

Jornadas de Historia Turística

**VALORACIÓN
DE CORREDORES
TURÍSTICOS**

DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES



Corredor turístico marítimo Ruta 11-Interbalnearia de la provincia de Buenos Aires

Autora

Graciela Benseny

Corredor turístico marítimo Ruta 11-Interbalnearia de la provincia de Buenos Aires

Graciela Benseny (gracielabenseny@gmail.com) – Centro de Investigaciones Económicas y Sociales, Universidad Nacional de Mar del Plata

Resumen

En 1874 se funda la actual ciudad de Mar del Plata, pocos años después se convierte en el principal balneario argentino. El fuerte posicionamiento turístico basado en la valorización de los atributos naturales de la zona costera, sumado al reconocimiento que adquiere el espacio litoral para las prácticas turístico-recreativas, favoreció el surgimiento de nuevas urbanizaciones localizadas en su proximidad y un nuevo modelo ocupación territorial, donde la actividad turística se convierte en el eje de la economía local, sumándose a las actividades preexistentes.

Se aspira analizar el devenir urbano turístico de los partidos que integran el corredor marítimo de la Ruta 11-Interbalnearia en el sudeste de la provincia de Buenos Aires y reflexionar sobre las consecuencias ambientales que comparten los destinos.

La ponencia se enmarca en los postulados de la Geografía del Turismo y del Tiempo, y se basa en una metodología de tipo cualitativo, de análisis crítico y cruce entre documentos oficiales (marcos normativos), revistas y prensa de la época, fotografías y consulta a sitios web de organismos públicos de turismo.

A fines del siglo XIX surgen nuevos balnearios localizados al sur de Mar del Plata: Necochea (1881), Miramar (1888) y Mar del Sud (1889). El cambio de siglo propicia el desarrollo al norte: Ostende (1908), Villa Gesell (1931), Mar de Ajó (1934), San Clemente del Tuyú (1935), Balneario Parque Mar Chiquita (1939), San Bernardo (1943), Pinamar (1943), Santa Clara del Mar (1949), entre otras. Intentan imitar y replicar modelos urbanísticos europeos, originados en un comienzo para el disfrute de la élite dominante y transformados algunos años más tarde en destinos masivos, que reproducen rasgos de homogeneidad impuestos por el desarrollo del turismo de sol y playa, descuidando al recurso natural que sustenta la actividad económica de los destinos.

Palabras clave: Turismo, Urbanizaciones Turísticas, Consecuencias Ambientales, Corredor Turístico Ruta N° 11 (Argentina).

Introducción

La provincia de Buenos Aires constituye un escenario turístico de relevancia en el contexto nacional e internacional, debido a una amplia oferta de recursos patrimoniales distribuidos a lo largo de su territorio. El litoral comprende: borde Norte o ribera fluvial Paraná-Plata que origina el Corredor Fluvial – Ruta Nacional N° 9, Este donde destaca la Bahía de Samborombón, Sudeste o Corredor Turístico Marítimo enlazado por la Ruta N°11 – Interbalnearia, y Sur o fachada atlántica comunicada por la Ruta Nacional N° 3. El interior presenta la Pampa como ambiente predominante, junto con los conjuntos Serranos de Tandilia y Ventania, y sistemas lagunares encadenados (Este y Oeste) o aislados.

Su posicionamiento turístico se sustenta en la oferta de atractivos naturales y culturales, que a partir del proceso de valorización ha facilitado la configuración de espacios receptores y emisores vinculados mediante la presencia del transporte ferroviario, automotor y aéreo. Si bien, en el inicio de la actividad turística, entre fines del siglo XIX y principios del XX el ferrocarril fue el medio de transporte que prevaleció, en la década de los años cuarenta es reemplazado por el transporte automotor, al cual años más tarde se suma el transporte aéreo. El transporte acuático con fines recreativo-turísticos se posiciona en la ribera fluvial, en tanto que en los puertos marítimos son escasos y esporádicos los registros de cruceros.

El sistema vial provincial favoreció el surgimiento de corredores turísticos, que permiten el acceso y la integración de espacios y centros turísticos, cuya atraktividad y condiciones escénicas propician la conexión y complementación de destinos. Se considera como corredor turístico “las vías de conexión entre las zonas, las áreas, los complejos, los centros, los conjuntos, los atractivos turísticos, los puertos de entrada del turismo receptivo y las plazas emisoras del turismo interno, que funcionan como el elemento estructurador del espacio turístico” (Boullón, 1997, pp. 80-81).

De manera particular, se analiza el corredor turístico marítimo de la Ruta N°11-Interbalnearia de la provincia de Buenos Aires, donde la identidad de los diferentes partidos enlazados surge de procesos de conformación urbana, ligados a la figura de sus desarrolladores inmobiliarios que actuando como fundadores le otorgan rasgos de unicidad; pero al mismo tiempo, comparten problemáticas ambientales que encuentran su génesis en los impactos originados en el recurso natural como consecuencia de la antropización del territorio litoral.

En este sentido, el actual trazado de la Ruta 11 en el sector marítimo, conecta los partidos de: La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Mar Chiquita, General Pueyrredon y General Alvarado con sus diferentes localidades, uniendo espacios de uso turístico con la modalidad de sol y playa. Actúa como acceso y conexión a referencias asociadas al propio desarrollo histórico, y en algunos partidos es límite jurisdiccional. La ruta aporta a la construcción de las memorias locales, a los procesos de patrimonialización turística, y constituye un elemento integrador del territorio del sudeste de la provincia de Buenos Aires.

La Ruta N° 11 inicia en Punta Lara y finaliza en Mar del Sud (partido de General Alvarado), con una extensión de 583 km bordea longitudinalmente el litoral oriental de la provincia de Buenos Aires. En su recorrido se aprecian dos ambientes diferentes: fluvial, desde su origen contorneado la costa del Río de la Plata, y marítimo desde Punta Rasa hasta Mar del Sud, con diseño paralelo a la costa del mar Argentino del Océano Atlántico, uniendo las localidades del Corredor Turístico Marítimo de la Ruta N°11-Interbalnearia.

