguridad, siempre deben contar con un mínimo de tres integrantes. Un campamento está compuesto por distintos tipos de carpas, según su función: dormitorio, laboratorio, cocina y baño. Todas ellas deben ser adecuadamente instaladas para que puedan soportar las condiciones climáticas adversas imperantes en esos sitios. La calidad y resistencia de las carpas resulta entonces fundamental: una tormenta en Antártida puede acabar en instantes con una carpa que no responda a los estándares necesarios, y dejar a

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial





Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



la intemperie a sus moradores, o a los equipos que allí se almacenan. Es un riesgo que no debe soslayarse.

Los campamentos cuentan con comunicación diaria vía radio con las bases desde donde son desplegados, y son asistidos periódicamente (con los insumos que requieran) vía helicóptero o aeronave. Cuentan asimismo con teléfonos satelitales, como medida de seguridad adicional que asegure la comunicación en casos de emergencia.

Las disciplinas que suelen desarrollar labores en campamento suelen ser las asociadas a Geología, Paleontología y Glaciología.

La carga necesaria para que un campamento funcione adecuadamente incluye las carpas, los generadores eléctricos, el instrumental científico, el botiquín de primeros auxilios, los equipos personales y de comunicación, y, por supuesto, los víveres. Si bien el peso total a transportar variará con el número de participantes, el lapso de permanencia y el tipo de actividades previstas, un campamento suele requerir una carga que varía entre 1 y 3 toneladas, para un lapso de 1 o 2 meses de permanencia en terreno. Algunos campamentos requieren asimismo el uso de botes, cuatriciclos, o motos de nieve, dependiendo de la naturaleza de las tareas y del sitio de emplazamiento del campamento.

Si bien las condiciones de seguridad implementadas en un campamento son muy rigurosas, ello no impide, en contadas ocasiones, el peligro.

## **NORMATIVA AMBIENTAL PARA LAS OPERACIONES AÉREAS**

Las actividades en la Antártida se rigen por el Tratado Antártico de 1959 y acuerdos asociados, conocidos de manera colectiva como el Sistema del Tratado Antártico. El Tratado estableció que la Antártida es una zona destinada a la paz y a la ciencia.

En 1991, las Partes Consultivas del Tratado Antártico adoptaron el Protocolo al Tratado Antártico sobre la Protección del Medio Ambiente, el cual designa la Antártida como una reserva natural. El Protocolo establece varios principios ambientales, procedimientos y obligaciones para asegurar la protección amplia del medio ambiente antártico y de sus ecosistemas dependientes y asociados. Las Partes Consultivas han acordado que, en espera de la entrada en

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



vigor del Protocolo, sus disposiciones deberían aplicarse, cuando sea pertinente, en la medida de lo posible y de conformidad con sus respectivos sistemas legales.

El Protocolo Ambiental se refiere tanto a las actividades turísticas y no gubernamentales como a las actividades gubernamentales en la zona del Tratado Antártico. Tiene por finalidad asegurar que aquellas actividades no tengan impactos adversos sobre el medio ambiente Antártico, o sobre sus valores científico y estético.

Esta Guía para los Visitantes a la Antártida se elaboró con el propósito de asegurar que todos los visitantes estén enterados y puedan cumplir con el Tratado y Protocolo. Los visitantes están sujetos, de todas maneras, a las leyes nacionales y reglamentos que son pertinentes a las actividades en la Antártida.

Las aeronaves brindan un apoyo vital para las operaciones antárticas modernas y su uso es ampliamente difundido y creciente.

Se han manifestado expresiones de preocupación sobre los efectos potenciales de las aeronaves en la vida silvestre antártica (Rounsevell and Binns 1991, Cooper et al 1994). No obstante, en la actualidad hay una falta de normas claras e internacionalmente coherentes disponibles para la operación de aviones en la vecindad de concentraciones de aves.

Se han adoptado una serie de guías para la operación de aeronaves cerca de las poblaciones de aves dentro de la Antártida. Las primeras recomendaciones formales se encuentran en las medidas acordadas de conservación de la flora y la fauna, adoptadas por las Partes al Tratado Antártico en 1964. El artículo VII de las Medidas Acordadas prohibía actividades que probablemente causarían interferencia dañina con la fauna autóctona, tal como "helicópteros u otras aeronaves sobrevolando de una manera que podría perturbar innecesariamente las concentraciones de aves y focas, o aterrizajes próximos a dichas concentraciones (por ejemplo, dentro de los 200 m)" (Heap 1994).

El Protocolo al Tratado Antártico sobre protección del medio ambiente no da pautas específicas acerca de las distancias mínimas para la operación de aeronaves cerca de las concentraciones de aves y focas en la Antártida. En su lugar, el Protocolo estipula que los vuelos o aterrizajes de helicópteros o aeronaves de una manera que perturbe las concentraciones de aves y focas constituyen "una interferencia dañina", la cual está prohibida excepto de

Virgilio Tomás García

Legislador Provincial

PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino

Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



conformidad con un permiso. Pero no se define qué es lo que constituye "una perturbación" o una "concentración".

