



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

“Los imaginarios turísticos-recreativos del área costera del Partido de Bahía Blanca. Estudio de caso: los actores que intervienen en los paseos náuticos del Puerto de Ingeniero White”

Tesista: Florencia Aylén Lobato

Directora: Paola Rosake

Co-Directora: Yanel Martin Varisto

BAHÍA BLANCA, 2022

Me tomo este espacio para agradecer en primer lugar a la Universidad Nacional del Sur, que por ser Pública me permitió alcanzar esta instancia y además, me llenó de experiencias extraordinarias, incluyendo hasta una beca de intercambio.

A mis directoras de tesis, Paola Rosake y Yanel Martin Varisto, por la paciencia, la empatía, la dedicación, la constancia, las palabras de aliento y el acompañamiento. Si no hubieran sido ellas, no hubiera sido posible llegar hasta acá.

A mi familia y amigas/os, por ser soporte y sostén en cada desafío que me propongo, son mi pilar indispensable.

*“El tiempo libre puede y será diferente, el turismo puede y podrá ser positivo,
respetuoso y constructor de un mundo distinto y por ende mejor”*

(Hiernaux, 2020: 87)

Índice

Introducción

Capítulo 1: Abordaje metodológico	7
1.1. Planteamiento del Problema.....	7
1.2. Objetivos	8
1.2.1. Objetivo general	8
1.2.2. Objetivos específicos.....	8
1.3. Hipótesis.....	8
1.4. Procedimiento metodológico.....	8
Capítulo 2: Marco de referencia	10
2.1 Imaginarios sociales	10
2.1.1 Imaginarios turísticos de un destino	12
2.1.1.1 Los imaginarios turísticos en las áreas costeras	16
2.2 Los actores que configuran la atraktividad de un destino	19
Capítulo 3: Valor operativo del área costera: Puerto de Ingeniero White y RNUM....	23
3.1. Puerto de Ingeniero White.....	23
3.2. RNUM Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde.....	30
Capítulo 4: Valor simbólico del área costera: Imaginarios turísticos	35
4.1 Actores que intervienen en los paseos náuticos	35
4.1.1 FRAAM.....	35
4.1.2 RNUM.....	37
4.1.3 Empresa Ria Express	39
4.1.4 Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca	42
4.1.5 Dirección de turismo del Municipio de Bahía Blanca.....	49
4.1.6 Visitantes del Puerto de Ingeniero White	50
4.2 Tabla de resultados.....	59
Capítulo 5: Recomendaciones	68
Consideraciones finales	70
Bibliografía	72

Introducción

La zona costera es un espacio de suma importancia para el desarrollo de la vida humana. A lo largo del tiempo ha tenido diferentes usos. Actualmente, la mayoría de las ciudades más importantes del mundo se sitúan a orillas de un océano, río o lago; siendo la playa el recurso más valorado para la vida social y recreativa de la población, por lo que, las zonas costeras se encuentran muy bien posicionadas en los imaginarios turísticos.

Como expresa (Zamudio Vega, 2011:114), “el turismo es una fuente de producción de imaginarios”. Según Hiernaux (2009), los imaginarios son construcciones sociales (individuales y colectivas) de un conjunto de creencias y valoraciones en permanente remodelación, que se definen en torno a una actividad, un espacio, un periodo o una sociedad, en un momento dado.

Se entiende por imaginario social al “...conjunto real y complejo de imágenes mentales, independientes de los criterios científicos de verdad y producidas en una sociedad a partir de herencias, creaciones y transferencias relativamente conscientes” (Escobar, 2000: 113).

El imaginario turístico es entonces,

“...aquella porción del imaginario social referido al hecho turístico, es decir a las numerosas manifestaciones del proceso societario de viajar, cuya construcción es compleja, subjetiva, intervenida por la transferencia tanto de las impresiones subjetivas captadas a través de experiencias de vida, como de datos recogidos de otras personas o medios de difusión” (Hiernaux, 2002: 9).

Por lo que, las imágenes y discursos utilizados en la promoción turística de un destino, estructuran los imaginarios turísticos de los potenciales visitantes, generando una idea anticipada del destino y de sus atractivos turísticos.

El desconocimiento de los imaginarios turísticos y recreativos como representaciones sociales, limitan la resignificación del valor simbólico y operativo de los espacios de ocio. Estudiar los imaginarios permite darle un sentido individual y colectivo a las prácticas turísticas y recreativas, redefiniendo propuestas para que la experiencia vivida sea significativa e integral en un ecosistema complejo y particular como es el área costera del partido de Bahía Blanca (sudoeste de la provincia de Buenos Aires).

A partir de la década del '70, parte del área costera se ha convertido en receptor de actividades

industriales que generaron la pérdida de espacios públicos costeros generando un distanciamiento entre las personas y el mar con su biodiversidad.

En este contexto, surgen diferentes valoraciones por parte de la sociedad, específicamente en los actores que intervienen en las actividades turístico recreativas costeras como los paseos náuticos que parten del Puerto de Ingeniero White y navegan el canal principal del estuario de la bahía Blanca.

Los paseos náuticos recorren un ecosistema de tipo humedal, con categoría de Reserva Natural Provincial de Uso Múltiple a partir del veril sur del canal principal de acceso al puerto. Este ambiente se caracteriza por una extensión aproximada de 15 km, siendo el de mayor extensión y biodiversidad de la provincia de Buenos Aires. “...compuesto por islas, planicies intermareales, canales y bahías; de relevancia ambiental, económica y social” (Martin Varisto, 2015:18).

En este contexto, el presente trabajo, analiza los imaginarios turísticos de los diferentes actores que participan en la actividad de paseos náuticos en este espacio costero, para comprender los diversos intereses y establecer recomendaciones que colaboren en la construcción de imaginarios que valoricen de manera integral el área costera de Ingeniero White.

Capítulo 1: Abordaje metodológico

1.1. Planteamiento del Problema

El espacio litoral presenta alta valorización turística, y a lo largo del tiempo se ha convertido en el escenario predilecto de los flujos turísticos a diferentes escalas (Benseny, 2006). Por lo tanto, las áreas costeras ocupan un lugar privilegiado en los imaginarios turísticos.

En este contexto, el área de estudio corresponde a un sector de la franja costera del partido de Bahía Blanca ubicada en el Puerto de Ingeniero White. La elección del área responde a su importancia tanto natural, como histórico-cultural para el partido de Bahía Blanca y la región.

Algunas décadas atrás, constituía un espacio de ocio altamente valorado por la comunidad local, reflejo de las costumbres recreacionales de la población inmigrante, quienes generaron lugares de encuentro en la zona costera (Ercolani, 2005). Con el paso del tiempo, el área se convirtió en receptora de actividades industriales con una importante demanda territorial que generaron la pérdida de espacios públicos costeros. El desarrollo del Puerto y el Polo Petroquímico, desde los años 70, deterioró gradualmente la costa y sus balnearios hasta su desaparición.

“Bahía Blanca contaba por entonces con una buena oferta de espacios recreativos costeros; balnearios como El Atlántico, La Playita de la Usina y de Galván, Colón y Maldonado (el único activo) yacen hoy silenciosos bajo la infraestructura portuaria-industrial. Pocos conocen la costa bahiense, y el mar cada vez está más ausente del imaginario colectivo” (Petracci, 2014).

Por lo tanto, las transformaciones en el uso recreativo de la zona, alteraron las representaciones mentales del sector no solo de visitantes, sino también, de los mismos residentes. Actualmente, en la propuesta de los paseos náuticos, coexisten diversos imaginarios turísticos y recreativos que varían según los diferentes actores que intervienen en el uso del espacio. Identificar y conocer esos imaginarios, permite comprender los intereses que operan en el área como espacio de ocio.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

- Caracterizar los imaginarios turísticos-recreativos de los diferentes actores que intervienen en los paseos náuticos para contribuir a comprender los diversos intereses que coexisten en el área costera como espacio de ocio.

1.2.2. Objetivos específicos

- Identificar los actores que tienen injerencia en la actividad recreativa.
- Analizar la promoción y difusión turística-recreativa de la actividad por medio de diferentes canales de comunicación.
- Indagar sobre las experiencias recreativas de los visitantes.

1.3. Hipótesis

En los paseos náuticos por el puerto de Ingeniero White coexisten diversos imaginarios turísticos y recreativos que varían según los diferentes actores que intervienen, ya que poseen intereses contrapuestos con respecto al aprovechamiento del área costera

1.4. Procedimiento metodológico

La investigación tiene un alcance exploratorio y descriptivo, ya que por un lado consiste en examinar un tema poco estudiado, y por el otro tiene como finalidad definir, clasificar, catalogar o caracterizar el objeto de estudio (Hernández Sampieri, 2006).

Se sustenta en un enfoque cualitativo, porque recoge información basada en la observación de comportamientos naturales, discursos y respuestas abiertas para la posterior interpretación de significados (Ibáñez, 1992).

Como estrategia metodológica de investigación se selecciona un estudio de caso: los paseos náuticos que se realizan en la zona portuaria de Bahía Blanca saliendo del Puerto de Ing. White. “El método de estudio de caso es una herramienta valiosa de investigación, y su mayor

fortaleza radica en que a través del mismo se mide y registra la conducta de las personas involucradas en el fenómeno estudiado” (Martínez Carazo, 2006:167). Permite en contexto real de la experiencia recreativa utilizar múltiples fuentes cuantitativas y/o cualitativas de manera simultánea.

Los motivos de selección de dicho estudio de caso se asocian al tipo de accesibilidad acuática (única forma de acceso al sector de Reserva Natural por el momento); por ser la única actividad recreativa regular programada hasta ahora; por incluir atractivos naturales y culturales representativos y por la posibilidad de tomar contacto con los visitantes y su experiencia de visita para analizar los imaginarios turísticos del área costera.

La información primaria se obtiene de encuestas a visitantes del puerto durante “la feria del Puerto”, los días 3 y 4 de abril de 2021, que reemplazó en el fin de semana de Pascua a la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino. Y a participantes de los paseos náuticos durante los años 2018 y 2021.

También se realizaron entrevistas a informantes clave:

- Martín Sotelo, Guardaparque de la Reserva Natural de Uso Múltiple.
- Daniel Spadaccini, dueño de la empresa Ría Express encargada de realizar los paseos náuticos.
- Romina Matamala, miembro voluntaria de la Fundación FRAAM.
- Diego Herlein, guía de turismo del Área de Turismo de la Municipalidad de Bahía Blanca.

Conjuntamente se identifican los canales de comunicación de promoción y difusión turística-recreativa de los paseos náuticos en el período 2018-2021, priorizando el análisis de aquellos canales on-line debido al contexto de pandemia producto del Covid-19. Se complementa con el análisis de artículos periodísticos y páginas oficiales de los diferentes organismos, siendo clave para entender las formas en las que se construyen los imaginarios turísticos y/o recreativos. Los imaginarios identificados se presentan en una tabla de resultado que permite hacer un análisis comparativo entre los actores intervinientes.

Capítulo 2: Marco de referencia

2.1 Imaginarios sociales

“Por mucho tiempo, las ciencias sociales han supuesto que la explicación de cualquier fenómeno se encontraba en la materialidad del mismo, así como en las relaciones sociales, políticas y económicas que actuarían como corrientes de presión para orientarlo” (Hiernaux, 2009: 113).

Sin embargo, con el paso del tiempo, se ha comenzado a apreciar lo inmaterial tanto como proceso significativo en sí, como factor de explicación de ciertos eventos, procesos o tendencias. Por este motivo, los imaginarios son cada vez más requeridos para explicar diferentes procesos sociales (Hiernaux, 2009).

Según Cornelius Castoriadis “el imaginario es [...] una creación incesante de figuras/formas/imágenes, a partir de las cuales solamente puede uno referirse a algo” (Vergara, 2001 en Hiernaux, 2009: 113). Los imaginarios sociales se construyen entonces a partir de las percepciones y su tratamiento subjetivo por parte de los individuos (Hiernaux, 2009).

En esta construcción individual intervienen factores que tienen que ver con el conjunto de bienes y valores morales o culturales que pertenecen a un grupo, como así también a los conocimientos que el individuo ha adquirido a partir de su interrelación con los demás en un contexto social dado.

Entonces, “los imaginarios sociales son aquellos esquemas, contruidos socialmente, que nos permiten percibir algo como real, explicarlo e intervenir operativamente en lo que en cada sistema social se considere como realidad” (Pintos, 2001:4).

En este mismo sentido, Martínez Posada (2008: 210) expone que:

“...los imaginarios sociales son conjuntos reales y complejos de imágenes mentales, independientes de los criterios científicos de verdad y producidas en una sociedad a partir de herencias, creaciones y transferencias relativamente conscientes.”

Y desde esta perspectiva, el mismo autor, explica que los imaginarios implican la configuración de contextos simbólicos de interpretación que enlazan representaciones colectivas producidas dentro de la sociedad.

En este trabajo se entiende a los imaginarios sociales como construcciones de representación colectiva, y como detonantes de la acción social. Ya que los imaginarios desencadenan actitudes e intervenciones directas de los individuos en su quehacer cotidiano (Hiernaux, 2009).

Como dice Lindon (2007), los imaginarios establecidos en cualquier sociedad funcionan como guías para la acción, orientan a los individuos acerca de qué y cómo hacer o interpretar los hechos; pero al mismo tiempo, esto transforma permanentemente los imaginarios sociales, dando lugar a lo nuevo (Bertoncello, 2012).

El imaginario es algo vivo, un proceso inconcluso, sujeto a revisiones, cambios y nuevas interpretaciones, aún de hechos viejos (Hiernaux, 2002). “Cada sociedad construye sus imaginarios a partir de su historia, su experiencia social, su contacto con las sociedades vecinas y con el resto del mundo, así como sus contextos internos” (Hiernaux, 2002: 10).

Los individuos que componen una sociedad poseen diversos idearios que se ajustan a un sistema de valores propio. Estos idearios definen el imaginario social y orientan sus acciones. En cada sociedad coexisten diferentes idearios que surgen a partir de las vivencias que hayan atravesado los miembros de ese grupo, y que rigen su comportamiento.

El imaginario es entonces una construcción mental que integra los diversos idearios articulados con las imágenes que los individuos se hacen de una problemática, propia de una época y susceptible de modificarse en la medida de transformaciones internas o externas de una sociedad (Hiernaux, 2002).

Vale aclarar que los medios masivos de comunicación intervienen como mecanismo que propicia orientaciones en el sentir colectivo, pero como explica Hiernaux,

“...si bien es innegable la fuerza de las imágenes impuestas desde los medios, y la imaginería empleada por los mismos para tal efecto, no es menos cierto que el individuo conserva un grado significativo de independencia que le permite reconfigurar el conjunto de imágenes recibidas en un imaginario propio, que no es totalmente

determinado «desde arriba» por los medios o las corrientes dominantes del pensamiento social” (Hiernaux, 2009: 113).

Se puede concluir en que, “el imaginario es una construcción social –al mismo tiempo individual y colectiva– en permanente remodelación, una suerte de edificio mental que nunca se termina ni se terminará de ampliar o remodelar” (Hiernaux, 2002: 8).

2.1.1 Imaginarios turísticos de un destino

Como lo define la Organización Mundial del Turismo (2010:13) “el destino turístico es el lugar visitado que resulta fundamental para la decisión de realizar el viaje”. En este sentido, Sancho (1998) expresa que la idea de destino turístico posee un elemento dinámico. Al hablar de destino hace referencia a un lugar de llegada, de recepción de los visitantes. “El destino turístico es el lugar hacia donde tiene que desplazarse la demanda para consumir el producto turístico. El desplazamiento es uno de los elementos determinantes de la experiencia turística” (Sancho, 1998: 55).

Tradicionalmente, el concepto de destino turístico ha sido definido de forma simplista, a veces como sinónimo del producto, o bien como sinónimo de lugar en donde se produce y consume el turismo. Pero el turismo es una actividad singular que implica formas de producción y de consumo particulares, que afectan a las relaciones socioespaciales (Antón, 1998 en Barrado, 2004). Esto da como resultado, “la configuración de una realidad específica del turismo a medio camino entre lo sectorial (producto consumido) y lo territorial (espacio de producción y consumo)” (Barrado, 2004: 46) y marca la diferencia con otras actividades económicas que se efectúan en espacios urbanizados.

“El concepto de destino turístico es complejo y admite múltiples aproximaciones, pero es innegable que en todos los enfoques se incluye un componente territorial que supone la clave vertebradora de todos los elementos del sistema turístico” (Vera, 2011 en Navalón García, 2015: 336)

Se destaca que los atractivos transformados en productos turísticos de un destino, son el resultado de la puesta en valor por parte del turista, ya sea del patrimonio, realidad o historia

de una comunidad dentro de un territorio. Por eso, el territorio cumple un rol fundamental dentro de la actividad turística, transformándola y, a su vez, dejándose transformar por ella (Bertoncello, 2002 en Moscoso, 2017).

Dicho lo anterior, es posible distinguir en los destinos diversas lógicas que muchas veces se contraponen. Es decir, es operativo para sus productores, de donde se puede obtener un beneficio económico; y simbólico para los usuarios, que lo perciben como un espacio extraordinario.

“Se puede entender al territorio como la relación constante entre un espacio material y un espacio simbólico. El espacio material hace referencia al espacio físico donde se emplaza la actividad humana; mientras que el espacio simbólico hace referencia a los valores que la sociedad carga en el espacio material dando lugar a la apropiación de ese territorio” (Bertoncello, 2002 en Moscoso, 2017:1).

A la hora de seleccionar un destino turístico, los aspectos subjetivos cumplen un rol fundamental, dado que motivan la práctica turística y le otorgan sentido, ya sea para cada individuo, como para el conjunto de la sociedad. Como ya se señaló antes, los imaginarios son cada vez más solicitados para explicar diversos procesos sociales, y en este sentido se enfoca este trabajo para explicar ciertas prácticas turísticas y recreativas. Haciendo hincapié en las percepciones, en las representaciones, en las creencias y los imaginarios, se puede deducir una estrategia eficiente para comprender el turismo y su importancia social.

Sin embargo, como explica Bertoncello (2012), la mayor cantidad de estudios que intentan explicar este fenómeno se han limitado a reconocer sus causas económicas o han considerado al turista como un mero consumidor subordinado a los designios del marketing y la publicidad.

Debido a lo cual, es importante señalar que los imaginarios turísticos le otorgan sentido individual y social al hecho de viajar, ya que tienen la facultad de convencer a las personas o a un grupo de ellas, de que los elementos representados son reales. En este sentido, “los imaginarios turísticos contribuyen no sólo a dar sentido al viaje sino también a definir qué modalidades turísticas, qué atractivos o qué lugares resultan adecuados o pertinentes para que el hecho turístico alcance su cometido” (Bertoncello, 2012: 206).

