

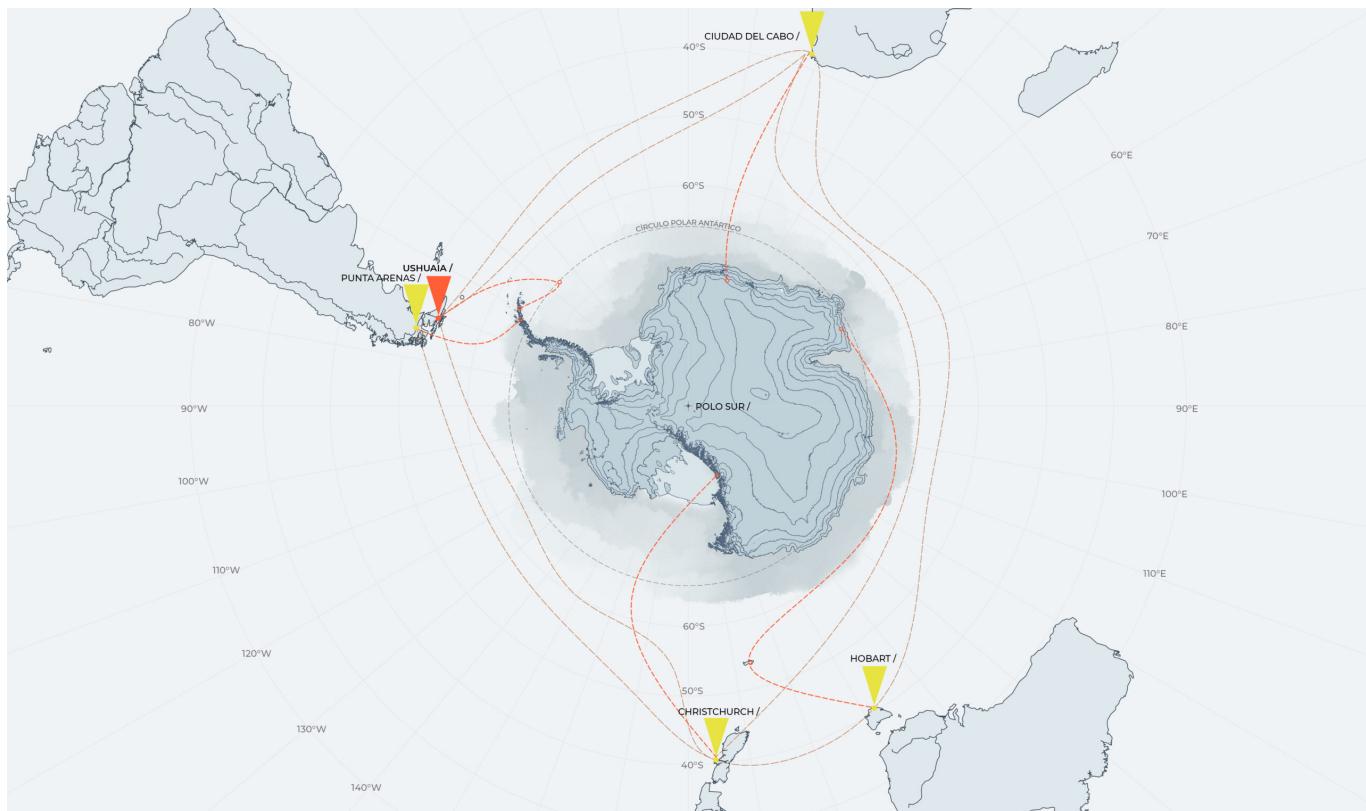


## Ushuaia: de la “Siberia criolla” a custodia de la Antártida

Ciudad al Fin del Mundo”, “Siberia criolla” y “puerta al hielo” son algunos de los relatos que sobrevuelan la historia de la ciudad. Lejos de funcionar como simples designaciones, estos nombres condensan imaginarios sobre el rol de la ciudad, su posición geográfica extrema y su relación particular con el continente antártico. Sin embargo, si profundizamos más allá de su ubicación en el extremo del hemisferio sur, no es únicamente la geografía la que construye su significado, sino también una historia urbana y portuaria que, desde fines del siglo XIX, se configura como frontera y, a la vez, como puente entre ambos territorios. En este sentido, el “Fin del Mundo” no es solo una marca, organiza una forma de habitar, abastecer y gobernar un borde costero extremo (Roldán, 2015).

