



Revista Transporte y Territorio
E-ISSN: 1852-7175
rtt@filo.uba.ar
Universidad de Buenos Aires
Argentina

Guyot, Sylvain
La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile)
Revista Transporte y Territorio, núm. 9, 2013, pp. 11-37
Universidad de Buenos Aires
Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333029872002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile)

**Sylvain Guyot**

Centre National de la Recherche Scientifique, GEOLAB, Université de Limoges, Francia

Resumen

Ushuaia y Punta Arenas son las ciudades más australes de sus respectivos países, la Argentina y Chile. Han desempeñado el papel de ciudades fronterizas al servicio de la consolidación y legitimación de estos territorios nacionales australes ubicados en posición de fin del mundo. Desde hace cincuenta años, estas dos ciudades portuarias se afianzan como las dos principales puertas de entrada internacionales a las relaciones con el continente antártico y, en particular, a la península Antártica. Intervienen en la estructuración de un frente de conquista antártico multiforme: militar, científico, ecológico y turístico. La noción de cabeza de puente adquiere toda su relevancia en el marco de una reflexión sobre la estructuración territorial y el control de un frente de conquista. Si bien la proximidad y la conexión pueden invocarse como criterios mínimos para definir una puerta de entrada, el mando político y la identificación territorial la consolidan como ineludible cabeza de puente que estructura el frente de conquista, pudiendo ser factores que le confieran un estatus de referencia. ¿Ushuaia y Punta Arenas adquieren, por ello, la condición de ciudades con vocación antártica? ¿Qué uso les dan las respectivas políticas nacionales antárticas de Argentina y Chile?

Abstract

The territorial making of rival Antarctic gateways: Ushuaia (Argentina) and Punta Arenas (Chile). Ushuaia and Punta Arenas are the southernmost cities in their belonging countries, Argentina and Chile. They have played the role of frontier towns in the process of consolidation and legitimation of these austral national territories located in the periphery of South America. During the last fifty years, these two port cities have emerged as the two main international gateways to Antarctica, and especially to Antarctic Peninsula. They participate in the structuring of a multifaceted Antarctic frontier conquest: military, scientific, ecological and tourist. The bridgehead is a key concept to rethink the territorial structuring and control of conquest frontier. If we recall proximity and connection as minimal criteria to define a gateway, political control and territorial reference tend to reinforce the gateway as the main bridgehead place of the conquest frontier. Are then Ushuaia and Punta Arenas becoming Antarctic-driven cities? How are they used in the antarctic national policies of Argentina and Chile?

Palabras Claves

Puerta de entrada
Cabeza de puente
Ushuaia
Punta Arenas
Antártida

Palavras-chave

Porta de entrada
Cabeça-de-ponte
Ushuaia
Punta Arenas
Antártica

Keywords

Gateway
Bridgehead
Ushuaia
Punta Arenas
Antarctica

Introducción

Ushuaia y Punta Arenas no son lugares anodinos de la geografía mundial. Sorprendentemente, no están vinculadas a una profusa literatura que aborde esta singularidad internacional. Situadas en el extremo sur del continente americano, y mediatizadas por ello como finibusterres del fin del mundo, son, además, dos puertas de entrada que conducen hacia el último continente: la Antártida (Bertram, Muir y Stonehouse 2007). Ushuaia y Punta Arenas cumplen, pues, una doble función territorial paralela en el seno de sus correspondientes conjuntos nacionales, Argentina y Chile (Jensen y Dáverio 2007).

Esta doble encarnación geográfica de fin del mundo y puerta de entrada puede antojarse paradójica. De hecho, por definición, un “fin del mundo” está localizado en una periferia recóndita y asociado a una estructuración espacial en forma de “callejón sin salida”. Por el contrario, una puerta de entrada constituye un punto de partida hacia un espacio nuevo y garantiza una conexión con el resto del mundo. Lejos de resultar anecdótica, esta paradoja está íntimamente relacionada con las estrategias de desarrollo de las dos ciudades portuarias de Ushuaia y Punta Arenas. Se trata de ciudades periféricas en el seno de sus conjuntos territoriales, nacionales y continentales (Bascopé, 2009; Carrizo y Velut, 2005; Sili 2005). Están alejadas de las regiones de sus respectivas capitales, Buenos Aires y Santiago (aproximadamente, 2500 km a vuelo de pájaro), mal conectadas por vía terrestre y sus climas, asociados a un frío subpolar. Esta ubicación periférica es percibida como un obstáculo por la población de las regiones metropolitanas de las capitales y, al mismo tiempo, como un factor de atracción turística para la clientela internacional que ansía un cambio de aires radical (Bernard, Bouvet y Desse 2007). Sin embargo, Ushuaia y Punta Arenas son también puertos eminentemente estratégicos para la continuidad territorial antártica que los Estados argentino y chileno anhelan desde hace décadas (Bertram, Muir y Stonehouse, 2007). Estos puertos garantizan las conexiones militares, científicas y turísticas con el continente blanco (Jensen y Dáverio, 2007). Así pues, Ushuaia y Punta Arenas tratan de implantarse como cabezas de puente antárticas de pleno derecho, verdaderos centros neurálgicos del tránsito entre la Antártida y el resto del mundo. ¿Qué importancia geográfica reviste la noción de cabeza de puente vinculada a un frente de conquista territorial? ¿Por qué las ciudades de Ushuaia y Punta Arenas tratan de cambiar su estatus de puerta de entrada por el de cabeza de puente antártica y cómo construyen su vocación antártica específica?

Argentina y Chile comparten una historia convulsa, marcada por episodios de disputas fronterizas y territoriales bastante notorias. Antaño, Ushuaia y Punta Arenas fueron indicadores de las disensiones fronterizas relacionadas con las regiones de la Patagonia Austral y la isla de Tierra del Fuego.

En este artículo, planteo la hipótesis de que estas ciudades son, asimismo, excelentes indicadores territoriales –de las tensiones y conflictos que enemistan o de la cooperación que une a Argentina y Chile– relativos al control nacional de la Antártida y su accesibilidad internacional. ¿Podemos hablar de rivalidad en la construcción territorial de las cabezas de puente antárticas de Ushuaia y Punta Arenas? ¿En qué está este hecho estrechamente vinculado a las estrategias nacionales/nacionalistas de afirmación de una continuidad territorial en la Antártida (Calvert, 1988; Child, 1990; Felicio, 2007; Gangas-Geisse y Santis-Arenas, 1998; Glassner, 1985; Monsonis, 2005)? ¿Está la noción geográfica de cabeza de puente al servicio de los intereses políticos?

En la primera parte, se abordarán las nociones de puerta de entrada y cabeza de puente en relación con los frentes de conquista, y se aplicarán a Ushuaia y Punta Arenas. En la segunda, se tratará la cuestión de la construcción rival de la vocación antártica de estas dos ciudades, haciendo una distinción entre lo que atañe a la noción de puerta de entrada y cabeza de puente para, a continuación, relacionarlas con las estrategias geopolíticas nacionales de conquista de la Antártida.

Ushuaia y Punta Arenas, ¿Puertas de entrada o cabezas de puente del frente de conquista del continente antártico?

Definir a Ushuaia y Punta Arenas como meras puertas de entrada o verdaderas cabezas de puente sudamericanas que rivalizan por la conquista del continente antártico es un asunto complejo. Ello lleva, en primer lugar, a exponer sucesivamente las diferentes lógicas históricas y contemporáneas de la apropiación territorial del continente antártico –la última frontera– tanto a escala internacional como de las dos naciones, Argentina y Chile, recurriendo a la noción geográfica de dinámica frontal. Posteriormente, obliga a precisar los límites y desafíos que presenta la noción de “puerta de entrada” (*gateway*, en la literatura anglosajona), proponer la noción de “cabeza de puente” y analizar cómo podría aplicarse esta última a Ushuaia y Punta Arenas.

El frente de conquista antártico, la última frontera

La noción frente de conquista proviene del objetivo militar de expansión territorial. Asimismo, se puede vincular, en geografía, a dos nociones superpuestas, bien descritas en la literatura: la *frontera*¹ (estadounidense) y el *frente pionero* (brasileño), que difieren únicamente en el contexto espacio-temporal (Guyot, 2011; Redclift, 2006²). Los países nuevos (Australia, Sudáfrica, Canadá, etc.) trataron de ampliar el concepto de *frontera*, asociándolo a la conquista agrícola o la explotación minera, para referirse a la apropiación de la tierra con fines productivos y materiales (Héritier et al., 2009). En todos estos casos, se considera obligada la progresión espacial de los frentes hasta el agotamiento de los recursos o las tierras de conquista. En cambio, se ha recurrido con menor asiduidad a la noción de frentes para describir procesos de apropiación no directamente productivos, como la investigación científica, la protección de la naturaleza, el turismo o el ocio (Apesteguy, Martinière y Théry, 1979; Coy, 1986; Guyot, 2009; Guyot, 2011; Guyot y Dellier, 2009; Guyot y Richard, 2009; Héritier et al., 2009; Honey, 1999; Monbeig, 1952; Prescott, 1987; Sacareau, 2000). Con todo, desde hace varias décadas, numerosos espacios periféricos con baja densidad de población o carentes de ella están inmersos en procesos de conquista no directamente productivos *in situ*. El espacio conquistado se convierte, pues, en capital natural, visual, espiritual o científico que puede operar como factor de reterritorialización (Guyot y Richard, 2009; Redclift, 2006). El continente antártico parece encajar perfectamente en este esquema.

Según Child (1990) y Simon (2006), la Antártida es, desde su descubrimiento, un espacio de *frontera* y, hoy en día, probablemente, la última frontera continental todavía en gestación. Se ha aplicado ampliamente la noción de frontera, en particular desde la perspectiva sudamericana, a las pretensiones territoriales antárticas (Child, 1990; Glassner, 1985). En el caso de la Antártida, se pueden distinguir varias fases históricas de conquista frontal: una primera, territorial y militar, entre el descubrimiento del continente en el siglo XIX y los años 1950; una segunda, científica y ecológica, a partir de 1959, que se acentuó dando lugar, desde los años 1990, a una tercera, de conquista multiforme, dominada por el turismo y centrada en el espacio de la península Antártica.

Última frontera y líneas de frente militar: Siglo XIX – años 1950

Generalmente, se asocia el continente antártico a un medio extremo cuyo grado de no humanidad es inversamente proporcional al deseo y dificultad de su conquista. La Antártida es, claramente, la extensión de *wilderness* –en el sentido amplio– más vasta y protegida del planeta. Esta tierra inhabitada, con una superficie de 12,5 millones de km² (veintidós veces la de Francia) y cubierta por un espeso casquete glaciar, es el último continente descubierto y explorado. Sin embargo, ha sido objeto de reivindicaciones territoriales (Figura1) por parte de siete Estados (Reino Unido, Francia, Nueva

1. En el sentido de *frontier* (en inglés).

2. Decido aquí no recurrir sistemáticamente a todo el arsenal teórico sobre fronteras y frentes, bien desarrollado en estas dos referencias.