Los imaginarios, como construcciones colectivas basadas en idearios fuertemente marcados por cada sociedad, establecen los diferentes modelos de turismo que se presentan en un momento dado. De acuerdo con esto, el imaginario turístico sería una porción del imaginario social, referido al hecho turístico, o sea a las manifestaciones del proceso societario de viajar, cuya construcción es compleja, subjetiva e intervenida por las experiencias de vida, y datos recogidos de otras personas o medios de difusión (Hiernaux, 2002).

Como explica Hiernaux (2002), los imaginarios turísticos son fundamentales para comprender los modelos actuales de turismo, las orientaciones de cada sociedad que sustentan las diferentes formas de turismo, y las motivaciones de cada individuo.

“No existe, a nuestro entender, una relación directa de oferta y demanda, donde el agente económico es quien determina, a priori y por simples consideraciones económicas de rentabilidad, qué producto puede ser susceptible de éxito” (Hiernaux, 2002: 27).

Por lo que “no es posible pensar que el turismo se construye y prospera sólo a partir de condiciones y fuerzas desencadenadas en la esfera de lo económico: existen además poderosos imaginarios sociales que lo sustentan” (Hiernaux, 2009: 115).

En este aspecto, el mismo autor subraya la relevancia de la “búsqueda del Edén” como imaginario social que justifica el éxito del turismo en las sociedades modernas:

“...en parte, ello se debe a la tradición judeocristiana que ha insistido en la noción de la pérdida del paraíso (por el «pecado original» de la raza humana); en parte también debe reconocerse el peso de la insatisfacción natural producida por las condiciones de vida en el entorno de la residencia principal” (Hiernaux, 2009: 115).

Este proceso que se induce a través de los imaginarios, va acompañado por un discurso que insiste en las virtudes del destino, y en el carácter paradisíaco del mismo. Se deriva en un manejo de la información por parte de los profesionales, desde la elección de la información que se quiere transmitir, hasta los nombres de cada producto para que sea atractivo para el turista.

Hiernaux (en Bertoncello, 2012), reconoce una serie de idearios que resultan fundamentales en la conformación de los imaginarios turísticos de las sociedades occidentales. Estos son; la búsqueda de la felicidad, el conocimiento del otro, el deseo de evasión y el retorno a la naturaleza.

La “búsqueda de la felicidad” se relaciona con la voluntad de alcanzar un Edén mítico en el que la sociedad persigue la acumulación de lujos, de aditamentos tecnológicos y de experiencias positivas, que hacen que perciban la idea de conquistar la felicidad.

“La búsqueda de la felicidad explicaría muchos de los comportamientos cotidianos de la población turística. Por ejemplo, la capacidad de gasto sin límites, de derroche que se observa en el turismo, son la prueba de que el turista busca, a través del consumo, alcanzar una parcela de felicidad” (Hiernaux, 2002:13).

En “el deseo de evasión” se plantea “una visión de la vida cotidiana con fuertes tintes de pesimismo” (Hiernaux, 2002:17), por lo que evadirse de la cotidianeidad se impuso como un ideario clave en la formación de los imaginarios del turismo.

“El deseo de evasión se consolidará en dos medidas: mientras se acentúe el tedio, por una parte, y cuando se darán las condiciones para que la utopía logre “escaparse” de esa cotidianeidad y tome un sentido práctico, dejando de ser una utopía pura para transformarse en una utopía realizable” (Hiernaux, 2002:18).

La evasión del mundo cotidiano, competitivo, sometido a la irrefutabilidad del tiempo, exige un desplazamiento, un viaje para realizar este escape. Por lo que el turismo interviene para romper con esa cotidianeidad opresiva.

“El descubrimiento del otro” abarca acciones turísticas como el conocer ciudades coloniales, áreas desérticas, poblaciones en estado casi precapitalistas, etc. Este ideario toma formas muy distintas, y no puede interpretarse solamente como el deseo de viajes distantes o de encuentros con poblaciones y territorios exóticos, porque se puede desarrollar dentro del mismo turismo nacional.

“Por ello, el exotismo ha empezado a primar cada vez más como estimulante a nuevos viajes, reduciendo a los destinos clásicos y demasiado “vistos”, a una simple caja de resonancia de la demanda turística de quienes no pueden o quieren acceder a productos más elaborados y sofisticados” (Hiernaux, 2002: 24)

En relación al “regreso a la naturaleza”, la afirmación del ideario de la naturaleza a la cual se debe regresar,

“...es paralela a la declinación de la calidad ambiental general y ligada a la vida cotidiana en particular. Comer enlatados, ingerir químicos, vivir en ambiente de polución, todo

ello resultó ser un incentivo dramático para todas las clases sociales en la dirección de considerar que la naturaleza es esencial y debe contemplarse como ideario vacacional” (Hiernaux, 2002: 25)

“El contexto de degradación de la vida urbana particularmente en la época de mayor industrialización en la segunda mitad del siglo XIX, fue un incentivo para que el regreso a la naturaleza siguiera siendo un ideario significativo para las masas urbanas” (Hiernaux, 2002: 24)

Estos imaginarios están presentes en las manifestaciones concretas que el turismo adquiere en cada momento o lugar. Y también involucran las formas en que los lugares turísticos son imaginados, representados, deseados o disfrutados, por lo que se relacionan con otros imaginarios presentes en la sociedad.

2.1.1.1 Los imaginarios turísticos en las áreas costeras

En relación al concepto de imaginarios turísticos en las áreas costeras Benseny, hace un análisis de la evolución del uso de las zonas costeras y explica,

“La zona costera es un espacio de suma importancia para el desarrollo de la vida humana. A través de los años, registra diferentes usos. En los tiempos prehistóricos la playa era el camino que facilitaba el desplazamiento y proveía parte de los alimentos. Durante el Renacimiento se transformó en el acceso de entrada del invasor, a partir del siglo XV en el proceso de expansión de fronteras de los imperios europeos facilitó el ingreso del conquistador, adquiriendo una imagen de inseguridad y peligro. En la actualidad, tres cuartas partes del total de las ciudades más importantes del mundo se localizan a orillas de un océano, río o lago, siendo la playa un recurso muy valorado para la vida social y recreativa de la población” (Benseny, 2011:20).

El turismo en el espacio litoral se fundamenta en el consumo de los recursos naturales que posee un territorio, y que es transformado en un espacio de ocio. Inicia como una actividad localizada en playas templadas y concentrada en pocas personas, que se desplazan en busca de las propiedades terapéuticas del mar y un paisaje agradable para contemplar (Benseny,

2011). Por lo tanto, los primeros imaginarios turísticos en torno a las áreas costeras se relacionaban con las funciones terapéuticas y de contemplación.

En relación a esto, los autores Barrado y Calabuig (2001), explican que a lo largo del primer cuarto del siglo XIX los centros litorales suplantaron a las estaciones termales del interior, es decir que se produce el paso de centro balneario clásico al centro litoral. Esta nueva preferencia en la localización estuvo acompañada de una ampliación social de los usuarios, “...pasando de la aristocracia a la alta burguesía del incipiente capitalismo industrial; así como de una funcionalización cada vez más claramente de ocio y recreo, quedando en un segundo plano el carácter terapéutico” (Barrado y Calabuig, 2001: 92). De esta manera, los imaginarios de las áreas costeras son asociados al esparcimiento, junto a la emulación de los comportamientos de ocio de la aristocracia por parte de la burguesía.

Según explica Salvador Carrasco, a partir de la década de los '50 del siglo XX en los países industrializados, se favorece el turismo de masas, básicamente dirigido hacia las zonas costeras.

“El desarrollo de la oferta de sol y playa viene condicionada en gran parte al pasar la actividad turística de un movimiento elitista, reservado tan sólo para un tipo de estrato social que disponía de tiempo y dinero, a una nueva forma de enfocar esta actividad donde tenía cabida prácticamente todas las capas sociales” (Carrasco, 2009: 2).

Durante esta época en donde se comienza a difundir el disfrute de la actividad turística, se dan una serie de mejoras sociolaborales que acompañan al proceso de transformación, relacionadas con la reducción del horario laboral, aumentando el tiempo de ocio, las vacaciones pagas, el aumento de la renta familiar, entre otros, que ayudan al incremento del nivel de vida. Además, el desarrollo del transporte individual y colectivo, da lugar a una reducción en el tiempo y la distancia para desplazarse de un sitio a otro. El transporte público es subsidiado por lo que un mayor número de personas pueden acceder a dicha actividad (Carrasco, 2009).

En este tipo de turismo, los imaginarios se definen por la búsqueda del disfrute del sol, la playa y el mar, elementos que se vinculan con el buen clima como recurso principal de atracción, y que da lugar a una concentración de personas en un espacio y tiempo determinado. Pero “en comparación con otro tipo de turismo como puede ser el relacionado

con la cultura, el turismo de sol y playa es la oferta más convencional y pasiva, contando por lo general con un tipo de turista poco exigente y que tiende a un gasto poco elevado”. (Carrasco, 2009: 2)

Sin embargo, a partir de los 90,

“...se acentúa la ideología ambientalista en paralelo a otros procesos como el avance de la industrialización de la costa, saturación del modelo turístico tradicional, nuevas pautas de consumo de los visitantes; lo que da lugar a la revalorización de aquellos espacios de ocio no tradicionales reconociendo otros recursos naturales alternativos válidos principalmente por sus servicios ambientales y su escasa modificación” (Martin Varisto, 2019: 4).

De esta manera, surge un nuevo tipo de turista, dispuesto a vivir nuevas experiencias porque han cambiado sus valores, y se siente atraído por espacios auténticos que lo inviten a la contemplación, pero que también le posibiliten el conocimiento y el disfrute poniendo en acción todos los sentidos, y no solo el visual (Martin Varisto, 2019).

Por lo tanto y de acuerdo con Benseny (2011), se asume que el rol motivador del desplazamiento hacia las áreas costeras lo cumplen los recursos naturales presentes que propician actividades acuáticas y recreativas, pero también lo es el medio ambiente como paisaje, cumpliendo su función escénica la base del atractivo.

Como expresa Martín Varisto (2019), los humedales costeros han sido recursos naturales excluidos, “...por ser considerados improductivos en términos económicos e incapaces de motivar la atención de turistas dado sus cualidades paisajísticas que no responden al modelo tradicional, arraigado en el imaginario turístico” (Martin Varisto, 2019: 4).

Sin embargo, en los imaginarios turísticos comienzan a estar presentes los idearios sociales asociados al “regreso a la naturaleza” (Hiernaux, 2002) generando una valorización positiva de aquellas áreas con características naturales excepcionales y prístinas, en la que las zonas costeras no tradicionales encuentran un contexto más propicio para su desarrollo turístico como son los humedales marino-costeros.

2.2 Los actores que configuran la atraktividad de un destino

“Un destino turístico se caracteriza por contar con condiciones o cualidades propias que constituyen un atractivo turístico, como tal un recurso para la actividad turística” (Bertoncello, 2002:42), pero un atractivo turístico no es un atributo absoluto de un lugar, sino que se construye en relación con la sociedad de origen de los turistas. Es decir, no importa cuán importante o destacado sea un rasgo (natural, histórico, cultural) del lugar de destino, sólo se valorizará como atractivo si logra coincidir con demandas existentes en la sociedad de origen de los turistas (Bertoncello, 2002).

En consiguiente, se puede pensar que es la sociedad de origen la que define las condiciones en que la práctica turística puede desarrollarse, porque allí se forman las ideas y representaciones que la sustentan, y también actúan los agentes económicos que la estructuran.

Sin embargo, la sociedad del lugar de destino va a interactuar, a veces a conveniencia y a veces no, integrándose de diversas maneras al turismo, estableciendo dinámicas con la sociedad de origen. Cuando se incluyen ambas sociedades y se integran, se puede hablar de territorio turístico. “La integración tiene, por lo tanto, un carácter estructural, y va más allá de las posibles interrelaciones o contactos que el turista pueda establecer en el destino.” (Bertoncello, 2002:41)

Una vez que se selecciona ese rasgo o atributo para transformar en atractivo, se procesa la valorización turística, por lo que medido por ideas, y representaciones subjetivas cambiantes e inducidas, se convertirá en satisfactor de la demanda de determinados turistas.

Y también,

“...se transformará en un recurso turístico, valorizado por agentes económicos específicos, que actúan desde una lógica económica, buscando maximizar sus beneficios; y estos agentes económicos serán de la sociedad de origen, pero también de la sociedad de destino (o de otras), estableciendo entre sí relaciones económicas de todo tipo” (Bertoncello, 2002:43).

Por otro lado, un lugar puede tener atributos potencialmente atractivos, pero carecer de oportunidad turística si no está acompañado por una gama de servicios que le otorguen accesibilidad y aptitud. La puesta en valor de un recurso no solo implica el equipamiento y la infraestructura necesarios para la prestación de servicios, sino que además requiere la disposición o vocación política de los actores para realizar las transformaciones que originan los servicios y permiten el acceso al lugar (Benseny, 2004).

La forma que adopte el espacio turístico, “...surge del resultado de la interacción entre los agentes que intervienen en la transformación y producción del territorio turístico” (Benseny, 2015: 13), donde se manifiestan las relaciones entre los propietarios de la tierra, los residentes, los promotores turísticos, los empresarios turísticos, los consumidores, los intermediarios comerciales, el sector público ya sea municipal, provincial o nacional, y el sector privado (Benseny, 2015).

En este sentido, podemos decir que la competitividad de los destinos se relaciona con la acción de múltiples factores y actores que contribuyen a crear productos turísticos satisfactorios en un entorno determinado, por eso la imagen resultante de estas acciones representa la clave para el posicionamiento del destino y su capacidad de atraer al visitante. Es decir, la imagen turística resulta de la interacción y coordinación de los distintos agentes públicos y privados que intervienen en el destino (Camprubí, Guia y Comas, 2009 en Navalón García, 2015).

Por lo tanto, en la construcción de la atractividad turística de un destino intervienen diferentes actores que cumplen un papel fundamental:

“...propietarios, promotores urbanos, empresarios turísticos, consumidores directos, intermediarios de consumo y la administración. Las relaciones entre todos estos agentes generan una nueva realidad territorial y ocasionan problemas ambientales, conflictos de usos, insuficiencia de infraestructuras, y en definitiva, producen las contradicciones características del urbanismo turístico” (Antón, 1998: 132).

En este sentido,

“...es necesario interpretar al hecho turístico como un proceso continuo, complejo construido y producido por acciones intencionales y consecuencias no intencionales de actores intencionales y que ponen en juego su carácter estratégico. Tomar en cuenta

específicamente la condición situada de la acción y la reflexividad de sus ejecutores”
(Bustos Cara, 2008:89).

Esta perspectiva permite analizar la transformación y reestructuración territorial como procesos sociales complejos donde la acción colectiva, la acción privada y la acción pública se articulan en diferentes formas de gobernanza. (Bustos Cara, 2008)

“Una gestión eficiente requiere la participación de todos los actores socio-institucionales comprometidos con la actividad turística y recreativa. Se define como actor socio- institucional al conjunto de organizaciones de personas, que poseen una visión colectiva, cohesionada por la participación y por la movilización en torno a la consecución de sus objetivos” (Boisier, 1995 en Benseny, 2004:2).

Por tal motivo, se destaca la importancia de que los diferentes actores (ya sea del ámbito público o privado) accionen de manera conjunta para crear espacios de articulación en los que cada uno pueda expresarse y desempeñarse en un rol específico, compartiendo una mirada en pos de beneficiar el desarrollo real o potencial de la actividad turística y recreativa (Benseny, 2004).

Siguiendo esta perspectiva, cabe aclarar que el “...sector público está representado por el Estado en sus distintas jurisdicciones y constituye el principal actor capaz de intervenir en el gerenciamiento de los recursos turísticos en forma eficiente y con un criterio sustentable”. (Lickorish, 1994 en Benseny, 2004). En el sector público se definen las políticas turísticas que se expresan a través de organismos oficiales de turismo.

En el sector privado se combinan los intereses individuales de empresarios, comerciantes y prestadores de servicios en general, quienes deciden y accionan de manera independiente, pero se manifiestan a favor de servir a un destino común (Benseny, 2004).

“El sector privado está constituido por las instituciones relacionadas directa o indirectamente con la prestación de servicios turístico-recreativos. Pueden adoptar diferentes modelos de organización, ya sea a través de cámaras, asociaciones, uniones u otra expresión que denote un significado de acción conjunta” (Benseny, 2004:2).

Benseny (2004) explica la presencia de un tercer sector social, en el que se agrupan las organizaciones sin fines de lucro representantes de la sociedad civil (ONG's). Dentro de las

cuales encontramos a las asociaciones comunitarias de convocación voluntaria, que se desenvuelven dentro de las comunidades con un conocimiento profundo de cada problemática y defienden el interés local, transformándose en “...un valioso aporte para el desarrollo turístico” (Benseny, 2004:3).

“La integración y articulación de los actores socio-institucionales es esencial para lograr el desarrollo sostenible del turismo y la recreación, y por ende, mejorar la calidad de vida de la comunidad. En este sentido, la administración local debe tomar la iniciativa para propiciar la colaboración del sector privado y al mismo tiempo generar los mecanismos y espacios de articulación apropiados para lograr una interacción eficaz” (Benseny, 2004: 7).

Asimismo, Benseny (2004) destaca además de los diferentes tipos de actores intervinientes en la configuración de los territorios turísticos, la relevancia de los actores locales en el proceso de desarrollo turístico.

“El actor local es un agente político, económico, social y cultural que impulsa situaciones tendientes a capitalizar las potencialidades locales, asumiendo un rol activo en el acompañamiento del proceso de desarrollo urbano. Ligados al proceso de toma de decisiones (gobierno local o agencias de administración central), a la búsqueda de beneficios (las empresas), a la reproducción de las condiciones de vida (organizaciones sociales) o a la intervención técnica (universidades, institutos, colegios), el peso de cada actor es cambiante en el transcurso de un proceso de ordenación y participación” (Erbiti, 2001 en Benseny, 2004:4).

De esta manera, conocer los imaginarios de los actores que intervienen en la actividad turística, ayuda a entender la configuración de la atractividad de un destino.

Capítulo 3: Valor operativo del área costera: Puerto de Ingeniero White y RNUM

3.1. Puerto de Ingeniero White

El partido de Bahía Blanca se encuentra ubicado al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, y está conformado por las localidades de Bahía Blanca, Ingeniero White, General Cerri y Cabildo. Cuenta con una importante área portuaria convertida en la principal estación marítima de aguas profundas del país.