A lo largo de su recorrido atraviesa la Pampa Deprimida y las estribaciones de la Pampa Serrana. El paisaje combina la ecorregión del pastizal, campos de sembradío y ganadería, médanos cubiertos de vegetación bordeando el sector marítimo, atraviesa la zona costera urbanizada de los partidos de General Pueyrredon y General Alvarado, finalizando en Mar del Sud. Bordea diferentes tipos de costa: en la ribera fluvial son bajas con sectores de acumulación de arena y humedales, en el sector Norte de la fachada atlántica domina la barrera medanosa con playas bajas de amplia extensión, alternando costas altas de tosca, piedra y playas sedimentarias. Los sectores de acumulación de arena favorecieron el desarrollo de las urbanizaciones turísticas.

Objetivos

El objetivo general aspira analizar el devenir urbano turístico de los partidos de: La Costa, Pinamar, Villa Gesell, Mar Chiquita, General Pueyrredon y General Alvarado, que integran el corredor marítimo de la Ruta N° 11-Interbalnearia, localizado en el sudeste de la provincia de Buenos Aires y reflexionar sobre las consecuencias ambientales que comparten los destinos. Para ello se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Analizar el proceso de fragmentación socio-territorial marítimo de la provincia de Buenos Aires.
- Indagar sobre el origen y la actualidad de la Ruta N° 11.
- Identificar las localidades que permiten el surgimiento del Corredor Turístico Marítimo de la Ruta N° 11-Interbalnearia.
- Reflexionar sobre las consecuencias ambientales producto del proceso de antropización del territorio litoral, a fin de generar conciencia en la comunidad sobre la necesidad de implementar una planificación territorial sostenible.

Metodología

La investigación adopta una tipología exploratoria y descriptiva; asume un enfoque histórico y una metodología de tipo cualitativa, basada en la recolección de datos que surgen de descripciones y observaciones, con el propósito de reconstruir la realidad y poder comprender el contexto como un fenómeno social complejo. Entre las técnicas de recolección de datos aplicadas se mencionan: observación, revisión de documentos, análisis crítico y cruce entre documentos oficiales (marcos normativos), revistas y prensa de la época, fotografías, discusión de la información, análisis semántico y de discursos cotidianos, interacción con las comunidades, entrevistas, biografías, revisión de archivos, grabaciones en audio y/o video, fotografías y consulta a sitios web de organismos oficiales de turismo.

La ponencia se enmarca en los postulados de la Geografía del Turismo, basada en el estudio del fenómeno turístico en la investigación geográfica. Bajo una visión generalista se analiza la actividad turística, el territorio y distintos factores que lo integran capaces de potenciar o reducir las posibilidades de desarrollo turístico en una sociedad concreta;

indagando conceptos y fuentes para la comprensión del turismo, las interrelaciones entre la actividad turística, los procesos de transformación territorial y los impactos territoriales que origina el turismo, y la generación de conciencia en la comunidad sobre la necesidad de implementar una planificación territorial sostenible (Barrado y Calabuig, 2001).

Desde la Geografía del Tiempo desarrollada por Torsten Hagerstrand se considera la visión integradora que toma como base los contenidos de la Geografía Humana y Geografía Regional, aplicando un enfoque basado en la dimensión espacio-temporal que intenta dar respuesta a la configuración del espacio. Según Ercolani y Benseny (2010), bajo una perspectiva integradora permite reconocer las relaciones entre los componentes de la organización social (lugares funcionales), base física (dimensión espacial) y dinámica relacional (tiempo de traslado).

Resultados

a) La fragmentación socio-territorial en el sudeste bonaerense

Antes de la llegada de los españoles, la provincia de Buenos Aires estaba habitada por los pueblos originarios. En la revisión histórica sobre los hechos y las guerras en la Pampa realizada por Yunque (1969, p,12) relata: ... “la Pampa se extiende desde el Plata y el Atlántico a los Andes y desde el sur de Mendoza, San Luis, Córdoba y Santa Fe hasta el río Colorado en la Patagonia”. Al describir a sus habitantes, indica (1969, p,19) ... “El hombre de las pampas que conoció el europeo, era araucano. Antes de esta raza, venida, según unos, de Chile y, según otros, de Neuquén, las pampas fueron habitadas por otros indios. No eran tampoco los querandíes que acabaron con la primera fundación de Buenos Aires, seguramente ellos no pasaron el Río Salado del Sur. Entre este río y el Mar Dulce –Río de la Plata- y el Atlántico se hallaba su dominio. El enigma de las razas indígenas aparece aún confuso”.

Con la llegada de Pedro de Mendoza y Juan de Garay, y las respectivas fundaciones de Buenos Aires, se inicia un proceso de población que se consolida, incrementa y expande formando el Virreinato del Río de La Plata. Las ideas de emancipación propician el surgimiento de un gobierno independiente de la corona española, que busca incorporar a la producción económica las tierras al sur del Río Salado.

En 1817, en el paraje Montes del Tordillo se crea el curato de Nuestra Señora de Dolores, surgiendo el primer pueblo y partido al sur del Río Salado, y en 1822 se establece el primer fortín Nahuel Ruccá, por la gestión del Coronel Pedro Andrés García. En palabras de Oviedo (2006), en 1825 se crea el partido de Monsalvo que abarcaba desde Rincón del Ajó hasta el río Quequén Grande. En 1839, el Coronel Narciso del Valle lo divide en cuatro partidos: El Tuyú (actual Partido General Madariaga), Mar Chiquita, Rincón de Ajó (desde Rincón de Ajó hasta Estancia Los Manantiales actual Partido de General Lavalle) y Vecino (Partido de Guido).