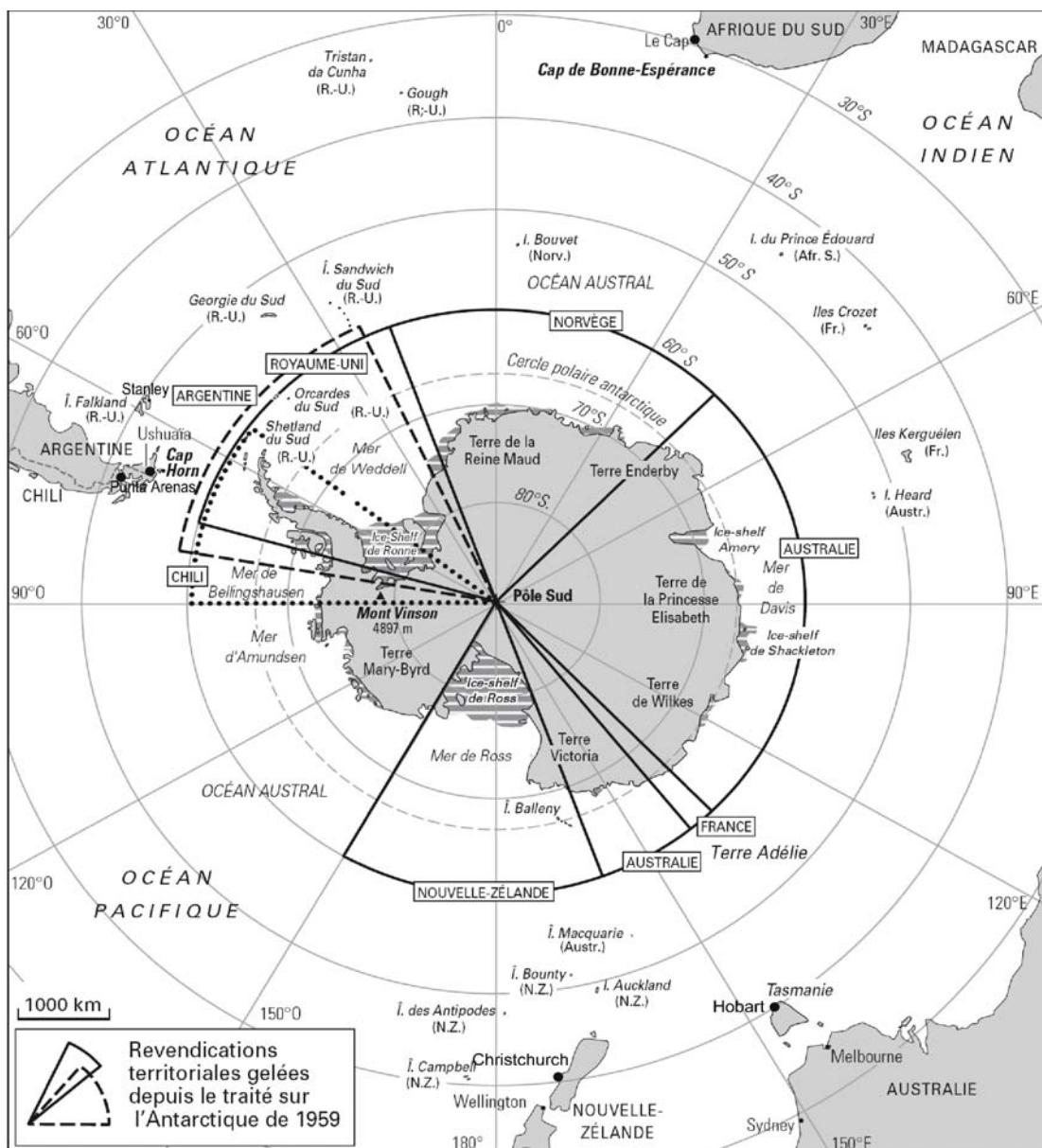


Figura 1. Reivindicaciones territoriales sobre la Antártida y principales puertas de entrada portuarias. Fuente: Strobel y Tétart, 2007:169, modificado.

Algunos conflictos geopolíticos importantes relativos a la Antártida han enfrentado a Chile, Argentina y Reino Unido. En 1831, el general O'Higgins, primer presidente de la nueva República de Chile, en una carta dirigida al gobierno británico, afirma que “el territorio chileno se prolonga hasta 65°S”, y esto mucho antes de que el país reclamara oficialmente un sector situado entre el 53°O y el 90°O, en 1940. El país triplicaba así su superficie, pero sobre un territorio reivindicado en parte por el Reino Unido y, algunos años más tarde, por Argentina (Víctor, 1992).

Por tanto, hasta la Segunda Guerra mundial, la Antártida era un frente pionero original cuya exploración no implica procesos de colonización humana masiva, sino que llevaba más bien, una territorialización geopolítica sobre el papel. Es forzoso citar la notable excepción de la creación precoz y destacada de la base argentina Orcadas, bajo el nombre de Omont House por la expedición Scotia (1902-1904) de William Speirs Bruce y situada en la Isla Laurie, una de las islas Orcadas del Sur y, por consiguiente, en una situación periférica respecto del continente. En el período de posguerra, se establece una frontera en la Antártida (Simon, 2006) cuyo objetivo es la apropiación de facto del territorio mediante la implantación de bases militares y científicas (Signy,

Reino Unido, 1947; Base General Bernardo O'Higgins, Chile, 1948; Esperanza, Argentina, 1952; Mc Murdo, Estados Unidos, 1955; Dumont d'Urville, Francia, 1956; etc.).

De la frontera científica al frente ecológico: a partir de 1959

Desde 1959, todas estas reivindicaciones territoriales están paralizadas. Con el fin de mantener este continente virgen al margen de cualquier tipo de conflicto, el Tratado de Washington declaró que la Antártida era un “continente de paz”. El Tratado Antártico, ratificado por doce Estados³, se aplica a la zona situada al sur del paralelo 60, legitima la investigación científica sobre el continente y prohíbe toda actividad militar, también la nuclear. Por consiguiente, 1959 marca el fin de la conquista de la *frontera antártica de facto*, aunque aparezcan numerosas bases científicas “post-tratado” con miras a proseguir con la ocupación del territorio, en nombre de un Estado (por ejemplo, la base de Bellinghausen, URSS, en 1968).

El Tratado Antártico es enmendado por varias convenciones sobre la protección de la fauna y flora⁴, sobre todo, por el protocolo de Madrid (1991), que añadió un apartado medioambiental, estableciendo una moratoria de 50 años sobre la explotación de los recursos mineros. La Antártida adquiere en ese momento la condición de “reserva natural consagrada a la paz y a la ciencia” (Strobel y Tétart, 2007:171). Así, el conjunto de estos textos normativos certifica la transformación del frente pionero antártico en frente ecológico (Guyot, 2009; Héritier, Arnaud de Sartre, Laslaz y Guyot, 2009). Se trata de un frente ecológico muy institucionalizado, cuya apropiación por parte del conjunto de los firmantes del Tratado Antártico se lleva a cabo a distancia. La Antártida se convierte así en el área protegida más grande del mundo, pese a que, desde 1991, únicamente ciertas zonas poseen estatutos de protección estricta (*Antarctic Specially Protected Areas* o ZEP). De hecho, los científicos que quieran trabajar allí necesitan una autorización especial que conceden los países a cargo de la reserva. Hasta los años 1990, estos investigadores, en un número relativamente bajo, constituyeron el único batallón de eco-conquistadores (Guyot, 2009).

La conquista multiforme contemporánea del continente antártico

En realidad, la verdadera activación del frente ecológico, marcada por flujos numéricamente más importantes de eco-conquistadores mucho más diversos, visitantes de un día o de una temporada “en nombre de la ecología antártica”, es relativamente reciente y coincide con el aumento exponencial del turismo antártico, a mediados de los años 1990 (Bauer, 2001; Etienne, 2005; Hall y Johnston, 1995; Hall y Saarinen, 2009; Jabour, 2011).

La activación del frente ecológico antártico debe mucho también a la consolidación del esfuerzo internacional de investigación, particularmente a la relacionada con los programas sobre el calentamiento climático global y sus efectos en el continente blanco, problemática que también estimula la acción de ONG's internacionales y de fundaciones específicas – Fundación “Oceanites”, Greenpeace, UICN, etc.-

En los años 1990-2000, se produjo un gran movimiento de conocimiento y valoración cultural del patrimonio histórico antártico⁵. El conjunto de estas dinámicas se localiza mayoritariamente en la península Antártica y en las islas próximas, que conforman así la parte activa del frente turístico antártico.

La península Antártica: el espacio de materialización de los frentes de conquista multiformes

Se trata del territorio de más fácil acceso: menos de 1.000 km separan el cabo de Hornos de la península Antártica, mientras que para llegar al continente blanco desde Tasmania o Nueva Zelanda –que es la puertas de entrada antárticas de Hobart,

3. Sudáfrica, Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Japón, Nueva Zelanda, Noruega y la URSS (en la actualidad, Rusia).

4. Convención para la Conservación de Focas Antárticas (CCFA), firmada en 1972, y Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos (CCRVMA), firmada en 1980.

5. Creación, en ese sentido, de las Antarctic Specially Managed Areas, reservadas para la protección y valoración del patrimonio cultural. Las excavaciones y la valoración de emplazamientos arqueológicos y patrimoniales antárticos son de la competencia de cada Estado, lo que genera otro modo de apropiación nacional de los emplazamientos y espacios antárticos (entrevista con Victoria Nuviala, arqueóloga de la Dirección Nacional del Antártico, Instituto Antártico Argentino, en Buenos Aires, el 12/11/2009).

en Australia, y de Christchurch, en Nueva Zelanda hay que recorrer 2.600 km, y desde Sudáfrica, 4.000 km –puerta de entrada de Ciudad del Cabo, en Sudáfrica-. La península resulta más atractiva para los eco-conquistadores debido a la riqueza de su fauna (pingüinos, pingüinos emperador, elefantes marinos, ballenas, etc.) propiciada por temperaturas relativamente clementes: – 5 °C de media anual (frente a – 50 °C, en los lugares más fríos del continente). Por último, esta zona alberga un número importante de bases científicas, como la estación uruguaya Artigas, la argentina Esperanza o la base chilena de Frei, que acogen de buena gana a los turistas. Por ejemplo, varias decenas de emplazamientos, entre los que se hallan la isla Media Luna o la isla Decepción (Figura 2), reciben con regularidad la visita de cruceros. Esta última, aun albergando dos ZEP, se ha convertido en el lugar más visitado del continente (Strobel y Tétart, 2007).