La vía de acceso al área portuaria de Bahía Blanca, está constituida por un canal de 190 m. de ancho de solera y 97 km. de longitud, que permite la navegación de buques con un calado máximo de 45'. El complejo portuario de Bahía Blanca, administrado por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, abarca 25 km de costa, dentro de la cual podemos encontrar 4 áreas principales:

- El Puerto Galván, desarrollado a principios de siglo como terminal cerealera por el ferrocarril Pacífico, y que, en la actualidad, ha diversificado su actividad operativa;
- El Puerto de Ingeniero White, en el que se centra este trabajo, por ser el sector de donde parten los paseos náuticos, y donde se encuentran la mayor cantidad de propuestas recreativas-culturales, además de estar asociado a los orígenes portuarios del partido de Bahía Blanca (Figura 1).
- El Puerto Rosales, cuya actividad principal son las lanchas y pontones de apoyo a las tareas de remolcadores en monoboyas de amarre, lanchas de pesca artesanal, de turismo y deportivas, y paralelamente, en época de veda de pesca, trabaja con tallerismo naval en reparaciones de pesqueros;
- Y por último el Puerto Belgrano, que constituye la principal base naval militar de la República Argentina y sus instalaciones portuarias conforman una gran dársena de 243.000m², rodeada de varios muelles que en conjunto totalizan 2.472m. de frente de atraque (Puerto Bahía Blanca, s/f).

La accesibilidad al Puerto de Ingeniero White se realiza por la Ruta Nacional N° 3 Sur o por la Ruta Nacional N° 252 y luego por la Av. Santiago Dasso, por Av. Guillermo Torres o por calle Velez Sarfield (Figura 2).

Desde sus orígenes la ciudad de Bahía Blanca, cabecera del partido homónimo, fue concebida como un Establecimiento-Puerto, por lo que, la estación marítima es una herramienta fundamental en el marco de sus estrategias de desarrollo. Según la página web oficial del Puerto de Bahía Blanca se puede aseverar que su identidad de Ciudad Puerto es natural, y que el objetivo principal fue fundar el puerto, antes que un poblado (Puerto Bahía Blanca, s/f).

“Los primeros desarrollos portuarios, de carácter precario, se manifestaron a finales de la década de 1850, en la desembocadura del Arroyo Napostá. En 1858 se construyó en este lugar el primer muelle rudimentario, que posibilitaba el ingreso de mercancías procedentes de Buenos Aires con destino Bahía Blanca, y durante el decenio de 1880, con base en las inversiones del Ferrocarril Sud, se comenzaron a desarrollar las primeras instalaciones, inaugurándose en 1885 el primer muelle de hierro” (Bróndolo y Zinger, 1978; Viñuales y Zingoni, 1990; Zingoni, 2010 en Pinassi y Schenkel, 2018: 180).

El Puerto se funda “...en el marco del modelo agroexportador, ante la necesidad del Estado Nacional de contar con una puerta marítima de salida de materias primas y de ingreso de productos manufacturados” (Pinassi y Schenkel, 2018:179). El 26 de septiembre de 1885, además de inaugurarse el muelle en el que podían atracar únicamente tres vapores de ultramar y otros tantos de cabotaje, se considera la fecha fundacional de la localidad portuaria de Ingeniero White.

El Ing. Guillermo White fue uno de los emblemáticos “ingenieros de la patria” (Puerto Bahía Blanca, s/f), ya que contribuyó al desarrollo del país con sus grandes proyectos e iniciativas. Se egresó de la Universidad de Buenos Aires en 1870, se especializó en ferrocarriles y puertos, y llegó a ser el presidente de Ferrocarril del Sud, una empresa inglesa en la Argentina. Desde esa compañía ferroviaria, generó un gran desarrollo de los ferrocarriles y gran parte del sistema portuario argentino.

En el año 1899 por iniciativa del presidente Roca, que había quedado impresionado por las obras realizadas en el puerto de Bahía Blanca, cambió el nombre del “Puerto” (como se denominaba a la estación ferrocarril y marítima y a su poblado) por el nombre de Ing. White en homenaje a la obra del Ingeniero (Puerto Bahía Blanca, s/f).

Entre 1870 y 1914 se hicieron grandes inversiones y se trajeron las tecnologías más modernas de aquel entonces. En 1884 llegó el tren y el puerto empezó a exportar productos agrícolas ganaderos en barcos que llegaban de todo el mundo. Así, quedó conformada la red ferroviaria argentina construida especialmente con capitales privados. “Ya en 1930 estaba configurada la totalidad de la red ferroviaria bahiense que ha tenido pocas transformaciones hasta el presente. Sin dudas el ferrocarril fue la palanca del desarrollo y poblamiento del territorio del país” (Puerto Bahía Blanca, s/f).

Según Pinassi y Schenkel (2018), el gran auge del puerto, adicionado a los procesos inmigratorios, condujo a la expansión de la localidad, urbanizándose el área aledaña. Este desarrollo portuario que dio origen a la localidad de Ingeniero White, en la actualidad alcanza los 10.486 habitantes (INDEC, 2010 en Pinassi y Schenkel, 2018). Posee un desarrollo ligado al ferrocarril, y una cultura asociada a los inmigrantes (principalmente italianos) que trabajaron en el puerto y en el ferrocarril. Las viviendas, instituciones y espacios públicos se configuran en torno a la cultura portuaria. Se destacan viviendas de chapa y madera y otras posteriores pertenecientes a los movimientos de vanguardia.

Cuando finaliza la Segunda Guerra Mundial, el modelo de país exportador llega a su fin. Durante el gobierno del Presidente Juan Domingo Perón se tomó la decisión de nacionalizar los ferrocarriles y por lo tanto las concesiones de la infraestructura portuaria. Entonces, el 1º de marzo de 1948 el Estado toma posesión de los ferrocarriles y los puertos (Puerto Bahía Blanca, s/f).

En cuanto a las transformaciones en el uso del suelo de la costa de Ingeniero White, los espacios privados en este punto comienzan a incrementar su participación repercutiendo, en particular, en la franja litoral, en la cual se asentaron la mayoría de las inversiones de empresas transnacionales relacionadas con la industria petroquímica. Y la población, a lo largo del tiempo, pierde espacios públicos en la zona costera, entre los que se encontraban los balnearios El Atlántico, La Usina, Galván, Colon y Maldonado, este último es el que continúa hasta la actualidad.

“El nacimiento del Polo Petroquímico, localizado en proximidades del puerto, que comenzó a funcionar a mediados de la década del '70, inició un proceso de ocupación de la franja litoral de inversiones ligadas al complejo y relegando su condición de

espacio de disfrute a favor de intereses de diferentes actores (tanto públicos como privados) que, operando a diferentes escalas, definieron las políticas reales de la ciudad” (Rosake y Ercolani, 2012: 106).

Esta situación se acentuó a partir del proceso de privatización en la década del 90, que restringe los sitios utilizados por los residentes como espacios de ocio: balnearios, muelles de pesca, y sectores de paseo de fin de semana. Precisamente en el año 1992 el gobierno dictó la Ley N° 24093 de Actividades Portuarias, que autorizó la transferencia de los puertos de propiedad del estado nacional, a las provincias. Esta ley estableció que deberían constituirse sociedades de derecho privado o entes públicos no estatales, que tendrían a su cargo la administración y explotación de los puertos; y

“...debían organizarse asegurando la participación de los distintos sectores del quehacer portuario, comprendiendo a los operadores, prestadores de servicios, productores usuarios, trabajadores y demás vinculados a la actividad. También incluía a los representantes de la provincia y los municipios donde se encuentre emplazado el puerto” (Puerto Bahía Blanca, s/f).

La Ley “...significó la concreción de una estrategia de descentralización anhelada. La regionalización abrió un sinnúmero de oportunidades a los puertos de la bahía” (Puerto de Bahía Blanca, s/f). En el año 1993 se convirtió en el primer puerto autónomo del país, y a partir de esa fecha hasta la actualidad, las gestiones se llevan a cabo a través del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (Martin Varisto, 2015).

Entonces, queda bajo la responsabilidad del Consorcio el mantenimiento de las profundidades en el Canal de Acceso a la zona portuaria, como así también el sistema de señalización del mismo. Si bien las instalaciones portuarias son autónomas en lo administrativo y comercial, en cuanto a la navegación son dependientes de las normas y tarifas que fije el Consorcio de Gestión y de los permisos otorgados por Prefectura Naval, que opera en la organización portuaria como organismo oficial de control.

“El Consorcio se caracterizó por llevar a cabo una política económica y financiera responsable que permitió la auto-sustentabilidad en la gestión sin recurrir a fondos nacionales o provinciales. Gracias a esta independencia, por ejemplo, el Consorcio pudo realizar con sus propios recursos las tareas de dragado de mantenimiento y

ser pionero en implementar un sistema de control de tráfico marítimo con una calidad única en Argentina” (Visión portuaria 2040, 2017: 17).

Figura 1

Localización del Puerto de Ingeniero White



Fuente: Lobato, F., 2021, sobre la base de Pinassi, A. y Schenkel, E., 2018.

Figura 2

Accesibilidad al Puerto de Ingeniero White



Fuente: Lobato, F., 2021, sobre la base de Google Maps, 2020.

En cuanto a las funciones actuales del Puerto, se consulta el Plan Estratégico: Visión Portuaria Bahía Blanca 2040; se trata de un proyecto integral con visión a largo plazo para lograr resultados dentro del concepto de Ciudad-Puerto, elaborado luego de diversas reuniones con actores que impulsan al ente portuario en su estrategia de desarrollo, infraestructura, logística y organización. Dentro del mismo, se establece que el Consorcio de Gestión del Puerto tiene como misión;

“Gestionar el crecimiento sustentable del complejo portuario de Bahía Blanca, liderando la planificación y promoviendo junto a los clientes y la comunidad, el desarrollo económico y social de la región y del país.” (Visión portuaria 2040, 2017: 21)

Y como visión;

“Ser uno de los puertos líderes de América del Sur comprometido con la sustentabilidad socio-ambiental y reconocido por nuestra innovación y transparencia en la gestión portuaria, como así también por nuestros servicios eficientes, seguros y de calidad que potencian la diversidad de cargas” (Visión portuaria 2040, 2017:21).

Dentro del mismo documento público se establecen algunos de los desafíos que debieron atravesar todos los actores involucrados, como la protección de la biodiversidad y la

adaptación al cambio climático. Y en este sentido se explica que “...el Consorcio ya ha encarado varias iniciativas en pos de la preservación del ambiente circundante, como ser la adhesión al tratado de protección de aves hemisféricas por nombrar un caso reciente” (Visión portuaria 2040, 2017:46).

Petracci, quien coordinó y lideró el proceso de postulación en la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras, señaló que,

“Esta nominación permite incluir al Estuario de la Bahía Blanca en la lista internacional de sitios prioritarios para conservación de las aves playeras migratorias en el hemisferio y así redoblar los esfuerzos necesarios para la protección local del área.” (Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras, 2016)

Cabe aclarar en este punto, que el Puerto de Ingeniero White se encuentra emplazado dentro del ecosistema del estuario de Bahía Blanca, que según la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras

“...es un sistema extenso de marismas naturales en la Provincia de Buenos Aires en Argentina. Es un humedal costero de características geográficas y biológicas únicas, considerado además uno de los más importantes de la Argentina en su tipo” (Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras, 2016).

En este sentido, es posible afirmar que en la franja litoral las actividades económicas han primado siempre, relegando un ecosistema frágil, que a lo largo del tiempo han tratado de subsistir frente al avance de la industrialización (Martin Varisto, 2015). En este sentido recalcamos el papel que toma el Consorcio de Gestión respecto a este tema:

“Cada una de las partes debe asumir su rol en el cumplimiento de los objetivos globales, en línea con dichas metas el Gobierno Nacional está comprometido con la reducción de 15% de las emisiones de CO2 para el año 2030 y la incorporación de 20% de energía generada a partir de fuentes renovables a la matriz de producción eléctrica para el año 2025, por lo tanto estos objetivos también son responsabilidad de cada una de las organizaciones, empresas e instituciones del país, dentro de las cuales el Consorcio está decidido a asumir un rol sustancial” (Visión portuaria 2040, 2017: 46).

Y es importante destacar que,

“La jurisdicción del Estuario de Bahía Blanca es compleja, extendiéndose sobre jurisdicciones de índole nacional, provincial, municipal, y dominio privado. Incluye seis subsitios: (1) Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde Reserva Natural Provincial; (2) Islote de la Gaviota Cangrejera Reserva Natural Provincial, (3) Bahía Blanca Reserva Natural Municipal Costera, (4) Arroyo Pareja-Isla Cantarelli Área Natural, (5) Humedales de Villa del Mar, (6) y el Humedal Cuatrerros Reserva Costera. Juntos estos seis subsitios cuenta con una superficie total de 262.527 hectáreas” (Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras, 2016).

3.2. RNUM Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde

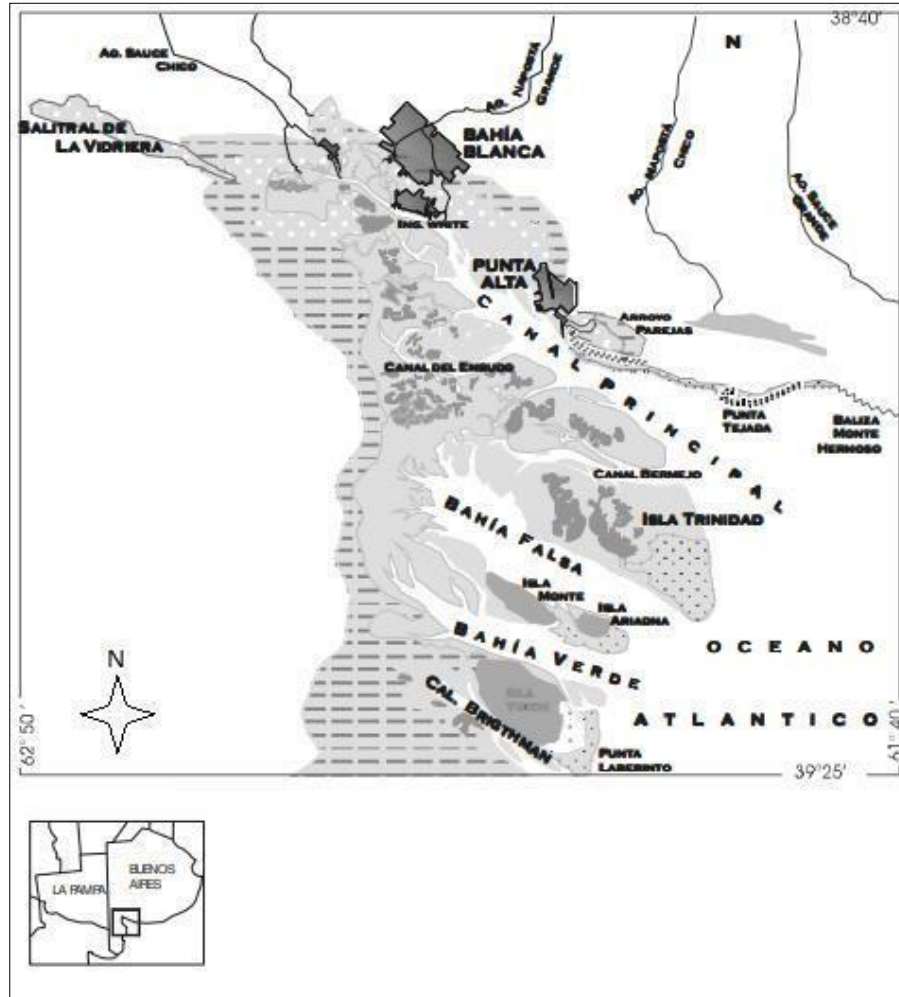
Ante el avance principalmente a partir de la década de los 90, de la ideología ambientalista, y el reconocimiento social de destinos alternativos al de sol y playa, los humedales comienzan a ser considerados como ecosistemas valiosos, no solo por la biodiversidad que presentan, sino también por los beneficios socio-económicos que brindan a la humanidad.

La Reserva Natural de Uso Múltiple “Bahía Blanca, Bahía Falsa y Bahía Verde” (RNUM), se ubica en el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, en el frente costero de los partidos de Bahía Blanca, Villarino y Coronel Rosales (Figura 3). Está bajo la órbita del Ministerio de Ambiente y pertenece al Sistema de Áreas Naturales Protegidas de la Provincia de Buenos Aires bajo Ley Provincial No 10.9071 de Reservas y Parques Naturales, cuya autoridad de aplicación es el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible.

“Una Reserva Natural es un lugar donde se protegen a través del tiempo los ambientes naturales y sus especies, que por razones de interés general, científico, económico, estético y/o educativo, se sustrae de la libre intervención humana a fin de asegurar la existencia a perpetuidad de los elementos naturales en su conjunto, por lo cual se declara de interés público su protección y conservación” (Sotelo y Massola, 2008: s/p).

Figura 3

Localización de la Reserva Natural de Uso Múltiple Bahía Blanca, Bahía Falsa, Bahía Verde



Fuente: Lobato, F., 2021, sobre la base de Melo, W, Schillizzi, R, Perillo, G, Piccolo, M, 2003.

La RNUM fue creada por Ley Provincial 12101/98 para proteger el ecosistema estuarial marino-costero en su conjunto: según la clasificación de tipo morfológica del Convenio RAMSAR (1971) es un humedal de tipo estuario compuesto por islas, planicies intermareales, canales y bahías, que ocupan en la actualidad una superficie total de 210.000 has. La normativa contempla y promueve actividades como: investigación; educación y cultura; recreación y turismo.

“Este ecosistema brinda beneficios socio-económicos como: protección natural de la costa ante tormentas e inundaciones, retención de sedimentos y nutrientes, fijan grandes cantidades de CO₂, actividades como pesca artesanal y/o comercial, turismo-recreación, deportes náuticos, educación. Sin embargo, han sido considerados zonas marginales en términos económicos, principalmente por la infertilidad de sus suelos la dificultad de acceso; lo que dio lugar por su posición estratégica al avance de la actividad industrial y portuaria” (Martín Varisto, 2015:2).

Según la Comisión Ramsar,

“...son extensiones de marismas, pantanos, turberas o aguas de régimen natural o artificial: permanentes o temporales: estancadas o corrientes; dulces, salobres o saladas, incluidas las extensiones de agua marina cuya profundidad en marea baja no excede los seis metros” (Martin Varisto, 2015:190).

Según su tipo ha sido clasificada con la categoría de “Uso Múltiple”, ya que se orienta a la investigación y experimentación del uso que se hace del medio y de los recursos naturales. Se ha seleccionado por las características de su paisaje, que provee lugares de investigación que proporcionan una base científica para la conservación del ecosistema con todas las especies que lo componen (Sotelo y Massola, 2008).

Según la zonificación definida en el Plan de Manejo de la RNUM, es un área experimental, por lo tanto, está permitido el uso público a través de prácticas que protegen al ecosistema, ordenando los diferentes usos y sugiriendo prioridades de acción. “El área conserva flora y fauna nativa, junto a una rica historia portuaria local que se logra ver en ruinas y vestigios de antiguas edificaciones de mediados del S XIX” (Martin Varisto, Rosell y Rosake, 2009:47).