El fin del gobierno de Rosas propicia el comienzo de un proceso de reestructuración político y social que se manifiesta en el territorio. Las estancias de propiedad de Rosas, localizadas al sur del Río Salado, fueron confiscadas y adjudicadas a nuevos actores sociales vinculados con el gobierno recientemente instalado. Se origina un cambio en la tenencia de las tierras y en el Catastro de General Lavalle se registran nuevos propietarios: Ezequiel Real de Azúa, Familia Cobo, Tomás y Alejandro Gibson (Bahía de Samborombón), Alejandro y Federico Leloir (Tuyú), Juan y Rafael Cobo, Dolores C. de Cobo (costa atlántica), Roberto Taylor y Lino Jurado (Sur Partido de Lavalle).

A mediados del siglo XIX, la costa marítima de la Provincia de Buenos Aires presentaba escasa población, su topografía asumía una forma lineal de playas bajas sedimentarias con cordones de médanos alternando con playas altas de acantilados y puntas rocosas. Conformaba el borde marítimo de las grandes estancias bonaerenses, con escaso valor productivo, consideradas solo aptas para la extracción de arena.

En 1956 una empresa de capitales portugueses y brasileños, representada por José Coelho de Meyerelles, ex Cónsul de Portugal durante el gobierno de Rosas, compra las estancias: Laguna de los Padres, La Armonía y San Julián de Vivoratá para instalar un puerto y un saladero, estratégicamente localizado aguas al sur del Río Salado. Introduce la primera actividad industrial en una zona ganadera, con el objetivo de concentrar las tareas de faena, exportar cuero y tasajo. La planta de manufactura se ubicó sobre la desembocadura del arroyo Las Chacras (actual Mar del Plata), generando un lento y progresivo cambio en la fisonomía de la región al concentrar un pequeño núcleo de pobladores formado por los peones, personal del saladero y el puerto (Gascón, 1942).

El establecimiento industrial no alcanzó el éxito esperado, el consorcio se disolvió y en 1860 es adquirido por Patricio Peralta Ramos. El nuevo propietario realiza mejoras e intenta revitalizar el saladero, y solicita permiso a las autoridades provinciales para fundar un pueblo sobre la traza del pequeño caserío instalado cercano al puerto. El 10 de febrero de 1874 el gobierno concede la autorización y se inicia un proceso de valorización de las tierras destinadas al ejido urbano y propiedades rurales cercanas pertenecientes a Peralta Ramos (Barili, 1970).

Tres años después, el fundador vende las instalaciones del saladero y parte de las tierras que formaban el ejido del pueblo a Pedro Luro, quien incorpora mejoras tecnológicas (molino harinero, fábrica de jabón, velos y tinte negro a partir del hueso de los animales) y refuncionaliza el establecimiento, generando un incipiente perfil industrial articulado con las actividades agropecuarias. Sobre la costa aparecen las primeras construcciones: un muelle de hierro, la barraca formada por dos galpones, la casa de Peralta Ramos, el almacén La Proveedora y la capilla Santa Cecilia (Barili, 1970). Debido a su posición estratégica, localizada sobre la loma (estribaciones del Sistema de Tandilia) cercana al arroyo, actúa como mojón para el trazado urbano y cumple funciones de faro anunciando a los barcos la presencia de una punta rocosa saliente antes del ingreso al puerto, registrándose en las bitácoras marinas como Punta Iglesia.

El muelle desempeñó una función relevante para la dinámica económica del pueblo, mediante su propia flota Pedro Luro circulaba la producción y el comercio uniendo los puertos de Buenos Aires, Quequén, Bahía Blanca y Patagones. Se convierte en un destacado actor social que inicia el desarrollo turístico de la pequeña localidad, impulsando inversiones en el sector de servicios de alojamiento y gastronomía. Gestiona ante el Gobernador Dardo Rocha la prolongación del tendido férreo y la construcción de un puerto de mayor envergadura. En 1886 llega el ferrocarril al pujante balneario y en 1911 comienzan las obras del actual puerto de Mar del Plata.

En 1878 arriban los hijos de Pedro Luro y quedan atrapados por las singularidades paisajísticas del poblado y sus playas. De posición social distinguida, frecuentaban el ambiente culto y aristocrático de Buenos Aires, donde comienzan a promocionar la belleza del lugar.

La obra de Pedro Luro fue guiada por una visión comercial e impulsó la transformación del pueblo agropecuario a una ciudad balnearia. Para concretar su visión, inicia la venta de lotes con menor superficie para la instalación de negocios y brindar servicios. Entre los historiadores locales, Roberto Barili (1970) lo reconoce como el propulsor, por sus inversiones en el sector de alojamiento con el Grand Hotel, y junto a sus hijos inaugura el Bristol Hotel (1888). En palabras de Benseny (2011), es símbolo de la hotelería de oro argentina y sitio de encuentro obligado de la élite porteña hasta la tercera década del siglo XX.

En pequeño pueblo replica el modelo urbano de los balnearios europeos localizados en las costas del Canal de la Mancha (Brighton, Southampton, Bristol, Bath en Inglaterra) y Mar Cantábrico (Biarritz en Francia, Santander y San Sebastián en España), donde el territorio litoral se integra al espacio urbano a partir del paseo costanero (rambla o malecón), incorporando la playa como un elemento de la economía local, acompañada por hoteles de lujo y lugares de recreación (casino, hipódromo, centros termales, etc.); y generando una articulación entre el ambiente y la sociedad. La rambla se convierte en el eje de la vida social del balneario, es el lugar que permite contemplar el paisaje, ofrece casillas de baño para cambiar la ropa de calle por el traje de baño, y es fundamentalmente, un espacio de sociabilidad, cita obligada de la aristocracia para encontrarse con su par, y se transforma en el paseo obligado de la práctica recreativa diaria de los veraneantes.