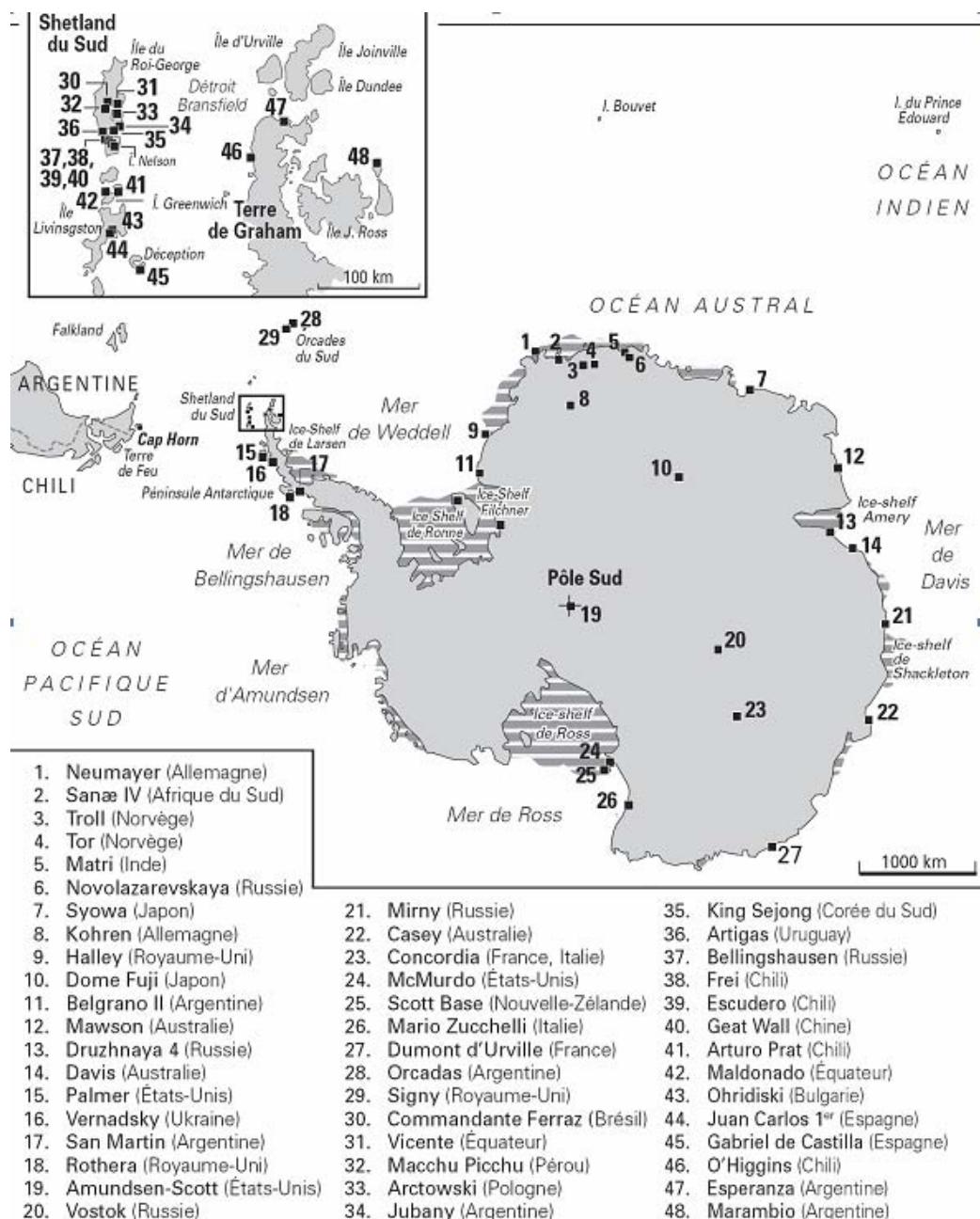
En la península Antártica, donde se solapan las reivindicaciones territoriales y las pretensiones geopolíticas de tres Estados (Argentina, Chile y Reino Unido) (ver Figura 1) (CARI, 1996; Calvert, 1988; Child, 1990; Genest, 2001; Molinari, 2005), conectados geográficamente con sus correspondientes puertas de entrada más cercanas (Ushuaia - Argentina, Punta Arenas - Chile, Stanley - Malvinas), asistimos, debido a una mayor accesibilidad de la zona, a un desarrollo de infraestructuras casi permanentes en las bases (escuela, hospital, oficina de correos, banco...) que no se produce en el resto del continente (Strobel y Tétart, 2007).

Frente a este aumento tanto cualitativo como cuantitativo de la apropiación humana en la Antártida, la cuestión de la accesibilidad y estructuración territorial de las puertas de entrada (*gateways*) sudamericanas (Ushuaia - Argentina, Punta Arenas - Chile y, en menor medida, Stanley - Islas Malvinas, Reino Unido) es esencial.

De las puertas de entrada a las cabezas de puente de la conquista antártica

En todo proceso territorial de apertura de un frente de conquista, desde su desarrollo hasta su eventual estabilización, la puerta de entrada desempeña un papel fundamental (Drennan, 1992; Rossi y Taylor, 2006). Encontramos varios sinónimos del término *porte d'entrée* en la literatura francófona: en el ámbito militar, *avant-poste* (puesto avanzado), y en el ámbito de las expediciones, *camp de base* (campo base), cuyo uso está en función de la naturaleza y la escala del frente de conquista. En la literatura anglofona, el término equivalente más utilizado es *gateway*, y en la literatura hispanófona, *puerta de entrada*. Se trata de una noción importante cuya elaboración teórica es prácticamente inexistente en la literatura geográfica francófona. Un artículo americano, escrito hace más de cuarenta años por Burghardt (1971) y publicado en *Annals of American Geographers*, propone una revisión de este concepto, pertinente para este artículo, aunque su contexto geográfico sea el de las grandes llanuras americanas y las montañas orientales de Europa.

Cabe reprochar a la noción de puerta de entrada el hecho de ser excesivamente descriptiva, relativamente estática y no intentar integrar una dimensión geopolítica, que resulta fundamental. De hecho, la noción de puerta de entrada no incorpora las cuestiones del control político ni de la identificación territorial, paisajística o cultural al frente de conquista, que son procesos dinámicos, conflictivos y eminentemente geopolíticos. La hipótesis planteada para Ushuaia y Punta Arenas se basa, efectivamente, en la intuición de que estas ciudades no se limitan a ser meras puertas de entrada marítimas hacia la Antártida, sino que intervienen plenamente en su control político, económico y militar, en el marco de un proceso de identificación territorial con el continente blanco.



El mando militar transforma la puerta de entrada en cabeza de puente, adjudicándose así una potestad de control económico, político y administrativo sobre la zona del frente de conquista. En consecuencia, una cabeza de puente concentra a todos o parte de los actores que ostentan un poder de decisión sobre la evolución del dinamismo de la frontera. Por último, la identificación territorial, el factor más complejo, sería el instrumento mediante el cual la cabeza de puente conforma su identidad respecto de la territorialización del frente de conquista. La noción espacial de *tête de pont* (cabeza de puente), empleada en la geografía francófona y ampliamente divulgada por R. Brunet y su tabla de coremas (Brunet y Dollfus, 1990), implica una toma de posesión y, por tanto, de control político. De este modo, la noción de cabeza de puente permite identificar la construcción dinámica y estratégica de un lugar en función de la naturaleza política del avance del frente de conquista. Conviene, asimismo, determinar el grado de autonomía de la cabeza de puente al ejercer sus funciones de mando, particularmente las políticas. El término anglófono *bridgehead*

Figura 2. Las bases científicas en la Antártida y la península Antártica. Fuente: Strobel y Tétart, 2007:170.

y el hispanófono *cabeza de puente* comprenden esta noción, pero su uso está más bien relegado al ámbito militar o estratégico. El término perteneciente al campo de la geografía francófona parece responder mejor al proceso general de control político de un frente en gestación. ¿Podemos referirnos a Ushuaia y Punta Arenas como cabezas de puente antárticas? Y ¿cómo se conforman e instrumentalizan sus vocaciones antárticas en construcción?

Ushuaia y Punta Arenas, la formación incompleta de cabezas de puente antárticas de uso político

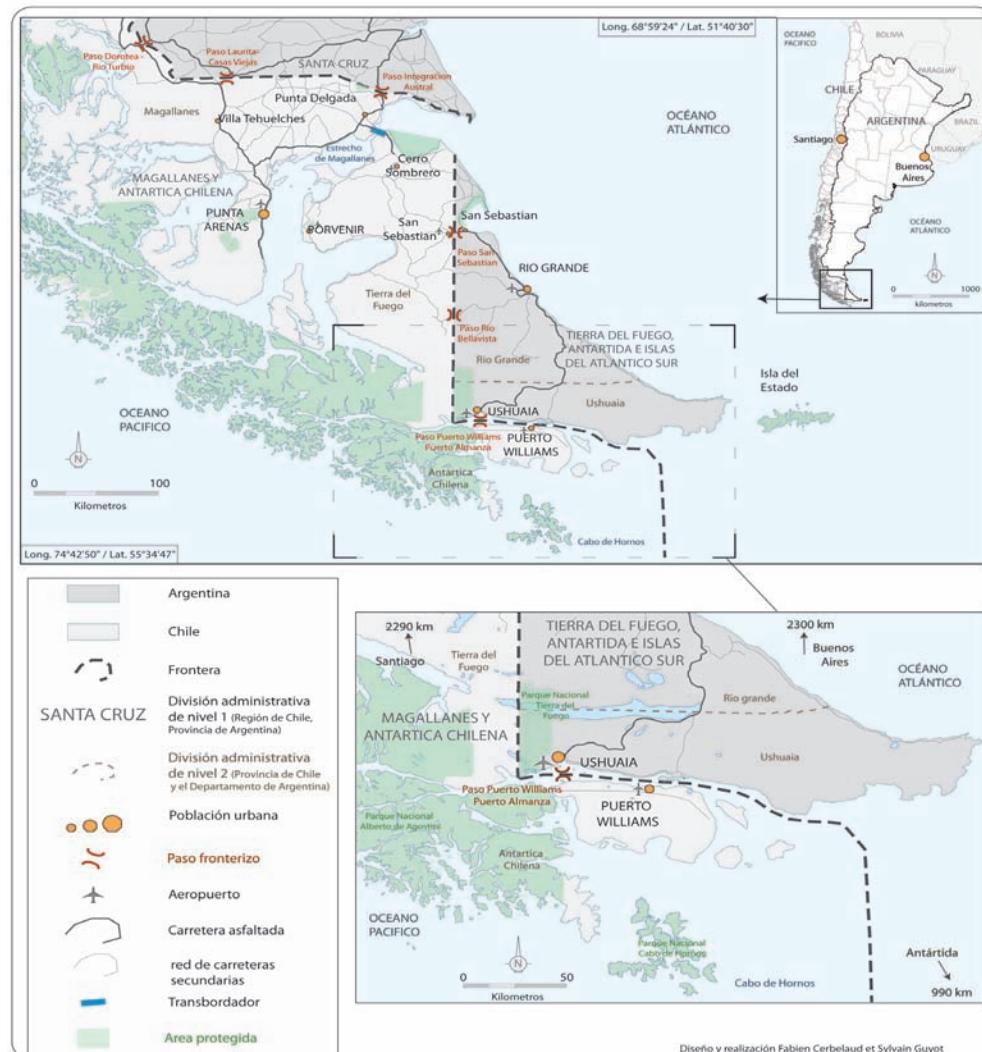
La ubicación de Ushuaia y de Punta Arenas hace de ellas puertas de entrada gemelas ('trillizas', si consideramos también Stanley, en las Islas Malvinas) del frente de conquista de la península Antártica. Ushuaia (54° 48' de latitud sur, 68° 18' de longitud oeste) es una ciudad portuaria de la Isla de Tierra del Fuego, de 56.825 habitantes en 2010 (fuente INDEC), a orillas del canal de Beagle –apéndice marino del Océano Pacífico situado frente a la isla chilena de Navarino (que alberga la localidad más austral del mundo, Puerto Williams. Ver Figura 3). Es la única ciudad argentina ultra-andina y capital político-administrativa de la "provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur", provincia de pleno derecho desde 1990, estatuto que reemplazó al de territorio nacional (controlado directamente desde Buenos Aires). Ushuaia es el puerto en aguas profundas más próximo al continente antártico, a solo 1.131 km (distancia hasta bahía Esperanza, península Trinidad (península Antártica).

Punta Arenas (53° 09' sur, 70° 54' oeste) es una ciudad portuaria del extremo más austral del continente americano (cerca al Cabo Froward) con alrededor de 150.000 habitantes en 2011, a orillas del estrecho de Magallanes, zona de contacto marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico (Figura 3). Es la capital político-administrativa de "región de Magallanes y Antártica Chilena", una de las quince regiones de Chile. El puerto de Punta Arenas está situado a 1.371 km del continente antártico (Distancia hasta bahía Esperanza, península Trinidad (península Antártica).