En el estuario donde se localiza la reserva se da una zona de mezcla entre el curso de agua dulce proveniente del continente y el mar, por lo que la salinidad y la temperatura proporcionan un hábitat particular que ofrece una elevada productividad, asentamiento permanente y estacional de peces, aves acuáticas, reptiles y mamíferos marinos, zonas de alimentación, cría y protección de varias especies (Sotelo y Massola, 2008).

“Alberga especies marino-costeras de gran valor para el ecosistema, de las cuales algunas presentan riesgos de extinción. La mayoría son de carácter migratorio, utilizan este ambiente como zona de refugio, reproducción y alimentación: tortugas

marinas, aves playeras, delfines, guanacos, entre otras especies representativas del ecosistema” (Martín Varisto, 2015:18).

La Reserva Natural es especialmente importante para la conservación de aves migratorias (Chorlos y Playeros), que sólo utilizan este ambiente costero durante la fase de descanso reproductivo, en busca de alimento durante su migración continental (Sotelo y Massola, 2008).

Durante varios años, esta área ha sufrido los efectos de la explotación ganadera, como las pasturas y el constante pisoteo, que impactaron negativamente en el ambiente. Luego, mediante políticas y mecanismos legales se ha retirado el ganado vacuno, por lo que se estima una recuperación progresiva del ecosistema. “La refuncionalización del área, a través de una actividad de bajo impacto compatible con los objetivos de conservación como el ecoturismo, contribuye a la puesta en valor de su patrimonio” (Martin Varisto, Rosell y Rosake, 2009:47).

Miranda (1992) considera al turismo en áreas protegidas como: “Actividad libre u organizada que, de manera creativa, permite al visitante ocupar su tiempo de ocio de forma activa, en contacto con el entorno del área protegida” (Miranda, 1992:183 en Martin Varisto, Rosell y Rosake, 2009:). De esta manera la valorización social a través del turismo, debe contribuir a conservar el patrimonio y a fortalecer la identidad local y cultura ambiental.

“Dicha práctica sugiere múltiples actividades, siendo el ecoturismo la modalidad más apropiada y compatible en las AP debido a ser una práctica orientada a la naturaleza, motivadora de la contemplación y admiración de dichos espacios, de menor impacto en el medio, requiere de una infraestructura mínima y contribuye a financiar los esfuerzos de conservación. Sugiere prácticas tendientes a la valorización de los recursos naturales y culturales, fomentando la participación en su conservación.” (Martin Varisto, Rosell y Rosake, 2009:187)

El ecoturismo, actúa como una estrategia para contribuir con el desarrollo sostenible, con lo cual implica un uso racional, responsable y sustentable del medio, ante el movimiento de visitantes en el lugar visitado.

En el plan de Manejo de la RNUM se proponen actividades ecoturísticas, como así también la realización de otras actividades turísticas de bajo impacto, asociadas a la naturaleza (Figura 4).

Tabla 1

Actividades ecoturísticas para la RNUM

Actividades ecoturísticas para la RNUM	Actividades turísticas y recreativas de bajo impacto para la RNUM
Observación de flora y fauna	Pesca deportiva de costa y embarcada
Avistaje de aves marinas y terrestres	Paseos de navegación
Senderos interpretativos autoguiados	Deportes náuticos (vela y cruceros)
Caminatas con guías - intérpretes de la naturaleza	Senderismo
Paseos de navegación con fines recreativo-educativos	Trekking
Relato histórico	Safaris fotográficos
Observación del arte de la pesca artesanal	
Consumo de la gastronomía típica	

Fuente: Lobato, F., 2021

Capítulo 4: Valor simbólico del área costera: Imaginarios turísticos

El valor simbólico se concentra en los imaginarios de los actores que intervienen en la propuesta de los paseos náuticos, con el objetivo de alcanzar una aproximación integral al análisis de los imaginarios turísticos del sector. Los actores seleccionados son la Fundación para la Recepción y Asistencia de Animales Marinos (FRAAM), la Reserva Natural de Uso Múltiple Bahía Blanca Bahía Falsa Bahía Verde (RNUM), la empresa Ría Express, el Área de Turismo de Bahía Blanca, el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB) y los visitantes del Puerto de Ingeniero White en los años 2018 y 2021.

La información se obtuvo a través de entrevistas abiertas a informantes clave de las instituciones y empresas: FRAAM, RNUM, Ría Express y Área de Turismo del Municipio de Bahía Blanca durante 2020-2021. En el caso del CGPBB, la información se obtuvo a partir de análisis documental como artículos periodísticos publicados en el diario La Nueva, el Plan de Gestión (2020), y sus canales digitales de comunicación (redes sociales y página web oficial) en el período de 2018-2021. Se realizaron encuestas a los visitantes del Puerto durante la Feria del Puerto los días 3 y 4 de abril de 2021, y encuestas online a participantes de los paseos náuticos de los años 2018 y 2021. Por último, se realizó una observación participante el día 3 de abril de 2021 en el paseo náutico de 3 hs por el estuario realizado por la empresa Ría Express. A continuación, se detalla la información obtenida con cada uno de los actores.

4.1 Actores que intervienen en los paseos náuticos

4.1.1 FRAAM

Para indagar acerca de la intervención de organismos no gubernamentales en los paseos náuticos de la reserva, se realiza una entrevista abierta a la Lic. Romina Matamala, miembro voluntario de la Fundación para la Recepción y Asistencia de Animales Marinos (FRAAM), localizada en Villa del Mar, a 4,2 km de la localidad de Punta Alta. FRAAM recupera, asiste y reintroduce ejemplares marinos víctimas de varamientos, captura incidental, accidentes, etc.

Romina desempeñó tareas como guía en los paseos turísticos realizados por la empresa Ria Express durante el año 2018, por lo que su aporte es enriquecedor para este trabajo. El objetivo desde la fundación en los paseos, fue la educación ambiental para los visitantes que elegían embarcarse y hacer algo distinto en relación a las actividades que normalmente se pueden realizar en el Puerto, que tradicionalmente se centran en una oferta turística y recreativa de tipo cultural e histórica. *“Poder hacer algo extra”* indica la entrevistada. *“Hacíamos un viaje por día para poder cuidar el lugar y no con cantidades de personas masivas, el objetivo era darlo a conocer y que se lo empiece a valorar”* (Matamala, 2021).

El mensaje que difunde la fundación tiene que ver con la importancia que tiene conocer el ecosistema para poder valorarlo. Y brinda herramientas para poder multiplicar esa información y que cada persona pueda colaborar para beneficiar el cuidado del estuario.

Las actividades que se realizan desde la fundación como la fiesta de los humedales o los recorridos por los senderos en Villa del Mar tienen como objetivo dar a conocer las particularidades del ambiente *“La gente nos decía “no conocíamos” o “no sabíamos que ahí en frente había una reserva”, cuando hablábamos de la cantidad de islas, o de los animales que son difíciles de ver pero que están, y muchos desconocían”* (Matamala, 2021). Y agrega que la fundación trabaja con educación ambiental, porque la gente desconoce totalmente la importancia de los humedales.

Al momento de promocionar los paseos, tuvieron el aval del área de turismo de Coronel Rosales, por lo que la difusión se realizó no sólo a través de las redes sociales de la fundación, sino también a través de la página oficial de turismo, por lo que también se hicieron notas en la televisión y radio.

Siempre trabajaron en conjunto con la empresa Ría Express encargada de los paseos náuticos, y con el aval de los guardaparques de la Reserva, por lo que cuentan con una estrecha relación debido a su participación conjunta en variados proyectos.

4.1.2 RNUM

Para identificar imaginarios turísticos por parte de la RNUM, se realiza una entrevista abierta al guardaparque de la reserva y se indaga acerca de su punto de vista sobre cuáles son los intereses que prevalecen para desarrollar actividades turísticas en el área.

Martín Sotelo es guardaparque de la reserva desde enero de 2003, y desde el año 1999 que trabaja en áreas protegidas como guardaparque, por lo que es fundamental su mirada acerca del aporte que hacen los paseos náuticos por el estuario al imaginario turístico del área.

Trabaja en las reservas de la provincia de Buenos Aires: Bahía Blanca, Bahía Falsa, Bahía Verde, y el Islote de la Gaviota Cangrejera. Explica que los trabajos que se realizan en la Reserva, tienen como objetivo implementar el ecoturismo como una herramienta de conservación, para mejorar el manejo dentro del área, y además comenta *“la persona que hoy va a visitar la reserva y se lleva una buena experiencia (...) va a tener otra mirada o esperamos que tenga otra mirada de la reserva y otros cuidados, y sean multiplicadores de lo que nosotros queremos”*. De esta manera la actividad *“se vuelve una herramienta de conservación”* (Sotelo, 2020).

El entrevistado revela que aún no se realizan visitas para el público dentro de la reserva, solo hay actividades por fuera del área, ya que están esperando que salga la normativa de uso público. Además, se iniciaron las gestiones para que la Isla del Puerto se reconozca como Reserva Natural de Objetivo Definido, lo que va a permitir cierto contacto con la comunidad. Pero mientras tanto, solo realizan tareas de investigación.

Explica que se trata de un ambiente que tiene distinciones especiales, que no es sólo naturaleza, sino que también está protegido y tiene restricciones de uso para conservar la fauna y flora, por eso, sostiene que necesitan que se ponga foco en lo ambiental por parte de la comunidad en general, desde organizaciones e instituciones, hasta el ciudadano común. En este sentido, opina que hoy en día la gente,

“no conoce la Reserva, ni siquiera sabe que hay islas en Bahía Blanca, entonces, por ejemplo, si hay algún evento de contaminación no se ponen a pensar en qué le pasa a la reserva, o al ecosistema, o a los animales, o a los servicios que brinda, si no que se centran los intereses en las pérdidas económicas” (Sotelo, 2020).

Comenta que las reservas formaron parte de la Red Hemisférica de Reserva para Aves Playeras (RHRAP) desde el 2016, en ese entonces se juntaron todos los subsitios que conforman la reserva, cada administrador tiene una ONG aliada: HaPic es una ONG aliada a Puerto Rosales; FRAAM es la ONG aliada a los humedales de Villa del Mar, área administrada por el Municipio de Cnel Rosales; la ONG Tellus es aliada a la Reserva Municipal Costera de Bahía Blanca, y por último la ONG ABDA es aliada del Club de Pesca de Cuatros en Cerri.

Tellus trabaja con la ONG Guardianes del Estuario, que empezó como un proyecto de extensión universitaria de alumnos del departamento de biología de la UNS, y ha generado un grupo que se dedica a hacer difusión ambiental del estuario a través de visitas guiadas y charlas en escuelas, además de otras actividades como jornadas de limpieza de playas. En la actualidad realizan actividades como censos de aves dentro y fuera de la reserva, capacitaciones, conformaron una mesa de buena gobernanza, y están orientados a lo educativo.

“La idea desde la reserva es que se vuelque un poco más al turismo porque, por ejemplo, la observación de aves, sobre todo, genera muchas divisas en los países, hay mucha gente que viene a ver aves singulares como son las marinas, costero marinas, las migratorias” (Sotelo, 2020). Esto genera un movimiento de gente incipiente pero que cada vez será más grande.

Desde su punto de vista, queda claro que lo beneficioso del turismo en el área, es cuando genera un cambio de conciencia para lograr una mejor conservación. Y agrega que la Reserva tiene 210000 ha. para conocer e investigar.

“Quisiéramos que todo se conozca por las 3 comunidades que la contienen, Bahía Blanca, Villarino y Cnel Rosales. Así que es casi una necesidad de manejo llevar a la gente al área para conocerla, y además porque les va a cambiar un poco la percepción, porque tal vez lo que es el puerto y las empresas han generado como un rechazo de la gente hacia nuestro mar, entonces una vez que se vence esa barrera te das cuenta que la naturaleza todavía tiene resiliencia, que los animales están ahí, entonces es importante poner esfuerzos para conservarla, para que la gente no diga que está todo contaminado o que es todo barro y no les dé ganas de conservarlo” (Sotelo, 2020).

Comenta que a partir de la experiencia de las personas que han acompañado en los paseos náuticos, entiende que una vez que se vence esa barrera del desconocimiento, la gente se queda fascinada con todo lo que hay. Y además manifiesta *“todo lo que hay está cerca, el mar, las islas, el ecosistema humedal, los canales, marismas, y los animales que hay, delfines, garzas, gaviotas, la gente se queda alucinada de lo que hay”* (Sotelo, 2020). Y cuando se logra entender que todo eso está vivo, es cuando se puede hacer una conexión más fácil de lo que hoy está al alcance, para que se empiece a valorar.

Por último, agrega que las dificultades de accesibilidad que hay en la reserva hacen que las personas no puedan visitarla ni conocer los servicios ecológicos que brinda el ecosistema a la comunidad. No se puede reemplazar la vivencia con folletería y videos, por lo que resulta fundamental que se gestionen las navegaciones para que se pueda vivir la experiencia completa. *“Es necesario un tipo de turismo enfocado a generar cambios en la comunidad, por eso necesitamos que se vivencie la reserva”* (Sotelo, 2020).

Hay 3 empresas que presentaron sus proyectos para hacer ecoturismo dentro de la reserva. Son Ría Express, Lanchas del Sur, y West (Techera Turismo). No se realizan paseos de manera regular, pero están por aprobar los 3 expedientes para que puedan hacer los paseos en la reserva. Dentro de la habilitación, se exige que se incorporen guardaparques y profesionales de turismo para evaluar la experiencia del visitante y mejorar el manejo de la actividad dentro de la reserva.

En la actualidad, en el puerto se encuentra el punto de venta de ticket de la empresa Ría Express que realiza paseos solo por el puerto, navegando sin ingresar a la reserva. Tiene salida los fines de semana y en eventos. Y con reserva previa realizan paseos por el canal principal con permiso de Prefectura.

4.1.3 Empresa Ría Express

Se realiza una entrevista abierta a Daniel Spadaccini, dueño de la Empresa Ría Express, ya que es la única que actualmente realiza paseos náuticos por el Puerto de Ingeniero White, y en menor medida por el estuario a través del Canal Principal hacia el barco hundido

“Usurbil”. Durante el recorrido se hace hincapié en la historia del área y el valor operativo del Puerto. Su mirada resulta enriquecedora para este trabajo ya que hace 5 años que realiza esta actividad abierta al público en general, y también ha acompañado paseos educativos impulsados por ONGs, en conjunto con los guardaparques para tareas de investigación.

El entrevistado comenta que cuando inició los paseos, no había ningún requerimiento, pero en la actualidad le piden habilitación por parte del Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible OPDS¹ para navegar dentro de la Reserva. Hace dos años que tiene el proyecto presentado y aprobado, pero no le dan el permiso para visitar la playa de la Isla del Puerto, actividad que antes realizaba siguiendo las recomendaciones de guías y guardaparques.

Pero, explica que tampoco desde el OPDS tienen recursos ni herramientas para controlar las navegaciones. *“Nadie controla nada porque no tienen medios. Los guardaparques no tienen embarcaciones. La provincia no da apoyo”* (Spadaccini, 2021).

Las habilitaciones de la lancha y las indicaciones las da Prefectura, y Daniel solo pide permiso a ellos, quienes están de acuerdo y aprueban sus paseos por el estuario, exigiendo los protocolos de cuidado y de capacidad.

Daniel tiene dos lanchas, su idea es realizar paseos todos los fines de semana, a la mañana uno de 3 hs que atraviesa el canal principal hasta el barco hundido “Usurbil”, y durante las tardes paseos de 30 min por el puerto. Anteriormente, en los paseos se incluía el refrigerio, post pandemia no está permitido, explica.

El entrevistado comenta que desde el Consorcio de Gestión del Puerto pidieron que se reanuden las actividades luego de que se levantaron las medidas de confinamiento por la pandemia por Covid-19, pero que él no recibió ninguna colaboración monetaria ni de difusión para tener un mayor alcance.

El espacio visitable del Puerto es denominado “plaza seca”, es donde tuvo lugar la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino en la mayoría de sus ediciones, la misma en 2021, fue suspendida debido a la pandemia por Covid-19 y reemplazada por la denominada “Feria del Puerto”. Durante la Feria se instalaron carritos de comidas rápidas, un escenario para actuaciones de artistas locales, y tuvieron salida los paseos náuticos por la costa del Puerto. Cada actividad se realiza a través de iniciativas privadas, explica Daniel.

¹ Desde el 2022 Ministerio de Ambiente de la Provincia de Buenos Aires

“Bahía siempre le dio la espalda al mar” porque no hay decisión política para realizar un acercamiento (...) y estos paseos tendrían que ser fomentados por el Consorcio” (Spadaccini, 2021).

La única difusión de los paseos náuticos es la página de facebook de la empresa, y a veces el municipio. Coloca su banner en la plaza seca y desde ahí se realizan las reservas. Prefiere promocionar su página a nivel exterior, y localmente ha salido en la Nueva Provincia y le han hecho notas en algunas radios.

En el intento de regularizar los paseos náuticos por el estuario y el turismo dentro de la Reserva, el CGPBB organiza una reunión vía Zoom durante la cuarentena por la pandemia de Covid-19 en la que participaron Federico Susbielles (actual Presidente del Consorcio), las empresas Techera, Lanchas de Sur y Ría Express, miembros de turismo del consorcio, miembros del OPDS, y guardaparques. Durante la misma, el OPDS informa que los permisos para realizar los paseos náuticos estaban listos, pero luego exigían un requisito más: que las empresas se registren como medio de transporte fluvial; con lo que Daniel no estuvo de acuerdo. Finalmente, el entrevistado considera que no hubo ningún cambio aparente. Sostiene que lamentablemente hay varios intereses que intervienen y perjudican al turismo.

En el marco de la Feria del Puerto durante los fines de semana de abril, la empresa de Daniel realizó paseos náuticos de 30 min desde la “Plaza Seca” del Consorcio en un recorrido por la costa del Puerto, y otros paseos con una duración de 2 hs por el estuario, atravesando el canal principal, con reserva previa. Las actividades tuvieron la concurrencia de visitantes de Bahía Blanca, Ing. White y alrededores.

4.1.4 Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca

La información se obtiene a través del Plan de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (2020), su página web oficial, artículos periodísticos en La Nueva Provincia, y redes sociales oficiales del organismo, en el período 2018-2021. El objetivo es identificar imaginarios turísticos a partir del mensaje que emiten sobre las actividades en el sector costero y la RNUM y de qué manera intervienen en los paseos náuticos por el estuario.