La historia de Ushuaia, hoy capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, se remonta a la ocupación del territorio por los pueblos originarios yámanas, navegantes del Canal Beagle. Sobre esa larga trayectoria de habitar el litoral, la ciudad fue atravesando derivas sucesivas, misionales, estatales, estratégicas e industriales, que reconfiguraron su función urbana y su relación con la costa, de enclave de frontera y dispositivo de presencia soberana, a ciudad en expansión vinculada a políticas de industrialización y posterior terciarización de su economía, hasta consolidarse en el presente como capital provincial y nodo austral de articulación regional e internacional.

Leída desde la problemática de las ciudades-puerto, Ushuaia resulta especialmente sugerente; su litoral no es únicamente un frente marítimo, sino un dispositivo de conexión entre escalas. Por un lado, articula una economía urbana local; por otro, canaliza flujos que trascienden lo regional: turismo antártico, logística científica y circuitos de presencia geopolítica en el extremo sur. De allí que la noción de *gateway city* resulte pertinente, siempre que se la aborde de manera crítica. En la literatura sobre accesos antárticos, la “puerta” no es únicamente una entrada; supone reputación, infraestructura, experiencia operativa y capacidad de coordinación (Roldán, 2015).



*Antártida y las cinco ciudades-puerta. (© Nerina Estelrich; © Violeta Nuviala, 2025).*

La pregunta no es únicamente qué implicancias tiene que Ushuaia sea la ciudad más cercana a la Antártida, sino qué tipo de ciudad se construye cuando su identidad local y global se organiza en gran medida en torno a ese vínculo (Roldán, 2020). Esta condición se ve potenciada en tanto que Ushuaia se configura como una de las cinco “ciudades de puerta de acceso a la Antártida”, junto con Punta Arenas (Chile), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Hobart (Australia) y Christchurch (Nueva Zelanda). Esta condición ha sido analizada tanto desde los estudios sobre turismo antártico y ciudades puerta (Herbert, 2014; Cohen, 2020; Degiorgis, 2021; Morgavi, 2020) como desde enfoques más recientes que proponen un giro hacia la custodia urbana del vínculo antártico (Herbert, 2020; Leane, 2021; Morgavi, 2024; Salazar et al., 2021; Swanson et al., 2015).

## Al final del mundo

La retórica de la “última frontera” ha tendido a representar a Ushuaia como un espacio vacío, disponible para la fundación y la proyección estatal. Sin embargo, esa imagen simplifica y borra la densidad territorial previa, así como las operaciones políticas, misionales y administrativas que hicieron posible su consolidación como asentamiento permanente. Más que una ciudad surgida “al final”, Ushuaia emerge históricamente como enclave, un punto de apoyo estratégico donde se articulan la presencia institucional, el control territorial y el abastecimiento en condiciones de relativo aislamiento. En este primer periodo, la ciudad-puerto no es aún el nodo cosmopolita del turismo actual, sino un dispositivo orientado a sostener la vida, la soberanía y la conexión en el extremo austral (Braumann y Stadel, 1999).

Entre los hitos materiales tempranos se destacan la instalación de la Misión Anglicana y la construcción de la denominada “Casa de Stirling” en 1869, asociada a la misión activa entre 1869 y 1907 (Esperón y Peralta, 2025). Más allá de su valor patrimonial, este episodio resulta significativo como signo urbano, al inaugurar una modalidad de implantación dependiente de los arribos, de la logística y de la circulación por el Canal Beagle. En clave portuaria, Ushuaia nace vinculada a una costa que no solo “mira” al mar, sino que se sostiene por él, lo que hace del borde y del puerto una condición estructurante de la vida urbana (Dirección Provincial de puertos, s/f).