A pesar de la diferencia de tamaño y ubicación, las dos ciudades portuarias viven un proceso de construcción territorial similar en el seno de sus respectivos conjuntos nacionales (Figura 3). Estas ciudades fueron construidas para marcar el avance de las conquistas territoriales argentina y chilena, en el gran sur, y para controlar la circulación marítima en los estrechos Atlántico-Pacíficos (Magallanes y Beagle). Por ello, son ciudades de conquista de la frontera más austral de América que, con el tiempo, se han convertido en centros de mando dedicados al control y valoración de estos territorios recónditos (Carrizo y Velut, 2005; Sili, 2005). La conexión con la Antártida activa su función de puertas de entrada del continente blanco. De hecho, la toponimia de las dos regiones administrativas más australes de Chile y Argentina hace clara referencia al territorio antártico: *Provincia de Tierra del Fuego - Antártida e Islas del Atlántico Sur*, para Argentina, y *Región de Magallanes y de la Antártica Chilena*, para Chile.

Ambas ciudades desempeñan, pues, funciones similares en el seno de sus países y conjuntos regionales, y desarrollan una antigua rivalidad, ya sea en relación con el control de la Antártida o con la captación de flujos turísticos y científicos internacionales, atraídos por este fin del mundo.

El hecho de que estas ciudades estén mal conectadas entre ellas evidencia esta rivalidad. Punta Arenas y Ushuaia están a una distancia de 620 km por vía terrestre (aproximadamente, 10 h en autobús, en parte sobre pistas y atravesando un puerto andino, una



frontera internacional y el estrecho de Magallanes. Ver Figura 3), pero a tan solo 260 km por vía aérea (línea regular con Lan Chile durante la estación estival (LAN, 2012) y algunos vuelos chárter turísticos con Aerovías-DAP (AEROVIAS, 2012). También hay una conexión por vía marítima (travesía de los canales patagónicos del parque nacional Alberto de Agostini). Por el contrario, puerto Williams dispone de una conexión diaria con Punta Arenas que garantiza la continuidad territorial chilena al sur del límite austral del territorio del Estado argentino.

Sin embargo, las dos ciudades tienen una configuración geográfica y geopolítica original que les obliga a cooperar mínimamente o, al menos, presionar a sus autoridades nacionales para que estas lo hagan. El hecho es que el acceso a Punta Arenas, por vía terrestre desde Chile (Coyhaique), pasa obligatoriamente por Argentina (El Calafate) y, a su vez, el acceso a Río Grande y Ushuaia, por vía terrestre desde Argentina, lo hace por Chile, con la travesía del estrecho de Magallanes, siendo inviable la travesía atlántica directa entre Río Gallegos y Río Grande. Esta configuración, sumada a la lejanía respecto de las dos ciudades de las regiones metropolitanas capitales de Buenos Aires y Santiago, explica también el cierto grado de superdesarrollo de la vía aérea, ampliamente subvencionada para las poblaciones locales, que mejora la conexión con el continente antártico.

En primer lugar, se demostrará que Ushuaia y Punta Arenas son puertas de entrada portuarias del continente antártico, por razones de proximidad geográfica y de conectividad internacional. En segundo lugar, se analizará la elegibilidad de estas dos

Figura 3. Ushuaia y Punta Arenas, en sus territorios regionales. Fuente: Sylvain Guyot y Fabien Cerbelaud.

ciudades para el estatus de “cabezas de puente antárticas”, evaluando las planificaciones y proyectos que moldean sus vocaciones antárticas. Por último, se formulará cómo estas dos aspirantes a cabeza de puente son instrumentalizadas por sus Estados, en favor de una estrategia nacional más o menos confesada.

Análisis comparado de las puertas de entrada portuarias de Ushuaia y Punta Arenas

Puntos de partida o espacios de tránsito obligado en el camino de la Antártida, los puertos de Ushuaia y Punta Arenas son anclaje territoriales multiescalares de la península helada al sur de Sudamérica. Son lugares de estructuración y confluencia de lógicas complementarias, aunque contradictorias, de conquista territorial: turismo, investigación y logística militar. Así pues, muchos turoperadores antárticos, a menudo criticados por sus estrategias de comercialización y masificación de un paraje “bien común de la humanidad”, recuerdan, con un tono anticuado, que las actividades de investigación científica tienen un impacto medioambiental terrestre en el *wilderness* (espacio natural) antártico mucho más importante (entrevista con Jaime Vásquez, Director General de ‘Antarctica XXI’, en Punta Arenas, el 06/11/2009).

La literatura existente, fundamentalmente hispanófona y anglófona, sobre las puertas de entrada portuarias y aeroportuarias hacia la Antártida (Bertram, Muir y Stonehouse, 2007; Dodds y Hemmings, 2009; Dodds y Yusoff, 2005; Hemmings, 2008; Jensen y Daverio, 2007; Muir, Jabour y Carlsen, 2007; Swithinbank, 1997), detalla con precisión su evolución histórica y cualidades comparativas. Desde hace unos veinte años, los tres puertos más próximos a la península Antártica –Ushuaia, Punta Arenas y Stanley– se han especializado en cierto tipo de funciones antárticas. No obstante, el aparato estadístico que respalda estos análisis sigue siendo muy incompleto porque los agentes sobre el terreno no están siempre dispuestos a comunicar cifras precisas.

Stanley, en las islas Malvinas, es el punto de partida de pocos barcos de crucero hacia la Antártida, pero es el centro operativo de la British Antarctic Survey (BAS, 2012), actor fundamental de la investigación militar y civil británica en la Antártida (Dodds 2002). Estas islas siguen siendo objeto de importantes reivindicaciones por parte del gobierno argentino. Punta Arenas es un excelente emplazamiento portuario en aguas profundas que, durante mucho tiempo, ha gozado de prioridad a la hora de conectar con la península Antártica. En los años 1950, la salida de cruceros turísticos hacia la Antártida tenía lugar en Punta Arenas, antes de perder terreno en favor de Ushuaia, 240 km más cerca de la península Antártica. Ahora bien, en dos períodos diferentes, 1960-1966 y 1981-1990 (Figura 4), Punta Arenas se hizo con la práctica totalidad del tráfico turístico del puerto de Ushuaia. En los años 1980, Ushuaia y Argentina sufrieron las consecuencias del conflicto con Chile, por el control del canal de Beagle, y con el Reino Unido, por el de las islas Malvinas (Lámina de fotos 1); en este último, el buque de crucero argentino “Bahía Buen Suceso” fue hundido, dificultando que se pudiera mantener una actividad turística antártica regular (entrevista con María Elena Dáverio, profesora e investigadora en la Universidad de la Patagonia, en Ushuaia, el 29/10/2009).

A partir de la temporada 1994-1995, el puerto de Ushuaia, renovado y con mejores prestaciones para los turoperadores, concentra más del 90% de las salidas de cruceros turísticos antárticos. Un nuevo aeropuerto internacional adaptado a aviones de gran tamaño fue inaugurado en Ushuaia en 1995 (Aeropuerto de Ushuaia - Malvinas Argentinas), lo que permitirá a los turistas antárticos llegar directa y masivamente (entrevista con Lucía Sandra Pérez, directora del Instituto Fueguino de Turismo, en Ushuaia, el 27/10/2009). Las últimas estadísticas de la IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators, 2012), de 2010/2011, muestran que la frecuenciación turística antártica (que incluye todos los medios de transporte) es de 33.824

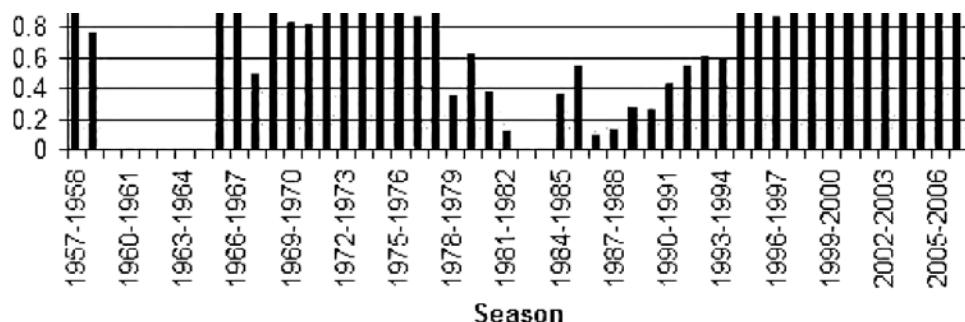


Figura 4. Porcentaje de participación del puerto de Ushuaia en los cruceros turísticos antárticos en las temporadas 1957-1958 a 2006-2007. Fuente: Jensen y Dáverio, 2007.

turistas, de los que el 37% proviene de EE.UU. Solo una compañía argentina ofrece cruceros desde Ushuaia (Antarpply); el resto son norteamericanas y australianas, aunque casi siempre navegan bajo pabellón de conveniencia (Jensen y Dáverio, 2007; y entrevista con G. Martínez, capitán de barco de la compañía Antarpply, en Ushuaia, el 30/10/2009).

Con todo, Punta Arenas consigue mantener el liderazgo en tráfico logístico y científico internacional con destino a las bases antárticas de la península, gracias a su servicio de prestaciones-operaciones antárticas bautizado “CHAIN: Chilean Antarctic Information Network” (entrevista con Reiner Canales, Comunicación-INACH, en Punta Arenas, el 05/11/2009). Además, la base chilena Presidente Eduardo Frei Montalva (isla Rey Jorge) dispone de aeropuerto (Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martín), conecta con la localidad de “Villa Las Estrellas”, que forma parte de la “Comuna Antártica” (Provincia Antártica Chilena, Región Magallanes y Antártica Chilena), cuenta con ayuntamiento, hotel, ambulatorio, escuela y funciona como apoyo logístico para las otras ocho bases internacionales de la isla Rey Jorge. Además de vuelos logísticos y militares, también se efectúan vuelos turísticos entre Punta Arenas y esta isla antártica, fletados por Aerovías-DAP y Antarctica XXI. Este último turoperador permite a los turistas viajar directamente a la Antártida en avión y, seguidamente, tomar un pequeño barco de crucero, evitando así la larga y tempestuosa travesía del estrecho de Drake (entrevista con Jaime Vásquez, op. cit.). De este modo, Punta Arenas se reafirma también como puerta de entrada de un turismo antártico innovador que podría intensificarse.

Más que a una rivalidad basada en actividades similares, asistimos a una forma de especialización y, por tanto, de complementariedad, entre estas puertas de entrada antárticas. Ushuaia se especializa en cruceros antárticos y Punta Arenas, en logística para la investigación. Sin embargo, si se consideran más detalladamente las estrategias y los proyectos de desarrollo de las dos ciudades, así como su capacidad para encarnar una vocación antártica, la especialización se desdibuja en favor de una competencia relacionada con una voluntad nacional de control territorial de la península Antártica. En ese sentido, se debe mencionar el proyecto de desarrollo del aeropuerto y puerto de Puerto Williams, en la isla chilena de Navarino, situada frente a Ushuaia, que podría competir de manera más directa con Ushuaia por el turismo de cruceros. Ese proyecto parece enterrado en el día de hoy. De momento, las autoridades de ambos países discrepan sobre la manera de conectar Ushuaia y Puerto Williams (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009).

¿Cómo –más allá de las estrategias aeroportuarias– tiene lugar la aparición de dos cabezas de puente que participan plenamente en el control político de la conquista antártica?