El Consorcio de Gestión del Puerto en su Informe de Gestión (2020) manifiesta que ha decidido tomar un rol protagonista en la promoción y desarrollo del ecoturismo, promoviendo la realización de obras definidas en mesas de discusión con profesionales de todas las áreas intervinientes: conservación, infraestructura, turismo, OPDS, etc.

Este proyecto de desarrollo del ecoturismo propone:

“...diagramar un esquema turístico recreativo, con una fuerte orientación ambiental y participativa, a partir de la transformación de los bienes naturales y culturales del entorno en recursos turísticos. Adherimos a una forma de protección integrada con el objetivo de no aislar aquello que se busca proteger” (Informe de Gestión, 2020: 22).

En el Informe de Gestión (2020), el CGPBB incluye solo un apartado sobre Puerto Sustentable nombrando las principales acciones realizadas en el sector: apoyo a la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras; a la Estación de Rescate Marina; estudios ambientales; el Proyecto de ley Islote del Puerto y su declaración como Área Protegida; el Plan de Gestión Ambiental para cumplimentar con las condiciones ambientales portuarias acorde a lo planteado por el OPDS; limpieza costera de la desembocadura del Arroyo Napostá junto con la Estación de Rescate Marina y 130 voluntarios; y por último, la adquisición de un Sistema de Monitoreo Ambiental que brindará información del estado del medio ambiente en tiempo real.

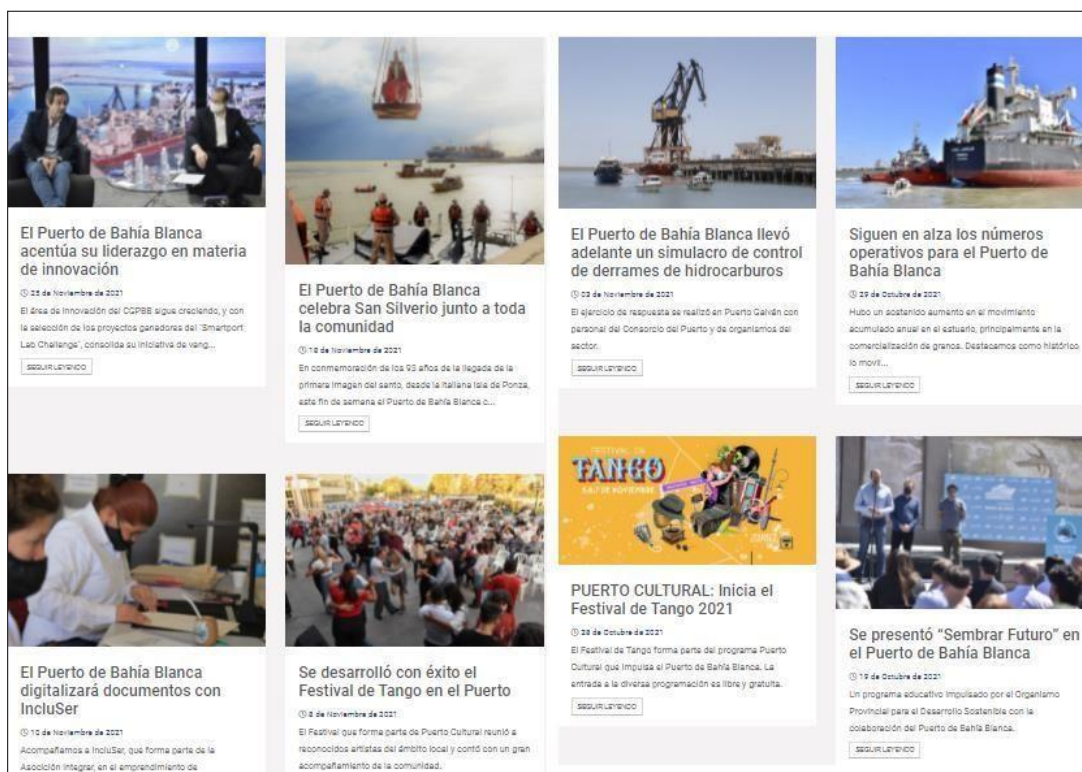
En su página web oficial predominan las noticias correspondientes a la actividad industrial del puerto, a las actividades culturales promovidas por el consorcio, y en menor medida a las actividades educativas ambientales o turísticas del área (Figura 4).

Se puede destacar la reciente presentación del programa educativo “Sembrar Futuro” en el Puerto de White, que es impulsado por el OPDS con colaboración del Consorcio de Gestión. Esta iniciativa, “...tiene como propósito principal, vincular a la comunidad con las Áreas Naturales Protegidas, como instrumento de conservación y democratización del ambiente de la Provincia de Buenos Aires” (Puerto Bahía Blanca, s/f).

Federico Susubielles, actual Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto, señaló que “ en equipo apostamos por acciones concretas que reafirman nuestro compromiso con la sustentabilidad junto a nuestra comunidad (...) no tengo dudas que el camino es seguir construyendo el Puerto Verde y Sostenible que queremos” (Puerto Bahía Blanca, s/f).

Figura 4

Noticias publicadas en la Página Web del Puerto Bahía Blanca



Fuente: Lobato, F. Sobre la base de, Puerto Bahía Blanca, (2021)

En cuanto a la observación de redes sociales, se puede comprobar un aumento de las publicaciones relacionadas al valor ambiental, educativo y recreativo de la costa, tanto en el perfil de Facebook del CGPBB como Instagram, y también se destaca un cambio en el enfoque de las actividades destinadas a la comunidad, ya que en 2018-2019 hay un predominio de la palabra “turismo”, pero actualmente se asocian a la expresión #puertoabierto y #puertocultural.

En 2020, aumenta notablemente la cantidad de publicaciones dedicadas al estuario, en las que se brinda información sobre particularidades del ambiente, su fauna y flora, y se publican fotos de amaneceres y atardeceres en el estuario que se pueden disfrutar desde el Puerto (Figura 5). En comparación, se observa que, mientras que en el período 2018-2020 las publicaciones destinadas al estuario fueron 19 en total, en el corriente año fueron 43, de las cuales 34 tratan sobre la flora, fauna y paisajes; y el restante sobre operatoria del Puerto. Por lo que hay una resignificación del estuario como ambiente que contiene al Puerto, y además un reconocimiento hacia el ecosistema y su biodiversidad.

En cuanto a la difusión de actividades recreativas y educativas, se observa un aumento de publicaciones en las redes sociales en los últimos dos años, principalmente las asociadas a la naturaleza del estuario. Por otra parte, las actividades histórico-culturales realizadas en el Puerto, como la Fiesta del Camarón y el Langostino, mantuvieron su protagonismo en la agenda no solo del Puerto, sino de la localidad.

En los años 2018 y 2019, se menciona la palabra “cultural” en 9 publicaciones en total, y en los años 2020 y 2021 se observan 99 publicaciones destinadas a la difusión de actividades culturales, bajo el hashtag #puertocultural. Vale aclarar, que en los años 2020-2021 los eventos programados se vieron afectados por la pandemia de Covid por lo que, debido a su suspensión, no se hizo mención a los mismos.

Sin embargo, en las redes sociales oficiales del Puerto, prevalece la difusión de información sobre las actividades industriales, la operatoria del puerto, y las novedades sobre innovaciones tecnológicas y de investigación en la mayoría de sus publicaciones durante los años consultados (Figura 5).

Figura 5

Publicaciones en Facebook del Puerto Bahía Blanca sobre el estuario



Fuente: Lobato, F. sobre la base de Facebook Puerto Bahía Blanca (2021)

Figura 6

Publicaciones en Facebook del Puerto Bahía Blanca sobre actividades portuarias



Fuente: Lobato, F. Sobre la base de, Facebook Puerto Bahía Blanca (2021)

Con respecto a los paseos náuticos, se observa que desde el Consorcio del Puerto la única empresa que recibió difusión en sus redes sociales fue Whest, perteneciente a Techera Viajes. Que realizó durante los años 2018 y 2019 paseos regulares en eventos y paseos educativos con docentes y alumnos (Figura 7). No se observa en los años consultados que la Empresa Ria Express, que es la única que realiza paseos en la actualidad, haya tenido mención alguna en las publicaciones del CGPBB.

Figura 7

Publicación en el Facebook del CGPBB haciendo difusión a la empresa Whest



Fuente: Lobato, F. Sobre la base de, Facebook Puerto Bahía Blanca (2021)

Para obtener información sobre el mensaje que emite el CGPBB a la comunidad a través de los medios de comunicación, se elige consultar el diario La Nueva en sus formatos impresos y digitales. En particular, las publicaciones donde el actual Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto ha sido entrevistado, y que hacen alusión a la costa, a la reserva o a los paseos náuticos.

Se pueden destacar menciones sobre los proyectos que tienen como objetivo acercar a la población al mar, como la propuesta del Frente Costero, un proyecto presentado hace una década, que planteaba la realización de un frente costero de 3 mil metros, con un bulevar de doble nivel de costanera y un mirador, ubicado donde funcionó por décadas el basurero

municipal y uno de los pocos puntos donde se puede generar un encuentro entre los bahienses y el mar (La Nueva, 28/8/2021).

Asimismo, el CGPBB anunciaba a través de este medio de comunicación, que se retoma la propuesta para refuncionalizar el histórico “Muelle de los Elevadores” (La Nueva, 1/8/2020), proyecto que había comenzado en 2018, a partir de un convenio firmado entre el CGPBB y el Colegio de Arquitectos para realizar un concurso nacional de ideas “para recuperar un sitio histórico de significativo valor patrimonial” y aumentar la oferta en el área portuaria de servicios orientados a la recreación y el turismo (La Nueva, 20/10/2018).

Federico Susbielles, luego de asumir como Presidente del CGPBB en febrero de 2020, destaca la importancia de un desarrollo del Puerto armónico entre todos los sectores y con eje en la comunidad. Y proyecta una “refundación del puerto local, buscando su crecimiento económico en beneficio de los bahienses, en armonía con todos los sectores y sin descuidar el medio ambiente” (Susbielles en La Nueva 22/2/2020).

En otra oportunidad, se hace mención a que 981 hectáreas del estuario, fueron oficialmente incluidas por la Red Hemisférica de Reserva de Aves Playeras (RHRAP), en el listado internacional de sitios prioritarios para la conservación de las aves playeras migratorias en América. Al sector protegido se lo denomina “Humedales de la Desembocadura del río Sauce Chico”, por su ubicación cercana a la desembocadura del río homónimo en la zona interna del estuario (La Nueva, 7/6/2020).

Respecto a esto, en diálogo con La Nueva, Federico Susbielles expresa,

“...este es un momento muy importante para Bahía Blanca, para nuestro puerto y para toda el área de conservación y respeto del medio ambiente. Esta acción de preservación ambiental sin lugar a duda tiene una enorme significación no solamente en el presente sino en el futuro. Queremos construir y expandir un puerto con el medio ambiente y la comunidad como aliados de sustentabilidad” (Susbielles en La Nueva 7/6/2020).

Más adelante, se anuncian a través del mismo medio, iniciativas como la recuperación de la banquina de pescadores, donde se ampliará el paseo costero, y los fines de semana funcionará una feria franca en la que se ofrecerá pescado fresco y productos frutihortícolas producidos

en Bahía Blanca y la región, así como también espectáculos y actividades culturales (La Nueva 1/8/2020).

Además, el presidente del CGPBB señala que se recuperarán para uso comunitario los galpones ubicados en el ex Muelle Nacional y que “se trabaja fuertemente con los clubes náuticos para generar nuevos sectores costeros donde la gente pueda interactuar con el mar, especialmente con visitas educativas destinadas colegios y navegaciones de bautismo” (Susbielles en La Nueva, 1/8/20).

En el mismo sentido, anuncia el avance con el Club de Pesca y Náutica y con organizaciones ambientalistas en el desarrollo de un área de avistaje de aves playeras a lo largo de un sector de 900 hectáreas de humedales protegidos (La Nueva, 1/8/20).

También menciona su relación con el intendente de la ciudad, Hector Gay, con quien conversa sobre algunos proyectos que tienen que ver con la costa y el disfrute. “Los proyectos son muchos y están todos en esta idea de empezar a generar mayor relación de la ciudad con el estuario” (Susbielles en La Nueva, 1/8/20). También busca sumar la voluntad política de la intendencia de la localidad para generar una alternativa de transporte, los días de semana, que descongestione el tránsito para los trabajadores, y también facilitar, los fines de semana, el acceso de la gente a la zona portuaria. (La Nueva, 1/8/20).

Y agrega, “hay que ganar metros, espacios de recreación, y le vamos a poner mucha energía a todo esto. Con el municipio y el ministerio de Transporte de la Nación estamos tratando de recuperar el tren en un esquema de conectividad entre la ciudad y el puerto” (Susbielles en La Nueva, 1/8/20).

En otro diálogo con La Nueva Susbielles expresa, “*todo lo que tenga que ver con mejorar la línea costera es muy importante recuperar y poner en valor*” (La Nueva 28/8/21) menciona en la misma nota que intervenir en el parque Almirante Brown sería “*una buena decisión*” para terminar de conformar un parque de acceso náutico, tanto para actividades de ese tipo como para esparcimiento de la comunidad (La Nueva 28/8/21).

Y detalla que,

“desde el Consorcio estamos realizando muchas obras en ese sentido, como la banquina de pescadores ya adjudicada, la recuperación del muelle de elevadores que se licitará

este año, un centro de interpretación en Puerto Galván y otro de avistaje en el club Náutico de General Cerri” (Susbielles en La nueva 28/8/21).

4.1.5 Dirección de turismo del Municipio de Bahía Blanca

Para conocer qué actividades de difusión y apoyo se realizan desde el Área de Turismo de Bahía Blanca a los paseos náuticos, se realiza una entrevista abierta a Diego Herlein, quien trabaja en el área desde hace aproximadamente 10 años y se desempeña como guía turístico.

El entrevistado realiza las visitas guiadas por la ciudad para el público en general, turistas y escuelas. Entiende como turismo a *“la posibilidad de poder brindar una experiencia satisfactoria al turista, con un bien escaso tal y como es su tiempo libre”* (Herlein, 2021).

Explica que las actividades de difusión y acompañamiento que hacen desde el área municipal de turismo están relacionadas con el patrimonio histórico, arquitectónico y en menor medida al natural del Puerto. Agrega que *“en función a la accesibilidad de la Reserva, las actividades fueron más bien escasas, aunque en los últimos tiempos pre-pandemia se estaban habilitando embarcaciones para tener un mejor acceso a la Reserva”* (Herlein, 2021).

El único aporte desde la municipalidad de Bahía Blanca a estas actividades que se realizan en el Puerto como los paseos náuticos de empresas privadas, es la difusión, indica que:

“se comparten en nuestras redes todas las actividades que se organizan en relación a la reserva. En estos tiempos el área está relacionándose con áreas de la Secretaria de Medio Ambiente para poder realizar actividades con el soporte de profesionales en la temática” (Herlein, 2021).

Opina que por muchas razones, la zona costera nunca tuvo una valoración importante en general en la sociedad, lo cual provocó que ciertas zonas de la costa fueran utilizadas con un fin económico-industrial. Pero el entrevistado expone que desde el Área de Turismo están siempre en contacto con estas áreas y dispuestos a trabajar en conjunto con tales entidades, ya que *“el Puerto es un punto de interés y la comunidad busca acercarse y usar al espacio como punto de esparcimiento”* (Herlein, 2021).

4.1.6 Visitantes del Puerto de Ingeniero White

Para conocer qué repercusiones tienen los paseos náuticos en la población que visita el Puerto de Ingeniero White y cuáles son sus imaginarios turísticos sobre el área, se realizaron encuestas presenciales y digitales.

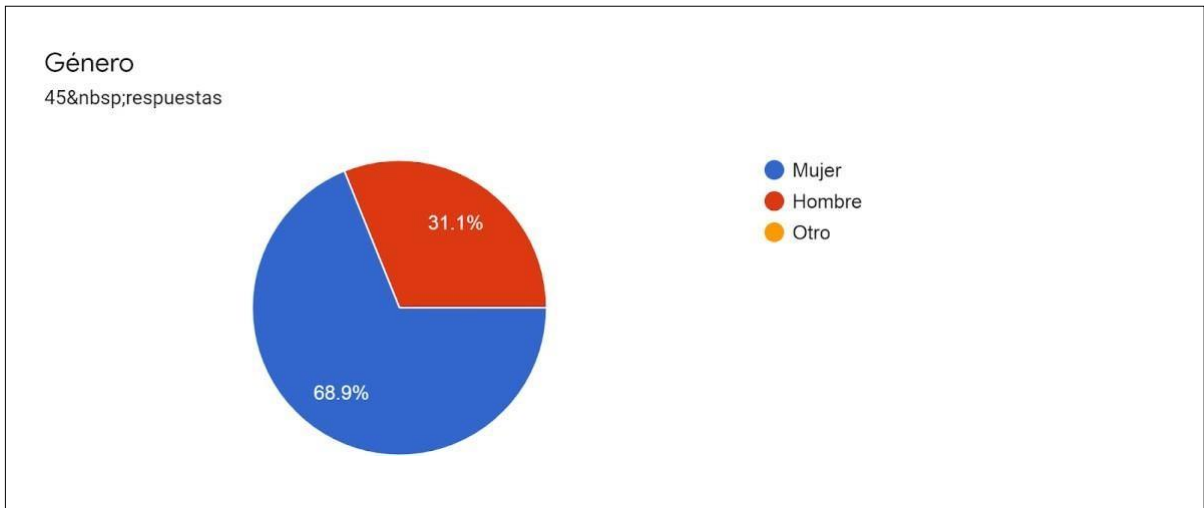
Las encuestas presenciales se realizaron los días 3 y 4 de abril de 2021 en el Puerto de Ing. White, en el contexto de “la feria del Puerto”, que reemplazó durante el fin de semana de Pascua a la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino, que se realiza cada año en la zona de la Plaza Seca (plazoleta contigua al consorcio) del Consorcio del Puerto. “La Feria del Puerto” resultó atractiva y se instaló durante algunos fines de semana consecutivos debido a que la propuesta alcanzó no solo a residentes de Ingeniero White y Bahía Blanca, sino también visitantes de los alrededores, que se acercaron en familia a pasar el día en el lugar.

Desde allí salieron cada una hora las embarcaciones de la empresa Ria Express, que realizaron durante todas las tardes, paseos náuticos de 30 min por la costa del Puerto. Y con reserva previa, se realizaron paseos de 3 hs que recorrían el estuario y llegaban hasta el barco hundido que se encuentra cerca de la isla del puerto.

Las encuestas online se realizaron a aquellas personas que habían realizado durante el año 2018 paseos náuticos con la empresa Ria Express, en sus salidas regulares, antes de la pandemia por covid-19, fueron contactadas a través de Whatsapp.

