

Informe comparativo portuario y de logística antártica

Ushuaia vs. Punta Arenas — capacidades, recaladas y el eslabón aéreo privado

Muelles Arturo Prat y José Santos Mardones · Puente aéreo a Isla Rey Jorge · Proyección al Tratado Antártico 2048

Síntesis

La competencia por ser la puerta de entrada a la Antártida no se decide solo en el muelle: se decide también en el aire. Este informe actualiza el análisis comparativo Ushuaia–Punta Arenas de marzo de 2026 e incorpora la dimensión que faltaba —la logística aérea antártica y sus operadores privados, encabezados por Grupo DAP y Antarctica21—, que es la que hoy sostiene el papel de Punta Arenas como plataforma operativa de entre 25 y 30 programas antárticos nacionales.

Hallazgo central (portuario). En la temporada 2023-2024 Ushuaia procesó 545 recaladas (447 con destino antártico) frente a las 182 de la Región de Magallanes; procesa entre 2,5 y 3,2 veces más recaladas antárticas. Punta Arenas conserva, en cambio, la flota naval antártica permanente (Trinomio de la Armada) y la base científica más sólida de Sudamérica después de las grandes potencias.

Hallazgo central (aéreo). Grupo DAP declara realizar cerca del 76% de todo el tráfico aéreo entre la Antártida y América, y llegó a operar 17 movimientos antárticos en un solo fin de semana (febrero de 2026). El modelo air-cruise nació en Punta Arenas. Esta ventaja aérea es la más difícil de replicar y la más expuesta si no se invierte en el aeródromo y el puente logístico.

Señal externa (11-sep-2026). El ministro de Defensa argentino, Carlos Presti, reconoció públicamente que 25 a 30 países despliegan sus campañas antárticas desde Punta Arenas y que Argentina «está dejando pasar esta oportunidad»; anunció impulsar la Base Naval Integrada de Ushuaia y la Base Petrel como polo logístico. Es la confirmación, desde la vereda de enfrente, del valor de la plataforma austral chilena.

Punta Arenas · actualizado a septiembre de 2026 (sobre la base del informe del 12 de marzo de 2026) · elaborado con fuentes oficiales y de prensa verificadas. Autor: Marcelo Agüero Faridoni — Director Fundador, Fundación Prisma Austral.

Índice

Resumen ejecutivo

1. Infraestructura portuaria comparada
2. Recaladas: datos comparados 2020–2025
3. Logística aérea antártica y operadores privados (nuevo)
4. La brecha competitiva: causas y dimensión
5. Proyección: si Punta Arenas igualara a Ushuaia
6. El Centro Antártico Internacional y la paradoja portuaria
7. El año 2048 y la soberanía antártica de Chile
8. Recomendaciones estratégicas 2026–2048

Anexo A — Tabla de verificación de afirmaciones

Anexo B — Lo que no pudo verificarse

Anexo C — Fuentes

Resumen ejecutivo

En la temporada 2023-2024, el Puerto de Ushuaia procesó 545 recaladas con 66 embarcaciones —de las cuales 55 tenían destino antártico— frente a las 182 recaladas de la Región de Magallanes (123 solo en el Muelle Prat). Ushuaia procesa entre 2,5 y 3,2 veces más recaladas antárticas que el conjunto de los muelles chilenos de Magallanes. Ushuaia dispone de un muelle comercial ampliado a ~610 m con calado de 9–10 m; Punta Arenas opera con eslora máxima de 258 m (Prat) y restricciones estructurales en el Mardones, hoy en proceso de solución.

Novedad de esta edición: el análisis de 2026 estaba centrado en la infraestructura de muelles y omitía la logística aérea, que es donde Punta Arenas conserva una ventaja estructural. El puente aéreo a Isla Rey Jorge —operado casi por completo por el sector privado, con Grupo DAP a la cabeza— es lo que convierte a la ciudad en la plataforma efectiva de 25 a 30 programas antárticos nacionales. Sin ese eslabón, la comparación de muelles cuenta solo la mitad de la historia.

El desequilibrio portuario no es solo cuantitativo: es estratégico. Si Punta Arenas igualara la capacidad de Ushuaia, podría capturar entre 120 y 180 recaladas antárticas adicionales por temporada, con ingresos portuarios directos superiores a USD 15 millones/año. Pero la palanca más inmediata y menos costosa no es el muelle, sino consolidar y proteger la ventaja aérea ya existente.