El advenimiento de dos cabezas de puente antárticas

En el continente antártico no hay ciudades, a lo sumo algunas bases científicas que, en el mejor de los casos, reciben el calificativo de “pueblos⁶” cuando albergan cierto número de servicios necesarios para una población compuesta de familias de científicos y

6. Dos pueblos se hallan en la península Antártica: Villa Las Estrellas para Chile, isla Rey Jorge y Esperanza para Argentina – península Trinidad, bahía Esperanza. Emilio Palma es el primer bebé nacido en la Antártida, en la base Esperanza, el 7 de enero de 1978. Hijo de militar, se le concedió la nacionalidad argentina debido a la ubicación de la base, ubicada en el departamento de la Antártida Argentina.



Figura 5. Ushuaia. Fuente: fotos del autor, tomadas en octubre de 2009. Memorial de la guerra de las Malvinas; Vista de la bahía de Ushuaia; Eslogan: Ushuaia, fin del mundo, principio de todo; Calle Antártida Argentina.

turistas de paso. La población humana en el continente blanco es temporal y se renueva año a año. Ahora bien, la frecuentación científica y turística aumenta de manera constante desde hace treinta años y plantea la cuestión del control, sobre el terreno y a distancia, de estos flujos y de su significado territorial. No hay duda de que las presencias militar, científica y turística están relacionadas con el modo en que los países del Tratado Antártico se posicionan en un espacio que pertenece, al mismo tiempo, a todo el mundo y a nadie. Por consiguiente, la ocupación física del terreno antártico se antoja indispensable para los países que desean proclamar una forma de soberanía sobre el terreno, aunque esté oficialmente “congelada” por los grandes tratados internacionales. En realidad, el control a distancia mediante cabezas de puente (estatus al que podrían aspirar Ushuaia, Punta Arenas, Stanley, Ciudad del Cabo, St. Pierre de la Reunión, Hobart y Christchurch) sigue siendo el más estratégico, debido a la importancia del tránsito y control de los flujos (Hemmings, 2008; para Hobart, ver: Dodds y Hemmings, 2009; y Muir, Jabour y Carlsen, 2007; para Christchurch, ver: Dodds y Yusoff, 2005; para Ciudad del Cabo, ver: Swithinbank, 1997). Por lo tanto, se puede plantear la hipótesis de que nos hallamos ante cabezas de puente en formación, auténticas ciudades portuarias con vocación antártica, moldeadas por su relación con el continente blanco (Cuadro 1) aun estando ubicadas fuera del continente.

La construcción de cabezas de puente antárticas: criterios y diferencias

Aunque la proximidad y la conexión parecían necesarias para legitimar la existencia de una puerta de entrada, el mando y la identificación territorial son indispensables para afirmar la existencia de cabezas de puente antárticas en un proceso dinámico de conquista territorial. Otro criterio que ha de tenerse en cuenta está relacionado con el paisaje y el medio bioclimático de la puerta de entrada. Una marcada semejanza con el paisaje de la península Antártica puede desembocar en una mayor identificación geográfica.



Hay multitud de criterios de mando que abarcan aspectos tanto políticos, administrativos, científicos y militares como económicos. El mando se enmarca también en una dimensión prospectiva y la cuestión de los proyectos y proyecciones realizados por algunos de los actores es fundamental. Así, parece indispensable considerar la identificación territorial a la hora de analizar la capacidad de un lugar para forjarse una nueva identidad. Esto pasa por la apropiación histórica y cultural vinculada a la Antártida, eventualmente materializada mediante indicadores territoriales específicos, pero también mediante la propia identificación de los habitantes, tema no desarrollado en la investigación de campo. Esta problemática es aplicable a las otras cabezas de puente antárticas, como Christchurch, en Nueva Zelanda, u Hobart, en Australia (Dodds y Hemmings, 2009; Dodds y Yusoff, 2005; Hemmings, 2008).

Figura 6. Punta Arenas. Fuente: fotos del autor, tomadas en noviembre de 2009. Barcos de la Marina Antártica Chilena; Departamento Antártico de la Universidad de Magallanes; Sede del Instituto Nacional Antártico Chileno; Festival Escolar Antártico.

Cuadro 1. Comparación de la vocación antártica de Ushuaia y Punta Arenas.
Fuente: Sylvain Guyot, 2012.

Criterios utilizados	Ushuaia	Punta Arenas
<i>Paisaje y medio bioclimático</i> <i>Mayor similitud paisajística de Ushuaia</i>	- Circo montañoso sobre el mar: probable evocación antártica en invierno.	- Escasa evocación antártica.
<i>Relación de movilidades antárticas en la ciudad Equilibrada, pero ha de desarrollarse.</i>	- Líder portuario mundial de cruceros antárticos; - combinación turística Ushuaia más crucero a la Antártida posible, pero no sistemática.	- Actor portuario importante para expediciones científicas; - importantes para los investigadores residentes.
<i>Mando político-administrativo</i> <i>Incompleto para Ushuaia, incompleto para Punta Arenas.</i>	- Capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; sede del representante del departamento Antártida Argentina; - la sede del Tratado Antártico está en Buenos Aires y no en Ushuaia; - red activa de las puertas de entrada antárticas.	- Capital de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena; - La sede del gobernador de la provincia Antártica Chilena está en Puerto Williams (comuna de Cabo de Hornos).
<i>Mando científico</i> <i>Completo para Punta Arenas, incompleto para Ushuaia.</i>	- la sede de la DNA, Dirección Nacional de la Antártida, está en Buenos Aires; - localización del CADIC: Centro Austral de Investigaciones Científicas, y de la Universidad Nacional de la Patagonia (investigaciones sobre el turismo antártico).	- sede del INACH -Instituto Nacional Antártico Chileno; - Dirección de programas antárticos de la Universidad de Magallanes.
<i>Mando militar</i> <i>Mando de las operaciones antárticas:</i> <i>Completo para Punta Arenas (Marina, Tierra y Aire).</i> <i>Incompleto para Ushuaia (solo Marina).</i>	- Marina: Comandancia del Área Naval Austral en la base naval de Ushuaia. - Tierra: Abastecimiento probable de las bases antárticas de Esperanza, General San Martín, General Belgrano II, Primavera, Teniente Jubany. - Aire: Abastecimiento probable de las bases aéreas antárticas Vicecomodoro Marambio y Matienzo.	- Marina: Una de las cinco grandes zonas navales nacionales, punto de partida de la base antártica Base Naval Capitán Arturo Prat. - Tierra: Cuartel general de la 5 ^a división del ejército de Tierra y vínculo con la base antártica General Bernardo O'Higgins. - Aire: 4 ^a división de las fuerzas armadas y sede del grupo de exploración antártica No. 19, vínculo con las bases aéreas antárticas Presidente Gabriel González Videla y Carvajal.
<i>Mando económico</i> <i>Dominio del sector turístico para Ushuaia y logístico para Punta Arenas.</i>	- Primer puerto de cruceros antárticos, aeropuerto internacional, alta frecuentación turística in situ.	- Zona franca - Primer puerto de investigación antártica, viajes aeroportuarios hacia la Antártida, frecuentación turística in situ modesta.
<i>Prospectiva</i> <i>Proyectos ambiciosos en gestión en ambos casos.</i>	- Proyecto de desarrollo urbano-portuario "Área Antártica Internacional".	- Fomento de una dimensión antártica fuerte ratificada el 15/01/2012 por el presidente chileno S. Piñera; - Desarrollo intensificado de Puerto Williams.
<i>Indicadores históricos y territoriales</i> <i>Priman en Punta Arenas, ciudad con una vocación antártica histórica.</i>	- Poco visibles: algunas plazas y esculturas de exploradores; escasa toponimia urbana.	- En fuerte desarrollo: circuito histórico antártico y placas retrospectivas.
<i>Identificación de los habitantes</i> <i>Escasa. Los proyectos se gestionan sobre todo desde arriba.</i>	- Desde arriba y minoritaria: esencialmente gestionados por las autoridades turísticas de la ciudad; - Población que mira hacia el norte: migrantes de otras provincias argentinas y de Bolivia (Mallimaci 2010); - Escaso arraigo identitario local.	- Desde arriba y consensuado: gestionado por los dignatarios de la ciudad y respaldado por el ámbito educativo (educación secundaria y superior); - Población local; - Importante arraigo identitario local, vinculado a olas de inmigración de fuera de Chile (croatas), ver Nock 1990.
CONCLUSIONES	Ciudad del fin del mundo y puerta de entrada antártica más que ciudad con vocación antártica.	Fuertes potencialidades para imponerse como cabeza de puente con vocación antártica.

La vocación antártica de Ushuaia y Punta Arenas: actores y proyectos

A continuación, se contrastan los resultados del Cuadro No. 1 con el posicionamiento y representaciones obtenidos de los diferentes actores sobre el terreno. Hay que explicitar cuatro temas: el turismo, el mando administrativo y político, los proyectos “antárticos” y la identificación territorial.

Las dos ciudades presentan perfiles diferentes. Ushuaia posee una forma de estética paisajística antártica⁷ y un potencial turístico importante debido a su imagen de ciudad del fin del mundo (Figura 5) y de puerta de entrada de los cruceros hacia la Antártida (Artesi, 2003; Wallingre, 2004). No obstante, son pocos los turistas antárticos que se quedan en Ushuaia, y todavía no existe una interacción fuerte entre los dos tipos de turismo (Vereda, 2007). Pocos turistas pasan por Punta Arenas, salvo para enlazar con Puerto Natales, en el norte. Desde ese punto de vista, Ushuaia tiene una ventaja importante que, sin embargo, todavía no ha sabido aprovechar (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, el 30/10/2009).

El estatus de capital administrativa del territorio antártico –reivindicada por los dos países– es compartido por las dos ciudades con una ligera ventaja para Ushuaia. Efectivamente, la ciudad alberga al representante de la sub-jurisdicción del departamento “Antártida Argentina”, pero este hecho es más bien algo simbólico, ya que, oficialmente, ninguno de los dos países tiene derecho a una soberanía legal sobre la tierra antártica. Además, es cierto que este representante se encarga de la contratación de docentes para la base Esperanza, pero nunca se ha trasladado allí personalmente (entrevista con E. de Sousa, Administrador del Departamento de la Antártida, en Ushuaia, el 02/11/2010). El mando político, en el sentido fuerte del término, parece dotar a Punta Arenas de un mayor poder de decisión, en materia de asuntos antárticos, que a Ushuaia. De hecho, la sede del INACH –Instituto Nacional Antártico Chileno–, un mando militar completo para los asuntos antárticos (Marina, Tierra y Aire: entrevistas informales durante la Feria Antártica Escolar del 07/11/2009, y lámina de fotos 2) y una base logística internacional, portuaria y aeroportuaria, confieren a la ciudad (Figura 4) una capacidad de influencia importante sobre el destino nacional e internacional de la península Antártica. Ushuaia solo dispone de una parte de ese mando político, ya que compite con Buenos Aires, capital federal del Estado argentino, capital de la Argentina, un estado todavía muy centralizado. Esta última conserva la mayoría de las prerrogativas argentinas e internacionales fundamentales: sede internacional de la Secretaría del Tratado Antártico (entrevista con José María Acero, subsecretario del Tratado Antártico, en Buenos Aires, el 12/11/2009), sede de la DNA (Dirección Nacional de la Antártida) y mando militar terrestre y aéreo de asuntos antárticos. Los miembros del personal de la DNA llegan incluso a señalar, desde sus oficinas porteñas climatizadas, que no desean instalarse en Ushuaia, “pequeña y fría ciudad de provincias”, y que prefieren ir a sus misiones regulares en la Antártida, directamente desde Buenos Aires (entrevistas con la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, el 12/11/2009). Este reparto de funciones antárticas entre Ushuaia y la capital no permite la creación de un gran polo de investigación antártica, ni la necesaria simbiosis entre los diferentes tipos de actividades antárticas (entrevista con J. Garamuño, exalcalde de Ushuaia, en Ushuaia, el 27/10/2009), ni la plena evolución de Ushuaia que le confiera el estatus de cabeza de puente antártica. La secretaría local de turismo de Ushuaia se orienta hacia lo internacional y participa activamente en la red de puertas de entrada antárticas, lo que sitúa la oficina de turismo de Ushuaia en una cooperación constante con Christchurch, en Nueva Zelanda (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009.). Sin embargo, dicha iniciativa sigue siendo muy confidencial y, por tanto, el gran público no tiene acceso a su conocimiento.