Todas las encuestas fueron realizadas con Formulario de Google, con preguntas de tipo abiertas, cerradas y de opinión, con el fin de tener una información clara sobre el alcance, valoración, importancia y difusión de los paseos. Se encuestaron en total 45 personas, de las cuales el 68,9% (31) fueron mujeres y el 31,1% (14) fueron hombres. (Figura 8)

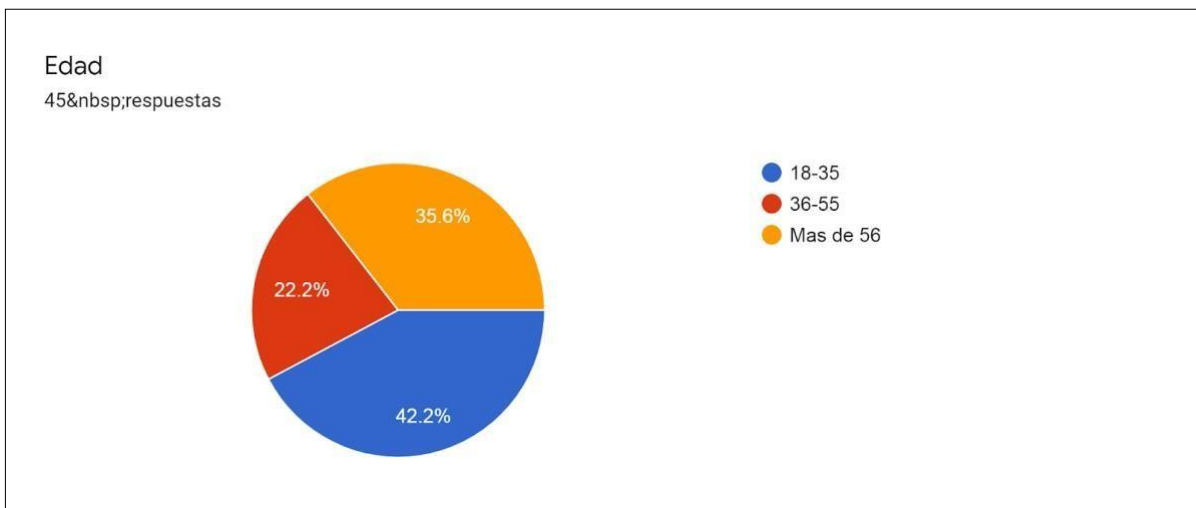
Figura 8

Género de los encuestados

Fuente: Lobato, A., 2020.

En relación al rango etario, el 42,2% (19) de las personas encuestadas tenían entre 18 y 35 años, el 35,6% (16) tenían más de 56, y el 22,2% (10) tenían entre 36 y 55. Los grupos etarios fueron delimitados con el fin de conocer el grupo que más visita el área del Puerto (Figura 9).

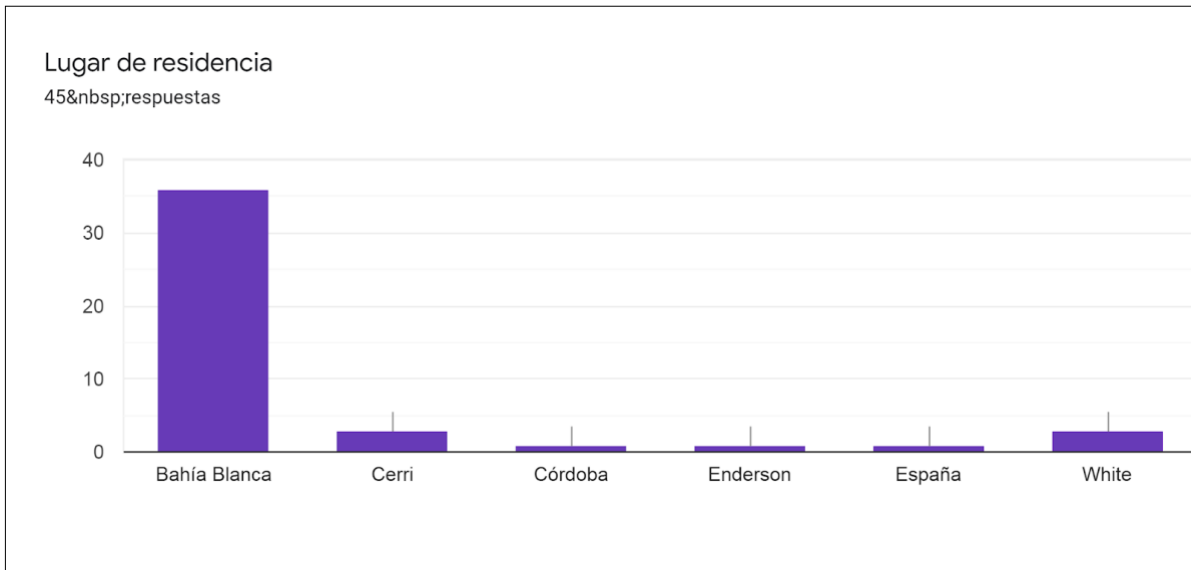
Figura 9

Edad de los encuestados

Fuente: Lobato, A., 2020.

En cuanto a la procedencia, se observa que la mayoría de los encuestados son residentes de la localidad de Bahía Blanca con el 80% del total, e Ingeniero White y Cerri con el 6,7%, mientras que una minoría venía de la zona específicamente al evento en el Puerto: personas de Ederson, Córdoba y hasta de España que se encontraban visitando familiares en la ciudad, y aprovecharon para conocer los atractivos que ofrece el Puerto de Bahía Blanca (Figura 10).

Figura 10

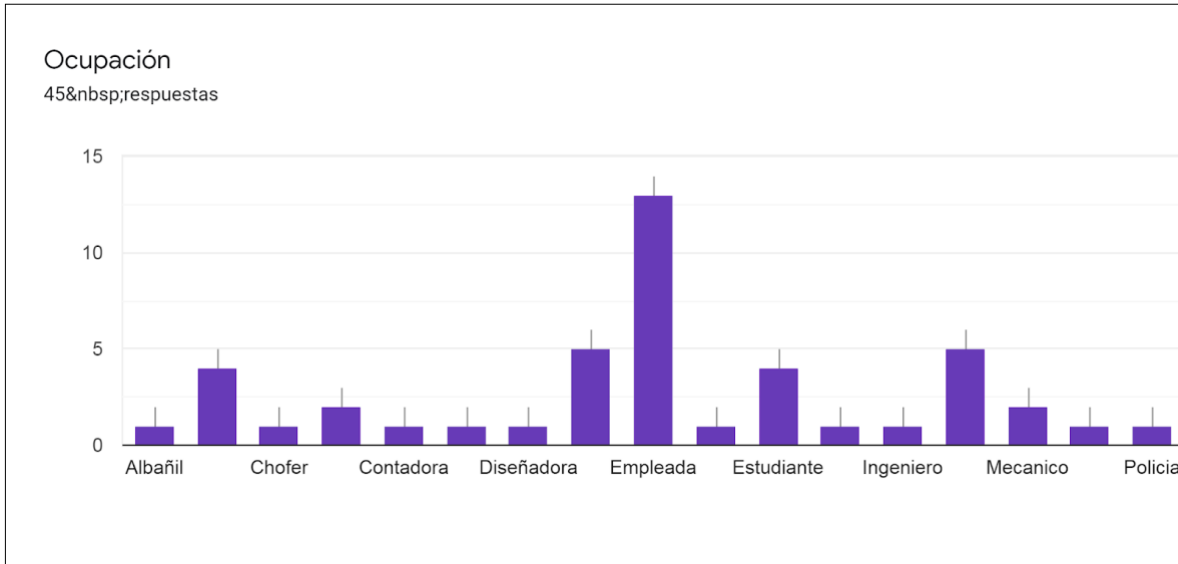
Lugar de residencia de los encuestados

Fuente: Lobato, A., 2020.

La ocupación de los encuestados, se puede observar que varían entre estudiantes, amas de casa, profesionales de la salud, personal de seguridad, comerciantes, albañiles, peluqueros y empleados/as, siendo este último el predominante (Figura 11).

Figura 11

Ocupación de los encuestados

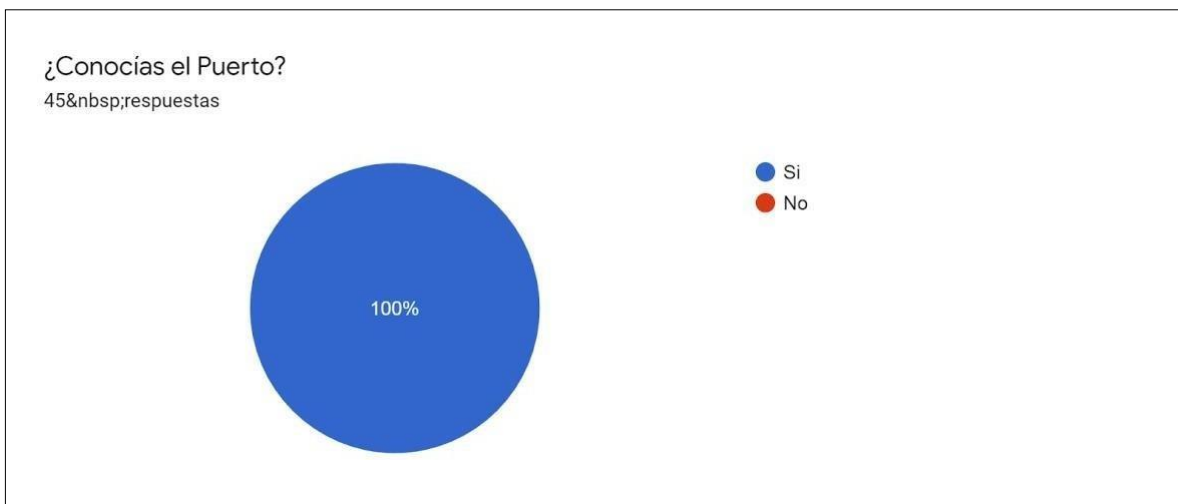


Fuente: Lobato, A., 2020.

Respecto al conocimiento sobre el Puerto de Bahía Blanca, se obtuvo como resultado que el 100% de las personas encuestadas ya lo había visitado al menos una vez (Figura 12).

Figura 12

Conocimiento del Puerto de los encuestados

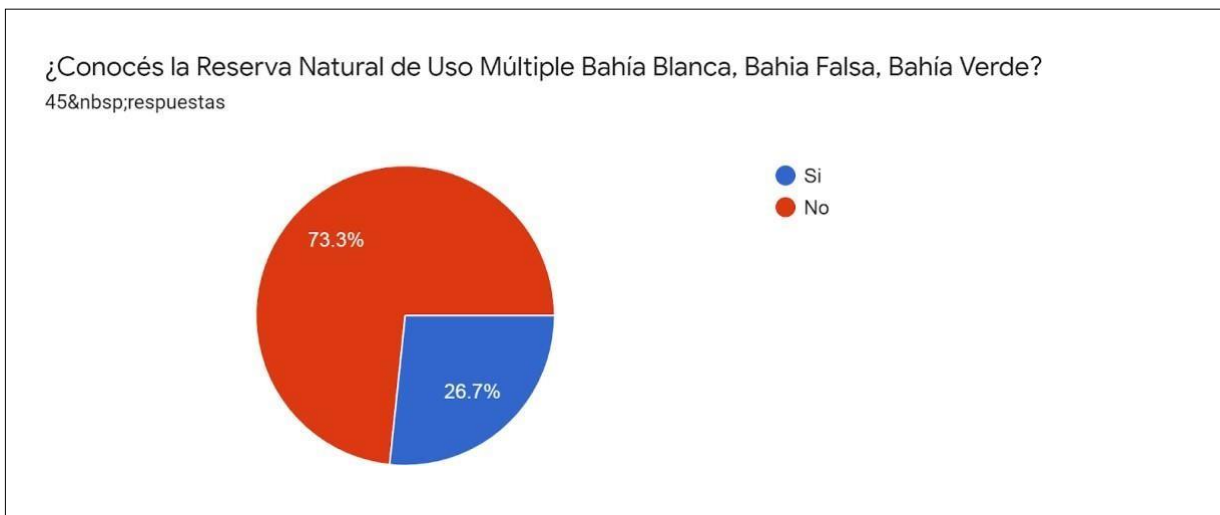


Fuente: Lobato, A., 2020.

Sin embargo, respecto al conocimiento de la Reserva Natural de Usos Múltiples Bahía Blanca, Bahía Falsa, Bahía Verde, se obtiene como resultado que solo el 26,7% (12) habían escuchado hablar de ella, mientras que el 73,3% (34) no sabían de su existencia (Figura 13).

Figura 13

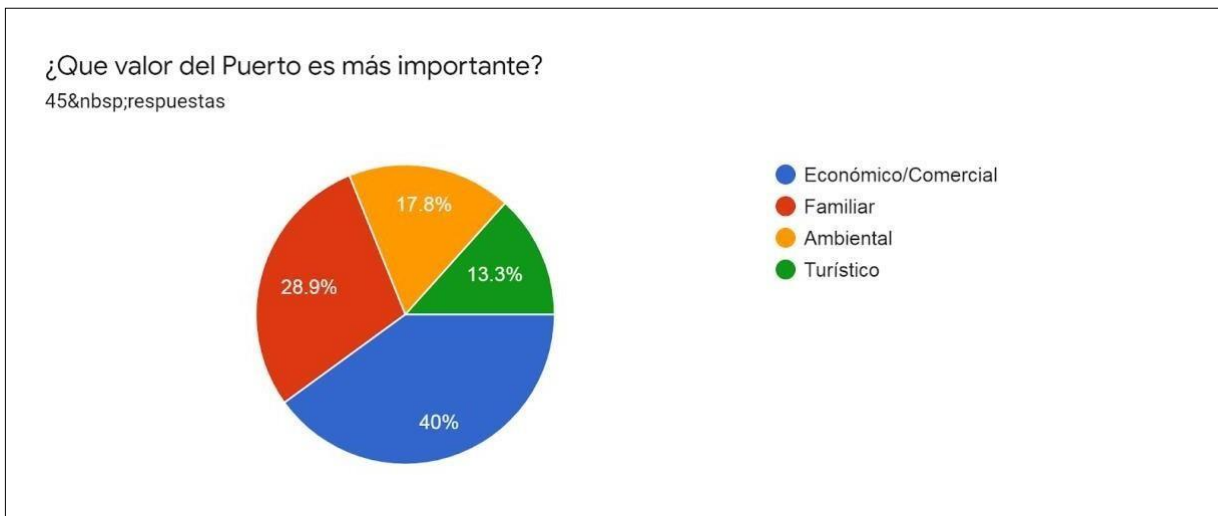
Conocimiento de la Reserva de los encuestados



Fuente: Lobato, A., 2020.

Sobre la valoración del puerto, se observa que el 40% (18) de las personas encuestadas coincidieron en que el espacio visitable del Puerto de Bahía Blanca tiene principalmente un valor económico y comercial, en segundo lugar, con un 28,9% (13) las respuestas se inclinaron a lo familiar, porque trae recuerdos de la niñez y momentos compartidos en familia. Un 17,8% (8) coincidieron en lo ambiental, y por último al turístico con un 13,3% (6) de las respuestas (Figura 14)

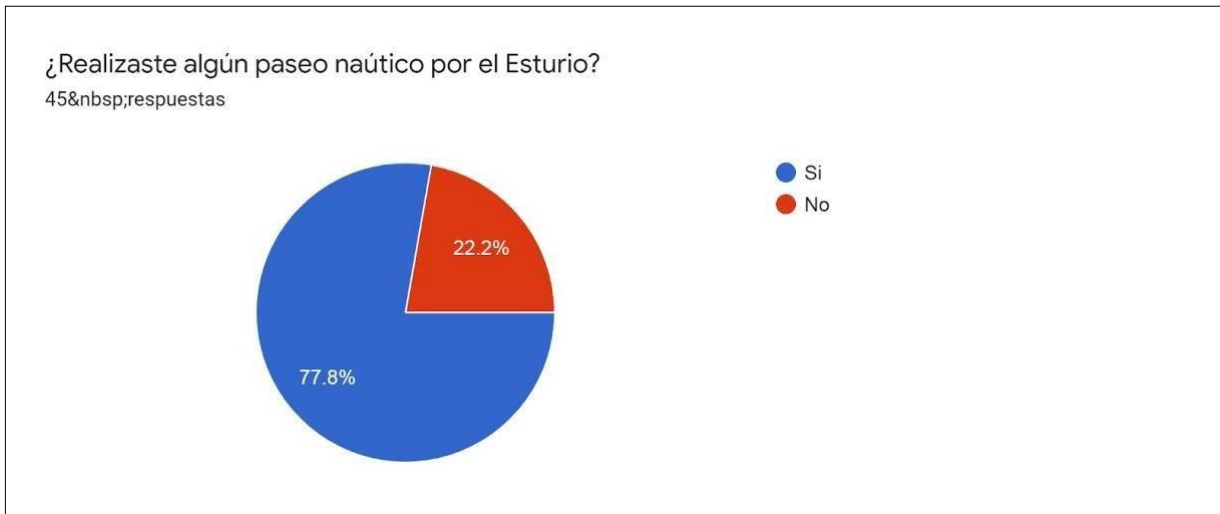
Figura 14

Valoración hacia Puerto de los encuestados

Fuente: Lobato, A., 2020.

Con respecto a la experiencia de navegación recreativa por el puerto de los encuestados, se obtiene que el 77,8% (35) habían realizado el paseo náutico por el estuario, durante las tardes del 3 y 4 de abril, y durante paseos realizados en 2019 antes de la pandemia por covid 19, mientras que un 22,2% (10) aún no, pero expresaron su deseo de poder realizar uno en el corto plazo (Figura 15).

Figura 15

Experiencia de los encuestados

Fuente: Lobato, A., 2020.

Se observa que de aquellas personas que lo realizaron, el 37,8% (17) se mostraron interesadas por conocer las particularidades del ambiente, la flora y fauna y la reserva natural, mientras que el 33,3% (15) lo hicieron por el solo hecho de navegar. El 28,9% (13) lo hicieron solo para admirar el paisaje o la vista desde el mar (Figura 16).

De aquellas personas que realizaron un paseo náutico, el 94,1% (33) recomiendan el paseo, porque “ayuda a tomar conciencia del espacio que habitamos”, “permite analizar otros puntos de vista y valorarlo”, “las explicaciones son muy enriquecedoras”, y “porque es el acercamiento al mar que los bahienses necesitamos”. Mientras que un 5,9% (2) prefieren no recomendarlo, debido a la relación precio-calidad, y tampoco volverían a hacerlo (Figura 17).

