

Disputas territoriales y modelos de desarrollo en pugna: el caso del Frente Costero de Necochea/ Quequén

Juan Andrés Amor

Universidad Católica de La Plata

juanandresamor@yahoo.com.ar

RESUMEN

En el presente trabajo continuamos una reciente investigación: *“La complejización económica de un espacio local en el marco de una estructura productiva nacional y provincial simple. Abordaje del sector turístico y las disputas en el Frente Costero en el caso Necochea- Quequén”* (Amor, 2017). Analizamos las disputas territoriales en el Frente Costero de Necochea/ Quequén y las actividades económicas que allí se desarrollan. Elegimos este territorio porque nos permite problematizar distintas actividades económicas, que parecieran responder a modelos de desarrollo diferentes. Abordamos las prioridades de inversión público y/o privada. Estudiamos el contexto urbano- local en distintas escalas (provincial- nacional). Discutimos la posición dicotómica puerto/ ciudad, en torno a los usos del suelo en el Frente Costero local. Analizamos las políticas de las diferentes jurisdicciones (nacional, provincial y local). Se eligieron estos ámbitos de política porque, por un lado, las políticas territoriales nos permiten analizar los usos del suelo posibles en este territorio, y por el otro lado, observar cómo se adapta el ordenamiento territorial a las diferentes actividades económicas. Además, se analizan las políticas que se relacionan con las dos principales actividades económicas en el sector, el turismo y la actividad agro- exportadora. Abordamos el contexto económico y político del entramado urbano Necochea/ Quequén. Hacemos foco en el período que va de los 2000s a los años 2016- 18. Utilizamos diversas fuentes estadísticas y documentos programáticos de los niveles nacional y provincial y local de gobierno.

PALABRAS CLAVE

Frente costero- desarrollo- puerto- ciudad.

1. MARCO TEÓRICO

1.1. Escalas y modelos de desarrollo

Como ya planteamos con anterioridad (Amor, 2017) pensar cuestiones tales como el perfil y la especialización productiva de una ciudad, no solo implica analizar las características propias de ese espacio urbano (elementos endógenos) sino también nos obliga a deliberar sobre el contexto en el que la misma se encuentra (condicionantes exógenos).

En ese marco, entendemos que existieron fuertes transformaciones en el capitalismo contemporáneo de los países centrales, que ha sido definido como transición al post fordismo (Lipietz, 1993). En cambio, los países de la periferia siguen especializándose en la extracción de recursos naturales o en la realización de tareas de carácter repetitivas, con su correlato en los entornos urbanos. De este modo, siguen persistiendo las asimetrías para América Latina entre lo que se llamó el centro y la periferia (Slipak, 2014).

Como anticipamos, lo local (urbano) se encuentra condicionado por otras escalas mayores. Esto se verifica en las ciudades de los países de la periferia, donde las actividades del sector financiero y las terciarias de baja complejidad ganan espacio (Pradilla, 2009).

Es así como se va construyendo una escala de condicionalidades. El desarrollo nacional está fuertemente condicionado por la escala global (sobre todo en los países periféricos como Argentina) y ésta a su vez sigue replicando lo mismo en el desarrollo regional y local. En el caso de nuestro país, esto se sostiene en una estructura productiva de baja complejidad, en donde los sectores vinculados con el complejo agro exportador mantienen su preeminencia y otras actividades (turismo) no logran la masa crítica suficiente y son relegadas (Amor, 2017).

Esto influye en la red de ciudades y en la organización urbana. Sigue prevaleciendo el complejo agro exportador como articulador de la red urbana en las provincias pampeanas y el sector turístico en las ciudades costeras bonaerenses no logra romper con la estacionalidad que representa el turismo de sol y playa, anclado temporalmente en las vacaciones de verano (Amor, 2017).

Por otro lado, las urbanizaciones de carácter intermedio de la periferia poseen déficits en recursos financieros y en sus capacidades político- administrativas. Existe en los gobiernos locales escasa planificación, falta de servicios que sirvan de soporte a las funciones residenciales y a las actividades productivas (Amor, 2017).

1.2. Frente costero

El Frente Costero es un territorio que se constituye en la intersección- conexión entre la masa de agua (mar) y abarcan tanto las zonas de playas como el sistema dunero. Suele tener un uso intensivo del suelo, siendo zonas de suma fragilidad ambiental (Acerenza, 1984). Históricamente fueron lugares de asiento permanente de la población. Vera y otros (1997) afirman que estos han sido territorios especializados en diversas funciones tales como servicios portuarios, residenciales y turismo.

Las estaciones portuarias han modificado la morfología de los Frentes Costeros por el desarrollo de una importante infraestructura y por la contaminación que implica su operatoria (Estrada Llaquet, 2004). Las actividades turísticas también modificaron estos territorios, por ejemplo, con el desarrollo de la infraestructura que brinda los servicios del producto turístico estandarizado denominado de sol y playa. Deberíamos sumarle las presiones del sector inmobiliario y el comercial.

1.3. Gobierno local y políticas públicas

Distinguimos tres tipos de políticas que se implementan en el Frente Costero: portuarias, territoriales y turísticas. Entendemos que todas en su conjunto, afectan de manera directa e indirecta el diseño del territorio (Frente Costero).

Las políticas portuarias (puertos litorales y marítimos) experimentaron un fuerte cambio de orientación en los 90'. Emergieron los procesos de descentralización administrativa de los puertos, privatización y/o creación de consorcios de administración público- privado (Massin, 2015).

En el ámbito turístico, los gobiernos provincial y municipal tuvieron un rol central en torno a la planificación. Ambos cristalizaron instituciones turísticas en sus organigramas. Existió una creciente valorización del turismo para el desarrollo local. También de la descentralización de políticas y funciones en un marco general (García Delgado, 1997 y 1998).

Por último, en relación a la planificación territorial sobre Frentes Costeros, en nuestro país, solo han surgido políticas específicas, siendo los instrumentos que más han proliferado en los últimos años los programas de manejo costero integrado, aunque en la Argentina no tuvieron demasiado peso ni fueron incluidos en los códigos de ordenamiento urbano (Dadon, 2009; Fevre y Dadon, 2011).

2. CONTEXTO

Tomamos como años de referencia el período de los 2000s que caracterizamos como post-convertibilidad (Varesi, 2010) aunque hacemos referencia también a la primera parte del gobierno de Mauricio Macri (2016-18).

2.1. Políticas públicas nacionales y provinciales

2.1.1. Las políticas territoriales

La gobernabilidad territorial posee un marco jurídico provincial (Frente Costero incluido). En este contexto, encontramos varios instrumentos de las denominadas políticas de manejo integral costero. Destacamos el Decreto provincial 3202/2006 que determinó las características que deben cumplir las nuevas urbanizaciones sobre las costas bonaerenses, política que tuvo continuidad con el Decreto 1802/08 que promovió la creación de una unidad de “Manejo Costero Integrado”.

Más allá de eso, la planificación territorial fue escasa o por lo menos no se pensó en herramientas para los Frentes Costeros. Según los planes y documentación analizada, no encontramos demasiadas menciones sobre Necochea/ Quequén. Nos enfocamos en dos instrumentos de política territorial, uno nacional y otro provincial: A- El Plan Estratégico Territorial Argentina 2020 (2011) B- Plan Territorial Provincial (2007). En el primero, se refiere como una “ciudad a potenciar” en términos de desarrollo de infraestructura. En el segundo, como un nodo regional multimodal, es decir, nada específico, más allá de la estación portuaria local.