En las islas subantárticas, se han adoptado una variedad de guías para las operaciones aéreas. En las cuales varía la altura permitida para sobrevolar, y la distancia a las concentraciones de la fauna, específicas de determinadas especies en algunos casos.

La tabla 1 resume las guías de aeronaves que se usan actualmente.

**Tabla 1. Ejemplos de guías adoptadas para las operaciones aéreas en la Antártida y la zona subantártica.**

Año	País	Ubicación	Tipo de aeronave	Cant. de motores	Distancia mínima (m)	
					Vertical	Horizontal
1963	EEUU / NZ	Cabo Royds	Helicóptero	NE	NE	250
1964	Partes al Tratado	Antártida - Medidas acordadas	Helicóptero	NE	200	200
1983	Nueva Zelanda	Isla Campbell	Helicóptero	NE	200	200
1984	Nueva Zelanda	Isla Snares	Helicóptero	NE	OP <sup>1</sup>	NS
1991	Partes al Tratado	Antártida - Protocolo de M. Ambiente	Todos	Todos	NE	NS
1992	Partes al Tratado	Pingüinera Taylor (ZAEP-101)	Helicóptero	NE	OP	500 (350 <sup>2</sup> )
1992	Partes al Tratado	Islas Rookery (ZAEP-102)	Helicóptero	NE	500	~500 <sup>2</sup>
1992	Partes al Tratado	Islas Ardery y Odbert (ZAEP-103)	Helicóptero	NE	500	~500 <sup>4</sup>
1993	Sudáfrica	Isla Gough	Helicóptero	NE	NE	200 <sup>2</sup>
1994	Sudáfrica	Islas Subantárticas	Ala fija	Todos	1000 <sup>9</sup>	5000
1995	Australia (AFIM)	Antártida	Todos	Todos	200	200
1995	Australia (AFIM)	Antártida (guías adicionales)	Helicóptero	1	500	1000
			Helicóptero	2	1000	1000
1995	Australia	Isla Heard e Isla Macquarie	Helicóptero	1	500	1000
			Helicóptero	2	1000	1000
1995	Francia (AFIM)	Dumont D'Urville	Todos	Todos	250	NS
1995	R. Unido (AFIM)	Isla Signy	Todos	Todos	'baja' OP	NS
1997	Partes al Tratado	Isla Beaufort (ZAEP-105)	Helicóptero	1 o 2	750	250
			Ala fija	Todos	300	250
1999	Partes al Tratado	Svarthamaren (ZAEP-142)	Helicóptero	1 o 2	OP	500 (350 <sup>2</sup> )
1999	Finlandia, Noruega, Suecia	Antártida (guías recientemente publicadas)	Todos	Todos	2000	2000 <sup>2</sup>
2000	R. Unido	Georgia del Sur	Helicóptero	1 o 2	OP <sup>9</sup>	1000
2000	Australia	Antártida (guías recientemente publicadas)	Helicóptero	1	750	750
			Helicóptero	2	1500	1500
2002	EEUU	Antártida <sup>10</sup>	Helicóptero	1	750	750
			Helicóptero	2	1000	1000
			Ala fija	1-2	450	450
			Ala fija	4	1000	1000
2002	Alemania	Antártida <sup>11</sup>	Helicóptero	2	1000	1000
			Ala fija	2	450	450
2002	IAATO (Quark Expeditions)	Antártida	Helicóptero	1 o 2	OP	750 / 1500 <sup>12</sup>

NE - No especificado

OP - Sobrevuelo prohibido

1. Prohibido durante la temporada de reproducción de octubre a abril, de lo contrario permitida por razones esenciales.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



2. Distancia de sitios de aterrizaje recomendados a zonas de reproducción tradicionales de pingüino emperador.
3. Siempre y cuando se pueda demostrar que las perturbaciones habrán de ser mínimas.
4. Puede aterrizar a menos de 500 m de la colonia siempre y cuando se pueda demostrar que las perturbaciones habrán de ser mínimas, pero todo sobrevuelo debe realizarse por lo menos a una distancia horizontal de 500 m de la colonia. El punto preferido de aterrizaje en la Isla Ardery <100 m de la colonia de petreles.
5. Se refiere a aterrizajes, sin especificación de distancias de sobrevuelo.
6. Se reduce a 500 m vertical y 2000 m horizontalmente para pasadas de largada, y menos para la largada de abastecimiento propiamente dicha  
(recomendaciones de Cooper *et al* 1994; que rigen para la Isla Marion).
7. El texto del plan de gestión recomienda aterrizajes a por lo menos 500 m del límite, aunque el punto de aterrizaje de helicópteros designado figure en el mapa a 350 m del límite y de las zonas de reproducción de las aves.
8. Cuando se usen aviones a una distancia inferior a la mínima estipulada, ello debería ocurrir fuera del período de cría / destete (Modig, Njåstad y Sandler 1999).
9. Prohibido sobre todas las colonias de reproducción de pingüino rey en todo momento; otros lugares específicos prohibidos durante la época de reproducción; 1000 m límite vertical en aquellas zonas donde se permite el sobrevuelo.
10. Los EEUU usaron las guías interinas propuestas en IP-39 (Reino Unido 2001) para sus políticas de acceso en sus planes de gestión revisados para las zonas protegidas.
11. Alemania se rige en la actualidad por las guías interinas propuestas en IP-39 (Reino Unido 2001) ya que se aplican a todas sus operaciones.
12. Los helicópteros no deben volar a menos de 750 m de altura lateralmente a cada lado de las concentraciones de fauna, y los puntos de aterrizaje de los helicópteros deben encontrarse a más de 1500 m de las concentraciones. El término 'concentración' no ha quedado definido en las guías.