*Bark Europa -1911- amarrada en el muelle del puerto de Ushuaia. (© Violeta Nuviala, 2025).*



La fundación oficial de Ushuaia en 1884 se inscribe en una racionalidad fronteriza más amplia, vinculada a disputas e interdependencias regionales en el extremo sur (Braumann y Stadel, 1999). Desde entonces, la ciudad se organiza como una infraestructura estatal de pequeña escala, con los primeros trazados urbanos, la construcción de edificios administrativos, equipamientos y muelles que traducen la soberanía en forma urbana.

Por otro lado, en este primer período, el Penal de Ushuaia ocupa un lugar central en la producción del espacio urbano. Construido entre 1902 y 1920, el penal materializa una tecnología espacial de control y disciplinamiento. Su cierre en 1947 inaugura, sin embargo, un segundo momento, la resignificación patrimonial y la “turistificación” del pasado, con la reconversión del complejo en museo y la incorporación de un Museo Antártico (Esperón y Peralta, 2025). Este pasaje de infraestructura disciplinaria a infraestructura de memoria anticipa un rasgo persistente de Ushuaia, la capacidad de transformar su propia historia en un activo cultural, inscribiendo progresivamente la Antártida en sus relatos urbanos. A partir de la segunda mitad del siglo XX, la ciudad entra en ciclos de crecimiento vinculados a políticas de promoción e industrialización (Braumann y Stadel, 1999).

### La Siberia criolla

Un segundo momento podría describirse como de expansión. Ushuaia se transforma en una *boom town* periférica, una ciudad que crece a lo largo de ciclos económicos e institucionales, con impactos directos en materia de vivienda, servicios e infraestructura. Braumann y Stadel proponen el caso fueguino como un ejemplo singular de *boom town* austral, marcado por mutaciones funcionales de diversas velocidades.

La Ley de Promoción de 1972 constituye un punto de inflexión en la trayectoria urbana de Ushuaia, al habilitar un régimen aduanero especial e incentivos industriales que consolidaron el Parque Industrial y reforzaron su carácter de *boom town* austral. Este proceso impulsó el crecimiento del empleo y de la población, así como la expansión del suelo urbano, con impactos duraderos en la estructura urbana (Braumann y Stadel, 1999). En el esquema de *boom town*, el crecimiento urbano aparece como “solución”, empleo, inversión, obra pública, pero también produce déficits estructurales, tales como vivienda insuficiente, servicios al límite y una expansión fragmentada.

*Vista de la ciudad de Ushuaia desde el Cerro Alarkén. (© Diego Trunzo, 2025).*



En paralelo, la localización extrema de la ciudad adquirió una renovada centralidad geopolítica durante el conflicto de límites del Canal Beagle en 1977, mientras que en los años posteriores se intensificaron los procesos de crecimiento demográfico y consolidación regional asociados al régimen de promoción (Braumann y Stadel, 1999; Roldán, 2015). Este proceso sienta las bases para un nuevo reordenamiento a partir de los años noventa, cuando la consolidación del puerto y el aeropuerto reconfigura la proyección internacional de Ushuaia como ciudad-puerta. Desde entonces, el turismo antártico y la logística de acceso comienzan a articularse de manera sistemática, desplazando el sentido del “Fin del Mundo” hacia el de la interfaz urbana entre los territorios australes y el continente blanco (Roldán, 2015; Jensen y Vereda, 2015).