El análisis de los proyectos “Antárticos” de las dos ciudades evidencia claramente esta situación. La ciudad de Ushuaia proyecta un “Área Antártica Internacional”, ordenación urbano-portuaria plenamente consagrada a la Antártida (Figura 7), cuyo propósito es mejorar las disfunciones existentes. Es un proyecto de ordenación que permite legitimar la acción de

7. Si se hace abstracción de los barrios de chabolas y otras malformaciones urbanas propias de una ciudad de generación espontánea que ha crecido demasiado aprisa (ver Brauman y Stadel, 1999).

la ciudad para integrarse mejor en su cercanía al continente blanco. En 2012, todavía no había visto la luz debido a bloqueos federales, anteriormente mencionados, y a limitaciones políticas locales (alternancias electorales y prioridad al turismo fueguino). Por su parte, el Estado chileno tiene un proyecto de desarrollo de Puerto Williams que podría ser transformado en puerto antártico satélite de Punta Arenas, gracias a la construcción de un aeropuerto internacional o al establecimiento de una buena conexión con Ushuaia, situada a poca distancia. De este modo, podría captar una parte del tráfico de cruceros hacia la Antártida, que verían reducido el tiempo de trayecto. No obstante, Ushuaia solo aceptará mejorar su conexión fronteriza con Puerto Williams, si Chile permite a sus barcos el paso por el canal Murray –situado frente a Ushuaia pero perteneciente a Chile–, para acortar la distancia con la península Antártica (entrevista con D. Leguizamón, (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009). La herencia del conflicto geopolítico de principios de los años 1980 sigue latente (Figura 3). Así pues, Punta Arenas cuenta con ventaja en lo que respecta a la coherencia de sus funciones antárticas, pero tiene también la clara desventaja de su pobre conectividad turística antártica.

En materia de identificación urbana y territorial con la Antártida, Punta Arenas también está mucho más avanzada que Ushuaia. La ciudad ha establecido un circuito urbano “histórico antártico” (INACH, 2012) gráficamente asociado a las nociones de “puerta de entrada”, para caracterizar la ciudad, y de “país puente”, para designar al país (Figura 7, Figura 4 y entrevista con Francisco Sánchez, Oficina de Turismo SERNATUR, en Punta Arenas, el 05/11/2009). Este circuito está asociado a la instalación de numerosas placas conmemorativas antárticas (Placas, 2012). En Punta Arenas, se percibe una creciente voluntad de identificación histórica quasi-cultural con la Antártida. Buena prueba de ello es la organización anual de un festival escolar antártico (entrevista con V. Vellejos, administradora del INACH, en Punta Arenas, el 05/11/2009), que permite a los alumnos llegados de todo Chile informarse sobre todas las oportunidades chilenas en la Antártida (Figura 6), y la existencia de un departamento de estudios antárticos en la universidad local (Figura 6 y entrevista con Carlos Cárdenas, Universidad de Magallanes, en Punta Arenas, el 6/11/2009).

Punta Arenas parece aproximarse más al estatus de cabeza de puente antártica que Ushuaia, ya que los actores locales y nacionales han sabido aplicar oportunamente las elecciones de mando territorial adecuadas. Pero ¿bastará para compensar su déficit de conectividad turística antártica? El estatus de Ushuaia puede evolucionar, pero parece limitado, de momento, al de una puerta de entrada turística reconocida internacionalmente. Las estrategias geopolíticas de Argentina y Chile en la Antártida explican, en parte, estas diferencias entre Ushuaia y Punta Arenas.

¿Las cabezas de puente al servicio de las políticas antárticas nacionales?

Los análisis precedentes permiten comprender cómo las dos ciudades portuarias de Ushuaia y Punta Arenas se sitúan en el centro de un dispositivo territorial multiescalar. ¿Cuál es su contenido geopolítico?

El caso de Ushuaia y Argentina es interesante por varias razones. El Estado argentino no habilita plenamente a Ushuaia como cabeza de puente. Parte de las funciones nacionales de autoridad antártica tienden a repartirse con la Capital Federal, Buenos Aires. Ello es debido a la ambivalencia de su estructura de estado, a la vez federal y muy centralizada, que desconfía a priori de delegar demasiados poderes a una capital provincial lejana y relativamente mal desarrollada (Braumann y Stadel, 2009), aunque la utilice como plataforma logística. También se puede hacer referencia a la actual reactivación del conflicto con el Reino Unido, por el control de las islas Malvinas y la plataforma marítima (Dodds, 2002). Se trata, una vez más, de una política nacionalista dictada directamente desde Buenos Aires, que utiliza a Ushuaia para, por ejemplo, denegar a los cruceros británicos el acceso al puerto, el 28 de febrero de 2012.

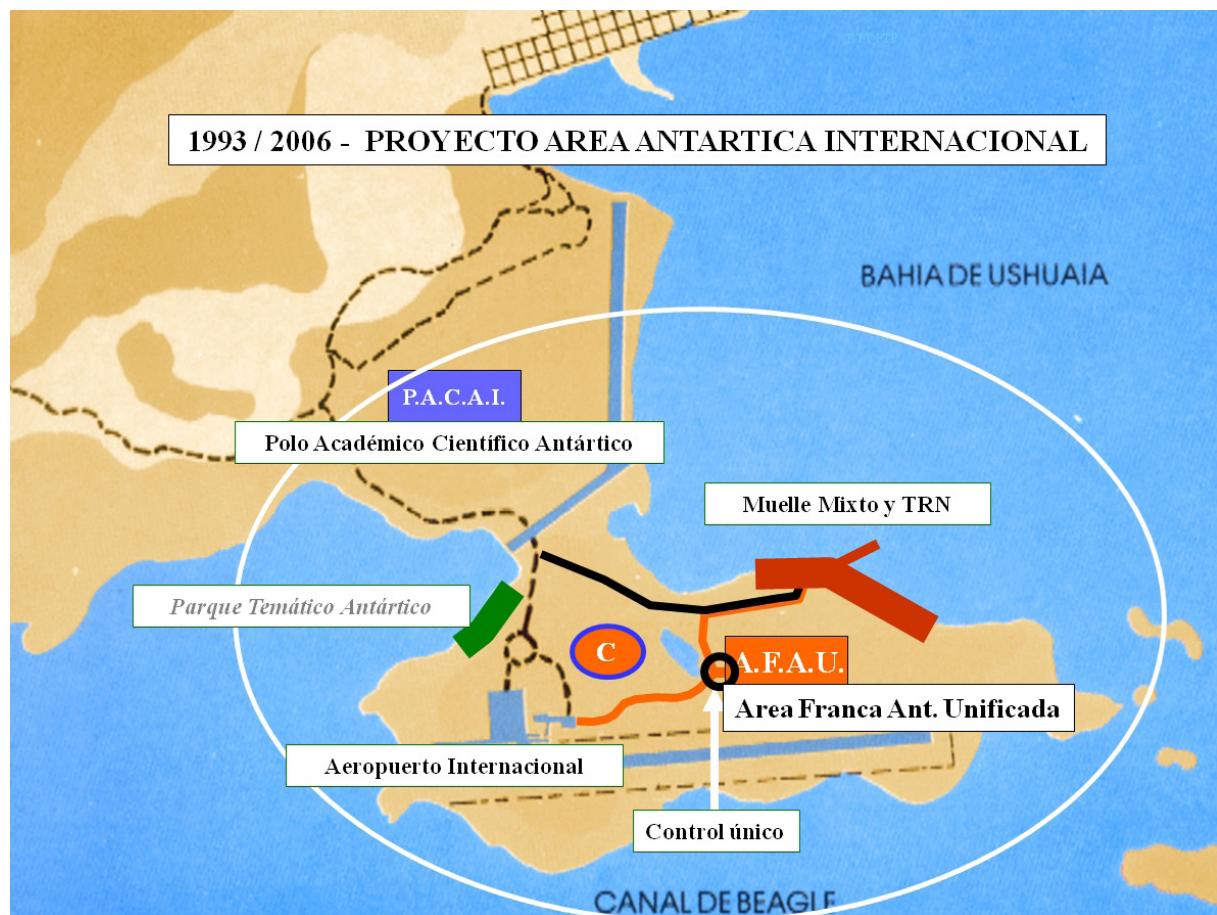


Figura 7. Proyecto de desarrollo integrado urbano-portuario en Ushuaia. Fuente: D. Leguizamón 2009, presentación personal.



Figura 8. Circuito Histórico Antártico en Punta Arenas. Fuente: INACH 2009.



Figura 9. Las inscripciones territoriales antárticas en Punta Arenas y Ushuaia. Fuente: Sylvain Guyot y Fabien Cébelaud.

Desde la primera elección de Cristina Fernández de Kirchner, en 2007, el nacionalismo territorial argentino vuelve a surgir con fuerza, de manera evidente a propósito de las Malvinas, pero también del sector antártico. Así pues, como consecuencia de una propuesta de ley de la diputada nacional de Tierra del Fuego, Mariel Calchaqui, presentada el 25 de noviembre de 2008 y finalmente votada el 16 de noviembre de 2010 (Ley 26.651 del 16/11/2010), es de uso obligado en cualquier comunicación oficial y educativa el mapa bicontinental argentino, publicado por el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Este mapa representa, a la misma escala, el sector argentino y las islas Malvinas y del Atlántico Sur en continuidad de la Argentina continental, situando a Ushuaia en el centro geográfico del país (Figura 10). El IGN declara que, con ello, se quiere “crear una auténtica conciencia territorial desde los años iniciales de la enseñanza oficial (IGN, 2011). Otra propuesta de ley de la misma diputada, ratificada por el parlamento en noviembre de 2009, reescribía el primer artículo de la Ley 23.775 sobre las inclusiones y límites territoriales de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y precisaba oficialmente sus diferentes contenidos territoriales: “La Provincia comprende: la parte oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile, la Isla de los Estados, las Islas Año Nuevo, las Islas Malvinas, las Rocas Cormorán y Negra, las Islas Georgias del Sur, las Islas Sandwich del Sur, otras islas, islotes y rocas situados en aguas interiores y en el mar territorial generado a partir de dichos territorios de conformidad con lo previsto en la Ley 23.968, incluidas las islas, islotes y rocas situados al Sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile; los territorios situados en la Antártida Argentina comprendida entre los meridianos 25° Oeste y 74° Oeste y el paralelo 60° Sur, y las islas, islotes y rocas situados entre los territorios que comprende la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; y los espacios marítimos y aéreos que por derecho le corresponden”(Diputados, 2012). La política nacional argentina, en la Antártida, se basa también en constantes campañas de excavaciones arqueológicas y en la creación de zonas patrimoniales antárticas directamente controladas por la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, en el seno de ASMAS –Antarctic Specially Managed Areas- (entrevista con el personal de la DNA, (entrevistas con la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, el 12/11/2009)Aunque Ushuaia no puede pretender realmente al estatus de ciudad con vocación antártica, por más que sea el puerto internacional líder en materia de cruceros turísticos antárticos, el Estado argentino lleva a cabo, directamente desde Buenos Aires, una política de ideología abiertamente nacionalista que podríamos designar con un neologismo: “el antartidismo”.