En palabras de Barrado y Calabuig (2001), el proceso de valorización turística del espacio litoral replica modelos urbanísticos europeos que comparten rasgos comunes: linealidad de las obras de equipamiento e infraestructura turística, proximidad al mar para asegurar la visión costera, concentración lineal con alta densidad que genera sobre equipamiento y subutilización determinada por la estacionalidad de las actividades y temporada turística. En palabras de Lozato Giortard (1991) se implantan modelos homogéneos que condicionan una organización espacial especializada en el turismo, con un marcado consumo del espacio litoral, antes contemplado para ahora ser construido.

El impulso de Mar del Plata como destino turístico litoral propicia los baños en el mar, que encuentran como antecedente las prácticas recreativas en las riberas fluviales de Tigre, Quilmes, Punta Lara. La ciudad fue creciendo y supo conquistar a la élite porteña,

quienes hicieron del balneario su refugio veraniego. En 1907 el poblado se transforma en ciudad y debido al posicionamiento turístico alcanzado en el mercado nacional, alienta la construcción de nuevos balnearios.

El exitoso auge turístico de Mar del Plata unido a la valorización del borde costero de las grandes estancias con fines inmobiliarios, propició el origen de diferentes balnearios localizados en su proximidad. A fines del siglo XIX surgen nuevas urbanizaciones costeras: Mira Mar (fundado en setiembre de 1888), Mar del Sud (iniciado en 1889 y abandonado al año siguiente) y Boulevard Atlántico (trazado delineado en forma conjunta con Mar del Sud, comenzó la construcción en 1889 y se abandonó tres años después). En palabras de Benseny (2011), ninguno de los nuevos proyectos urbanísticos localizados al sur de Mar del Plata podrán opacar el brillo alcanzado por esta ciudad.

La crisis del modelo agro-exportador desde 1930 implicó buscar nuevas estrategias económicas, donde la valorización de las tierras a partir de la subdivisión de la franja marítima genera los primeros loteos con fines urbano-turísticos, originando pueblos o balnearios modestos, cuya fundación resulta de un trámite administrativo para cumplir con la normativa (Ley Nº 3487/13). Según Bertoncetto (1993), se consolida un sistema de asentamientos sobre el territorio litoral, originando urbanizaciones turísticas localizadas sobre tierras improductivas para la actividad agrícola-ganadera, eventualmente utilizadas por las familias propietarias como lugar de esparcimiento estival, conformando nuevos territorios para los desarrolladores, donde el turismo encuentra su potencialidad. En algunos casos detrás de la figura de un promotor, una sociedad anónima y/o un grupo de amigos adquieren el fondo marítimo de las estancias, escasamente productivo e intensamente atractivo para el desarrollo inmobiliario, creando nuevos escenarios para el turismo de sol y playa.

El siglo XX es testigo de nuevas urbanizaciones turísticas localizadas al norte de Mar del Plata, intentando disminuir el tiempo de viaje y la distancia a recorrer desde la ciudad de Buenos Aires, considerado el principal centro emisor. A partir de la década de los años treinta se origina un proceso de ocupación intensivo como producto de la revalorización del borde marítimo de los Partidos de General Lavalle y General Madariaga. Comparten aspectos geográficos similares, se asientan sobre una barrera de médanos con frente al litoral marítimo bonaerense, y un proceso de forestación,

seguido de una urbanización turística basada en el uso recreativo y vacacional del espacio costero, que a partir de la década de los años setenta consolida nuevos asentamientos urbanos y genera un proceso de fragmentación territorial.

b) Del Camino de la Costa a la Ruta N°11 – Interbalnearia

En palabras de Oviedo (2006), antes del surgimiento de los balnearios en la costa atlántica bonaerense, la economía del Partido de General Lavalle tenía un próspero desarrollo basado en la explotación del ganado, cuya producción exigía una comunicación más rápida. A mediados del siglo XIX existía un servicio de mensajerías, con diligencias que partían tres veces por mes rumbo a Cañuelas, Lobos, 25 de Mayo, Saladillo, Ensenada, Magdalena, Chascomús, Pila, Dolores, Tuyú, Ajó y Tordillo. Según Benseny (2011), algunos sectores del camino que utilizaban sirvieron de base para el diseño actual de la Ruta N°11 – Interbalnearia.

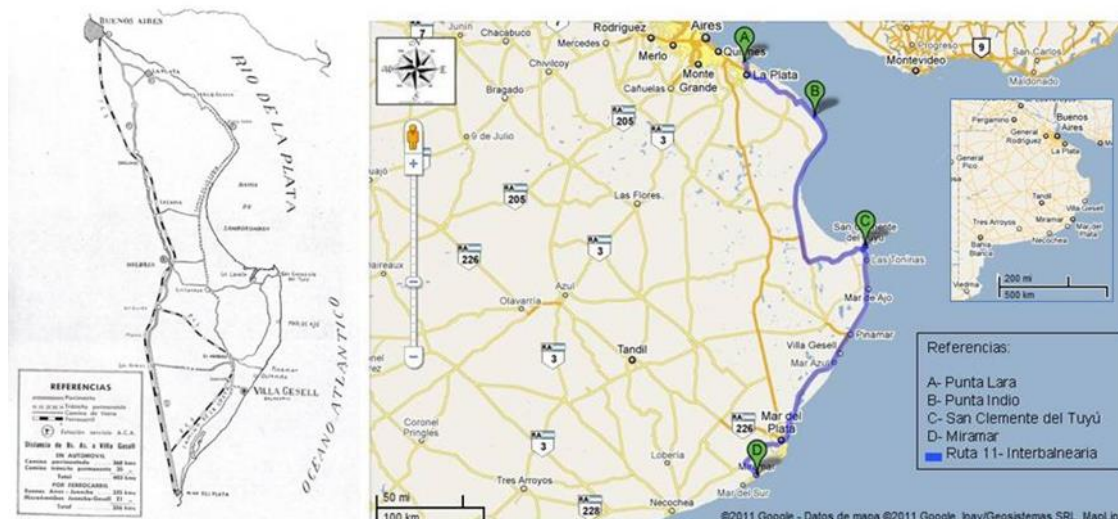
La Ley Provincial N° 3958/28 autorizó los estudios para la construcción de un camino costanero en el litoral fluvial y marítimo de la provincia. La traza se propuso siguiendo la costa desde Magdalena hasta Mar del Plata, pasando por Punta Indio, Punta Piedra, Boca del Río Salado, General Conesa, General Lavalle, Punta Norte y Sur del Cabo San Antonio, Laguna de Mar Chiquita y Mar del Plata.