2.1.2. Las políticas turísticas

A nivel nacional, la política turística no fue un tema prioritario. Se sancionó la Ley Nacional 25.997 de turismo (2004). Se declaró a la actividad como de “carácter estratégico”.

El turismo vinculado al sector externo fue considerado una actividad no tradicional de generación de divisas (Ley Nacional del Turismo, Art. 1). Por otro lado, el turismo interno fue valorizado para promover la explotación de la atraktividad de los recursos turísticos, pero dando cuenta de la preservación de los mismos (naturales y patrimoniales). En el 2010 se creó el Ministerio de Turismo Nacional (Decreto 919/2010) todavía hoy existente. La política más importante fue el “Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2020” (2011). En el documento se destacó la región Buenos Aires como parte del mercado interno turístico, siendo la Costa Atlántica su eje central.

Los instrumentos de gestión fueron escasos en la escala provincial. Se destacan el Plan de Marketing de la provincia de Buenos Aires (2006) y el denominado “Plan Anfitrión 2021”, que no avanzaron en demasiados puntos.

En el ámbito legislativo, se modificó la Ley de turismo (14.209/10) que creó el Consejo Provincial Turístico (COPROTUR) y dio lugar a figuras de turismo alternativo.

2.1.3. Las políticas portuarias

En el año 1992 el Decreto 817 estableció la reorganización y privatización del sistema portuario argentino. Este se vio acompañado por una descentralización hacia las

autoridades provinciales (Ley 24.093). Se crearon en ese entonces seis puertos autónomos, entre los cuales se encuentra Puerto Quequén.

Durante este período, mediante la Ley provincial 11.414 (1993) se conformó el Consorcio de Gestión del Puerto Quequén (CGPQ) en un ente público no estatal. El primero de marzo de 1994 comenzó sus actividades.

2.2. Economía nacional, provincial y local

2.2.1. Nacional

La post convertibilidad se caracterizó por elevadas tasas de crecimiento económico del país (Schorr, 2012). Los buenos precios de los productos exportables del país, sumado a un tipo de cambio competitivo, permitieron proteger a determinados sectores productivos respecto de sus competidores externos. También potenció industrias, servicios, entre ellos, la recepción de turismo extranjero y al mismo tiempo la promoción del turismo local (Narodowski y Panigo, 2010).

El turismo, por medio del rubro hotelería y restaurantes¹ aportó el 2,2% del PBI (Finanzas, 2016). Se generaron 1,08 millones de empleos siendo el eslabón hotelería y restaurantes el mayor empleador sectorial (24,7%) (Turismo, 2016). Los servicios e infraestructura turística se sostuvieron en unas 5.042 agencias de turismo registradas y unos 17.443 establecimientos hoteleros y para hoteleros (Turismo, 2016).

Sólo en el período 2006-2008 los extranjeros que vinieron al país, superaron a los argentinos que viajaron al exterior (INDEC, 2017). En relación a la balanza comercial del turismo, también se muestra deficitario (Amor, 2017).

Durante los gobiernos kirchneristas, el turismo interno tuvo un buen desempeño, con picos de crecimiento del 9% interanual (2010) y solo un par de años de retracción (2013 y 2014) (Turismo, 2016).

2.2.2. Provincial

Los sectores con más presencia y que más crecieron son los relacionados con el agro y agroindustria, así como los primeros eslabones de las cadenas de valor industriales. Los servicios se siguieron caracterizando por una terciarización temprana, con altos niveles de precariedad e informalidad laboral (Ronconi, 2016).

El turismo representó para el 2013 un 3,1% del PBG provincial (Anuario provincial 2014). El empleo turístico en la provincia (5,4%) fue similar al del promedio nacional (Plan Integral de Gestión, 2016). En relación al empleo turístico, para el 2012 (último dato disponible) el 90% era trabajó en los sectores de comidas y bebidas (Turismo provincial, 2012). La infraestructura turística se sostuvo en unas 170 mil plazas de alojamiento hoteleros, unos 7000 locales gastronómicos y unas 1000 sucursales de agencias de viaje (Turismo provincial, 2012).

2.2.3. Local

La economía local de Necochea/ Quequén tuvo un vínculo muy fuerte con el sector agro-exportador en general. Podemos encontrar a los sectores de agricultura, ganadería, industrias alimenticias, de bebidas, tabaco, actividades de almacenamiento y el transporte de carga, con una relación muy estrecha a Puerto Quequén (Min. Eco. Prov. Buenos Aires, 2014). Le siguieron dos sectores típicos de los centros urbanos: construcción (3,1%) y

¹ Se sabe de la dificultad de determinar qué actividades son propiamente turísticas. Esta última actividad no necesariamente vinculada con el turismo.

comercio minorista y mayorista (12,4%) (Min. Eco. Prov. Buenos Aires, 2014). El sector primario representó el 35,8% del PBG Local (Min. Eco. Prov. Buenos Aires, 2014).

El sector agro- exportador también posee una importancia fundamental en la provincia de Buenos Aires, con un gran aporte en la superficie sembrada de: girasol (10,2%) trigo (5,4%) y soja (2,5%) (Min. Eco. Prov. Buenos Aires, 2014). La presencia de Puerto Quequén es otro punto destacable, en donde como se aprecia en el siguiente cuadro, las exportaciones fueron incrementándose sin interrupción en las últimas tres décadas

Figura 1. Exportaciones Puerto Quequén.

Período	Maíz		Soja		Trigo		Total	
	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%	Toneladas	%
1983- 1992	3.306.568	18,7	195.385	1,1	13.182.609	74,7	17.647.676	94,5
1993- 2002	8.021.224	25,3	683.357	2,2	22.421.213	70,4	31.711.542	98,2
2003- 2012	2.889.125	7,7	11.081.733	29,5	19.669.696	52,4	37.505.840	89,2
2013- 2018 ²	3.081.848	11,7	10.362.525	39,4	4.348.795	16,5	17.793.168	67,7

Fuente: Elaboración propia en base a datos de movimientos de mercadería en Consorcio.

Y el turismo tiene relevancia para la comunidad local en la temporada estival, aportando aproximadamente el 19% del PBG Local, destacándose: los servicios de alquileres e inmobiliarios (14,9%) y en menor medida la hotelería y restaurantes (3,7%) (Min. Eco. Prov. Buenos Aires, 2014). En empleo, el aporte fue solo un 2,5% del total (INDEC, 2010).

La infraestructura del sector hotelero se ha visto muy deteriorada en los últimos años. Las plazas hoteleras se diferencian en: 10 campamentos sin número definido de plazas; hoteles en un total de 5671 plazas, distribuidas a la vez en 217 plazas de cuatro estrellas, 1058 de 3, 2253 plazas de dos estrellas, 1851 plazas de una estrella, 292 Plazas en hoteles sindicales; las hosterías en 472 plazas; los hospedajes en 604 plazas y 570 en cabañas y bungalows (ENTUR 2014)³.