Figura 16

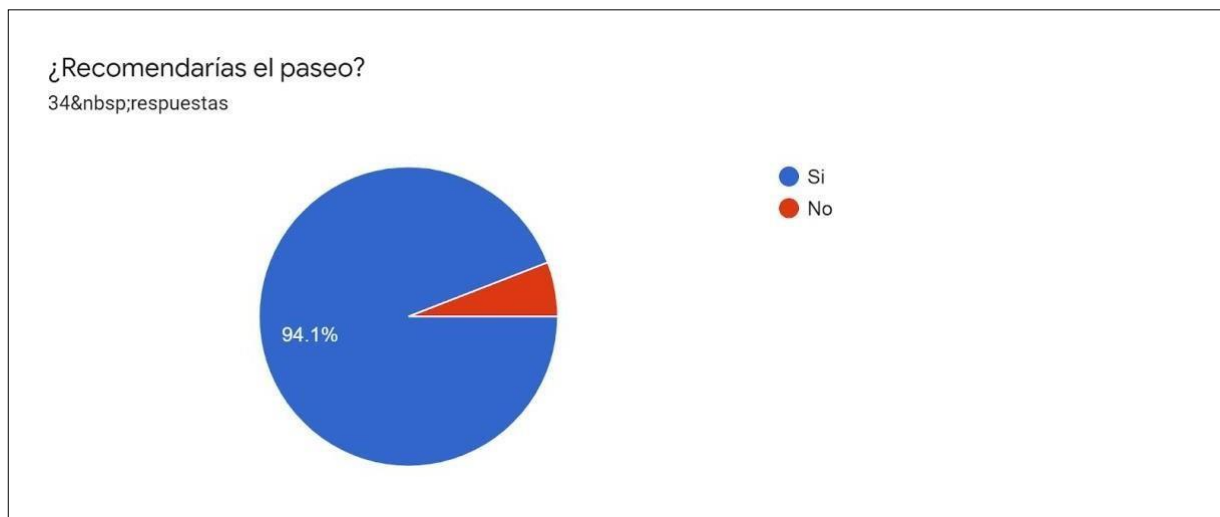
Expectativas de los encuestados



Fuente: Lobato, A., 2020.

Figura 17

Recomendaciones de los encuestados



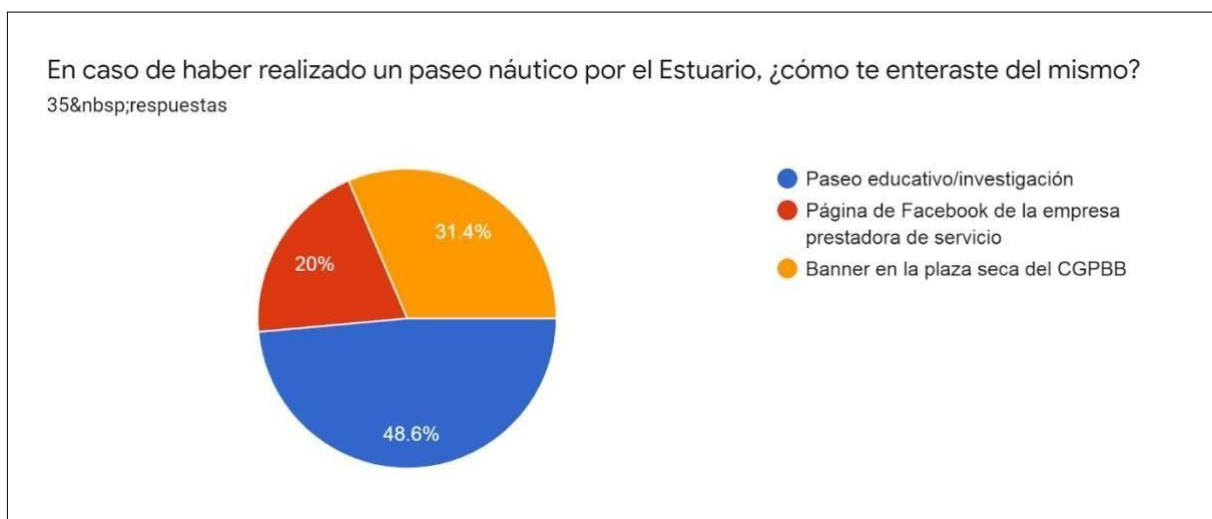
Fuente: Lobato, A., 2020.

En relación a la difusión de los paseos náuticos, se obtuvo como respuesta que de las 35 personas que realizaron el paseo náutico, el 48,6% (17) se enteraron de los mismos a través

de viajes educativos, grupos de investigación, el 31,4% (11) se enteraron gracias al banner colocado por la misma empresa Ria Express en la plaza seca del Consorcio del Puerto durante los días del evento. Mientras que el 20% (7) lo hicieron a través de publicidad y publicaciones en la página de Facebook de Ria Express (Figura 18).

Figura 18

Difusión de los paseos



Fuente: Lobato, A., 2020.

4.2 Tabla de resultados

La tabla de resultados tiene como objetivo distinguir los diferentes imaginarios turísticos que tienen cada uno de los actores analizados que participan en los paseos náuticos, para luego concluir en un informe comparando los mismos, y destacando aquellos que son predominantes en la actividad (Tabla 2).

Tabla 2

Imaginarios turísticos de los actores intervinientes en los paseos náuticos

Actor	Tipo de actor	Imaginarios turísticos preponderantes
Romina Matamala (FRAAM)	tercer sector	<p>Nuevo paradigma del turismo.</p> <p>Un turismo con más contacto con la naturaleza y con las comunidades, mayor tolerancia y respeto hacia las culturas que son visitadas.</p> <p>La reserva como ámbito para el desarrollo del nuevo paradigma del turismo.</p> <p>En la RNUM se pueden desarrollar nuevas modalidades de visita que permitan el contacto con la naturaleza, mediante tareas de educación ambiental para su conservación, fomentando el respeto hacia el ambiente.</p> <p>Todos los actores involucrados en los paseos náuticos salen beneficiados.</p> <p>FRAAM cumple su objetivo de educación ambiental, RNUM cumple su objetivo de difusión para la conservación, Ría Express obtiene beneficios económicos, y los visitantes se enriquecen de información y viven la experiencia. El CGPBB no ha sido identificado como actor involucrado en los paseos, sino como actor facilitador.</p>

<p>Martín Sotelo (RNUM)</p>	<p>público</p>	<p>El turismo como herramienta de difusión y financiación para la conservación</p> <p>El turismo es el medio para que la comunidad conozca el área, genere un cambio de conciencia sobre la percepción del lugar, y elija protegerla. La implementación de la modalidad de ecoturismo mejoraría el manejo dentro del área y generaría divisas para su conservación.</p> <p>Desinterés de la población por desconocimiento sobre la costa y la RNUM</p> <p>La comunidad no conoce la RNUM ni el ecosistema que sostiene, a causa de: el avance industrial, los prejuicios de la población sobre la calidad del ambiente (contaminado y poco atractivo), la falta de difusión y educación, y la imposibilidad de llevar a la gente al área para que la vivencie debido a su dificultad de acceso.</p> <p>La costa es inaccesible</p> <p>La accesibilidad a la RNUM es únicamente náutica y la falta de infraestructura para el descenso en las islas son obstáculos para generar actividades para los visitantes.</p>
<p>Daniel Spadaccini (Ría Express)</p>	<p>privado</p>	<p>El conocimiento sobre el área se conforma por las experiencias vividas de los trabajadores portuarios</p> <p>El sentido de pertenencia que tiene sobre el área, debido a su experiencia como navegante y marinero, influye en su discurso hacia los participantes de los paseos.</p>

		<p>Las vivencias del pasado en el área a partir de la actividad laboral, brindan conocimientos mayores que los estudios superiores o actividades contemporáneas.</p> <p>El atractivo de los paseos náuticos son los recursos histórico-culturales</p> <p>Prevalece la historia y el valor operativo del Puerto en la atraktividad de los paseos náuticos. La historia del área y el valor operativo del Puerto, son los atractivos que se presentan con mayor intensidad a los visitantes.</p> <p>Los intereses del Consorcio y el desinterés del OPDS perjudican al turismo</p> <p>Burocracia para presentar proyectos y pedir permisos para realizar actividades. El OPDS no tiene recursos ni herramientas para controlar las navegaciones, y la provincia no da apoyo.</p>
CGPBB	mixto	<p>Las actividades recreativas asociadas a la “apertura del puerto” como producto, mejoran la imagen del Consorcio.</p> <p>La costa tiene valor cuando se habla del Puerto, por lo que se fomenta el valor operativo del mismo, en todas las actividades que se realizan en el área. Utilizan el término “puerto abierto” para acercar la sociedad al puerto, por medio de actividades recreativas que generen mayor aceptación social y transparencia institucional.</p>

		<p>Desinterés actual por los paseos náuticos como actividad recreativa.</p> <p>No hay difusión de los paseos náuticos actuales.</p> <p>Las actividades en el estuario brindan información sobre la operatoria del Puerto y sus particularidades industriales.</p> <p>Construcción de un Puerto Verde y Sostenible.</p> <p>El trabajo en conjunto con profesionales de todas las áreas intervinientes como conservación, infraestructura, turismo, OPDS, hace que se puedan realizar las tareas de conservación necesarias para el ambiente.</p> <p>La difusión de actividades industriales y portuarias tiene mayor aceptación social.</p> <p>Resulta más importante para la comunidad obtener información sobre las actividades económicas del Puerto, que sobre las turístico-ambientales.</p>
<p>Diego Herlein (Dirección de Turismo, Municipio de Bahía Blanca)</p>	<p>público</p>	<p>El área de turismo hace principalmente tareas de difusión.</p> <p>Se necesita soporte de profesionales de la Secretaria de Medio Ambiente para poder realizar actividades dentro de la RNUM, y además, debido a la inaccesibilidad de la Reserva, las actividades son escasas.</p>

		<p>Prevalece la valoración del patrimonio histórico-cultural en la oferta turística del área costera.</p> <p>Los paseos organizados y la difusión turística de la ciudad prevalece el patrimonio histórico-arquitectónico y en menor medida, los atractivos naturales asociados al Puerto, ya que la zona costera nunca tuvo una valoración importante dentro de la sociedad.</p>
<p>Visitantes del Puerto</p>	<p>social</p>	<p>En la costa prevalece valor económico y comercial.</p> <p>Debido al avance industrial, fueron desapareciendo los espacios públicos como los balnearios “Galván” y “La Usina”.</p> <p>Bahía está de espaldas al mar (en relación al entorno natural).</p> <p>Desconocimiento del área natural. Interés por una oferta de paseos o actividades organizadas. No hay interés político de invertir en turismo en el área.</p> <p>Los principales atractivos son las actividades culturales que representan la identidad de la comunidad.</p> <p>Se distinguen los rasgos culturales del Puerto debido a su historia y a las experiencias vividas de los residentes y trabajadores de Ing White, que se manifiestan en las fiestas, ferias y eventos.</p>

Fuente: Lobato, F., 2021.

A partir de la realización de la tabla de resultados, se repara en que los imaginarios turísticos de FRAAM coinciden con los de la RNUM en cuanto a que se pueden desarrollar en la costa nuevas modalidades de visita, que permitan el contacto con la naturaleza mediante tareas de educación ambiental, fomentando el respeto hacia el ambiente y logrando que la comunidad lo valore. Aunque desde la RNUM, se desprende un punto de vista más económico sobre el área, en el que se plantean actividades para generar divisas como el avistaje de aves, que genera un interés particular en el turismo extranjero por observar aves singulares como son las marinas, costero marinas y las migratorias. Según este actor, generaría un movimiento de gente incipiente pero que podría incrementarse.

También se advierte un acuerdo respecto a la implementación de la modalidad de ecoturismo, ya que sería la más adecuada para el área y además mejoraría el manejo dentro de ella. En este caso, adhiere el apoyo del CGPBB que promueve a través de los medios de comunicación y sus redes sociales el desarrollo del ecoturismo para proteger el ambiente, aunque se puede ver en su discurso que siempre toma un rol de colaborador.

Sin embargo, existe un imaginario común entre los visitantes, la RNUM y el Área de Turismo del Municipio de Bahía Blanca, sobre el desinterés por desconocimiento de la comunidad por conocer las particularidades del ambiente, debido al avance industrial, a la inaccesibilidad de la costa y al predominio de las actividades culturales, que hacen que la población se vea más familiarizada con las características históricas, arquitectónicas y portuarias del área, que con su entorno natural. Aunque se pudo comprobar a través de las encuestas realizadas a los visitantes del Puerto que, al formular preguntas al respecto, se despierta una curiosidad por tomar contacto con el ambiente que les rodea, para conocerlo y tomar conciencia de su valor.

En este sentido, la Dirección de Turismo de Bahía Blanca, plantea que actualmente su aporte a la conservación de la zona costera y a la reserva se limita a tareas de difusión, pero que, en el último tiempo, se están tejiendo relaciones con la Secretaria de Medio Ambiente, para poder realizar actividades con el soporte de profesionales en la temática. Por lo que se observa su disposición a trabajar en conjunto para difundir y concientizar sobre los recursos naturales de Bahía Blanca y la región, a través de actividades recreativas y educativas.

No obstante, se puede ver que los visitantes del Puerto no exigen actividades en la reserva para relacionarse con el ecosistema, pero sí participan masivamente de la Fiesta Nacional del Camarón y el Langostino, las Ferias, y la Fiesta de San Silverio. Esto se debe a que fueron desapareciendo los espacios públicos de balnearios como “Galván” y “La Usina” que hicieron que la comunidad se sienta cada vez más alejada de la costa en relación a su naturaleza, y se identifiquen cada vez más con la cultura y la historia del lugar, del puerto, y de sus trabajadores.

En este punto se observa la concordancia con la Dirección de Turismo de Bahía Blanca que en la actualidad realiza, promueve y difunde actividades relacionadas al patrimonio histórico, arquitectónico del Puerto y en menor medida al patrimonio natural. Por eso se puede deducir, que a la población bahiense le llega de forma más masiva, la información sobre las actividades culturales que se realizan en el sector.

De todas formas, se observa que el imaginario de que Bahía (haciendo alusión a la comunidad bahiense) le da la espalda al mar es, como opina Sotelo de la RNUM, una construcción impuesta, que hace que solo se "le dé la espalda" a la costa en relación al ecosistema y su biodiversidad, pero no es así con respecto a las empresas, ya que se pudo comprobar, a través de las encuestas realizadas, que poseen un reconocimiento importante por parte de la sociedad, como fuente de trabajo y por los beneficios económicos que aportan a la localidad. Además, la zona portuaria sí es reconocida y valorada como paseo familiar de fin de semana, y como sede de eventos populares para la comunidad que generan mucha concurrencia.

En contrapartida, el dueño de la empresa Ria Express, opina que hay un desinterés político por fomentar el turismo en la reserva, y además un gran nivel de desconocimiento sobre el área. Debido a su experiencia como navegante y mariner, plantea cómo deberían operar los organismos para generar infraestructura que permita vivenciar la reserva descendiendo a las islas, entre otras recomendaciones de manejo pero afirma que hoy en día no tienen medios para hacerlo.

Este imaginario se explica a partir del sentido de pertenencia que tiene el actor sobre el área, debido a su propia experiencia como navegante y mariner, que no solo influye en su discurso hacia los participantes de los paseos, sino también en su idea sobre el conocimiento que hay que tener sobre el área para generar alternativas de uso.

Cuando coincide con FRAAM para realizar en conjunto los paseos náuticos, se muestra de acuerdo en mostrarle a los visitantes los beneficios que brinda el ecosistema a la comunidad. La asistencia de guía de FRAAM permite brindar información valiosa sobre las particularidades del ambiente. No obstante, en los paseos regulares, hace mayor hincapié sobre el uso portuario e industrial de la costa, y las particularidades de su historia. Por eso, los principales atractivos que propone en sus paseos son el barco hundido, y la foto “postal” del puerto visto desde el mar. Esto se debe a que en el imaginario de este actor las experiencias vividas de los trabajadores del puerto y marineros definen la atractividad del lugar.

Por su lado, el CGPBB organiza embarcaciones aisladas de investigación sobre la operatoria del puerto, y brinda apoyo y difusión a los paseos náuticos con fines educativos realizados. En las redes sociales del CGPBB se registran publicaciones de difusión sobre embarcaciones de carácter educativo o de investigación, pero no se fomentan paseos turísticos. De hecho, se pudo detectar a través de las redes sociales oficiales del organismo, que durante los últimos dos años la palabra “turismo” no ha sido utilizada entre sus publicaciones, y todas las actividades relacionadas a la recreación, ya sean culturales o naturales, se engloban en el hashtag “#PuertoAbierto”, por lo que se concluye que en el imaginario del organismo todas las actividades recreativas tienen valor cuando están asociadas al Puerto.

Desde Ría Express se plantea que la burocracia de los organismos por regularizar la actividad y brindar las autorizaciones, solo genera obstáculos en su desempeño, ya que se generan más gastos y no brindan ninguna ayuda. Esto se debe al desinterés por fomentar actividades que activen el turismo en el sector.

En cambio, desde la RNUM, sugieren la necesidad de que se regularicen los paseos náuticos para poder realizar un monitoreo sobre la actividad, porque el ambiente es muy frágil, salitroso y fácilmente erosionable, entonces consideran que las intervenciones se tienen que hacer en pequeña escala. La regularización de los paseos y el monitoreo servirían para evaluar la experiencia del visitante y mejorar el manejo de la actividad dentro de la reserva en pos de su conservación.

Se puede determinar el predominio del imaginario que relaciona a la costa con su operatoria como puerto. Por más que la costa se abra a la población, las actividades que se incorporan ya sean recreativas o culturales tienen una mirada productiva.

Capítulo 5: Recomendaciones

A partir del análisis realizado, se presentan lineamientos propositivos con el objetivo de colaborar con investigaciones futuras sobre la temática de los imaginarios turísticos del área costera del partido de Bahía Blanca.

- Distinguir los imaginarios turísticos entre residentes de la localidad de Ing White y otros residentes del partido de Bahía Blanca.

Resulta fundamental analizar los imaginarios por separado para entender la valoración que hace cada uno del área, ya que se pudo comprobar a través de las encuestas realizadas, que aquellas personas residentes de la localidad de Ing. White, en su mayoría, poseen un sentido de pertenencia mucho más arraigado al Puerto que otros residentes del partido.

- Incluir otras organizaciones sin fines de lucro.

Para ampliar aquellos imaginarios que puedan brindar aportes significativos sobre el valor ambiental de la costa para futuras propuestas. Se observa a través de esta investigación, que la fundación FRAAM posee un imaginario ligado a la conservación ambiental del estuario, y propone alternativas de manejo en pos de su sostenibilidad, por lo que resulta fundamental agregar ONG's alineadas con este propósito para considerar más alternativas de uso en el mismo sentido. Se sugiere Guardianes del Estuario porque tanto en las entrevistas de FRAAM, la RNUM, Ría Express, y el CGPBB surgió su mención.