## TURISMO ANTÁRTICO

El turismo es una actividad que se desarrolla en la Antártida. El Protocolo de Madrid, como parte integral del Tratado Antártico, reconoce y legitima su existencia al establecer expresamente que sus disposiciones son aplicables, entre otras, a las actividades recreativas y turísticas.

### **Modalidades Frecuentes**

Los desembarcos en la Antártida se concentran principalmente en sitios libres de hielo de fácil accesibilidad, con rasgos únicos en su fauna y flora, paisajes, historia y actividad científica. Aunque existen alrededor de 200 sitios que

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



suelen ser visitados por el turismo, la mayor carga de turistas se concentra en unos 30, que resulten ser los más populares y están ubicados en su mayoría, en el archipiélago de las islas Shetland del Sur y en el estrecho de Gerlache, al noroeste de la Península Antártica.

Las actividades turísticas que se llevan a cabo en el continente antártico son variadas, e incluyen caminatas, para avistaje de fauna u otros valores ambientales o históricos, viajes en botes de pequeño porte, visitas a estaciones científicas, paseos en kayaks, campamentos, escaladas, buceo, snorkel y hasta surf de remo. El turismo antártico en cruceros suele tener un componente educativo muy fuerte, ya que a bordo se cuenta con la presencia de guías y conferencistas que brindan charlas a bordo referentes a los valores y a la preservación del continente. Por ello, el turismo antártico puede ser visto como un medio de difusión que contribuye a diseminar la importancia de la conservación del continente antártico.

### Impactos del Turismo

Uno de los temas asociados con el turismo que genera mayor preocupación es su potencial para producir impactos de variada magnitud sobre el ambiente. Entre ellos pueden destacarse aquellos provocados por las reiteradas visitas a los mismos sitios durante los meses de verano, que suelen coincidir espaciotemporalmente con los sitios y la época de reproducción de algunas especies antárticas. Además, la actividad turística puede aumentar el riesgo de ingreso de especies no nativas al continente antártico, producto del constante traslado desde y hacia Sudamérica, desde otros puertos de entrada, y entre islas antárticas y subantárticas. Finalmente, sus impactos también pueden estar vinculados al uso de embarcaciones, incluyendo la contaminación marina producto de derrames de hidrocarburos.

### Regulación del Turismo

El Sistema del Tratado Antártico ha establecido reglas y directrices que los visitantes y los operadores turísticos deben cumplir, con el objeto de garantizar que no se produzcan impactos adversos en el medio ambiente antártico ni en sus valores científicos y estéticos. Además de cumplir con lo establecido en el Protocolo de Madrid, el turismo antártico debe observar lo dispuesto

Vicente Tomás García  
Secretario Provincial del  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pinó  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



específicamente respecto del turismo en las Reuniones Consultivas del Tratado Antártico.

En particular, se han desarrollado más de 40 códigos de conducta específicos para sitios que habitualmente visita el turismo. Las "Directrices para sitios que reciben visitantes" constituyen un valioso punto de partida para regular la actividad del turismo en sitios específicos e incluyen una orientación práctica sobre las formas en las que el turismo debe conducirse en estos sitios, teniendo en cuenta su vulnerabilidad y los valores ambientales allí presentes.

Las Directrices están disponibles en el sitio de la Secretaría del Tratado Antártico, bajo el vínculo: [www.ats.aq](http://www.ats.aq).

Asimismo, es posible descargar una aplicación que conduce a un mapa con los sitios con directrices para visitantes, y a información relevante de cada uno de estos sitios. Esta aplicación puede descargarse desde: [antarctictreaty.maps.arcgis.com](http://antarctictreaty.maps.arcgis.com)

Todo operador turístico u Organización no gubernamental que desee realizar actividades en la Antártida debe contactarse previamente con el Programa Nacional Antártico de su país de origen a los fines de completar todos los trámites legales que se le requieran en el marco de la normativa vigente del Tratado Antártico, entre los cuales el principal requisito es la presentación de una Evaluación de Impacto Ambiental de las actividades previstas. En el caso de nuestro país, los operadores deben dirigirse a la Dirección Nacional del Antártico para iniciar los trámites pertinentes.

Asimismo, la mayoría de los operadores turísticos activos en la Antártida se encuentran agrupados en la Asociación Internacional de Operadores Turísticos en la Antártida (IAATO, por sus siglas en inglés), la cual requiere a sus miembros el cumplimiento de las normas surgidas del Tratado Antártico como condición para ser parte de esta Asociación. Esto genera un mecanismo de control adicional, aunque no reemplaza la obligación de cumplimentar los requisitos vigentes ante la Autoridad Nacional Antártica.