3. CONFLICTIVIDADES TERRITORIALES EN EL FRENTE COSTERO DE NECOCHEA/ QUEQUÉN

3.1. Desarrollo histórico y características

El núcleo urbano Necochea/ Quequén se fundó en dos etapas. Primero la ciudad de Quequén (1854). Luego la ciudad de Necochea(1881). El entramado urbano se consolidó y expandió vinculado a la actividad agropecuaria. El sector turístico y el portuario crecieron a posteriori. El turismo se potenció en el período de la primera posguerra. En cambio, el crecimiento de la estación portuaria local conllevó un tiempo más extenso.

²Del 2018 los datos están actualizados al mes de junio.

³La hotelería en los años posteriores a la década del 90 se estancó, observándose una marcada tendencia a la pérdida de plazas y a la transformación de hoteles y hosterías en espacios de asilo para la tercera edad.

Figura 2. Etapas de extensión del tejido urbano Necochea/ Quequén.

Fuente: Amor, 2017

Entendemos que el Frente Costero de Necochea/ Quequén abarca los territorios que van desde el “Balneario Los Ángeles” (Necochea) hasta la “Costa Bonita” (Quequén) incluida la estación portuaria local y la infraestructura urbana adyacente (Amor, 2017). El Frente costero local cuenta con unos 64 km de extensión y tiene en su haber una enorme diversidad de playas: las céntricas de Necochea y Quequén, Balneario “Las Grutas” “Cuevas del Tigre”, “Médano Blanco”, Balneario “Los Ángeles”, “Bahía de los Vientos”, Balneario “Costa Bonita”, “Punta Negra”. Las playas céntricas de Necochea son las que muestran mayores servicios y niveles de ocupación de suelo. En Quequén la playa céntrica se encuentra muy cerca de la zona de operatividad del puerto, aunque también del lado de Necochea. Las playas periféricas de Necochea y Quequén no poseen caminos en condiciones para su acceso, con problemas de erosión en Quequén y zonas contaminadas por efluentes en Necochea y Quequén. No hay una ruta o camino directo que una las playas de Necochea con las de Quequén.

La legislación local que le da forma al ordenamiento territorial actual surge en los años 80 del siglo XX. La potestad legal y dominial sobre el Frente Costero local fue descentralizada desde provincia al municipio. Se destacan los Decretos Provinciales 4852/76, 4916/76, 1980/77, 2847/77 y 750/80 (Molina Favero, 2004). La ordenanza 1838/79 actualizó la regulación referente a la zonificación preventiva y las reglas de edificación en Quequén.

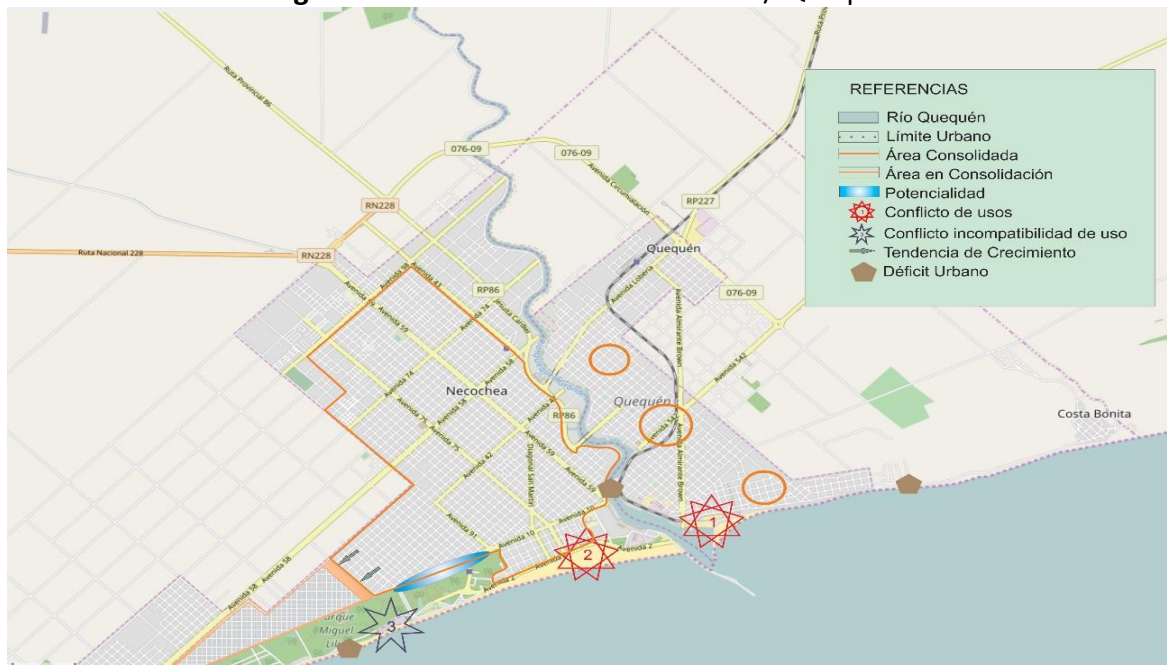
La ordenanza 1884/80 aportó la denominación de “zona frente marítima” para definir el alcance y las funciones del frente costero local (elementalmente turísticas). Se destacan: uso residencial- comercial- administrativo destinado a la gastronomía, restaurante, alojamiento, etc. También se sancionó la normativa específica de edificación en donde se entendió como primordial la necesidad de preservar el “paisaje urbano”. La ordenanza hacía mención del Frente Costero solo en la margen de Necochea (avenida 2 de calle 75 a 91). Las zonas litorales del Río Quequén y marítima de Quequén fueron excluidas, tema parcialmente compensado por la ordenanza 1908/80.

La presencia de Puerto Quequén en el Frente Costero, le dio una impronta industrial. Esto se reflejó en la ordenanza 1925/80 que definió como “zona portuaria industrial” al puerto⁴.

En este período se sancionó el código urbanístico local: ordenanza 2005/81⁵. Este tuvo como objetivo concentrar y ordenar la legislación local territorial existente. También intentó dar sentido a la expansión de la construcción en el Frente Costero (esencialmente en Necochea) reglamentando de hecho la Ley provincial 7978 referida a “Conos de Sombra”. Por último, se definió al Parque Miguel Lillo como “Franja Verde”, eliminando lagunas legales existentes sobre el tema.

El proceso de descentralización territorial se concretó con el decreto provincial 1792/95, que traspasó el último lote provincial al municipio (Molina Favero, 2004). Aunque la política mas importante sobre este territorio en los 90’, fue la creación de uno de los dos barrios cerrados del distrito, el complejo “Barrio Médanos”, que se emplazó en el Frente Costero sobre las dunas paralelas a la avenida 2 y frente al Parque Miguel Lillo, entre las inmediaciones del Balneario Kabril y el Muelle de los Pescaderos. La concesión puede ser definida como un típico desarrollo “neo- exclusivista” (Hernández, 2009).

Figura 3. Estructura Urbana Necochea/ Quequén.



Fuente: Amor, 2017.

3.2. Capacidades político- administrativas locales

Necochea/Quequén se caracteriza como una ciudad de tamaño poblacional intermedio que hacia el 2010 albergaba 84.784 hab. (INDEC 2010). El centro urbano se ubica sobre ambos márgenes de la rivera de la desembocadura del Río Quequén Grande. La aglomeración Necochea/ Quequén concentra la actividad industrial y comercial mencionada, así como el puerto y los principales eslabones del turismo.