El nuevo camino de tierra se inauguró en 1932, con el nombre de Camino de la Costa. Unía Avellaneda, lindando con Buenos Aires y bordeaba la costa del Río de la Plata; años más tarde llega a Mar del Plata recorriendo el litoral marítimo del Océano Atlántico. El trazado del sector fluvial sufrió los embates de los fenómenos meteorológicos, y en diferentes momentos las Sudestadas y las crecientes destruyeron parte del camino.

A diferencia de la Ruta Nacional N°2, que une Buenos Aires con Mar del Plata por un trazado interior casi recto, el Camino de la Costa fue pensado para vincular las nuevas urbanizaciones marítimas. En 1937 se prolonga desde Mar del Plata hasta Miramar, y años más tarde alcanza su punto final en la localidad de Mar del Sud. La pavimentación de la ruta fue concretada por etapas: Mar del Plata y Miramar (1937-1938), La Plata y Magdalena (1961). En la década de los años setenta se completó su recorrido, introduciendo algunos cambios en el trazado original, con la finalidad de acercarse al

acceso de los pujantes balnearios. En 1987 se pavimenta el tramo Miramar-Mar del Sud, y relocaliza su trazado más cercano a la costa que el viejo camino de tierra.

Figura 1. Cambios en el trazado de la Ruta 11-Interbalnearia



Fuente: Gesell (1942, p. 6), Benseny (2011, p. 75)

En 1990 se concesionó a la empresa Caminos del Atlántico, encargada de construir la autovía entre Pinamar y Villa Gesell (1999). La Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y la empresa concesionaria construyeron la autovía que une Esquina de Crotto y General Conesa en dos etapas, primeros 15 km entre Esquina de Crotto y la cabina de peaje (1999), y segundos 15 km hasta el empalme con la Ruta Provincial 56 (2000). El 16 de diciembre de 2010 se habilitó el sector de autovía entre Santa Clara del Mar y Parque Camet (Mar del Plata), en un tramo de 16 km; con posterioridad se prolongó hasta el peaje de Mar Chiquita, quedando pendiente la construcción de la segunda mano desde el peaje hasta el partido de Villa Gesell.

A partir de enero de 2017 rige el Contrato de Concesión de Obra Pública Sistema Vial Integrado del Atlántico, por el cual el Estado Provincial cede la construcción, conservación y explotación de la Ruta N°11 mediante el cobro de peaje a Autopistas de Buenos Aires S.A. (AUBA S.A.). La nueva concesionaria comienza un plan de obras de mejora y ampliación de la Ruta N°11-Interbalnearia, denominado Corredor del Atlántico. Se inaugura la segunda calzada entre las rutas 11 y 56, brindando mejoras a los partidos de General Madariaga, General Lavalle, General Tordillo y La Costa. A fines de 2020 se

inauguran algunos tramos de doble vía entre San Clemente y Mar del Tuyú; al año siguiente se habilitó el tramo San Bernardo y Mar de Ajó, y extendió desde el km 250 (General Tordillo) hasta el acceso a Mar de Ajó. Las obras de ampliación intentan reducir el número de accidentes de tránsito, dado que es un corredor con alta frecuentación durante los períodos vacaciones y fines de semana largos.

Según datos extraídos del sitio oficial de Vialidad Nacional, a lo largo del recorrido de la Ruta N°11-Interbalnearia se encuentran diferentes estaciones aéreas localizadas a menos de 100 km de distancia: Aeropuerto Internacional Astor Piazzola (Mar del Plata), Aeropuerto de Villa Gesell, y Aeródromo Juan Domingo Perón (Miramar). Situación que favorece pensar en la posibilidad de un transporte intermodal.

La Ruta N° 11-Interbalnearia une diferentes localidades con estaciones de servicio cercanas en un radio de 100 km: Mar de Ajó, Pinamar, San Bernardo, Berisso, Santa Teresita, San Clemente del Tuyú, Miramar, Mar del Plata, Santa Clara del Mar, Villa Gesell, Cariló, Magdalena, City Bell, Ensenada, La Plata, Verónica, Lezama, Castelli, Dolores, General Conesa, Valeria del Mar y Comandante Nicanor Otamendi. Además, complementa la oferta de estaciones de servicio de gas natural en un radio de hasta 60 km: Mar de Ajó, Pinamar, San Bernardo, Berisso, Las Toninas, Miramar, Batán, Mar del Plata, Villa Gesell, Valeria del Mar, General Lavalle, Magdalena, City Bell, Ensenada, Tolosa, La Plata, Pipinas, Castelli, Dolores, San Clemente del Tuyú y Coronel Vidal.

3. El Corredor Turístico Marítimo enlazado por la Ruta N°11-Interbalnearia en la Provincia de Buenos Aires

La Ruta N° 11–Interbalnearia constituye el eje articulador del espacio turístico de la costa atlántica bonaerense. Durante la década de los años setenta del pasado siglo, consolidan su estructura urbana y se separan de los partidos originales, conformando nuevas unidades con jurisdicción propia: La Costa, Pinamar y Villa Gesell, a los cuales se suman los partidos consolidados de Mar Chiquita, General Pueyrredón y General Alvarado. En la actualidad (2021) conforma el principal escenario del turismo de sol y playa para la demanda nacional.