Por otro lado, la expresión “Siberia criolla” [1] condensa una ambivalencia: aislamiento y dureza climática, pero también la épica del esfuerzo y la excepcionalidad, así como su referencia histórica al presidio más austral del mundo. Ese capital simbólico se vuelve operativo en los años noventa, cuando la ciudad da un giro de marca territorial —del “más al sur” a “la más austral”— con el objetivo explícito de atraer turismo. El turismo no elimina la industria, pero reordena las prioridades; el paisaje, el patrimonio, el consumo cultural y la accesibilidad comienzan a ocupar el centro del proyecto urbano. Este giro prepara el terreno para un desplazamiento ulterior, cuando la Antártida deja de operar exclusivamente como horizonte geopolítico o promesa simbólica y comienza a actuar como factor estructurante de la ciudad. En ese movimiento, Ushuaia se reconfigura progresivamente como punto de acceso privilegiado al continente blanco, integrando lo antártico en su identidad y en su proyección internacional, aun cuando ese vínculo se exprese de manera desigual y fragmentaria (Roldán, 2015).



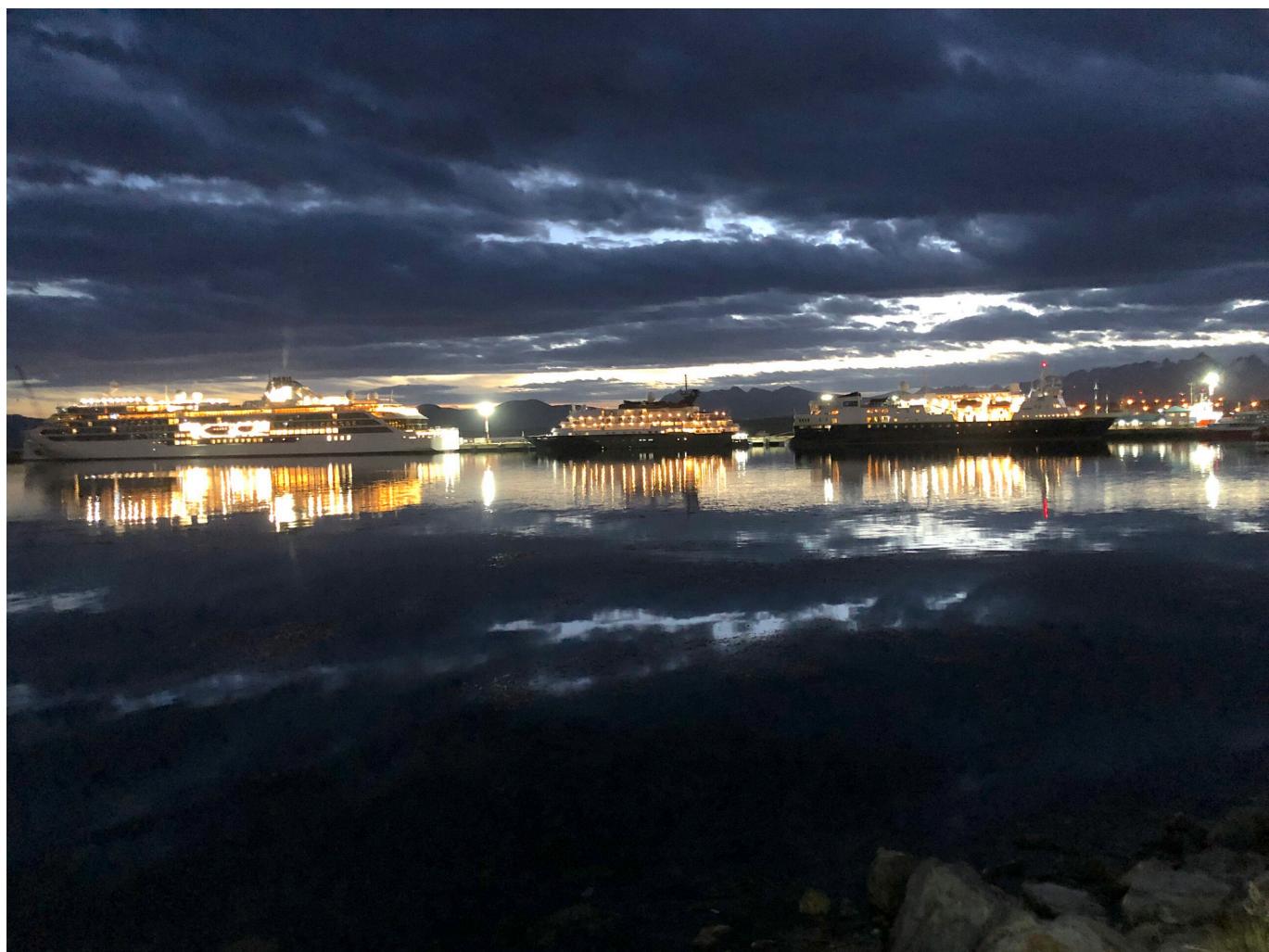
*Muelle principal del Puerto de Ushuaia. (© Agustín Foulkes, 2025).*