⁴ Específicamente, hablamos del tramo que limita tanto del lado de Necochea (avenida 2 hasta avenida 10 desde calle 63 aproximadamente hasta el río) como el de Quequén (avenida Almirante Brown desde Escollera Norte hasta 521 aproximadamente).

⁵ En línea con la normativa provincial Decreto 8912/77.

La ciudad se desarrolló como centro comercial y de servicios de consumo masivo, a partir de la proliferación de centros comerciales, bancos, dependencias administrativas nacionales y provinciales, establecimientos educativos y sanitarios, etc. (Cacopardo, 2007). Esto la transformó en nodo regional de pueblos más pequeños que la circunscriben (Peña, 2007)

Analizando las capacidades político- administrativas, Necochea/ Quequén se ubica entre un municipio grande y una ciudad intermedia, lo que está dado por un Gobierno local consolidado que brinda servicios y resuelve problemáticas sociales concretas, con relaciones de cercanía entre funcionarios y sociedad civil (Cacopardo, 2007).

El período que estudiamos lo dividimos en tres grandes etapas:

- El gobierno radical, separado en dos períodos: (2003- 2007) y (2007-2011)
- El gobierno kirchnerista (2011- 2015).
- La etapa del peronismo renovador comenzó en 2015 y lleva casi tres años de gestión (2016-18).

3.2.1. Las políticas territoriales

El ordenamiento territorial municipal general y el del Frente Costero en particular se encuentra reglado por estos instrumentos: ordenanzas 2005/81 y sus modificatorias 2358/91 y 7108/10⁶.

Durante los dos gobiernos radicales surgieron varios intentos de planificación territorial, general y vinculada al Frente Costero, pero su implementación fue parcial. En 2005 en conjunto con la provincia⁷ se implementó el Programa Sistema Municipal de Información Territorial (SMIT) con dos objetivos centrales:

1) Implementar el uso de una herramienta capaz de sistematizar, homologar e integrar la información proveniente del Censo Integral de Recursos (realizado por el Municipio en el año 2004).

2) Proporcionar y facilitar información para ser utilizada en el análisis, diagnóstico y demás.

La información recopilada en estos trabajos permitió trabajar en los primeros intentos de planificación territorial. Primero se trabajó en el orden legislativo. La ordenanza 5926/06 adhirió al decreto provincial 3202/06. Aquí se planteaba la necesidad de restringir el avance de la urbanización sobre los médanos del Frente Costero local (vinculado a la experiencia del "Barrio Médanos").

El Plan Urbano Ambiental (PUA) del año 2006 es la herramienta más importante y el único intento de planificación territorial general del período⁸. Su planteo se basó en tres premisas claves:

- Desarrollar con los distintos actores locales una estrategia común y consensuada.
- Adaptar el entramado urbano a las necesidades del mercado productivo local.
- Consolidar el rol de la ciudad de Necochea/ Quequén en la región.

⁶Incluidas las ordenanzas citadas que regulan la actividad portuaria.

⁷ Particularmente, el municipio trabajó con la Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial.

⁸El PUA fue un instrumento de gestión elaborado por profesionales de distintas materias en el que participó: 1- La Municipalidad de Necochea 2- La Dirección Nacional de Pre Inversión Municipal 3- El Banco Interamericano de Desarrollo.

Nos interesa en particular el Plan Integral Costero (PIC). En el marco del PUA, fue el proyecto que intento darle un marco de ordenamiento al Frente Costero local. Se fundamentó en dos líneas estratégicas:

- Número 1: Equilibrio urbano entre Necochea/ Quequén.
- Número 2: Desarrollo y planificación de los Frentes Costeros (marítimos y ribereños).

Varios instrumentos legislativos se desprendieron del PIC⁹. Se aprobó el decreto municipal 1038/08 de ordenamiento costero y se sancionó la ordenanza 7108/10 modificatoria de las 1928/80, de la 2358/91 y de la ya mencionada 2005/81. Se determinó el dominio público del ámbito litoral local: se detalló el alcance del Frente Costero local, incluyendo en este la margen Quequén y a la zona ribereña, se buscó la adecuación de las unidades balnearias ordenadas por los decretos provinciales de manejo integral costero antes mencionados, se determinaron los presupuestos mínimos para la protección del ecosistema que integran el Frente Costero, se nombraron autoridades de aplicación, prohibición de loteos en el Parque Miguel Lillo y aplicación de normas de calidad de playas (IRAM 42100) (Amor, 2017).

También del PIC surgió el “Manual de Buenas Prácticas Costeras” que buscó regular el Frente Costero en dos sentidos: por un lado, la zonificación del mismo según usos del suelo, por el otro, la regulación de cada actividad y tipo de intervención. El modelo Necochea/ Quequén junto con Mar del Plata y Villa Gesell fueron fuente de las “Directrices de calidad de playas y balnearios” de las que surgieron las Normas IRAM 42100 sobre certificación de Calidad de balnearios (2009).

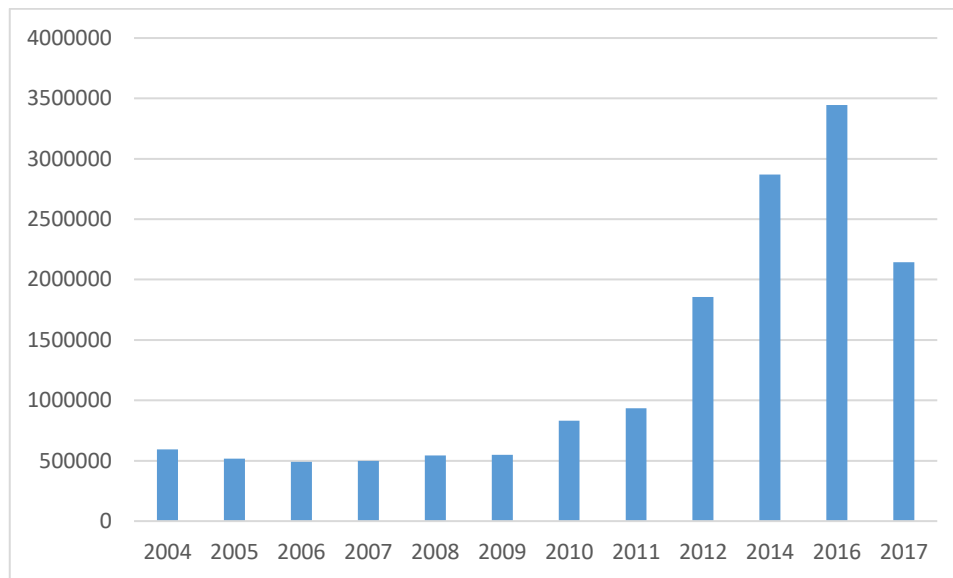
En el Frente Costero de Necochea/ Quequén éstas fueron incorporadas a las bases y pliegos para las concesiones de los mismos, surgiendo el “Plan de Modernización de Balnearios” que buscó demoler aquellas estructuras de materiales de hormigón, implementado finalmente, solo en 5 de los 18 balnearios (Maffioni y otros, 2016). En el 2018 se presentó un nuevo intento de modernización de las unidades balnearias cuyas concesiones han caducado, aunque dicho proceso se encuentra en análisis.