Indicador clave	Puerto Ushuaia (ARG)	Punta Arenas Prat+Mardones (CHI)
Recaladas totales (temporada 2023-24)	545 recaladas	182 recaladas (región completa)
Embarcaciones distintas (2023-24)	66 embarcaciones	~40 embarcaciones (estimado)
Recaladas con destino antártico	~447 (82% del total)	~96 (54,8% de viajes en 24-25)
Pasajeros antárticos transportados	111.497 (temporada 23-24)	~47.000 estimado antárticos (23-24)
Longitud muelle principal	~610 m (tras ampliación 2023)	Prat ~300 m / Mardones ~300 m
Eslora máxima de diseño	330 m (Celebrity Eclipse atracado)	258 m (Prat I) / 295 m (Prat II)
Calado operativo	~9–10 m	Prat ~8 m / Mardones ~9 m
Tráfico aéreo antártico	Sin puente aéreo comercial consolidado	Grupo DAP: ~76% del tráfico aéreo Antártida-América (declarado)
Distancia a Isla Rey Jorge	~1.000 km (directa)	~1.100 km (vía Estrecho) / ~2 h de vuelo

1. Infraestructura portuaria comparada

1.1 Puerto de Ushuaia — características y evolución 2020–2026

El Puerto de Ushuaia, administrado por la Dirección Provincial de Puertos (DPP) de Tierra del Fuego, constituye el principal nodo de logística antártica civil del mundo. Su posición no es fruto del azar geográfico, sino de una política de inversión sostenida durante más de quince años.

Parámetro técnico	Especificación / estado (2026)
Longitud del muelle comercial	~610 m operativos, tras ampliación de 104 m concluida en julio de 2023 (inversión combinada ~USD 15 M). En carpeta: ~150 m adicionales (total ~760 m).
Calado operativo	9–10 m en sitios de cruceros; restricción parcial que impide cuatro cruceros grandes simultáneos.
Capacidad simultánea	3 embarcaciones de gran envergadura; con ampliación proyectada, hasta 4.
Eslora máxima recibida	330 m (Celebrity Eclipse). La ampliación de 2023 permitió «saltar una generación» de buques.
Inversión acumulada 2020-2026	USD 28,4 M en obras de muelle e infraestructura civil. En proceso: puerto logístico en Caleta La Misión (carga, pesca y logística antártica).

1.2 Muelles Arturo Prat y José Santos Mardones, Punta Arenas

Administrados por la Empresa Portuaria Austral (EPAustral), empresa pública chilena. Se complementan: el Prat atiende cruceros y naves científicas de menor calado; el Mardones es el sitio estratégico para carga, rompehielos y logística antártica pesada.

Terminal Arturo Prat

Parámetro	Estado (marzo 2026)
Eslora máxima (Etapa I)	258 m. El 20% de los cruceros que visitan la región excede esta dimensión (Gerente General EPAustral, abril 2025).
Eslora máxima (Etapa II, en ejecución)	295 m. Permitiría recibir Norwegian Star (295 m) directamente al muelle.
Calado operativo	~8 m. Insuficiente para rompehielos y buques militares de mayor calado (usan el Mardones).
Inversión reciente	CLP ~18.553 M (USD ~20 M) adjudicados en abril 2025 para ampliación y terminación.

Terminal José Santos Mardones

Parámetro	Estado y proyección (marzo 2026)
Longitud y calado actual	Cabezo ~130 m + puente 150 m; calado ~9 m; naves de hasta ~240 m.
Proyecto de ampliación	+200 m lineales y nuevo puente; permitiría dos naves de 200 m simultáneas o una de ~400 m.
Inversión ampliación	USD 65 M (garantía estatal EPAustral–BID; USD 83 M total sistema EPAustral, convenio marzo 2026).
Función antártica	Puerto base del Trinomio Antártico de la Armada: AGB-46 Almirante Viel, ATF-60 Lientur, OPV-83 Marinero Fuentealba; recibe el LSDH-91 Sargento Aldea (168 m).
Nuevo muelle naval (Armada)	420 m lineales y 7 sitios, financiado por Ley de Capacidades Estratégicas; estudio inicial ~CLP 1.000 M; obras proyectadas para 2029.