## Custodia antártica

El tercer momento se define por la consolidación de Ushuaia como ciudad-puerta antártica, también denominada en la literatura puerta polar o puerta austral, una condición urbana que reconfigura escalas, flujos y estrategias territoriales. Lejos de ser una consecuencia directa de su localización austral, esta centralidad es el resultado de una construcción histórica, que desde la década de 1990, articuló el puerto y el aeropuerto como dispositivos estratégicos de accesibilidad global (Jensen y Vereda, 2015).

Los datos recientes permiten dimensionar la magnitud y la complejidad de este proceso, aunque no necesariamente su éxito en términos ambientales o urbanos. Durante la temporada de cruceros 2024/2025, Ushuaia registró 251.251 visitantes vinculados a la actividad marítima. En ese período se contabilizaron 565 viajes y 66 embarcaciones,

operadas por 41 tour operadores. Los cruceros antárticos concentraron 422 viajes (74 % del total) y transportaron 105.221 pasajeros, es decir, aproximadamente dos tercios del total de pasajeros de la temporada [2]. Estas cifras confirman el lugar de Ushuaia como principal nodo mundial del turismo antártico marítimo, pero también describen una estructura urbana fuertemente condicionada por la estacionalidad, la presión logística en el borde costero y la dependencia de flujos globales altamente especializados.



*Vista nocturna del Puerto de Ushuaia. (© Victoria Nuviala, 2019).*

En este punto resulta clave recuperar la advertencia formulada por Roldán: “Ser puerta no

es solamente facilitar el paso; es también asumir una posición desde la cual se puede, y se debe monitorear, evaluar y eventualmente hacer cumplir normas sobre quienes acceden a la Antártida” [3]. Esta afirmación obliga a evitar una definición ingenua o meramente funcional de la noción de gateway. En efecto, como discute Roldán al recuperar críticamente aportes de la literatura sobre ciudades-puerta, muchas de ellas han tendido a reducir su rol a la provisión de servicios logísticos, sin internalizar las responsabilidades políticas, ambientales y simbólicas que conlleva mediar en el acceso a territorios excepcionales.

Desde una perspectiva portuaria y aeroportuaria, esto desplaza el debate: el puerto y el aeropuerto dejan de ser simples “servicios urbanos” para convertirse en espacios donde se dirimen estándares operativos, responsabilidades ambientales y legitimidades políticas. En el marco del Sistema del Tratado Antártico [4], la relación entre Ushuaia y la Antártida no es neutral. Por el contrario, produce obligaciones indirectas en materia de gobernanza del acceso y de alineación normativa con los principios del Protocolo al Tratado Antártico sobre Protección del Medio Ambiente -Madrid 1991- (Salazar et al., 2021).



*Base Científica Almirante Brown, Bahía Paraiso. (© Victoria Nuviala, 2018).*

En esta dirección, el enfoque de las custodial cities propone un desplazamiento conceptual y práctico: pasar de ciudades-pasarela, orientadas principalmente al tránsito, a ciudades que construyen una relación más densa, reflexiva y responsable con la Antártida. Para que la idea de “custodia” no quede reducida a una consigna retórica, resulta necesario traducirla en criterios urbanos verificables en puerto, aeropuerto y borde costero, bioseguridad, trazabilidad, gestión de residuos, estándares operativos y resolución de conflictos de uso (Salazar et al., 2021).