- Diferenciación etaria en el análisis de los imaginarios de los visitantes del puerto.

Se debe a que a partir de esta investigación se capta que las personas mayores de 56 años tienen un registro de la costa previo al desarrollo del polo industrial, que los jóvenes no tienen, por lo que sus perspectivas y expectativas son muy diferentes a la hora de analizar la atractividad del área y brindarle importancia y valor al entorno natural.

- Agregar a otras empresas que se han dedicado a los paseos náuticos.

Esta investigación se centró en Ria Express por ser la única que durante la pandemia por Covid 19 continuó con las actividades, sin embargo, se considera necesario analizar los

imaginarios turísticos de otras empresas que realizan las mismas actividades, para conocer el alcance que tienen en la toma de decisiones, y su visión sobre la actividad turística en el área.

- Analizar actores técnicos como instituciones educativas y de investigación.

Aunque estos actores no estén involucrados de manera directa, pueden realizar intervenciones e investigaciones en el área costera que resulten enriquecedoras para investigaciones futuras.

- Ampliar el análisis de los imaginarios a otras actividades que se desarrollen en la costa.

Centrarse en los paseos náuticos resultó apropiado y eficaz para esta investigación, ya que se pudieron analizar datos específicos para conocer el alcance que tiene la actividad en el área, como paseo turístico, y entender de qué manera es valorada el área costera por los diferentes actores que intervienen en la misma. Pero se sugiere ampliar el análisis hacia otras actividades que se desarrollan en el área, para poder hacer comparaciones y entender más sobre la prevalencia de actividades culturales por sobre las que se desarrollan en el entorno natural.

- Incorporar otros sectores de la costa del partido de Bahía Blanca.

Para que el análisis de los imaginarios turísticos y recreativos no se centre solo en el Puerto de Ingeniero White, resulta enriquecedor poder incluir otras áreas. La costa del partido es mucho más amplia, y se puede obtener información valiosa para la investigación.

Consideraciones finales

La zona costera es un espacio de ocio conflictivo, donde prevalecen múltiples intereses económicos, sociales, ambientales, muchas veces contrapuestos. En particular, son valorados para el disfrute, la recreación y el turismo; por lo cual, se encuentran muy bien posicionados en los imaginarios turísticos.

En particular, en la zona costera de Bahía Blanca a partir de la década del ´70, el avance de la industrialización hace desaparecer espacios públicos que se utilizaban como balnearios para el disfrute de la comunidad, lo que marca un distanciamiento de las personas con el mar y su biodiversidad. Esto facilita la intervención de los entes privados con un sentido economicista que prevalece hasta hoy por sobre la importancia del turismo, la calidad del ambiente y de vida de la población.

En este contexto, surgen diferentes valoraciones por parte de la sociedad, en particular, en los actores que intervienen en las actividades turístico recreativas costeras como los paseos náuticos. Se identifican y caracterizan sus imaginarios turísticos-recreativos, para comprender los diferentes intereses que coexisten en el área costera como espacio de ocio, cómo operan en el área, y cuál es su grado de influencia en la toma de decisiones y en los comportamientos de los visitantes.

Por un lado, los imaginarios turísticos y recreativos de la empresa Ria Express se fundamentan en la importancia de la historia del puerto y sus trabajadores. Por lo tanto, son estos aspectos los que se resaltan en los paseos náuticos. Por otro lado, tanto el guardaparque de la RNUM e integrante de FRAAM, comparten el imaginario centrado en la importancia del ambiente y el interés de la implementación del ecoturismo en el sector. En cuanto al CGPBB, los imaginarios se basan en la apertura del puerto a la población a través de propuestas culturales. Esta apertura se centra en el interés de comunicar la operatoria del Puerto y generar actividades recreativas asociadas a los aspectos culturales. La Dirección de Turismo del Municipio si bien comparte el imaginario centrado en el puerto y los aspectos culturales, el interés está en el acompañamiento de todas las propuestas que surjan en el sector.

Por lo tanto, los imaginarios turísticos prevalecientes de los visitantes, responden a la información brindada desde los actores mencionados, adoptando una mirada centrada en el valor operativo y cultural del Puerto y en menor medida, en las características ambientales y la importancia del ecosistema que lo sostiene.

De acuerdo a esto, como primera aproximación, se comprueba la hipótesis de esta investigación, ya que se identifican diversos imaginarios turísticos y recreativos de los actores que intervienen en la propuesta de los paseos náuticos. Esta diversidad se refleja en intereses diversos con respecto al aprovechamiento del sector costero, con el predominio de una mirada operativa y cultural.

Como construcciones colectivas basadas en idearios fuertemente marcados por cada sociedad, los imaginarios turísticos establecen los diferentes modelos de turismo que se presentan en un momento dado. Pero también, se encuentran constantemente sujetos a revisiones, cambios y nuevas interpretaciones, por lo que existe la posibilidad de transformarlos. Trabajar en los imaginarios turísticos puede contribuir no sólo a propuestas más abarcativas que integren los aspectos ambientales, sino también, comenzar a pensar al turismo como agente constructor de un tiempo libre diferente.

“Nuestra relación al mundo debe modificarse, y esto ya ha sido bien asumido y afirmado por los ecologistas. Ciertamente, la protección de la naturaleza es central para la supervivencia de la humanidad” (Hiernaux, 2020: 87).

Bibliografía

- ANTÓN, S. (1998). *La urbanización turística: de la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. Documents D'anàlisi Geogràfica 32, 1998. pp. 17-43. En: ANTÓN, S. (1998). *La urbanización turística: de la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística*. Barcelona: UAB. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=239352&orden=84639&info=link>
- BARRADO, D.; CALABUIG, J. (2001). *Geografía mundial del turismo*. Madrid: Síntesis S.A. Disponible en: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Barrado%20y%20Calabuig%20\(2001\)%20Geograf%C3%ADa%20mundial%20del%20turismo.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Barrado%20y%20Calabuig%20(2001)%20Geograf%C3%ADa%20mundial%20del%20turismo.pdf)
- BARRADO, D. (2004). El concepto de destino turístico. Una aproximación geográfico-territorial. *Estudios Turísticos*, n.º 160 (2004), pp. 45-68. Disponible en: https://turismo.janium.net/janium/Objetos/REVISTAS_ESTUDIOS_TURISTICOS/91963.pdf
- BENSENY, G. (2004). *El rol de los actores socio-institucionales en la gestión del turismo en centros urbanos del interior de la Provincia de Buenos Aires, Argentina*. Comunicación presentada en III Congreso Internacional de Turismo, Mendoza [ARG], 21-23 octubre 2004. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/1710/>
- BENSENY, G. (2006). El espacio turístico litoral. *Aportes y Transferencias*, 10(2), pp. 102-122. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/324/>
- BENSENY, G. (2011). *La zona costera como espacio turístico. Transformaciones territoriales en la costa atlántica bonaerense Villa Gesell (Argentina)*. Bahía Blanca: UNS. Disponible en <https://core.ac.uk/download/pdf/11677132.pdf>
- BENSENY, G. (2015). *Turismo y desarrollo en destinos costeros de la provincia de Buenos Aires. Una aplicación en Santa Clara del Mar, Argentina*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/2394/1/benseny.2015.pdf>
- BERTONCELLO, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y transferencias*. 6(2), pp 29-50. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/259/>

BERTONCELLO, R. (2012). *Los imaginarios de espacios distantes a partir del turismo*. En: LINDON, A y HIERNAUX, D. (2012), *Geografías de lo imaginario*. México DF: Anthropos y UAM-Iztapalapa. Disponible en: <http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/prunier.delphine/geoimaginario.pdf>

BUSTOS CARA, R. (2008). Teoría de la acción territorial. Acción turística y desarrollo. *Aportes y transferencias año 12 vol 1*. pp. 87-104. Universidad Nacional de Mar del Plata Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/276/27615334005.pdf>

CAMPRUBÍ, R.; GUIA, J.; COMAS, J.(2009). La formación de la imagen turística inducida: un modelo conceptual. *Pasos: revista de turismo y patrimonio cultural*, 7, pp. 255-270. Universidad de Girona. Disponible en: http://www.pasosonline.org/Publicados/7209/PS0209_8.pdf

CARRASCO, S. (2009). El consumo del espacio litoral en las ciudades turísticas. *Espacio y Tiempo: Revista de Ciencias Humanas, ISSN 1885-0138, N.º. 23*, pp. 251-270. Universidad de Alicante. Disponible en: <https://web.ua.es/en/giecryal/documentos/documentos839/docs/art-consumo.pdf>

ERCOLANI, P. (2005). Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuesta de futuro. *Revista Universitaria de Geografía, vol. 15, 2006*, pp. 209-212. Universidad Nacional del Sur. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/3832/383239096014.pdf>

HERNANDEZ SAMPIERI, R. (2006). Metodología de la Investigación. México DF: McGraw-Hill. Disponible en: <http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf>

HIERNAUX, D. (2002). *Imaginarios sociales y turismo sostenible*. Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/costar/cua123.pdf>

HIERNAUX, D. (2009). *Los imaginarios del turismo residencial: experiencias mexicanas*. En MAZÓN, T; HUETE, R, MANTECÓN, A. *Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial*. Barcelona: Icaria, pp. 109-125. Disponible en:

<https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/23560/8/7.%20Hiernaux%20Los%20imaginarios%20del%20turismo%20residencial.pdf>

HIERNAUX, N.; OSORIO, G.; VAZQUEZ, A. (2020). *Los imaginarios sociales y el turismo: conceptos y aplicaciones*. Ciudad de Mexico: Universidad Panamericana. Disponible en: <https://www.amiturismo.org/wp-content/uploads/2020/10/Los-imaginarios-sociales-Rosa-Adriana-Vazquez.pdf>

IBÁÑEZ, G.. (1992). Planificación de unidades didácticas: una propuesta de formalización. *Revista Aula de Innovación Educativa en Aula*, n°1, abril de 1992, pp. 13-15. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/328548584/Planificacion-de-Unidades-Didacticas-Una-Propuesta-de-Formalizacion>

KOTLER, P.; HAIDER, D.; REIN, I (1994). *Mercadotecnia de localidades*. México: Diana

LINDÓN, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista eure* (Vol. XXXIII, N° 99), pp. 7-16. Santiago de Chile, agosto de 2007. Disponible en: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/eure/v33n99/art02.pdf>

LINDÓN, A.; AGUILAR, M.; HIERNAUX, D. (2006). *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Barcelona: Anthropos Editorial.

MARTÍN VARISTO, Y. (2015). *El proceso de valorización turístico – recreativo del espacio litoral del Partido de Bahía Blanca. El patrimonio desde una visión integradora*. Bahía Blanca: UNS, Dpto de Geografía y turismo. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/2466/>

MARTÍN VARISTO, Y. (2019). *Aporte metodológico cualitativo para un uso turístico-recreativo sustentable de los espacios de ocio no tradicionales en el litoral del partido de Bahía Blanca*. Ponencia en actas de Congreso Sur Sur. FLACAM, Montevideo.

MARTÍN VARISTO, Y.; ROSELL, P.; y ROSAKE, P. (2009). Capacidad de carga turística en área de humedales. *Aportes y transferencias* Año 13, vol 2. pp 45-64. Universidad Nacional del Sur. Disponible en: <http://nulan.mdp.edu.ar/1551/1/Apo2009a13v2pp45-64.pdf>

MARTÍNEZ CARAZO, P. (2006). *El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica*. Barranquilla: Pensamiento & Gestión, núm. 20, julio, 2006, pp. 165-193 Universidad del Norte de Barranquilla

MARTINEZ POSADA, J.; MUÑOZ GAVIRIA, D. (2008). *Aproximación teórico-metodológica al imaginario social y las representaciones colectivas: apuntes para una comprensión sociológica de la imagen*. Manizales: Universidad de Manizales. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/unih/n67/n67a10.pdf>

MELO, W.; SCHILLIZZI, R.; PERILLO, G.; PICCOLO, M. (2003). *Influencia del area continental pampeana en la evolucion morfologica del estuario de Bahia Blanca*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/260769247_Influencia_del_area_continental_pampeana_en_la_evolucion_morfologica_del_estuario_de_Bahia_Blanca

MOSCOSO, F. (2017). *El papel de los actores territoriales en la definición y configuración de modelos de desarrollo turístico*. Bahía Blanca: UNS. Disponible en: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/34681/Documento_completo_.pdf?sequence=1&isAllowed=y

NAVALON GARCIA, R. (2015). La construcción de la imagen turística de los destinos turísticos tradicionales: imagen proyectada y percibida de la ciudad de Alicante. *Análisis espacial y representación geográfica: innovación y aplicación*. pp 335-344. Disponible en: https://congresoage.unizar.es/eBook/trabajos/035_Navalon%20Garcia.pdf

PINASSI, A. (2016). *La configuración de un nuevo espacio turístico recreativo a través de la valorización del patrimonio cultural: el caso de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: UNS, Dpto de Geografía y Turismo. Disponible en: http://bibliotecadigital.uns.edu.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1852-42652017001100110&lng=es&nrm=iso

PINASI, A.; SCHENKEL, E. (2018). *El desarrollo del turismo y la recreación en una localidad de tradición portuaria. El caso de Ingeniero White (Rep. Argentina)*. ACTA Geográfica, Boa Vista, v.12, n.28, jan./abr. de 2018. Pp. 178-185. Universidade Federal de Roraima. Disponible en: <https://revista.ufrr.br/actageo/article/view/4869/2467>

PINTOS, J. (2001). *Construyendo realidad (es): Los Imaginarios Sociales*. Disponible en: <http://www.gceis.org/papeles1.htm>

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (2010). *Recomendaciones internacionales para estadísticas de turismo 2008*. Publicación de las Naciones Unidas. Disponible en: https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_83rev1s.pdf

ROSAKE, P.; ERCOLANI, P. (2012). Los espacios de ocio en Bahía Blanca: preferencias de la población en relación al uso de su tiempo libre. *Realidad, tendencias y desafíos en turismo*. Año XII. Volumen 10. Noviembre de 2012. pp. 94-115. Universidad Nacional del Comahue. Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/322512869.pdf>

SANCHEZ BURGOS, E. (2008). *Valorización turístico-recreativa de Ingeniero White*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur. Disponible en: <https://www.bibliotecadgyt.uns.edu.ar/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=11911%20thumbnail-shelfbrowser>

SANCHO, A. (1998). *Introducción al Turismo*. OMT. Disponible en: <http://190.57.147.202:90/jspui/bitstream/123456789/299/1/INTRODUCCION-AL-TURISMO-OMT%20%281%29.pdf>

SOTELO, M.; MASSOLA, V. (2008). *Plan de manejo Reserva Natural Provincial de Uso Múltiple Bahía Blanca, Bahía Falsa, Bahía Verde Buenos Aires, Argentina*. Editores: Martín Sotelo y Victoria Massola. Inédito

VERA, J.F. (coord.); LÓPEZ, F.; MARCHENA, M.; ANTON, S. (2011). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia: Tirant Lo Blanch.

ZAMUDIO VEGA, L. (2011). Los imaginarios en la percepción de los lugares turísticos. *Imagonautas*, 2, pp. 114-137. Universidad de Alcalá. Disponible en: <https://es.scribd.com/document/323979566/Los-Imaginario-en-La-Percepcion-de-Los-Lugares>

Páginas web, redes sociales y notas periodísticas

FACEBOOK PUERTO BAHÍA BLANCA. Disponible en: <https://www.facebook.com/puertobahiablanca>

Google (s.f.). *Mapa de Puerto de Ing White, Argentina en Google maps*. Disponible en: <https://www.google.com/maps/place/Ingeniero+White,+Provincia+de+Buenos+Aires/@-38.7844791,->

[62.2852708,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x95edbd544f539f17:0x3494dd11db3c5884!8m2!3d-38.784481!4d-62.2677612](https://www.lanueva.com/62.2852708,14z/data=!3m1!4b1!4m5!3m4!1s0x95edbd544f539f17:0x3494dd11db3c5884!8m2!3d-38.784481!4d-62.2677612)

LA NUEVA. (2018, julio 28). *Habr  un concurso para recuperar un sitio emblemático del puerto*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-7-28-6-30-56-habra-un-concurso-para-recuperar-un-sitio-emblematico-del-puerto>

LA NUEVA. (2018, octubre 20). *Avanza el concurso de ideas para convertir en un paseo público el muelle de elevadores*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2018-10-20-6-25-45-avanza-el-concurso-de-ideas-para-convertir-en-un-paseo-publico-el-muelle-de-elevadores>

LA NUEVA. (2020, febrero 22). *Susbielles: "Trabajaremos para que Bahía Blanca y su puerto crezcan"*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-2-22-6-30-52-susbielles-trabajaremos-para-que-bahia-blanca-y-su-puerto-crezcan>

LA NUEVA. (2020, junio 7). *Una decisión histórica para la preservación del ecosistema del estuario local*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-6-7-7-0-20-una-decision-historica-para-la-preservacion-del-ecosistema-del-estuario-local>

LA NUEVA. (2020, agosto 1). *En dos meses se licitará una obra clave para acercar a los bahienses al mar*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2020-8-1-7-0-57-en-dos-meses-licitan-una-obra-clave-para-acercar-a-los-bahienses-al-mar>

LA NUEVA. (2020, agosto 28). *El paseo costero: un lugar único y una nueva oportunidad para concretarlo*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2021-8-28-7-0-12-el-paseo-costero-un-lugar-unico-y-una-nueva-oportunidad-para-concretarlo>

PETRACCI, P. (2014, Julio 7). Bahía Blanca ciudad costera. *La Nueva*. [Consulta online] <https://www.lanueva.com/nota/2014-7-8-1-0-0-bahia-blanca-ciudad-costera>

PETRACCI, P. (2011, Agosto 28). El valor del Estuario de Bahía Blanca. *La Nueva*. [Consulta online] <https://www.lanueva.com/nota/2011-8-21-9-0-0-el-valor-del-estuario-de-bahia-blanca>

PUERTO BAHÍA BLANCA. Disponible en: <https://puertobahiablanca.com>

PUERTO DE BAHIA BLANCA/NOVEDADES. Disponible en:
<https://puertobahiablanca.com/novedades.html>. Consultada el 19/11/2021

PUERTO BAHÍA BLANCA. *Visión Portuaria 2040*. Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. (2017). Disponible en:
https://puertobahiablanca.com/vision_portuaria_2040/files/downloads/Vision_BB_2040.pdf

PUERTO BAHÍA BLANCA. *Informe de Gestión 2020*: Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. (2020). 16-24 pp. Disponible en :
https://puertobahiablanca.com/gestion2020/gestion_2020.pdf

RED HEMISFÉRICA DE RESERVAS PARA AVES PLAYERAS. Disponible en:
<https://whsrn.org/es/>