2. Recaladas: datos comparados 2020–2025

2.1 Puerto de Ushuaia — serie histórica

Ushuaia fue el único puerto de Latinoamérica que no interrumpió actividades durante la pandemia, y operó en 2021-2022 como único puerto antártico activo del hemisferio, consolidando relaciones con operadores internacionales.

Temporada	Recaladas totales	Antárticas	Pasajeros totales	Nota
2019–2020	~380 (estimado)	~310 est.	~90.000 est.	Interrumpida (COVID)
2020–2021	0	0	0	Pandemia
2021–2022	~230	~180 est.	~60.000 est.	Único puerto antártico activo en LATAM
2022–2023	509	~390 (77%)	143.182	Reactivación post-pandemia
2023–2024	545 (récord)	447 / 55 buques	173.211 (+21%)	111.497 pasajeros antárticos
2024–2025	~550 (confirmado)	~465 est.	>200.000 proyectado	Ampliación del muelle operativa

Dato de contexto (defensa/logística)

La SIDE de Argentina comunicó en febrero de 2026 que el país mantiene 13 bases antárticas (7 permanentes y 6 de verano) y desplegó 1.365 efectivos en la Campaña 2025-2026. Esa logística de reaprovisionamiento suma recaladas que, junto a las de cruceros, elevan a más de 650 los movimientos anuales en Ushuaia en temporada activa.

2.2 Muelles Prat y Mardones — serie histórica

Punta Arenas tiene una particularidad que Ushuaia no comparte en la misma escala: alberga permanentemente al Trinomio Antártico de la Armada de Chile, cuyas unidades pasan semanas o meses en el Mardones antes y después de cada comisión.

Temporada	Recaladas región	Punta Arenas	Pasajeros	Naves cient./mil.	Nota
2021–2022	91	74	11.720	~25 est.	Solo antárticos
2022–2023	180	~140 est.	65.807	~25 est.	Récord temporal
2023–2024	182	123	86.286 (+31,1%)	~28 est.	Histórico pasajeros
2024–2025	175 viajes	~154 (88%)	77.691	39 operaciones científicas (+39,2%)	54,8% destino antártico

Permanencia diferencial (ventaja chilena)

La diferencia más significativa es que Punta Arenas alberga al único Trinomio Antártico de la Armada de Chile durante toda la temporada (noviembre a abril). El Almirante Viel, el Lientur y el Fuentealba suman decenas de días de permanencia en el Mardones. Esa flota no paga tarifa comercial de muelle, pero genera un movimiento logístico de alta intensidad y es un activo de soberanía y de presencia efectiva.

3. Logística aérea antártica y operadores privados

Por qué esta sección

La edición de marzo de 2026 comparaba muelles, pero la puerta de entrada a la Antártida se disputa tanto en el aire como en el agua. La ventaja más difícil de replicar que tiene Punta Arenas no es un muelle: es el puente aéreo a Isla Rey Jorge, construido y sostenido por el sector privado. Omitirlo subestima la posición real de la ciudad.

3.1 Grupo DAP / Aerovías DAP (marca Antarctic Airways)

- **Fundación y base:** empresa magallánica fundada en 1980, con base en Punta Arenas (Aeropuerto Pdte. Carlos Ibáñez del Campo). Contacto directo del Observatorio: Alex Pivcevic, presidente del Grupo DAP.
- **Historia antártica:** realizó su primer vuelo antártico el 12 de febrero de 1989 hacia la base Pdte. Eduardo Frei Montalva, en Isla Rey Jorge (aeródromo Teniente Marsh).
- **Participación de mercado (declarada):** bajo su marca Antarctic Airways, DAP declara realizar cerca del 76% de todo el tráfico aéreo entre la Antártida y América, operando dos BAe 146-200 y un King Air 300, además de helicópteros.
- **Movimiento logístico declarado (feb-2026):** 9 vuelos antárticos de ida y regreso en un solo día (sábado) y 8 al día siguiente —17 operaciones en un fin de semana— transportando personal científico, logístico y técnico a Isla Rey Jorge (Aviacionline, 2-feb-2026).
- **Trayectoria operativa:** más de 100.000 horas de vuelo y más de 36 años de operación continua en el extremo austral y la Antártida.