El caso de Punta Arenas difiere del de Ushuaia. Efectivamente, la política antártica chilena parece ser más pragmática. El Estado chileno utiliza la ciudad portuaria de Punta Arenas como cabeza de puente completa para optimizar su control territorial de la península Antártica. La localización de diversas funciones de mando antártico al servicio de misiones internacionales, la posibilidad de conectar la península por avión y la identificación de la ciudad con el continente blanco son bazas que respaldan una política antártica chilena que no tiene gran necesidad de afirmarse en el nacionalismo para ser eficaz. De hecho, el sector antártico chileno no es más que un apéndice del “imperio tricontinental chileno”, cuyos límites establece el mapa tricontinental oficial (Figura 11).

Ambas ciudades son utilizadas por sus respectivas cancillerías para marcar su legitimidad y control de la península Antártica, aunque esta se la disputen los dos países –más el Reino Unido– y cuente con numerosas bases de diversos países. En realidad, probablemente sea la cuestión del desarrollo turístico, portuario y aeroportuario del canal de Beagle, entre Ushuaia y Puerto Williams, fuente de conflictos, la que deban gestionar rápidamente los comités fronterizos (DIFROL, 2012), sin recaer en disputas fronterizas, que tienen ya treinta años.



Figura 10. Mapa bicontinental oficial del IGN argentino. Fuente: IGN, 2011.

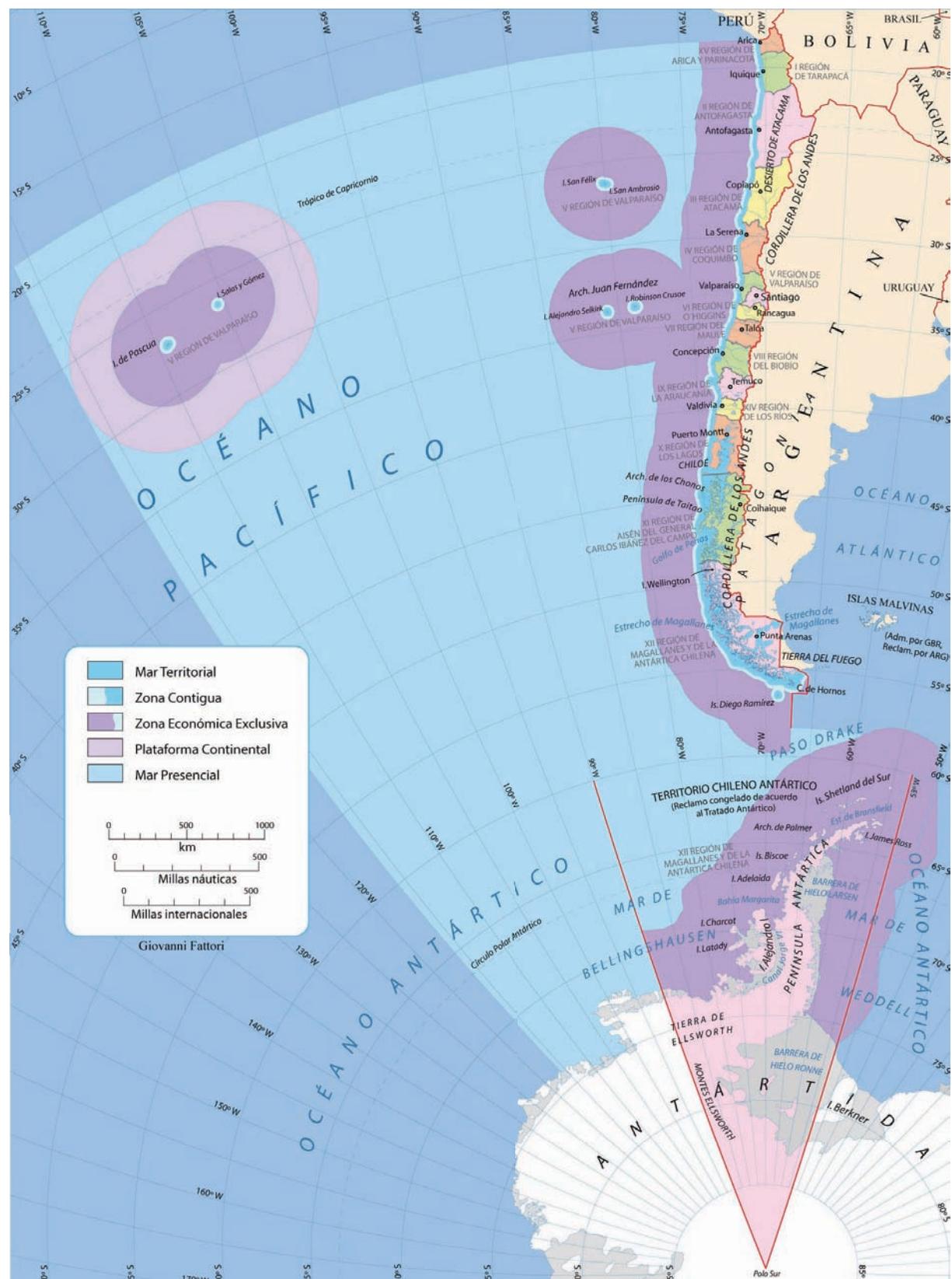


Figura 11. Mapa tricontinental de Chile.
Fuente: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cl-triconti.png>, consultada 09/10/2013

Conclusión

Ushuaia y Punta Arenas tienen en común el hecho de ser las ciudades más australes de sus respectivos países, Argentina y Chile. Por consiguiente, han sido importantes ciudades fronterizas al servicio de la consolidación y legitimación de estos territorios nacionales australes ubicados en posición de finibusterre. Desde hace varias décadas, estas dos ciudades portuarias se revelan como principales puertas de entrada internacionales a las relaciones con el continente Antártico y, en particular, a la península Antártica. Ejercen, pues, una acción nacional e internacional de estructuración del frente de conquista antártico que ha sido, sucesivamente, militar, científico, ecológico y turístico. Es ahí cuando la noción de cabeza de puente adquiere toda su relevancia en el marco de una reflexión sobre la estructuración territorial y el control de un frente de conquista. Si bien la proximidad y la conexión pueden invocarse para definir una puerta de entrada, el mando (político, económico y militar) y la identificación territorial, que participan en la construcción política de una vocación antártica, la transforman en cabeza de puente, lugar ineludible que estructura el frente de conquista.

En vista de los dos primeros criterios, Ushuaia, la ciudad más próxima a la Antártida, se impone como puerto líder en materia de flujos de cruceros turísticos en la Antártida. Más que un mero puerto de tránsito, Ushuaia encarna un destino turístico de envergadura, aunque el turismo del “fin del mundo” siga teniendo todavía muy poca trascendencia en el turismo de “la última frontera”.

Punta Arenas, más alejada de la Antártida que Ushuaia, puede definirse como un puerto logístico relevante en el que se llevan a cabo gran parte de las conexiones internacionales con las bases antárticas. La ciudad dispone además de una conexión aérea directa con la península Antártica. Al examinar los otros dos criterios, mando e identificación territorial, Ushuaia parece estar más bien al servicio de una política antártica argentina de tipo nacionalista. Está situada en el centro del nuevo mapa oficial bicontinental y se proyecta como ciudad con vocación antártica de referencia, aunque no ejerza la mayoría de funciones de mando, ostentadas por la capital federal, Buenos Aires. Por lo tanto, Ushuaia no es una cabeza de puente completa.

Punta Arenas contribuye a una política antártica chilena decididamente pragmática, que la dota con la mayoría de las funciones de mando integrado, y desarrolla una fuerte identificación urbana con el continente blanco. Se sitúa así en una dinámica de afirmación como cabeza de puente antártica. Sin embargo, Punta Arenas ha de abrirse definitivamente al turismo y el Estado y la Región deben desarrollar el anexo portuario de Puerto Williams, en el canal de Beagle, para hacerse con una parte de la cuota de mercado turístico de Ushuaia. Ambas ciudades mantienen una rivalidad, casi siempre a través del prisma de sus tutelas nacionales, en su intento por controlar la península Antártica. Son también complementarias en términos de funcionalidad y saldrían muy beneficiadas si promovieran estrategias comunes de desarrollo transfronterizo, particularmente en la zona del canal de Beagle.

Los dos países han demostrado que sabían entenderse a la hora de controlar el tráfico marítimo en el pasaje de Drake cuando crearon, en 1998, la Patrulla Antártica Naval Combinada, cuya misión consiste en socorrer a los barcos antárticos en peligro y prevenir los riesgos de contaminación marina.

El contexto de un siglo XXI caracterizado por una gran inestabilidad climática y geopolítica podría conducir a una modificación del estatus actual del continente antártico. El futuro de la Antártida, última frontera terrestre de recursos e importante reserva de espacio, se está organizando territorialmente ahora, en sus puertas de entrada sudamericanas, mediante actividades relativamente consensuadas, como el turismo y la

investigación. No obstante, la activación del frente de conquista antártica parece estar al servicio de lo político; así lo demuestra el advenimiento de las cabezas de puente de Punta Arenas y, en menor medida, de Ushuaia. Aunque la noción de cabeza de puente implica una forma de mando político autónomo, también es, en buena parte, producto de un control a distancia y, por tanto, de la instrumentalización de un lugar que contribuye a una política de escala diferente; así lo evidencia la utilización, en mayor o menor medida, de Punta Arenas y Ushuaia, por parte de las políticas nacionalistas de sus respectivos Estados nacionales. Con todo, a la espera de una mayor ruptura geopolítica, vinculada a la apropiación efectiva del continente blanco, su integridad parece todavía garantizada por la renovada adhesión de las partes interesadas al Tratado Antártico y a su efectiva aplicación durante mucho tiempo.

» NOTA: Traducción y revisión de Sylvain Guyot, “*La construction territoriale de têtes de ponts antarctiques rivales: Ushuaia (Argentine) et Punta Arenas (Chili)*”, *L'Espace Politique [En ligne]*, 18 | 2012-3, mis en ligne le 26 novembre 2012, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index2466.html>. Ese artículo viene de un trabajo de terreno de fines de 2009. Parte de aquella información podría quedar desactualizada a nivel de inversiones, políticas públicas, nuevos gobiernos, etc.