3.2.2. Las políticas turísticas

La política turística durante todo el período de estudio tuvo una importante marginal, tanto política como presupuestariamente. Esto no quiere decir que no haya existido planificación e inversión municipal (esta última creció de manera sostenida) pero sí que se ubica en un segundo plano de la gestión en general.

⁹ El PIC planteó algunos objetivos concretos que no fueron instrumentadas: una obra que mitigue y controle la erosión localizada en Bahía de los Vientos (Quequén), la construcción de la planta depuradora de efluentes cloacales, el proyecto de modernización de balnearios 2008 y la revalorización del camino ribereño (este último revalorizado por los vecinos en los últimos tres años).

Figura 4. Presupuesto en turismo 2004 al 2017 (valores constantes).



Fuente: Amor, 2017.

El primer intento de planificación que identificamos es el “Plan Turístico Necochea 2003/04” que luego servirá de insumo para la creación del ente de turismo local y su consecuente planificación. Hasta la creación del ente de turismo, la Secretaría de Turismo estuvo a cargo de la gestión. Su principal tarea fue la publicitación de la ciudad, es por ello, que más del 50% de las tareas realizadas durante esta etapa tuvieron como prioridad la promoción de la ciudad en la temporada alta (Armentía, 2013).

El ENTUR¹⁰ (2010) fue una creación de gobierno radical, y anticipó al PFETS (2011) en las denominadas “Directrices de Gestión Turística de Municipios” que recomendaban la creación de entes turísticos, en línea también con la Ley Provincial de Turismo¹¹. Nació con la ordenanza 6739/09.

El ENTUR está presidido por un Presidente, cuya designación es responsabilidad del Intendente, pero de común acuerdo con el Honorable Concejo Deliberante, lo mismo que su remoción. Este funcionario es asistido por un directorio conformado por una Comisión Ejecutiva - constituida por dos representantes del sector público y dos del sector privado - y un Consejo Consultivo, conducido por el Presidente o quien él determine, además conformado con asociaciones referidas al turismo y miembros de la comisión de turismo del Concejo Deliberante local. Como todo ente autárquico tiene un presupuesto propio.

Los objetivos del ENTUR fueron similares a los del primer plan de turismo del gobierno radical, y con limitaciones análogas:

¹⁰ Ente de Turismo Necochea.

¹¹ LEY PROVINCIAL DE TURISMO. TÍTULO IV. PLAN ESTRATÉGICO DE TURISMO. ARTÍCULO 17: La Autoridad de Aplicación realizará e implementará un plan conforme a los principios y objetivos de la ley, en el que se plasmarán las estrategias y acciones de largo, mediano y corto plazo, y acentuará el rol de los Municipios como ejes de la planificación turística en un esquema descentralizado.

Figura 5. Comparativo objetivos de política.

Plan Turismo Local 2004/05	Objetivos ENTUR
Estrategia 1: Fortalecer la coordinación público- privada en la materia.	Objetivo 1: Promover la cooperación público-privada en el sector.
Estrategia 2: Mejorar la diversificación del destino apuntando a la des estacionalización.	Objetivo 2: Optimizar la afluencia de turistas durante todo el año para romper con la estacionalidad.
Estrategia 3: Instrumentar programas de comercialización de la oferta turística del destino.	Objetivo 3: Posicionar a Necochea en el mercado turístico nacional como destino de sol y playa.
Estrategia 4: Promover la concientización de la población local sobre la importancia del turismo.	Objetivo 4: Generar condiciones de competitividad turística a nivel local.
Estrategia 5: Dotar de instrumentos de investigación para estudiar la demanda.	Objetivo 5: Optimizar el presupuesto.
Estrategia 6: Gestionar en niveles superiores la infraestructura necesaria para el desarrollo de la actividad turística.	Objetivo 6: Articular las políticas turísticas con los planes de gestión general del municipio. Plan Urbano Ambiental è Plan Integral Costero.

Fuente: Elaboración propia.

En el período kirchnerista, posterior a la destitución de Horacio Tellechea, el proceso de normalización del área se concretó con el interinato del ex Intendente José Luis Vidal (2013-2015). Observamos aquí la vuelta a la aplicación de instrumentos de planificación turística. Se realizó el llamado “Plan Estratégico de Turismo Sustentable Necochea 2013-2023”, a cargo de profesionales de la Universidad Nacional de Mar del Plata¹², con dos objetivos: la reconversión turística local y la ruptura de la estacionalidad. El plan fue el primer intento de planificación del ENTUR y futuras intervenciones en la materia tendrán como origen al mismo.

También en esta intendencia, un instrumento innovador fue el “Programa de Alojamientos Sustentables” (ATS), promocionado por la (ex) Secretaría de Turismo de la provincia y del Organismo Provincial para el Desarrollo Sustentable (OPDS). Siete alojamientos locales de la ciudad lo implementaron (Maffioni y otros, 2014).

Desde la gestión del peronismo renovador, apuntó a la realización de grandes eventos que se desarrollaron fuera de la temporada estival y buscaron promover el turismo más allá del verano: uno de esos eventos fue la “Ruta del Tango” con distintas actividades culturales, que incluyeron la ambientación de la ciudad a través del ploteo de hoteles y comercios y la presencia de reconocidos artistas nacionales y el otro, la realización del “Enduropale”. Ambos en versiones 2016, 2017 y 2018.

Como conclusión preliminar, en el período entero la inversión privada en el sector balneario fue escasa. Las excepciones fueron el nuevo balneario “Tres Arroyos” y el complejo “Sahara” (2012). No obstante, si identificamos una importante inversión del sector sindical. La construcción del camping del sindicato de camioneros (2008) del de trabajadores impositivos (2010) y el complejo de aguas termales “Termas del Campo” de la UATRE (2011). El sector público también acompañó este proceso. Junto con la recuperación del complejo “Tarsis” por parte del municipio, el Gobierno de la provincia de Buenos Aires también inauguró un parador integral de carácter inclusivo en el año 2013 denominado “Parador Turístico Integrador”.

¹² Marcela Beatriz Bertoni, María José López y Joaquín Testa miembros del Grupo de Economía Ecológica del Centro de Investigaciones Económicas de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

3.2.3. La gestión en el puerto

En lo que hace al puerto, se consolidó el CGPQ. El Consorcio se encuentra conformado del siguiente modo: la Presidencia corresponde a un delegado del Poder Ejecutivo provincial (Ministerio de Producción) dos directores representantes del sector sindical, un director representante de los productores primarios, un director de las empresas prestadoras de servicios, un representante de los exportadores, uno de los armadores, uno de los concesionarios y uno del Municipio de Necochea¹³.

Podemos mencionar también la legislación local portuaria surgida durante este período, que intentó darle un marco a la actividad agro exportadora en general. La ordenanza 6414/08 obligó al re empadronamiento de las plantas de cereales en función del re ordenamiento del complejo agro exportador local, con clara influencia sobre la actividad portuaria. La ordenanza 6567/09 homologó los usos industriales por zona, incluida el área industrial portuaria.