3.2 Antarctica21 — el modelo «air-cruise»

- **Pionera mundial:** creó el modelo air-cruise desde Punta Arenas hace más de dos décadas: vuela a los pasajeros de Punta Arenas a Isla Rey Jorge (~2 horas) evitando el Paso Drake, y allí embarcan en buques de expedición propios.
- **Flota bajo Código Polar:** Magellan Explorer (construido bajo Código Polar, menos de 100 pasajeros —67 a 88 huéspedes según la expedición); nuevo Magellan Discoverer navegando la temporada 2026-27.
- **Base en tierra:** opera su centro de expedición «Explorers House» en Punta Arenas, donde recibe y prepara a los pasajeros. El modelo fly-the-Drake que inauguró es hoy replicado por otros operadores desde la ciudad.

Operador	Rol logístico	Movimiento / capacidad declarada	Fuente
Grupo DAP / Antarctic Airways	Puente aéreo de carga y personal a Isla Rey Jorge	17 operaciones en un fin de semana (feb-2026); ~76% del tráfico aéreo Antártida-América (declarado); flota 2×BAe 146-200 + King Air 300	Aviacionline (2026); perfil corporativo DAP
Antarctica21	Air-cruise (vuelo + crucero de expedición)	Vuelos ~2 h Punta Arenas→Isla Rey Jorge; buque Magellan Explorer <100 pax; nuevo Magellan Discoverer 2026-27	Antarctica21 (sitio oficial)
EPAustral (referencia marítima)	Muelles Prat y Mardones	39 operaciones científicas (24-25); base del Trinomio Antártico	EPAustral; Armada de Chile

3.3 Lectura estratégica

Interpretación del Observatorio

El activo diferenciador de Punta Arenas frente a Ushuaia no es hoy el muelle —donde va por detrás— sino el modelo dual muelle + puente aéreo. El air-cruise nació aquí, y la conectividad aérea privada es la que materializa el rol de plataforma de 25 a 30 programas antárticos nacionales.

El riesgo es simétrico al portuario: el aeródromo Teniente Marsh (Isla Rey Jorge) y el aeropuerto de Punta Arenas son cuellos de botella. La ventaja aérea, si no se acompaña de inversión concurrente, puede erosionarse tan silenciosamente como se erosionó la portuaria.

Señal externa — validación de tercero (11-sep-2026)

El ministro de Defensa de Argentina, teniente general Carlos Presti, declaró a A24 (recogido por Emol el 11-sep-2026): «Hay 25 o 30 países que despliegan todas sus campañas antárticas desde el hermano país de Chile, desde Punta Arenas, y Argentina está dejando de pasar esta oportunidad». Anunció impulsar la Base Naval Integrada de Ushuaia y convertir la Base Antártica Petrel en polo logístico multimodal, que «va a quedar abierto para distintos países».

No es un reclamo de soberanía sobre Punta Arenas —el propio Presti recordó que «están vigentes los tratados y los acuerdos internacionales»—: es el reconocimiento explícito del valor de la plataforma austral chilena y el anuncio de competir por el mismo negocio multinacional que hoy pasa por Punta Arenas.

4. La brecha competitiva: causas y dimensión

Factor	Ushuaia	Punta Arenas
1. Distancia a la Antártida	~1.000 km a Isla Rey Jorge (vía Drake)	~1.100 km; diferencia menor, pero los itinerarios tradicionales parten de Ushuaia
2. Infraestructura portuaria	610 m, 3 cruceros simultáneos, eslora 330 m, calado 9-10 m	Prat 258→295 m; Mardones con limitaciones en solución; calado inferior en Prat
3. Ecosistema de servicios	~40 años de operación turística; 20+ operadores	En desarrollo turístico; fortaleza en logística naval y aérea (DAP, Antártica21)
4. Política de Estado	Inversión nacional y provincial sostenida desde 2015	EPAustral eficiente pero con menor apoyo histórico; convenio EPA-BID (2026) marca un cambio
5. Régimen fiscal y tasas	Tasas competitivas; rebajas recientes	Tasas EPAustral; concesión en licitación; sin incentivos específicos antárticos

Ratio clave

En 2023-2024 Ushuaia realizó 447 viajes antárticos con 55 buques y 111.497 pasajeros al continente blanco; Punta Arenas manejó 70–96 cruceros con componente antártico y ~47.000 pasajeros. Ushuaia procesa entre 2,5 y 3,2 veces más recaladas antárticas. El presidente de la DPP de Ushuaia lo declaró: «Ushuaia triplicará el arribo de cruceros respecto de Punta Arenas» (La Prensa Austral, 9-sep-2024). El matiz de esta edición: esa ventaja es marítima; en el aire la relación se invierte.