Finalmente, la consolidación de Ushuaia como ciudad-puerta antártica plantea una serie de interrogantes que trascienden la escala local y remiten a debates más amplios sobre gobernanza, sostenibilidad y responsabilidad urbana. Si la ciudad concentra la mayor parte de los flujos turísticos antárticos del planeta, ¿puede seguir pensándose únicamente como una plataforma eficiente de tránsito? ¿O esa centralidad la obliga, junto con las cuatro ciudades-puerta, a asumir un rol activo en la regulación, el control y la orientación de esos flujos? En el tránsito de ciudad-puerta a ciudad-custodia se juega, no solo el futuro urbano de Ushuaia, sino también el modo en que las ciudades del sur participan en la gobernanza de uno de los últimos espacios comunes del planeta.

### Reflexiones sobre Habitar la puerta al hielo

Este artículo propuso una lectura de Ushuaia no como una “ciudad extrema” definida exclusivamente por su latitud, sino como una forma histórica de articulación entre territorio, infraestructura e imaginarios. La deriva desde el “Fin del Mundo” hacia la “Siberia criolla” y, más recientemente, hacia la *puerta al hielo* (Roldán, 2015) permite describir un pasaje desde la ciudad-enclave, asociada a frontera, soberanía y abastecimiento, hacia una ciudad de ciclos, marcada primero por el *boom town* industrial y luego por la terciarización turística, hasta configurar una *ciudad relacional* que media flujos globales hacia un territorio excepcional (Braumann y Stadel, 1999; Roldán, 2015). En esa trayectoria, el borde costero no aparece como mero paisaje, sino como un dispositivo urbano estratégico: soporte de operaciones, de conflictos de uso y de condensación material de una identidad pública que se actualiza constantemente en clave portuaria (Esperón y Peralta, 2025).

En este marco, resulta pertinente considerar el giro de estas ciudades gateway hacia la custodia antártica. En el Sistema del Tratado Antártico, la Antártida no constituye un “destino más” dentro de los circuitos globales del turismo o de la exploración, sino un espacio singular en términos ambientales y geopolíticos. Se trata de un régimen político excepcional y vigente, cuya continuidad depende de prácticas concretas de gobernanza internacional (Salazar et al., 2021). Toda ciudad que estructura, en gran medida, su economía, su infraestructura y su imagen en torno al acceso al continente blanco queda, inevitablemente implicada en esas responsabilidades, aun sin ejercer soberanía directa.

Desde esta perspectiva, la noción de custodia interpela a la ciudad en múltiples escalas. Por

un lado, exige traducir principios abstractos en criterios urbanos verificables en el puerto, el aeropuerto y el tejido urbano. Por otro lado, obliga a gestionar los conflictos entre flujos globales y la vida urbana local (Salazar et al., 2021). Al mismo tiempo, la custodia involucra una dimensión cultural clave, en torno a cómo circula la Antártida en museos, en la educación urbana, y si ese relato reproduce una lógica de promoción o contribuye a construir un compromiso público sostenido con un bien común planetario (Esperón y Peralta, 2025).

En síntesis, la idea que atraviesa este trabajo puede formularse como un dilema: cuanto más central se vuelve Ushuaia como *gateway*, más ineludible resulta discutir su transición hacia la de una ciudad custodio. Esa transición no se juega únicamente en las estadísticas y en las estrategias discursivas, sino también en decisiones urbanas concretas. En última instancia, se trata de cómo una ciudad-puerto del sur decide habitar su propia condición histórica, no ya como “Fin del Mundo”, sino como interfaz responsable con uno de los últimos *Global Commons*, cuya preservación ofrece hoy una de las experiencias más consistentes, y no utópicas, de cooperación internacional contemporánea (Roldán, 2015; Salazar et al., 2021).



*La Symphony Crystal Cruises en la Bahía Esperanza de la Península Antártica. (© Victoria Nuviala, 2012).*

---

**IMAGEN INICIAL | Ushuaia desde el Canal Beagle. (© Violeta Nuviala, 2025).**