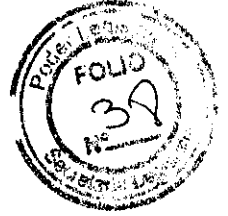
Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



## USHUAIA, TURISMO MARÍTIMO ANTÁRTICO

Ushuaia, ubicada en la margen norte del Canal Beagle, siempre estuvo vinculada con el mar. Desde 1922 comienzan a llegar los visitantes, embarcados en cruceros de diferentes empresas y nacionalidades, a partir de 1958 inician los viajes a la Antártida.

El turismo Antártico es una actividad comercial que involucra el desplazamiento de personas al área del Tratado Antártico, al sur de los 60° S, con fines de ocio, prestando un especial interés a motivaciones relacionadas con la vida silvestre, paisajes prístinos, interés histórico y científico. Este tipo de turismo requiere del apoyo de ciudades puerta de entrada que posibilitan la llegada de los turistas y el abastecimiento de los buques. *Ushuaia es la puerta de entrada marítima más activa al continente antártico desde principios de los años noventa.*

Nuestro país tuvo un rol muy importante en la organización de los primeros viajes a la Antártida.

El turismo marítimo hacia la Antártida se inició en 1958 a partir de la iniciativa del gobierno argentino, quien organizó dos viajes con el buque ARA Les Eclaireurs. El primer viaje partió desde Ushuaia el 16 de enero de 1958 con 98 pasajeros, visitando cinco estaciones científicas argentinas. Al año siguiente se incrementó a 263 pasajeros. Estos viajes pioneros precedieron la firma del Tratado Antártico (1959) y demostraron tanto la viabilidad técnica de su realización como el interés de los turistas en viajar a esas apartadas regiones y la posibilidad de contar con logística de apoyo.

La década de los años sesenta se caracterizó por la continuidad de los viajes organizados por los organismos públicos de Argentina y el inicio del turismo antártico desde la actividad privada.

Con motivo de la participación de la actividad privada en la organización de actividades turísticas en la Antártida, se aprobó en la Reunión Consultiva del Tratado Antártico de 1966 *la primera Recomendación relativa al turismo.*

El 'boom turístico' se da en la década del setenta, caracterizado por una actividad continua durante todas las temporadas, el uso de buques de mayor

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



porte y el incremento tanto de los viajes como de visitantes; se realizaron 63 viajes transportando 16.824 pasajeros.

La consolidación del turismo Antártico (de cruceros) se da en la década de los años noventa, se produjo un crecimiento excepcional tanto en la cantidad de buques como de viajes y pasajeros, básicamente a partir de la iniciativa privada extranjera. Este crecimiento fue motivado por factores exógenos al territorio (mayor disponibilidad de buques y recursos humanos especializados en la navegación polar) y endógenos (ampliación del muelle comercial, nuevo aeropuerto internacional, creación de la Oficina Antártica, etc.) que facilitaron la operatoria de las operadoras turísticas antárticas. Al mismo tiempo se incrementó la capacidad local para la prestación de servicios turísticos y se especializaron los servicios marítimos. En **1991 se creó la Asociación Internacional de Tour Operadores Antárticos (IAATO)**, entre cuyos objetivos se destaca promover el turismo responsable en la Antártida. En síntesis, se realizaron 585 viajes transportando 55.013 visitantes.

Durante la temporada 1999-2000 se desarrollaron numerosos programas especiales motivados por la celebración del 'fin del milenio' en un destino único asociado a la idea de 'fin del mundo'.

A medida que transcurren los años buques cada vez más grandes incluyen Antártida en sus itinerarios; en 2007 tuvo lugar el primer viaje de un buque de más de 3.000 pasajeros, el *Golden Princess*.

En la Reunión Consultiva del Tratado Antártico de 2009 se adoptó la Medida 15 estableciendo que las embarcaciones con más de 500 pasajeros no pueden realizar desembarcos en el Área del Tratado, en tanto las embarcaciones menores pueden desembarcar hasta 100 pasajeros por vez, con un guía cada 20 pasajeros.

Durante la primera década del siglo XXI se realizaron 1.741 viajes transportando 244.582 turistas.

A partir de la enmienda al Anexo I del Convenio MARPOL (OMI) que prohíbe el uso y/o transporte del combustible pesado al sur de los 60° S, vigente desde 2011, disminuyó notablemente la participación de los buques de gran porte, decreciendo la cantidad de pasajeros, que se va recuperando en las últimas temporadas con el incremento de los buques de entre 200 y 400 pasajeros,

Virgilio Tomás García  
Intendente  
PODER LEGISLATIVO

Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas

Juan Carlos Pino  
Gobernador Provincial





Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



algunos de ellos nuevos. Por otra parte, se diversifican los itinerarios y se instala una modalidad aéreo-crucero desde Punta Arenas donde algunos de los viajes embarcan o desembarcan pasajeros en Ushuaia. Respecto del origen de los pasajeros, en la actualidad, Estados Unidos ocupa el primer lugar y China el segundo, seguidos por Australia, Reino Unido y Alemania. Durante la segunda década del siglo XXI (temporadas 2009/2010 a 2018/2019) se realizaron 2.174 viajes con 374.869 visitantes.