Bibliografía

- » APESTEGUY, Christine; Guy MARTINIÈRE et Théry HERVÉ. 1979. Frontières en Amazonie: la politique du Brésil et l'intégration de l'Amérique du Sud, *Notes et études documentaires*, 53 (4533-4534), p.76-98. 1.
- » ARTESI, Liliana. 2003. *Desarrollo turístico en Ushuaia*. United Nations Publications.
- » BASCOPÉ J., Joaquín. 2009. De la exploración a la explotación. Tres notas sobre la colonización de la Patagonia austral. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes mondes nouveaux - Novo Mundo Mundos Novos - New world New worlds* (juillet 6). <http://nuevomundo.revues.org/56645>.
- » BAUER, Thomas, G. 2001. *Tourism in the Antarctic. Opportunity, constraints, and future prospects*, New-York, Haworth Hospitality Press.
- » BERNARD, Nicolas; Yvanne BOUVET et René-Paul DESSE. 2007. Le tourisme sur le littoral atlantique de l'Argentine: évolution des pratiques et organisation spatial. *Géocarrefour* (vol. 79/2) (octobre 25): p.119–130. 2007.
- » BERTRAM, Esther; Shona MUIR, y Bernard STONEHOUSE. 2007. Gateways ports in the development of Antarctic Tourism, in Snyder, J. & Stonehouse, B., *Prospects for polar tourism*, CABI, p. 123-146.
- » BRAUMANN, Veronika & Christoph STADEL. 1999. Boom Town in Transition? Development Process and Urban Structure of Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina, *Yearbook. Conference of Latin Americanist Geographers*, Vol. 25, p. 33-44.
- » BRUNET, Roger et Olivier DOLLFUS. 1990. Mondes nouveaux. *Géographie universelle*. Paris/Montpellier, Hachette/Reclus.
- » BURGHARDT, A.F. 1971. A Hypothesis About Gateway Cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 61(2), p.269–285.
- » C.A.R.I. 1996. *Antártida y el sistema del tratado Antártico*. Buenos Aires, Ediciones Manantial.
- » CALVERT, Peter. 1988. Argentina turns south: Geopolitics Triumphant. *Paradigms* 2 (2) (décembre): p. 76–85.
- » CARRIZO, Silvina et Sébastien VELUT. 2005. Nouvelles territorialités en Amérique australe. Activités énergétiques et intégration dans les terres et les mers magellanes, *Espace Géographique*, 2005-2, p.161-175.
- » CHILD, Jack. 1990. 'Latin lebensraum': the geopolitics of Ibero-American Antarctica. *Applied Geography* 10 (4) (octobre): p. 287–305.
- » COY, Martin. 1986. Développement régional à la périphérie amazonienne: organisation de l'espace, conflits d'intérêts et programmes d'aménagement dans une région de «frontière»: le cas du Rondonia. *Cahiers des Sciences Humaines* 22 (3/4), p. 371-388.
- » DELMOTTE, Gilles. 2001. *Ponts et frontières entre Espagne et Maghreb*. Editions L'Harmattan.
- » DODDS, Klaus J. & Kathryn YUSOFF. 2005. Settlement and Unsettlement in Aotearoa/New Zealand and Antarctica. *Polar Record* 41 (02): p. 141–155.

- » DODDS, Klaus & Alan D HEMMINGS. 2009. Frontier Vigilantism? Australia and Contemporary Representations of Australian Antarctic Territory. *Australian Journal of Politics & History* 55 (4) (décembre 1): p. 513–529.
- » DODDS, Klaus. 2002. *Pink Ice: Britain and the South Atlantic Empire*. I. B. Tauris.
- » DRENNAN, Matthew. 1992. Gateway Cities: The Metropolitan Sources of US Producer Service Exports. *Urban Studies* 29 (2) (janvier 4): 217–235.
- » ELZINGA, Aant. 2013. Punta Arenas and Ushuaia: early explorers and the politics of memory in constructing Antarctic gateway cities, *The Polar Journal* 1 (3), 1-29.
- » ETIENNE, Samuel. 2005. Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives. André Marie-Françoise (dir.). *Le monde polaire: mutations et transitions*. Paris, Ellipses, p. 81-96.
- » FELICIO, Ricardo. Antártida. 2007. *Confins* [Online], 1 | URL: <http://confins.revues.org/122>; DOI: 10.4000/confins.122.
- » GANGAS-GEISSE, Monica et Herman SANTIS-ARENAS. 1998. Le Chili et l'Atlantique Sud. *Norois* 180 (1): p. 643–651.
- » GENEST, Eugenio. 2001. *Antártida Sudamericana: aportes para su comprensión*. Buenos Aires, DNA.
- » GLASSNER, Martin Ira. 1985. Political geography of contemporary events VII: The view from the near north—South Americans view Antártica and the Southern Ocean geopolitically. *Political Geography Quarterly* 4 (4) (octobre): p. 329–342.
- » GUYOT, Sylvain and Julien DELLIER (eds.). 2009. *Rethinking the Wild Coast (South Africa): eco-frontiers versus livelihoods in Pondoland*. Saarbrücken: VDM Verlag.
- » GUYOT, Sylvain and Frédéric RICHARD. 2009. Les fronts écologiques. *L'Espace Politique* 9 | 2009-3, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index1422.html>.
- » GUYOT, Sylvain. 2009. Fronts écologiques et éco-conquérants: définitions et typologies. L'exemple des "ONG environnementales en quête de Côte Sauvage (Afrique du Sud)". *Cybergeo*, article 471, mis en ligne le 05 octobre 2009. URL: <http://www.cybergeo.eu/index22651.html>.
- » GUYOT, Sylvain. 2011. The eco-frontier paradigm: rethinking the links between space, nature and politics. *Geopolitics* 16 (3), 675-706.
- » HALL, Michael & Margaret JOHNSTON (eds). 1995. *Polar tourism: tourism in the arctic and antarctic regions*. Londres, Wiley, 1995.
- » HALL, Michael & Jarkko SAARINEN. 2009. *Tourism and Change in Polar Regions: Climate, Environments and Experiences*. Taylor & Francis.
- » HEMMINGS, Alan D. 2008. Beyond Claims: Towards a Non-territorial Antarctic Security Prism for Australia and New Zealand. *The New Zealand Yearbook of International Law* 6:77.
- » HÉRITIER, Stéphane; Xavier ARNAULD DE SARTRE; Lionel LASLAZ, et Sylvain GUYOT. 2009. Fronts écologiques: dynamiques spatio-temporelles et dominations multi-scalaires. *L'Espace Politique* 9 | 2009-3, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index1453.html>.
- » HONEY, Mary. 1999. *Ecotourism and sustainable development: who owns paradise?* Washington, Island Press.

- » JABOUR, Julia. 2011. Polar Tourism: Human, Environmental and Governance Dimensions. *The Polar Journal* 1 (2): p. 302–303.
- » JENSEN, Marie y María Elena DAVERIO. 2007. Evolution of the Antarctic cruise tourism through Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic Continent, in *Tourism and Global Change in Polar Regions, IGU Proceedings*, Oulu Finland, p. 84-92.
- » MALLIMACI, Ana Inés. 2010. Construyendo comunidades. Géneros, tiempos, espacios y memorias de los/as bolivianos/as en Ushuaia. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Aula virtual (novembre 15). <http://nuevomundo.revues.org/60257>.
- » MOLINARI, Ángel Ernesto (coord.). 2005. *La Argentina en la Antártida: 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*. Buenos Aires, C.A.R.I.
- » MONBEIG, Pierre. 1952. *Pionniers et planteurs de São Paulo*. Paris, Armand Colin.
- » MONSONIS, Guillem. 2005. *Géopolitique au Royaume du froid: l'Argentine en Antarctique*. Mémoire de DEA de Géopolitique sous la direction d'Yves Lacoste. Paris, Institut français de Géopolitique.
- » MUIR, Shona; Julia JABOUR & Jack CARLSEN. 2007. Antarctic Gateway Ports: Opening Tourism to Macquarie Island and the East Antarctic from Hobart. *Tourism in Marine Environments* 4 (2-3): p.135–150.
- » NOCK, Laurie. 1990. *Ethnicity and Economics in Punta Arenas, Chile*. http://digtool.library.McGill.CA:80/R/?func=dbin-jump-full&object_id=74565.
- » OLIVIER DE SARDAN, Jean-Pierre. 1995. *Anthropologie et développement*. Marseille et Paris, APAD-Karthala,
- » PRESCOTT, John Robert Victor. 1987. *Political frontiers and boundaries*. London and Boston, Allen & Unwin,
- » REDCLIFT, Michaël. 2006. *Frontiers, histories of civil society and nature*. London, MIT Press.
- » ROSSI, Eliana C. & Peter J. TAYLOR. 2006. 'Gateway Cities' in Economic Globalisation: How Banks Are Using Brazilian Cities. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 97 (5) (décembre 1): p. 515–534.
- » SACAREAU, Isabelle. 2000. Mise en tourisme et dynamique spatiale au Népal. *Mappemonde* 58 (2000-2), p. 12-16.
- » SILI, Marcelo, E. 2005. La Terre de Feu face à l'avenir. De la crise du territoire à la construction d'un nouveau mythe de développement, *Espace Géographique*, 2005-1, p. 17-28.
- » SIMON, Anthony. 2006. L'Antarctique dernière frontière américaine? *Actes du festival de St Dié*. URL: http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2006/simon/article.htm.
- » SNYDER, John & Bernard STONEHOUSE. 2007. *Prospects for Polar Tourism*. CABI.
- » STROBEL, Mathias et Frank TÉTART. 2007. Le tourisme en Antarctique: un enjeu géopolitique?. *Hérodote* n° 127, 2007/4, p. 167-177.
- » SWITHINBANK, Charles. 1997. New Intercontinental Air Route: Cape Town to Antártica. *Polar Record* 33 (186): p. 243-244. .
- » VEREDA, Marisol. 2007. A study on the expectations of Antarctic visitors towards their trip. Images created about Antarctica and the relationship with Ushuaia (Argentina) as a gateway city. In *Tourism and Global Change in Polar Regions*,

IGU Proceedings, Oulu Finland, p. 77-83.

- » VICTOR, Paul-Emile et Jean-Christophe VICTOR. 1992. *Planète Antarctique. Nouvelle Terre des hommes*, Paris, Robert Laffont.
- » WALLINGRE, Noemí. 2004. Tourism as a Factor for Local Productive Restructuring in the City of Ushuaia, Argentina (El Turismo Como Factor De Reconversión Productiva Local En La Ciudad De Ushuaia, República Argentina) (Spanish). SSRN eLibrary. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1511913.

Sitios de Internet consultados

- » AEROVIAS: <http://www.aeroviasdap.cl/charter.html>, consultada el 4 de abril de 2012.
- » ANTARCTICA 21: <http://Antárticaxxi.com>, consultada el 5 de abril de 2012.
- » BAS: <http://www.Antártica.ac.uk>, consultada el 5 abril de 2012.
- » DIFROL: <http://www.difrol.cl/>, consultada el 6 de abril de 2012
- » DIPUTADOS: www.diputados.gov.ar, consultada el 6 de abril de 2012
- » IAATO: <http://iaato.org/fr/tourism-statistics>, consultada el 5 de abril de 2012.
- » IGN: Instituto Geográfico Nacional Argentino: http://www.ipgh.org/43-Consejo-Directivo/Files_43-RCD/Inform-SN/ARG_Inform-2011.pdf, pp 19-20, consultada el 6 de abril de 2012.
- » INACH: <http://www.inach.cl/category/educacion/circuito-turistico-antartico>, consultada el 06/04/2012.
- » LAN:http://www.lan.com/es_cl/promociones/data/norteamerica/us/todo_el_mundo/sairpass_tabla.html, consultada el 4 de abril de 2012.
- » PLACAS: <http://www.inach.cl/2012/inauguran-placas-historicas-antarticas/?lang=en>, consultada el 06/04/2012.

Sylvain Guyot / sylvain.guyot@unilim.fr

Doctor en Geografía (Universidad de Paris Ouest Nanterre La Défense). Docente e Investigador de la Universidad de Limoges.