A nivel provincial, primero surgió el “Plan Estratégico Portuario 2013- 2020”, al que el CGPQ adhirió. En función de este, apareció el “Plan Director 2016-2026” de puerto Quequén, primer (y único) intento planificador del Consorcio. El mismo planteo un sendero de inversiones en el mediano plazo para mejorar la competitividad portuaria.

3.3. Los conflictos territoriales

3.3.1. Las problemáticas en el frente costero local

En Necochea, el Frente Costero se emplaza desde la calle 71 a la 91 y de la avenida 2 a la 10 constituyendo la denominada “Villa Díaz Vélez”. Allí se asientan la gran mayoría de los hoteles, comercios, locales nocturnos, balnearios y edificios del entramado urbano. Este área (por cuestiones de estacionalidad) tiene un uso intensivo en la temporada estival y menor en invierno. Urbanísticamente está conectado al resto de la ciudad, pero con usos residenciales y recreativos bajos por parte población local. Las playas más alejadas del frente costero de Necochea son accesibles por la costanera en el recorrido de un camino de ripio- Las Grutas, Cuevas del Tigre, Médano Blanco- y a otras - Balneario Los Ángeles- solo se llega por el camino costero con vehículos especiales (4x4).

El Frente Costero de Quequén es el que posee mayores déficits urbanos. En su acceso (Avenida Almirante Brown) muestra un paisaje portuario. La costanera (Avenida 502) desde Almirante Brown a la calle 521 posee varias instalaciones de empresas cerealeras. En la 502 entre las calles 521 y 543 está asentada la infraestructura turística. La intensidad de uso del suelo es baja, con edificios de no más de tres plantas, algunos hoteles y paradores en la playa. Aquí la costanera está asfaltada, pero en la zona de “Bahía de los Vientos” el tránsito está cortado porque se derrumbó la costanera, por eso, la llegada a “Costa Bonita” se da por un camino alternativo.

Como ya anticipamos, el desarrollo de nuevos emprendimientos balnearios sobre el Frente Costero fue nulo. Del lado de Necochea existió una expansión del sector inmobiliario, con nuevos edificios y complejos de departamentos, pero siempre en los sectores tradicionales. Del lado de Quequén este fenómeno se dio en menor escala. No obstante, el Frente Costero (desde el punto de vista turístico) nunca se expandió de los límites fundacionales. Podría haber crecido del lado de Necochea hacia noreste (playa el “Pato”) y en Quequén hacia el suroeste (Escollera norte), existiendo incluso, un importante deterioro de la infraestructura turística del lado de Necochea en sentido al puerto (Amor,

¹³<http://www.puertoquequen.com/index.php/institucional/directorio>

2017). Nunca se recuperó la conectividad directa entre el lado de Necochea y el de Quequén sobre el Frente Costero (Política Necochea, 19/04/2017).

3.3.2. Las problemáticas puerto- ciudad

Las transformaciones territoriales más importantes se observaron con las obras en puerto Quequén. Se adaptó la infraestructura a los nuevos buques en paralelo al aumento de producción agropecuaria en general (Ingeniería Necocheense, 2006).

El aumento de la actividad portuaria trajo grandes desafíos desde el punto de vista de la gobernabilidad ambiental en las playas cercanas al puerto. La contaminación en general y el polvillo emitido en particular, complica al turismo en la zona cercana al puerto y también a la población residente (Futuro Sustentable, 23/02/2017). De la margen de Necochea la presencia de una central termoeléctrica¹⁴ en el Frente Costero es un desafío. Algunas obras que el CGPQ intenta llevar a cabo en el sitio 11 y 12 con la instalación de plantas de fertilizantes, pusieron en alerta no solo a las autoridades de la central, sino también a los barrios aledaños y a las áreas turísticas adyacentes. La mezcla de fertilizantes con combustibles fósiles (con el que trabaja la termoeléctrica) son altamente inflamables y existen claros riesgos de seguridad. Las mismas fueron suspendidas por la justicia (Diario 4v, 03/06/2018).

Otro tema en la materia es el proceso de erosión en las playas de Quequén, el cual comenzó a intensificarse con la extensión de la Escollera Sur, en donde el balneario “Bahía de los Vientos” es el más perjudicado. Aquí la actividad portuaria ha dañado seriamente las condiciones de vida de la población residente e imposibilitado el desarrollo de las actividades turísticas en esta zona.

Desde el punto de vista ordenamiento territorial, se permite todo tipo de actividades en el Frente Costero (ordenanzas 2005/81 y sus modificatorias 2358/91 y 7108/10). Las playas del noreste de margen Necochea, ven como en un radio pequeño se desarrollan las prácticas de sol y playa, con la generación de energía eléctrica y las actividades económicas del complejo agro- exportador, incluida la presencia de una zona residencial. Del lado de Quequén las prácticas de sol y playa, deportes acuáticos y otros se realizan en el mismo espacio que la actividad portuaria.

No existió demasiada cooperación en las denominas políticas puerto- ciudad. El puerto implementó un par de propuestas llamadas: “Programa Puerto Ciudad Creciendo Juntos” (2015, 2016, 2017 y 2018) que promovían la relación puerto- ciudad, tratando de influir en la vida cotidiana de Necochea/ Quequén mediante propuestas amigables a nivel local, sean culturales, deportivas, educativas, vinculadas al turismo y la preservación del ambiente. No parece existir vinculación y cooperación entre el CGPQ y el municipio. No relevamos políticas municipales tendientes armonizar la relación puerto- ciudad. Las intervenciones del programa “Puerto Ciudad” del CGPQ, tanto del lado del Frente Costero de Necochea como del de Quequén, no presentaron articulación con la municipalidad. Eso sin duda, es uno de los grandes déficits.

3.3.3. Privatización y disputas del espacio público

El “Barrio Médanos” se constituyó como una conflictividad de incompatibilidad en usos de suelo de acuerdo a la legislación relevada (Decretos provinciales 9196/50, 8912/77, 3202/06 y 1802/08 y Código de Aguas provincial) particularmente porque su ubicación se encuentra dentro de los 100 metros que desde el inicio del médano o acantilado deben ser

¹⁴ Perteneciente a Centrales Termoeléctricas de la Costa S.A.

destinados a usos complementarios al de la playa¹⁵. El barrio nace en la década del 90, no mediante concesión sino por título de propiedad de sus propietarios. En ese tiempo, el municipio tuvo intenciones de “desarrollar” el sur del Frente Costero y decidió dar posesión de una parcela del Lote Mar 4, primero mediante desafectación de dominio público (ordenanza 3077/95) y luego por fraccionamiento (ordenanzas 3110/94, 3147/95 y 3148/95) (Amor, 2017).

El otro caso testigo es el Parque Miguel Lillo, que también ha sido un espacio de conflictividades por incompatibilidades en los usos del suelo (LISEA, 2003 y COPAP, 2014). La propuesta más nítida fue el proyecto de ordenanza que creaba el Ente del Parque (EMPAR) (2013)¹⁶, y su polémico inciso “h”: *“Propender a un esquema de intervención moderada y responsable que genere polos de desarrollo turístico, gastronómico, comercial y de servicios varios”* (Amor, 2017). Este fue interpretado por la ciudadanía y diversas organizaciones sociales como un intento de loteo y privatización encubierto, aunque finamente, dicho proyecto no fue implementado.