En la actualidad, el 90% del total de visitantes antárticos utiliza Ushuaia como puerta de entrada en ambos sentidos del viaje o al menos en el embarque o desembarque.

### **USHUAIA, LA PUERTA DE ENTRADA A LA ANTÁRTIDA**

Ushuaia es la puerta de entrada más cercana a la Península Antártica, tan solo a 1.000 km de distancia, por eso es conocida en todo el mundo como “la Puerta de entrada a la Antártida” más importante del mundo. Por el puerto de Ushuaia pasa aproximadamente un 90% del tránsito marítimo mundial de cruceros antárticos. Ello se refiere la ventaja comparativa de ser Ushuaia el puerto del mundo más próximo al continente antártico; no así en materia de transporte aéreo comercial, ya que como quedó claro, actualmente la constituye Chile.

Ushuaia es la capital internacional del turismo “marítimo” Antártico. A tan solo 1000 km de distancia, es la puerta de entrada más cercana a la Península Antártica, cuenta con una infraestructura adecuada para recibir grandes buques de expedición. A partir de octubre comienza la temporada antártica que se extiende hasta el mes de marzo/abril, miles de turistas parten en expediciones hacia el continente blanco desde el puerto de Ushuaia. El 95% del turismo antártico hace escala en Ushuaia antes de emprender su viaje hacia el sur.

A pesar de contar con el Aeropuerto Internacional de Ushuaia como la instalación más cercana al continente antártico, la falta de operaciones regulares y traslados aéreos desde este punto hacia la Antártida coloca a las empresas argentinas en desventaja.

La ausencia de políticas antárticas acordes con las demandas de las principales empresas de cruceros que operan en la región se presenta como un factor determinante en la pérdida de competitividad. Mientras las empresas chilenas refuerzan su presencia en la Antártida, se destaca la necesidad de

Vicente Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*

Juan Carlos Piro  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



acciones coordinadas desde el lado argentino para potenciar el desarrollo del turismo Antártico y garantizar una participación activa en esta actividad de relevancia global. Caso contrario, continuará el proceso de pérdida de competitividad que está sufriendo el sector turístico Argentino que solo focaliza las prestaciones desde el Puerto de Ushuaia, mientras los avances desde Punta Arenas son crecientes y sostenidos.

Es por todo lo desarrollado con anterioridad, que ha quedado claro que **hay una "real" demanda de establecer la conexión aérea con la Antártida Argentina**, ha quedado claro que se puede hacer, de hecho Chile con mayor distancia desde Punta Arenas (1.425 km aproximadamente) a la Antártida Chilena lo realiza, ha quedado claro que Ushuaia cuenta con servicios de logística para el desarrollo de la actividad turística Antártica; ha quedado claro que dicha actividad creció y requiere de la incorporación de este servicio complementario; ha quedado claro que los beneficios para nuestro País y nuestra Provincia son amplios y vastos.

La normativa nacional, establece claramente la importancia del transporte como un requerimiento esencial de la actividad antártica, específicamente, el Decreto Nacional N° 2316, establece en el "Capítulo IV. Bases y presencia geográfica. 3. El fortalecimiento de las capacidades portuarias y logísticas de Ushuaia", y de los demás puertos y aeropuertos patagónicos -en particular el aeropuerto de Río Gallegos- como puntos de acceso a la Antártida.

La normativa provincial, Las leyes Provinciales N° 585 y la N° 640, apuntan a constituir a Tierra del Fuego en un eficaz soporte a la actividad Antártica nacional e internacional, y en la optimización de las capacidades logísticas, operativas, de abastecimiento y comunicaciones de Tierra del Fuego a fin consolidar la eficiencia de Tierra del Fuego como nexo óptimo internacional con la Antártida.

Establecer la conectividad aérea comercial entre Ushuaia y la Antártida permitirá a nuestra Provincia, y a la República Argentina, generar un mejor posicionamiento en materia de logística Antártica global, derivará necesariamente de la mejora de la prestación de servicios, tan cual lo expresa el Decreto Nacional N° 2316 en el "Capítulo III. Prioridades 2. La prestación de servicios, Incluyendo las facilidades de comunicaciones, transporte, abastecimiento, meteorología y

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

Juan Carlos Piño  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



cartografía; la seguridad de la navegación marítima y aérea, la prevención y solución de contingencias ecológicas y lo relativo al turismo”.

Como resultado de la conexión aérea, se generará un flujo diario de personas, información y comunicación, del cual se prevén los siguientes impactos positivos:

### **Beneficios para la Investigación Científica y Académica**

Esta conectividad facilitará el trabajo de nuestros investigadores, contribuyendo a optimizar la actividad científica, consecuentemente derivando en el incremento del conocimiento y una mejor base de datos, en concordancia con el Decreto Nacional N° 2316, el cual establece en el Capítulo III “Prioridades” donde el criterio orientador de la actividad en la Antártida es el mejoramiento con fines prácticos de los conocimientos (sobre los recursos minerales y pesqueros, del medio ambiente y el desarrollo de tecnologías específicas) y la capacidad de prestación de servicios, con el fin de aumentar la eficacia argentina en materia Antártica.