A continuación, se presenta una reseña breve del surgimiento de cada una de las urbanizaciones. Para elaborar la información se consultaron diferentes publicaciones, destacando el aporte de autores especializados en la descripción turística Kirbus (1995), Guía Turística Automóvil Club Argentino (2011) y sitios web de organismos oficiales de turismo.

a) Partido de La Costa. Surge de un loteo del Partido de General Lavalle (1935), para crear el balneario San Clemente del Tuyú. En 1978 se separa, formando el Municipio Urbano de la Costa, luego Partido de La Costa (1983) integrado por:

a.1. San Clemente del Tuyú. Urbanización iniciada por Roberto Fernández y Juan Marchese (1935), quienes descubren el potencial turístico de una larga franja de costa con amplias playas, de 90 km de extensión sobre tierras de la estancia de Federico Leloir (Sur de Punta Norte, Partido de General Lavalle). El diseño urbanístico se basa en la ciudad parque, con trazados radiales y curvilíneos, en dos hemiciclos apoyados en la costa, donde se inician las calles en forma radial. El núcleo urbano presenta una edificación heterogénea de varios pisos en altura, modernos hoteles y segundas residencias.

a.2. Las Toninas. En 1943 la familia de Federico Leloir subdivide parte del borde litoral de su estancia y encarga al Ing. Alberto de Pulli el diseño del plano urbano. La comercialización de los lotes es realizada por la propia familia y agentes de venta. En las últimas décadas registra un cierto crecimiento con la construcción de chalet, edificios de departamentos y comercios que ofrecen una variada oferta de artículos y opciones de entretenimiento.

a.3. Costa Chica. Localidad en desarrollo, con frente marítimo, espacios naturales, acceso a localidades vecinas, ofrece tranquilidad, confort y servicios.

a.4. Santa Teresita. Se encuentra al Norte de la localidad cabecera, se extiende entre Las Toninas y Mar del Tuyú. Fue fundada en 1946, en el borde marítimo de la estancia San Bernardo de propiedad de la familia Duhau (lindaba con los campos del Tuyú y de Leloir). Lázaro Freidemberg y Juan José Cacace compraron 500 ha, comenzando la urbanización en forma de damero paralelo a la playa, separada por la Avenida Costanera y dos diagonales que se cruzan en el centro.

a.5. Mar del Tuyú. Surge de un loteo realizado por la familia Duhau en la franja costera de su estancia, adquirido por el Arturo Enrique D'Elías, quien en 1945 fracciona las parcelas en lotes y al año siguiente los vende en subasta pública. En las instalaciones del edificio del Gran Hotel del Tuyú funciona la sede municipal y es la cabecera del Partido de La Costa, posee diferentes opciones culturales.

a.6. Costa del Este. Urbanizada por Fidel Sabalo, Emilio Doura y Marcelino Grizzuti (1966) y conocida como la localidad del millón de pinos, por la cantidad y variedad de árboles plantados previo a la fundación. La fijación de médanos y caminos se realizó manteniendo la topografía del terreno.

Si bien fue planificado como barrio cerrado, al carecer del número necesario de propietarios para sostener la infraestructura básica, en asamblea de vecinos optaron por municipalizar el desarrollo urbanístico siendo un barrio abierto con normas que garantizan una arquitectura agreste y distintiva. Las calles reciben nombres de flores y plantas.

a.7. Aguas Verdes. Surge de un lote en terrenos de la familia Duhau (1966). Es una pequeña localidad balnearia, con un ambiente propicio para el descanso y caminatas por la playa.

a.8. La Lucila del Mar. Fundada por Aolis Stoklasek y Álvarez Drago (1954) con la intención de crear un gran jardín frente al mar. El trazado urbano presenta un gran espacio verde de acacias, pinos y eucaliptos, entorno a la vivienda de la familia Duhau, primera edificación del lugar. Balneario con imagen de tranquilidad y contacto con la naturaleza.

a.9. Costa Azul. Pequeña y tranquila villa balnearia, reúne diversos complejos turísticos que ofrecen modernas instalaciones.

a.10. San Bernardo del Tuyú. Surge a iniciativa de Compañía Inmobiliaria del Este Argentino S.R.L. integrada por Juan Carlos Chiozza, Luis Guerrero y Luis Pina, quienes compran una fracción de campo compuesta por 191 has y comienzan la urbanización (1943). Conocida como "Ciudad del Sol y la Familia", en las últimas décadas registra un

fuerte crecimiento urbano que definen una variada oferta recreativa con vigencia estival.

a.11. Mar de Ajó. Surge de un loteo realizado en el año 1934 por la Bolsa de Comercio de Buenos Aires en el paraje La Margarita, interviene la firma rematadora Furts Zapiola y Cía. Logran la venta de la mayoría de los lotes, y los resultados obtenidos animaron a Ramos Mejía y Cobos a organizar remates en mayor escala. La Sociedad de Tierras y Balnearios es pionera en la zona. Posee un centro comercial y distintas opciones recreativas, incluyendo un autódromo (1998) y casino.

a.12. Nueva Atlantis. Pequeña urbanización turística rodeada de entorno natural y agreste. Se encuentra a 19 km del Faro de Punta Médanos, próximo a la zona de altos médanos.

a.13. Punta Médanos. Pequeña localidad con una franja de altos médanos y zona de bosque, apta para prácticas deportivas: sandboard, windsurf y travesías en vehículos 4x4.

a.14. Costa Esmeralda. Localidad más incipiente del Partido, caracterizada por su barrio residencial y el Golf Club de 18 hoyos en entorno natural.