5. Proyección: si Punta Arenas igualara a Ushuaia

Variable	Punta Arenas actual	Con capacidad Ushuaia	Incremento
Recaladas antárticas/temporada	~96–123	~350–450	+254 a +354 (+265–289%)
Pasajeros antárticos anuales	~47.000	~120.000–150.000	+73.000 a +103.000 (+155–219%)
Ingresos portuarios directos	USD ~5–7 M/año	USD 18–22 M/año	+USD 12–15 M/año
Gasto turístico en la ciudad	~USD 18–25 M/año	~USD 60–85 M/año	+USD 40–60 M/año (x3–4)
Empleo directo turístico-portuario	~500–800	~1.800–2.500	+1.000–1.700 empleos

Nota metodológica

Las proyecciones asumen que Punta Arenas capturaría un 30–40% del tráfico antártico actual de Ushuaia (no el 100%), dado que Ushuaia mantiene ventajas geográficas menores y un ecosistema consolidado. El escenario no es de sustitución total sino de expansión conjunta del mercado. Son estimaciones propias del Observatorio, no datos observados.

6. El Centro Antártico Internacional y la paradoja portuaria

Diagnóstico

El Centro Antártico Internacional (CAI) fue anunciado por primera vez en 2014 (PEDZE I). En 2023 la licitación quedó desierta y, a marzo de 2026, no hay obras iniciadas: más de 10 años en anuncio. La paradoja: un laboratorio de clase mundial sin un puerto —ni un aeródromo— de clase mundial que lo alimente es una estructura brillante sin audiencia.

Argentina no construyó primero un gran centro antártico y luego el puerto: construyó primero el puerto y el ecosistema de servicios se generó después. Chile ha seguido el camino inverso —ha construido la ciencia (INACH, CHIC, UMAG, Almirante Viel) y ha anunciado el edificio (CAI)—, pero la infraestructura de recepción (muelle y aeródromo) va por detrás. La coherencia estratégica exige que la inversión en muelle y puente aéreo preceda o sea simultánea al CAI.

7. El año 2048 y la soberanía antártica de Chile

Precisión clave

El año 2048 no es «el año en que vence el Tratado Antártico». El Tratado (1959, vigente desde 1961) tiene vigencia indefinida. 2048 es el año en que por primera vez podrá solicitarse la revisión del Protocolo de Madrid (1991), que prohíbe la minería antártica. Su modificación requiere unanimidad de las 26 Partes Consultivas originales, entre ellas Chile y Argentina.

Bajo la «fórmula Escudero» del Artículo IV, los derechos soberanos de Chile están preservados pero congelados. Lo que construye posición para una eventual revisión no son las declaraciones, sino los actos: ciencia realizada, bases mantenidas, logística operada —marítima y aérea—, turismo generado y presencia sostenida. La propia SIDE argentina lo formuló en febrero de 2026: la posición de cada Estado «dependerá de su historial de presencia, su infraestructura instalada y su contribución científica acumulada».

Argumento de soberanía	Argentina (desde Ushuaia)	Chile (desde Punta Arenas)
Presencia en bases	13 bases (7 permanentes + 6 verano); 1.365 efectivos (25-26)	9 bases (COMANTAR); Base Escudero (INACH); presencia permanente en Isla Rey Jorge
Logística civil (turismo)	550+ recaladas/temporada; >90% del turismo antártico mundial	175–182 recaladas; 54,8% destino antártico; pero puente aéreo dominante (DAP)
Investigación científica	CADIC (CONICET); UNTDF	INACH (30+ proyectos); CHIC (ANID Basal); Almirante Viel (34 plazas)
Presencia naval	Flota con base en Ushuaia	Trinomio Antártico con base en Punta Arenas; COMANTAR 25-26: 160 días continuos
Logística aérea	Sin puente aéreo comercial consolidado	Grupo DAP: ~76% del tráfico aéreo Antártida–América (declarado)