La mejora del servicio de transporte, al ofrecer otra alternativa más rápida y quizás económica, se traducirá en un avance, o al menos, una mayor accesibilidad y frecuencia (los trabajos de campo o el registro de datos) para el ejercicio de la actividad científica y académica local, y permitirá a la Provincia contribuir de forma idónea en el proceso de toma de decisiones a nivel nacional, y la elaboración de proyectos que contribuyan a afianzar el ejercicio de nuestra soberanía.

### **Beneficios Socioeconómicos**

Al generar y consolidar una alternativa más de conectividad en materia de transporte, que no solo facilita la movilidad aérea de personas (turistas, familiares, empleados, y personas que habitan la Antártida), sino que constituye también una opción ante caso de emergencias (siempre y cuando el clima lo permita), para el transporte de mercancías vitales (alimentos, remedios) u cualquier otro elemento factible de transportar por este medio y que sea necesario para la vida en la

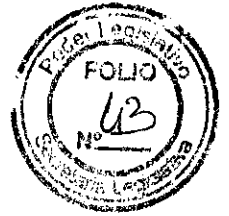
Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*“Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas”*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



Antártida, lo cual se traduce en la mejora de la calidad de vida de quienes la habitan.

De acuerdo con la "Ley Provincial N° 585 la provincia debe fomentar y desarrollar una actividad capaz de generar beneficios socioeconómicos, siendo una actividad de servicio requerida por parte de la actividad antártica o subantártica nacional o internacional (art. 8°). Como así también debe asistir, difundir y monitorear la actividad turística hacia la Antártida.

En concordancia con la ley Provincial N° 640 "Lema y consigna provincial: Ushuaia conexión óptima entre la Antártida y el mundo", este proyecto coincide con el objeto de consolidar la condición de "Conexión Óptima a la Antártida", difundiendo y haciendo observar la normativa del Tratado Antártico, en particular las recomendaciones de la XVIII.1 Reunión Consultiva, referidas a la "Guía de los visitantes a la Antártida"; como así también, capitalizar al máximo las ventajas comparativas y competitivas propias de la capital provincial; concordando en que son tareas que debe impulsar el Poder Ejecutivo Provincial.

Al igual que la Ley Provincial N° 585, la Ley Provincial N° 640 procura el beneficio para la economía local, en este caso el Poder Ejecutivo Provincial impulsará la articulación de un sistema provincial de producción de bienes y servicios Antárticos especializados (art. 2°.3).

Debemos mencionar también el beneficio que generará en los operadores y prestadores de servicios turísticos, como así también en la actividad comercial en general, ya que establecer una nueva modalidad de transporte que nos conecte con la Antártida Argentina, generará un incremento de turistas internacionales y nacionales.

En esta instancia consideramos que el beneficio económico que generara la actividad de servicio aquí planteada es indudable, en cuanto a las posibilidades que creará en la economía local y provincial.

Finalmente, todos esos beneficios son más que justificados, al analizar la factibilidad de los mismos debemos tener en cuenta dos situaciones, la demanda real y creciente del servicio y la privilegiada posición relativa de Ushuaia respecto al cuadrante sudamericano del Continente Antártico, a los efectos de capitalizar al máximo las ventajas comparativas y competitivas propias de la capital provincial.

Vicente Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



Final y fundamentalmente, todo lo abordado en la presente fundamentación demostró que no hay impedimento físico, ambiental o legal para operar aviones en la Antártida Argentina. Queda demostrado que se realizan vuelos, mientras el sector aeronáutico comercial lo opera Chile (Punta Arenas-Antártida), la Fuerza Aérea Argentina realiza vuelos a la Antártida desde Ushuaia, como así también ejecuta vuelos con aviones y helicópteros al interior del continente entre las bases. Tampoco hay impedimento ambiental, si se siguen las normas establecidas de protección ambiental.

Ello nos indica que, establecer la ruta comercial Ushuaia-La Antártida Argentina es una decisión política, que debemos impulsar hoy nosotros desde este recinto y mañana el Poder Ejecutivo si queremos todos esos beneficios (y de seguros otros), sean nuestros. En todo caso, quien no levante la mano nos estará llevando a la falta de competitividad, de oportunidades, de continuar afianzando nuestra soberanía y de un mejor futuro para todos.