b) Partido de Pinamar. Tiene 22 km de extensión y un ancho de 5 km. En 1978 se separa, formando el Municipio Urbano de Pinamar, luego Partido de Pinamar (1983) integrado por:

b.1. Pinamar. Surge del impulso de su urbanizador Arq. Jorge Bunge, junto a Valeria Guerrero Cárdenas (1941) e inversores, integrando una sociedad de responsabilidad limitada que dos años más tarde se transforma en Pinamar S.A. Planificada bajo el concepto de ciudad jardín, gran espacio verde con pinos implantados brindando identidad y nombre al lugar. Desde su fundación rige un plan regulador, basado en la racionalidad, estética, comodidad y concebido bajo un modelo urbanístico y turístico mediante el cual se establecen áreas con usos diferenciales, determinando zonas residenciales, comerciales, espacios para balnearios, hoteles, etc. En el núcleo original de la ciudad predominan grandes residencias que compiten por el buen gusto y diseños de avanzada. El recurso natural se preserva en la reserva dunícola de Montecarlo que

protege 27 has de médanos, con alturas cercanas a los 30 m, bosques de coníferas y amplias playas, donde se puede apreciar parte de la flora y fauna del lugar.

b.2. Ostende. En 1908 comienzan las obras a cargo de una empresa belga formada por Fernando Robette y Agustín Poli (Sociedad Anónima Pueblo y Balneario de Ostende), reproduciendo el modelo urbano de la ciudad homónima del país natal. En 1913 se inaugura el Hotel Termas de Ostende, con amplios salones y restaurantes (actual Viejo Hotel Ostende). Las obras se interrumpen por la Primera Guerra Mundial, al regresar la arena había cubierto la planta baja del hotel y la rambla arrasada por el mar. Años más tarde se retoma la construcción y la localidad turística recibe visitantes ilustres como Antoine de Siant-Exupéry (temporada 1928/29), Adolfo Bioy Casares y Silvina Ocampo y ex Presidente Arturo Frondizi (en 1935 construyó una casa para el descanso familiar).

b.3. Valeria del Mar. Surge por iniciativa de Valeria Guerrero Cárdenas (1945), propietaria de las tierras, como emprendimiento inmobiliario Balnearios del Atlántico. Se forestan los médanos y concentra alojamiento, gastronomía y comercio en la primera línea de playa.

b.4. Cariló. Surge de la forestación iniciada por Héctor Manuel Guerrero (1918) convirtiendo 1.600 has de arena en un denso bosque con gran variedad de especies exóticas (pino, ciprés, eucaliptus, cedro y laurel). El diseño urbano respeta las originales del relieve, calles sin pavimento, identificadas con nombres de árboles y aves, que intentan mantener el aspecto agreste del lugar. Descendientes del forestador (Ruralco S.A.) lotean el bosque y definen áreas de servicios, residencias unifamiliares, sector de alojamiento y centro comercial (1960). Es el centro turístico más selectivo de la costa marítima bonaerense.

c) Partido de Villa Gesell. Tiene 62 km de extensión y un ancho de 5 km lindando con Ruta N° 11-Interbalnearia. Surge por iniciativa de Carlos Gesell (1930), quien compra 1.648 has y Astengo Morando (1946) al frente de Mar Azul S.A. (años más tarde realiza una subdivisión surgiendo Mar de las Pampas, Las Gaviotas y Mar Azul). En 1978 se separa del partido de General Madariaga, formando el Municipio Urbano de Villa Gesell, luego Partido de Villa Gesell (1983) integrado por:

c.1. Villa Gesell. Fundada por Carlos Idaho Gesell (1931), comenzó con las tareas de forestación para obtener madera destinada a su fábrica de muebles. El proyecto original de tipo industrial se transformó en un balneario (1941). El diseño de la urbanización presenta calles asimétricas, rodeando los médanos, con un desarrollo longitudinal y paralelo a la línea costera. El trazado del Camino de la Costa (Ruta Nº 11-Interbalnearia), favoreció la radicación de nuevos inversores, y desde 1970 registra una marcada expansión y crecimiento urbano.

c.2. Mar de las Pampas. Integró el predio adquirido por Astengo Morando, luego vendido a Manuel Rico quien inicia la forestación (1957) que dará origen al balneario. En 1981 comienza la apertura de calles, con diseño irregular respetando la topografía de los médanos, la zonificación recreativa, comercial y residencial, junto a la comercialización de parcelas. Luego del 2001 registra importante crecimiento urbano regido por su código de ordenamiento que impide la construcción de edificios que superen la altura de los árboles. Se regeneró y preservó el primer cordón de médanos como medida de protección ambiental. Las calles carecen de asfalto, el cuidado ambiental, las extensas playas y la ausencia de ruidos molestos conforman la marca registrada de Mar de las Pampas, donde se aspira una vida tranquila tratando de buscar la armonía con la naturaleza. Integra el movimiento de ciudades lentas (Slow City), regidas por preceptos de calidad urbana, política ecológica y atmósfera amigable.

c.3. Las Gaviotas. Iniciada por Astengo Morando en la década de los años cuarenta, detenida ante su fallecimiento y continuada 30 años después, bajo la dirección de su hijo. Es una pequeña villa balnearia, con diseño de cuadrícula rectangular, formada por 77 manzanas, donde las calles paralelas al mar se identifican con el nombre de playas famosas (Punta del Este, Copacabana, Viña del Mar) y las calles perpendiculares están enumeradas. Ofrece una variada gama de alojamiento construidos frente al mar y un centro comercial.

c.4. Mar Azul. Iniciada por Astengo Morando (1946) y continuada (1978) por su hijo (Ricardo) bajo la firma Bosque de Mar Azul. A fin del Plan de Convertibilidad (2001) registra mayor crecimiento urbano. Presenta diseño urbano de damero, con concentración de alojamiento en la zona costera y comercios en la avenida principal, paralela a la costa.

d) Partido de Mar Chiquita. Surge de la división del Partido de Monsalvo (1839), está integrado por localidades rurales: Coronel Vidal (cabecera política, 1883), General Pirán, Vivoratá, La Armonía, y localidades litorales: Mar Chiquita, Mar de Cobo y Santa Clara del Mar.