4. CONCLUSIONES

El Frente Costero local de Necochea/ Quequén replica en pequeña escala, características del modelo de desarrollo nacional y provincial. Es por ello que observamos un preeminencia del sector agro- exportador sobre el turístico. El primero vinculado con el sector externo, el segundo con el interno. El sector agro exportador con mucho dinamismo en los últimos años. El turismo interno, un poco atado a los vaivenes de la economía doméstica y el internacional sin ninguna relación con la economía local.

Observamos ese punto en varios temas. En primer lugar, la inversión tuvo como prioridad dentro del Frente Costero, al sector portuario. Allí se asentaron las grandes apuestas, tanto públicas como privadas. En cambio, la inversión (pública y privada) en el sector turístico fue escasa, con un deterioro marcado de la infraestructura.

Otro punto es la planificación. Quien intentó planificar el territorio y el turismo fue el municipio, con límites en sus capacidades político- administrativas y dándole una importancia secundaria. Desde la órbita nacional y provincial, Necochea/ Quequén no aparecen en el mapa, o salvo cuando se habla de la estación portuaria local.

Por otro lado, discutimos la posición dicotómica puerto/ ciudad. Entendemos que la legislación local no armonizó este problema, porque contempló la posibilidad del desarrollo de actividades económicas de distinto tipo, en zonas muy cercanas del Frente Costero, lo que ya es un inconveniente.

Sumado a lo anterior, tenemos las problemáticas vinculadas con la gobernabilidad ambiental, con temas de creciente gravedad que se presentan en la materia, sobre todo por el desarrollo de la infraestructura portuaria y el tipo de tareas allí realizadas. Y sumado a esto, la incapacidad del municipio y el CGPQ de establecer temáticas, políticas y agendas de trabajo conjunto. El turismo a nivel local tampoco fue una actividad respetuosa del medio ambiente.

¹⁵ Hacia el año 2014 las casas del “Barrio Médanos” se encontraban escrituradas. A fines del 2015 se suscribió un convenio entre la Secretaria de Obras Publicas y el representante legal del “Barrio Médanos” para extender los desagües cloacales y demás servicios al complejo habitacional, lo que determinaba el reconocimiento pleno como barrio por parte del municipio (Expediente Letra “D” N° 19626-2330/15).

¹⁶ El proyecto fue presentado por el “Bloque Unión Peronista” cuyo referente local era el dirigente gremial fallecido Gerónimo “Momo” Venegas, entonces titular de la UATRE.

El incumplimiento de la legislación existente sobre regulación de los usos del suelo también es otro desafío, siendo el “Barrio Médanos” y el Parque Miguel Lillo las cuestiones prioritarias a resolver.

Finalmente, creemos que debe construirse una agenda pública capaz de armonizar la administración de este territorio (Frente Costero). Allí deben confluir los actores estatales (Municipio, Concejo Deliberante, CGPQ) y los no estatales. Todas las prácticas deben resultar incluidas en un marco de desarrollo general sustentable. El sector agro exportador relacionado con el puerto, se constituye como el motor de crecimiento local y a la vez, el que mayor cantidad de externalidades negativas puede generar contra la población residente y estival. El turismo, como una actividad tradicional debe re adecuar su infraestructura y establecer un sendero de crecimiento, sin caer en las tentaciones de la privatización del espacio público. Los desafíos de armonizar la relación puerto- ciudad en un entramado urbano intermedio necesitan una enorme vocación democrática y del compromiso de toda la ciudadanía local.

Referencias bibliográficas:

- Acerenza, M. (2008). “Gestión municipal del turismo”. Editorial Trillas. México.
- Agis, E., Cañete, C. y Panigo, D. (2010). “El impacto de la asignación universal por hijo en Argentina”. Documento de trabajo CEIL-PIETTE.
- Amor, J. A. (2017). La complejización económica de un espacio local en el marco de una estructura productiva nacional y provincial simple. Abordaje del sector turístico y las disputas en el frente costero en el caso Necochea- Quequén. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/e.1479/te.1479.pdf>
- Anuarios estadísticos de Turismo. Ministerio de Turismo de la Nación: años 2004, 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011 y 2012, 2013 y 2014.
- Armentía, A. (2013). “La política de turismo del 2003 al 2009”. En: “Historias del pago chico”. Compilador: Daniel Molina.
- Báscolo, P. Castagna, A. y Woelflin, L. (2012). “Intensidad tecnológica en la estructura productiva de Rosario. ¿Hacia una economía más intensiva en conocimiento?”. Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales Pampa Nº 8. Pp. 63-88. Universidad Nacional del Litoral (Argentina) y la Universidad de la República (Uruguay).
- Belloni, P. y Wainer, A. (2012). “La Argentina en la pos convertibilidad ¿un nuevo modelo de desarrollo?: un análisis de los cambios y las continuidades en el intercambio comercial”. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), Buenos Aires.
- Balance financiero anual (2016). Consorcio de Gestión Puerto Quequén.
- Boullon, R. (2006). “Planificación del espacio turístico”. Cuarta edición. Editorial Trillas, México.
- Cámara Argentina de la Construcción (2010). “Infraestructura Portuaria Argentina 1810-2010”.
- CIPPEC (2016). “El rompecabezas del empleo público en Argentina: ¿Quiénes hacen funcionar la maquinaria del Estado?”. Gonzalo Diéguez y José Gasparin. Área de Estado y Gobierno.
- Clichevsky, N. Rofman, A. (1989). “Planificación regional y urbana en la Argentina. Una revisión crítica”. Revista: Ciudad y Territorio: Nº 79.
- Código de Desarrollo Sostenible del Partido de Necochea (2010). “Documento preliminar”. Secretaría de Planeamiento y Medio Ambiente. Municipalidad de Necochea. Disponible en: http://docs.wixstatic.com/ugd/cddf0a_dac8dfb6d8df47f49455497df39a1c31.pdf