#### Fuentes consultadas:

- **Atlas Interactivo de la Argentina (ANIDA).** Antártida. En: <https://anida.ign.gob.ar/>
- **Comité Científico de Investigación Antártica (SCAR).** En: [www.scar.org](http://www.scar.org)
- **Consejo de Administradores de Programas Nacionales Antárticos (COMNAP).** En: [www.comnap.aq](http://www.comnap.aq)
- **Daniel Leguizamón (2024).** Ushuaia relegada "Puerta de Entrada a la Antártida" y Base Conjunta Petrel. En: <https://www.eldiariodelfindelmundo.com/noticias/2024/06/05/106433-ushuaia-relegada-puerta-de-entrada-a-la-antartida-y-base-conjunta-petrel>
- **Dirección del Instituto Antártico Argentino.** En: <https://web.archive.org/web/20150923215602/http://www.dna.gov.ar/INSTINF/IAA.HTM#>
- **Dirección Nacional del Tratado Antártico.** En: <https://cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna>

Virginia Tomás García

Legisladora Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*


Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

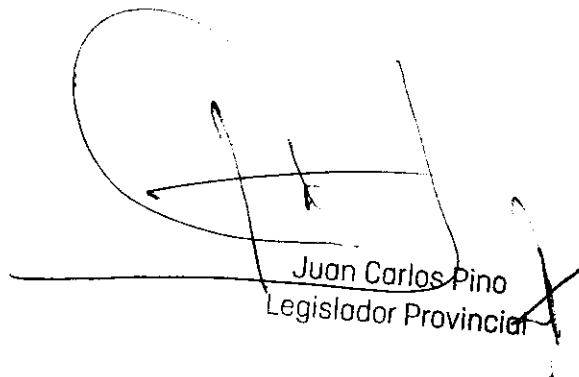


Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



- **Instituto Geográfico Nacional. Bases Antárticas.** En:  
<https://www.ign.gob.ar/NuestrasActividades/Geografia/DatosArgentina/BasesAntartida>
- **Instituto Provincial de Análisis e Investigación, Estadísticas y Censos (IPEC).** Newsletter infografías cartográficas identidad fueguina. N° 9-2023
- <https://www.argentina.gob.ar/armada/antartida/bases-permanentes>
- **Instituto Antártico Argentino.** En:  
<https://cancilleria.gob.ar/es/iniciativas/dna/instituto-antartico-argentino>
- **Secretaría del Tratado Antártico.** En: [www.ats.aq](http://www.ats.aq)
- **Fundación Marambio.** En <https://www.marambio.aq/>

  
María Victoria García  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO

  
Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

  
María Victoria VUOTO  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



## **PROYECTO DE CONEXIÓN AÉREA**

### **USHUAIA – BASE MARAMBIO y PETREL (ANTÁRTIDA ARGENTINA)**

Nuestro proyecto de conexión aérea con la Antártida Argentina tiene por objetivo instruir al Poder Ejecutivo Provincial a requerir ante la Secretaría de Transporte de la Nación la concesión y/u otra autoridad competente, la habilitación de la ruta comercial aérea Ushuaia – Antártida Argentina (Bases Marambio y Petrel) la concesión y explotación de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos.

Para esto es fundamental que el Gobierno Provincial y la Legislatura Provincial tengan un rol trascendental a la hora de establecerlo como política de estado.

Que no hay impedimento físico, legal o ambiental para la operación de vuelos comerciales a la Antártida.

Que también debemos tener en cuenta que la conexión aérea será entre los meses de septiembre y abril, en las medidas que las condiciones climáticas lo permitan.

Que, si somos puerta de entrada a la Antártida debemos entender y comprender que tenemos que seguir buscando nuevas alternativas que sean innovadoras para la búsqueda de nuevos recursos, además de consolidar y potenciar el crecimiento de Tierra del Fuego y sus actividades.

Que no menos cierto que Ushuaia, como capital de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, es una marca en el mundo, y que a través del puerto provincial ofrece servicios a los buques científicos que van a la Antártida Argentina.

Hoy, podemos ser una opción única de captación de nuevas oportunidades, de captar turismo permanente de nuestro país y del mundo, sin descontar que todos los habitantes de Tierra del Fuego pueden tener la oportunidad de conocer la Antártida Argentina con el presente proyecto de ley.

Que Ushuaia además de ser una ciudad turística es un punto estratégico y geopolítico en el mundo y que por ende trabajamos en la consolidación de la Base Nave Integrada para brindar mayores servicios y potenciar la industria de nuevas actividades.

Virgilio Tomás García  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas*



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



Que el artículo 2° habilitaría otras posibilidades como el asiento esporádico del INFUETUR como ente fiscalizador de la actividad durante la temporada, científicos y de investigación, habilitaría otras prestaciones relacionadas al turismo, como así también a la mejora de la calidad de vida de la población itinerante en las bases, como por ejemplo en materia de salud. Fomentando la mayor presencia de la provincia con el estado nacional en cuanto a la prestación de servicios y mejoras de los mismos, consolidando así al Poder Ejecutivo Provincial en materia de soberanía Antártica.

Que la incorporación de la conexión aérea comercial entre Ushuaia y la Antártida Argentina nos posicionará como centro gravitacional logístico integral antártico a escala internacional, ya que nos conectará con intereses y necesidades de logística Antártica de otros países.

Que el sin números nuevas de actividades complementarias, secundarias y alternativas que surgirán a partir de su funcionamiento como por ejemplo la vestimenta, botas, guantes etc. y que en consecuencia nuevos puestos de trabajo.

Que también permitirá una mayor estadía de los turistas en la ciudad, por ende, mayor demanda de los servicios turísticos (ocupación hotelera, gastronómica, excursiones), transporte, como así también, el consumo de otros servicios y actividades comerciales que benefician a la economía local y provincial.