8. Recomendaciones estratégicas 2026–2048

Prioridad	Acción	Costo estimado	Plazo
1	Completar Terminal Prat Etapa II (eslora 295 m; 2 cruceros simultáneos)	USD ~20 M (en ejecución)	2025-2026
2	Ejecutar ampliación del Mardones (+200 m; naves de 400 m); financiamiento EPA-BID	USD 65 M	2025-2027
3	Iniciar el nuevo muelle naval de la Armada (420 m, 7 sitios)	USD ~80–100 M	2029
4	Proteger y ampliar la ventaja aérea: aeródromo Teniente Marsh y capacidad del aeropuerto de Punta Arenas para carga/pasaje antártico	Por dimensionar	2026-2028
5	Anclar en la reconfiguración en curso de las leyes tributarias y de excepción de Magallanes un régimen de tasas y facilitación (aduana/SAG/migraciones) competitivo para operadores antárticos, marítimos y aéreos, orientado al Atlántico Sur, mares australes y Antártica	Sin inversión directa	2026-2027
6	Sincronizar el inicio del CAI con la conclusión del Prat II y el Mardones reforzado	USD 80 M (CAI)	Inicio 2026

Conclusión

La brecha con Ushuaia no es de vocación ni de voluntad, sino de infraestructura y de consistencia en el tiempo. Argentina construyó su posición antártica desde el puerto; Chile, desde la ciencia. Esta edición agrega una tercera pata que el análisis previo omitía: Chile —vía el sector privado— también construyó desde el aire, y ahí conserva la delantera. El argumento definitivo de presencia efectiva rumbo a 2048 requiere las tres: ciencia, muelle y puente aéreo. La ventana para consolidarlas está abierta, pero no permanecerá así para siempre —y la declaración argentina del 11 de septiembre de 2026 es el aviso de que la competencia ya empezó a moverse.

Anexo A — Tabla de verificación de afirmaciones

Afirmación	Estado	Fuente
Ushuaia: 545 recaladas (447 antárticas) en 2023-24	HECHO VERIFICADO	DPP Tierra del Fuego / INFUETUR (2024)
Punta Arenas: 182 recaladas región (123 en Prat) 2023-24	HECHO VERIFICADO	EPAustral (balances de temporada)
Muelle Ushuaia ~610 m tras ampliación de 2023	HECHO VERIFICADO	Min. Transporte Argentina (jul-2023)
Prat 258 m (Etapas I) / 295 m (Etapas II)	HECHO VERIFICADO	EPAustral (Gerente General, abr-2025)
Ampliación Mardones USD 65 M (EPA-BID)	HECHO VERIFICADO	ITV Patagonia (10-mar-2026)
DAP fundada 1980; 1er vuelo antártico 12-feb-1989	HECHO VERIFICADO	Perfil corporativo DAP / registros de aviación
DAP: 17 operaciones antárticas en un fin de semana (feb-2026)	HECHO VERIFICADO	Aviacionline (2-feb-2026)
DAP: ~76% del tráfico aéreo Antártida-América	DISPUTADO / cifra de parte	Declaración de DAP; sin metodología pública (ver Anexo B)
Antarctica21: air-cruise; Magellan Explorer <100 pax	HECHO VERIFICADO	Antarctica21 (sitio oficial)
Presti (11-sep-2026): «25 o 30 países... desde Punta Arenas»	HECHO VERIFICADO	Emol (11-sep-2026), citando entrevista en A24; corroborado por estapasando.cl y Nuevo Poder
Magallanes: Zona Franca vigente; Puerto Libre fue histórico (no vigente); reconfiguración tributaria en curso	HECHO VERIFICADO / precisión	Régimen ZonAustral vigente; Puerto Libre derogado el siglo XX; proceso legislativo de excepción en curso
Presti (26-ago-2026): «el Estrecho de Magallanes es chileno»	HECHO VERIFICADO	The Clinic e Infodefensa (comunicado Min. Defensa Chile)
Argentina: 13 bases; 1.365 efectivos (campana 25-26)	HECHO VERIFICADO	SIDE Argentina (feb-2026)
2048 = revisión del Protocolo de Madrid, no fin del Tratado	HECHO VERIFICADO	Secretaría del Tratado Antártico (ats.aq)
Proyección de captura 30–40% del tráfico de Ushuaia	INTERPRETACIÓN (estimación propia)	Observatorio — cálculo propio con sus límites