- COPAP (2014). "Acción y planificación del Parque Miguel Lillo". Informe final.
- Corpaz, D. (2016). "Potencialidad turística del Partido de Necochea. Lineamientos para la diversificación de la oferta turística recreativa". Universidad Nacional del Sur.
- Dadon, J. (2009). "Manejo costero en la Republica Argentina". En: Manejo costero integrado y politica publica en Iberoamerica: un diagnostico, necesidad de cambio.
- Diamand, M. (1973). "Escritos Económicos. Doctrinas Económicas, Desarrollo e Independencia". Editor H. Garetto, Argentina.
- Diario 4 V (2016). "Piden la intervención de Provincia por la ampliación ilegal del Barrio Médanos". Disponible en: <http://www.diario4v.com/necochea/2016/2/24/piden-intervencion-provincia-ampliacion-ilegal-barrio-medanos-9993.html>.
- Diario 4 v (2018): "Obra parada: Señalan que en Sitios 11 y 12 hay una obra clandestina". Disponible en: <https://www.diario4v.com/necochea/2018/6/3/obra-parada-sealan-sitios-obra-clandestina-18794.html>
- Dirección Provincia de Estadística (2016). "Datos e informes de economía". Disponible en: <http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/index.php/economia>
- El sector turismo en la provincia de Buenos Aires (2012). Dirección provincial de estudios y proyecciones económicas. Gobierno de la provincia de Buenos Aires.
- ENTUR (2014 y 2015). "Investigación de la demanda real. Informe final". Municipalidad de Necochea.
- Estadísticas de edificación (2016). Dirección Provincial de Estadística. Ministerio de Económica de la provincia de Buenos Aires.
- Estrada Llaquet, J. (2004). "El desarrollo portuario y la ciudad". En: I.T.N N°67.
- Fevre, R. Y Dadon, J. (2011). "Planificación y manejo costero integrado en espacios urbano-costeros de Argentina". Revista Area N° 17.
- Futuro Sustentable (2017): "Puerto Quequén busca reducir emisiones de polvillo de cereales". Disponible en: <http://www.futurosustentable.com.ar/puerto-quequen-busca-reducir-emisiones-de-polvillo-de-cereales/>
- García Delgado, D. (1998). "Estado-nación y globalización. Fortalezas y debilidades en el umbral del tercer milenio". Editorial Ariel. Buenos Aires.
- García Delgado, D. (coordinador) (1997). "Hacia un Nuevo Modelo de Gestión Local. Municipio y Sociedad Civil en Argentina. (Introducción y presentación). Universidad de Buenos Aires.
- Habitar Necochea- Quequén (1997). "Diagnostico y propuestas para un desarrollo sustentable". Programa Arraigo- FAUD- UNMDP, Mar Del Plata.
- Hernández, F. (2009). "Nuevas espacialidades y paisaje turístico. El neo- exclusivismo en el litoral marítimo bonaerense, Argentina". Boletín Geográfico N° 31, Edición Especial. Universidad Nacional del Comahue.
- Hernández, F. (2015). "El avance de la frontera urbana privada en la región litoral- marítima bonaerense: causas y consecuencias". XI Jornadas de Sociología. Universidad de Buenos Aires.
- Instituto Nacional de Estadísticas (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.
- INDEC, 2006 AL 2017. Encuesta de turismo internacional.
- Informe cadenas de valor (2016). Ministerio de Finanzas y Hacienda de la Nación.
- Informes de cadenas de valor: servicios turísticos (2016). Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas de la Nación.
- Ingeniería Necocheense (2006). "Remodelación y prolongación de la escollera sur del puerto de Quequén- provincia de Buenos Aires". Disponible en:

- <http://ingenierianecocheense.blogspot.com.ar/2006/04/remodelacion-y-prolongacion-de-la.html>
- Lipietz, A.(1993). "The local and the global: regional individuality or interregionalism?". *Transactions of the Institute of British Geographers*, 18: 8-18.
- LISEA (2003). "Plan de Manejo Integral del Parque Miguel Lillo de la ciudad de Necochea". Convenio Municipalidad de Necochea y Universidad Nacional de La Plata.
- Maffioni, J. Bertoni, M. y Faginas, V. (2016). "La calidad ambiental en Necochea: las innovaciones en la gestión y las certificaciones turísticas". *Revistas Faces* N° 46. Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Mantero, J. (2006). "Devenir turístico y desarrollo local. Urbanizaciones del litoral y nodalidades del interior. En: Centro de Investigaciones Turísticas de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Mantero, J. (2007). "Hacia el desarrollo turístico del territorio bonaerense. Dialéctica turismo del litoral- turismo del interior. Diagnóstico y proposiciones". En: Centro de Investigaciones Turísticas de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Mantero, J. Barbini, B y otros (2010). "Turismo y territorio. Del diagnóstico a la proposición de desarrollo turístico. A propósito de la Provincia de Buenos Aires". En: Centro de Investigaciones Turísticas de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Massin, T. (2015). "Dinámicas portuarias del litoral metropolitano del Paraná desde 1990". En *Revista Transporte y Territorio*, N° 12, pp, 48- 69.
- Molina Favero, G. (2000). "El re estructuración en la zona del frente marítimo de Necochea". (Tesis de grado) Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de Humanidades. Carrera de geografía.
- Narodowski, P y Panigo, D (2010). "El nuevo modelo de desarrollo nacional y su impacto en la provincia de Buenos Aires". *Cuadernos de Economía*. Ministerio de Economía, provincia de Buenos Aires.
- Narodowski, P y Remes Lenicov, M. (2014). "La complejización del comercio exterior en los países subdesarrollados: un objetivo difícil". *Congreso de Economía Política Internacional*. Universidad Nacional de Moreno.
- Narodowski, P. y Remes Lenicov, M. (2014b). "Geografía económica mundial: un enfoque centro-periferia. Las cadenas globales de valor". Editorial: UNM Editora.
- Ordoqui, J. (2010). "Gobernabilidad ambiental y turismo en el litoral marítimo. El caso de Mar de las Pampas, provincia de Buenos Aires, Argentina". *Estudios y perspectivas del turismo*. Vol.19 N° 4. Buenos Aires.
- Peña, G. (2007), "Especialización Provincial y Complejidad Productiva: Un Estudio para Argentina", Documento de trabajo de la Subsecretaría de Política Económica, Ministerio de Economía y Producción de la Nación.
- Política Necochea (2017). "A 37 años de su caída. Por el puente Ignacio Ezcurra y su reconstrucción". Disponible en: <http://www.politicanecochea.com.ar/content/37-a%C3%B1os-de-su-ca%C3%ADdapor-el-puente-ignacio-ezcurra-y-su-reconstrucci%C3%B3n>
- Pradilla Cobos, E. (1981). "Desarrollo capitalista dependiente y proceso de urbanización en América Latina". *Revista Interamericana de Planificación*, 57, marzo de 1981, México DF, México.

- Programación del Desarrollo Territorial (2014). Coordinador: Patricio Narodowski. Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires. Versión digital. Tomo 1, 2 y 3.
- Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2020 (2011).
- Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2020 (2011). Ministerio de Turismo de Nación.
- Plan Integral de Gestión (2016). Ministerio de Turismo de la Nación.
- Ronconi, L. (2016). "Informalidad laboral ¿Qué se puede hacer?". En: "Conurbano Infinito: actores políticos y sociales, entre la presencia estatal y ilegalidad". Zarazaga, R y Ronconi, L. (comp.). Editorial Siglo XXI.
- Schorr, M. (2012). "Argentina: ¿nuevo modelo o «viento de cola»? Una caracterización en clave comparativa". En: revista Nueva Sociedad Nº 237.
- Schorr, M y Wainer, A. (2015). "Algunos determinantes de la restricción externa en la Argentina". En Revista Márgenes Nº 1. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Sistemas de Información Geográfica para el ordenamiento territorial (2011). Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial de la provincia de Buenos Aires.
- Slipak, A. (2014). "Un análisis del ascenso de China y sus vínculos con América Latina a la luz de la Teoría de la Dependencia". En: Realidad Económica Nº 282.
- Vera Rebollo, F. (coord.) (1997). "Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del turismo". Editorial Ariel. Barcelona.
- Varesi, G (2010). "Las políticas fundacionales de la post convertibilidad". En: Anuario de Investigaciones. Fundación de Investigaciones Sociales y Políticas y la Rosa LuxemburgStiftung.
- Varesi, G. (2016). "Tiempos de restauración. Balance y caracterización del gobierno de Macri en sus primeros meses". En: Realidad Económica Nº 302.