Que a través de la creación de la conexión aérea comercial nos permite mantener y fortalecer nuestros lazos de soberanía permanente con la Antártida Argentina y la difusión de la "Guía de los visitantes a la Antártida"; que es la normativa del Tratado Antártico, en particular las recomendaciones de la XVIII.1 Reunión Consultiva.

Que la conexión aérea comercial con la Antártida favorecerá el desarrollo, y fortalecimiento de las actividades científicas y de investigación, lo cual también refuerza nuestra soberanía sobre la porción de territorio que también reclaman otros países.

Que el proyecto mejorará la calidad de vida de la población que reside temporalmente en la Antártida.

Que las secretarías de Turismo Provincial y Municipal podrán coordinar,

Vicente Tomás García  
Secretario Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*



10



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO



planificar y ejecutar campañas de promoción, estadía de los visitantes y el cuidado del medio ambiente.

Que, ante lo expuesto, el proyecto de conexión aérea Ushuaia-Antártida Argentina (con las Bases Marambio y Petrel) es una propuesta factible e innovadora, con múltiples beneficios para la sociedad fueguina, y nuestro país, y por tal motivo es que solicitamos el acompañamiento del cuerpo legislativo.

Sin otro particular saludamos atentamente.

María Victoria Vuoto  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO

Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

María Victoria VUOTO  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
**República Argentina**  
PODER LEGISLATIVO




## PROYECTO DE LEY

**Artículo 1º.-** INSTRUIR al Poder Ejecutivo Provincial a requerir ante la Secretaría de Transporte de la Nación y/u otra autoridad competente, la habilitación de la ruta comercial aérea Ushuaia – Antártida Argentina (Bases Marambio y Petrel) para la concesión y explotación de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, carga y correos, con los siguientes parámetros:

- La concesión o explotación podrá ser de capitales públicos, privados o mixtos con participación del estado.
- Las aeronaves deberán ser de porte mediano con las especificaciones técnicas requeridas para tal fin.
- El servicio se prestará entre los meses de septiembre y abril, en la medida que las condiciones climáticas lo permitan.
- Las empresas que obtengan la concesión deberán como requisito tener asiento o delegación en la ciudad de Ushuaia.
- Promocionar la ruta turística aérea Ushuaia y Antártida Argentina.
- Promocionar la creación de servicios de equipamiento para los pasajeros.
- Promocionar el cuidado del medio ambiente Antártico, estableciendo capacitaciones a todos los actores involucrados, campañas de difusión en en el ámbito municipal, provincial y nacional.
- La actividad deberá ser planificada y realizada de tal manera que se limite el impacto perjudicial sobre el medio ambiente Antártico y los ecosistemas dependientes y asociados; llevarse a cabo de forma coherente con los principios del Artículo 3º (Principios Medioambientales) del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente aprobado por ley Nacional N° 24.216; y modificarse, suspenderse o cancelarse si provocan o amenazan con provocar repercusiones en el medio ambiente Antártico o en sus ecosistemas dependientes o asociados que sean incompatibles con estos principios.

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

  
**Virgilio Tomás García**  
Legislador Provincial  
PODER LEGISLATIVO

  
**Juan Carlos Pino**  
Legislador Provincial



Provincia de Tierra del Fuego,  
Antártida e Islas del Atlántico Sur  
República Argentina  
PODER LEGISLATIVO



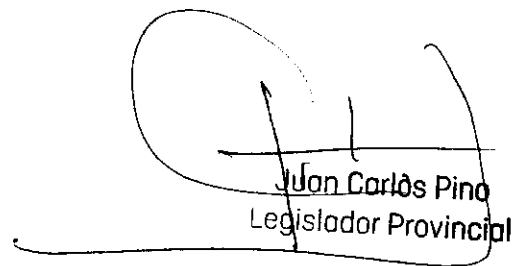
- Coordinar, planificar y ejecutar en conjunto con el IN.FUE.TUR. y la Secretaría de Turismo de la Municipalidad de Ushuaia campañas de promoción incorporando el turismo antártico incorporando el transporte aéreo comercial.
- La concesionaria deberá difundir y hacer observar la "Guía de los visitantes a la Antártida"; para asegurar que todos los visitantes estén enterados y puedan cumplir con el Tratado y Protocolo.

**Artículo 2º.-** El Poder Ejecutivo Provincial impulsará la actividad aérea comercial Antártica con diferentes políticas públicas que la estimulen, acompañando al sector público-privado en los distintos emprendimientos para consolidar dicha actividad.

**Artículo 3º.-** El Poder Ejecutivo Provincial podrá acordar y convenir las prestaciones de otros servicios no previstos en esta Ley que puedan brindarse desde la Provincia en su territorio antártico, siempre dentro del marco de las leyes nacionales y provinciales que determinan la política antártica y en estricta observación de la normativa del Tratado Antártico.

**Artículo 4º.-** Regístrese, comuníquese y archívese.

  
María Victoria VUOTO  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO

  
Juan Carlos Pino  
Legislador Provincial

  
María Victoria VUOTO  
Legisladora Provincial  
PODER LEGISLATIVO

*"Las Islas Malvinas, Georgias, Sandwich del Sur son y serán Argentinas"*