Anexo B — Lo que no pudo verificarse

- **Clip original de A24 (Presti, 11-sep-2026) — resuelto parcialmente:** la cita quedó anclada en Emol (11-sep-2026), fuente primaria chilena que reproduce la entrevista de A24, y corroborada por estapasando.cl y Nuevo Poder. Sigue pendiente, como tarea menor, visionar el clip íntegro de A24 para el contexto completo y la fecha exacta de grabación.
- **«76% del tráfico aéreo Antártida–América» (DAP):** es una cifra declarada por la empresa, sin metodología ni fuente independiente publicada. Tarea abierta: corroborar con datos de DGAC/DAP o de tránsito del aeródromo Teniente Marsh.
- **Pasajeros y toneladas por vuelo de DAP:** las notas describen operaciones y frecuencias, pero no publican pasajeros/carga por vuelo ni totales de temporada. Tarea abierta.
- **«25 o 30 países desde Punta Arenas»:** es afirmación del ministro Presti, sin metodología declarada; el rango es plausible y coherente con INACH, pero debe citarse como dicho, no como dato del Observatorio.
- **Recaladas 2024-2025 y algunas cifras de embarcaciones:** en parte estimadas/proyectadas en las fuentes de origen; se mantienen marcadas como «estimado».
- **Fuentes gubernamentales (Chile, Argentina) y de las empresas:** son partes interesadas, no árbitros. Sus cifras se consignan como declaraciones de parte cuando corresponde.

Anexo C — Fuentes

- Dirección Provincial de Puertos de Tierra del Fuego (DPP) / INFUETUR — Informe Temporada Cruceros 2023-2024 (ago-2024) y estadísticas de temporadas.
- Empresa Portuaria Austral (EPAustral) — Balances de Temporada 2022-23, 2023-24, 2024-25; licitación ampliación Mardones (nov-2024); convenio EPA-BID (mar-2026).
- Armada de Chile — COMANTAR 2024-2025 y 2025-2026; Trinomio Antártico; LSDH-91 Sargento Aldea (defensa.com, ene-2026).
- INACH — Operaciones logísticas y programa científico antártico chileno.
- Aerovías DAP / Grupo DAP (Antarctic Airways) — perfil corporativo; Aviacionline, «Aerovías DAP operó nueve vuelos antárticos en un solo día» (2-feb-2026).
- Antarctica21 — sitio oficial (modelo air-cruise; Magellan Explorer; Magellan Discoverer 2026-27; Explorers House).
- The Clinic (26-ago-2026) e Infodefensa (26-ago-2026) — llamada Presti-Barros; «el Estrecho de Magallanes es chileno».
- El Mostrador (24-ago-2026) — dichos del brigadier Gustavo Valverde (jefe del EMG de la FAA) y reafirmación de soberanía chilena.
- Emol (11-sep-2026) — «Ministro de Defensa de Argentina y Punta Arenas»: declaraciones de Carlos Presti a A24 (Petrel «abierto para distintos países»; «25 o 30 países... desde Punta Arenas»; «están vigentes los tratados»). Corroboran: estapasando.cl y Nuevo Poder (11-sep-2026).
- SIDE Argentina (feb-2026) — bases y efectivos antárticos; criterio de presencia efectiva rumbo a 2048.
- Secretaría del Tratado Antártico (ats.aq) — Tratado Antártico (1959) y Protocolo de Madrid (1991).
- La Prensa Austral (9-sep-2024) — «Ushuaia triplicará el arribo de cruceros respecto de Punta Arenas».
- Ministerio de Transporte de Argentina — ampliación del Puerto de Ushuaia (jul-2023).

Nota de responsabilidad. Informe elaborado con fuentes de acceso público y con la metodología de rigor del Observatorio (marcado de afirmaciones y anexo de lo no verificado). Las fuentes gubernamentales y empresariales son partes, no árbitros. Actualización a septiembre de 2026 sobre la base del informe del 12 de marzo de 2026.

Marcelo Agüero Faridoni

Director Fundador — Fundación Prisma Austral · Observatorio de Ciencias Públicas y Políticas de la Región de Magallanes