d.1. Balneario Parque Mar Chiquita. Fundado por la Compañía General de Tierras (1939). Presenta mayor desarrollo urbanístico y su importancia radica por la presencia de la albufera (laguna comunicada con el mar), médanos hasta 30 m de altura, arroyos, pastizales y bañados, que conforman la Reserva de Biósfera Parque Atlántico Mar Chiquito.

d.2. Mar del Cobo. Iniciada por la Compañía General de Tierras Mar de Cobo S.A. (1947), en el borde de la estancia San Manuel perteneciente a la familia Ugarteche Anchorena. El trazado forma semicírculos que comienzan y terminan en la avenida de acceso Manuel Cobo, la cual conduce al mar. Además de la localidad homónima comprende: La Baliza, Parque Lago y La Caleta. Presenta playas sedimentarias y una reserva forestal urbana (álamos, pinos, olmos, cipreses y lambercianas).

d.3. Santa Clara del Mar. Fundada por Antonio Orensanz (1949) al frente de Sociedad Santa Clara del Mar S.R.L., sobre 400 has de campo pertenecientes a Clara de Anchorena y Mercedes Anchorena. Las calles llevan el nombre de balnearios. Combina costas acantiladas y sedimentarias. Al Sur las playas son agrestes reuniendo diferentes barrios: Atlántida, Santa Elena, Playa Dorada y Frente Mar.

e) Partido de General Pueyrredon. Fundado Patricio Peralta Ramos (1874), es ciudad cabecera del Partido de General Pueyrredon. En la actualidad (2021) es el mayor centro turístico de veraneo de la Argentina y posee un importante puerto pesquero. Es una ciudad polifuncional y presenta una economía diversificada: sector de servicios (turismo, educación, comercio, bancos y casas de cambios), sector industrial (textil, minero, pesquero, construcción) y actividades primarias, donde la actividad agrícola-ganadera destaca por su relevancia.

f) Partido de General Alvarado. Está integrado por localidades costeras (Miramar-cabecera del partido, Mar del Sud, Centinela del Mar) y rurales (Comandante Nicanor Otamenti y Mechongué).

f.1. Miramar. Iniciada por Fortunato De la Plaza, propietario del campo el Saboyardo, y su cuñado José María Dupuy fundan el balneario originalmente Mira Mar, recordando el destino homónimo de Austria. A partir de la apertura del Hotel Argentino (1889) crece en forma lenta, y con la llegada del ferrocarril (1911) atrae un mayor número de turistas y residentes. A fines de la década de los años treinta, se consolida como una opción tranquila de Mar del Plata. El diseño urbanístico combina dos estilos arquitectónicos diferenciales, el área céntrica con edificios modernos y hacia el Sur construcciones de uno o dos pisos similares al típico chalet marplatense (con paredes revestidas en piedra y techos de teja). Conocida como Ciudad de los niños, mantiene un estilo familiar donde los paseos en bicicleta y/o en carros a pedal le otorgan identidad al lugar. En el Sur se encuentra el Vivero Dunícola Florentino Ameghino (1923) que ha contribuido con la forestación del ecosistema pampeano en diferentes urbanizaciones de la Provincia de Buenos Aires.

f.2. Mar del Sud. Fundada por Fernando Otamendi y Carlos Schweitzer (1889), cinco años más tarde se inauguró Boulevard Atlantic Hotel, de estilo francés, con 100 habitaciones distribuidas en dos plantas, declarado Monumento Histórico (1988). La costa combina sector de médanos, playas sedimentarias y rocosas, que le brindan singularidad al lugar.

f.3. Centinela del Mar. Pequeña localidad, con paisaje agreste y oferta de servicios turísticos básicos.

4. Consecuencias ambientales del proceso de antropización del territorio litoral en el Corredor Turístico Marítimo Ruta N° 11-Interbalnearia

Debido a las características ambientales de la zona costera de los partidos que conforman el Corredor Turístico Marítimo Ruta N° 11-Interbalnearia es posible dividirlo en dos sectores:

a) Norte: integrado por partidos urbanos sin territorio rural (entendido como dominio privado de establecimientos productivos): La Costa, Pinamar y Villa Gesell, donde predominan barreras medanosas, alternando áreas urbanizadas y no urbanizadas

(algunas protegidas como reservas y otras a la espera de las oportunidades del mercado y de una demanda futura), y comparten la playa como recurso natural. Tienen una economía basada en el turismo, con alta estacionalidad durante la estación del verano.

b) Sur: comprende partidos con frente marítimo y territorio rural: Mar Chiquita, General Pueyrredón y General Alvarado. Las costas combinan sectores con playas sedimentarias, médanos, altas con acantilados blandos y altas rocosas (estribaciones Sistema de Tandilia), tienen territorio rural y una economía diversificada, asumiendo Mar del Plata el liderazgo turístico nacional.

Ambos sectores registran un proceso de antropización diferente, el Norte es producto de la concentración urbano-turística en la zona costera promediando la década de los años cuarenta que años más tarde sufre un proceso de fragmentación surgiendo los centros urbanos (sin territorio litoral); en cambio, en el sector Sur los partidos combinan territorio rural y litoral turístico, donde Mar del Plata y Miramar son producto de modelos de urbanización de fines del siglo XIX.

De los dos sectores, el análisis ambiental se centra en los destinos litorales del Norte, espacio geográfico comprendido por los partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell. Comparten características ambientales similares (barrera de médanos) y un proceso de antropización liderado por la figura de los promotores o desarrolladores urbanos, que dejarán su huella sobre el recurso natural. Durante la década de los años setenta consolidan su estructura urbana y comienza un proceso de fragmentación territorial, adoptando las características de localidades marítimas con una economía especializada en turismo.

Según estudios realizados por Vega (1995), en el Sector Norte predominan barreras medanosas, con arenas de playa marina, de grano medio y fino, conformada por cuarzo, feldespato, fragmentos líticos de rocas volcánicas, conchilla y minerales pesados. En palabras de Isla (2010, p,7) ...“son cuerpos de arena que se emplazan en la zona costera marcando la interacción entre los procesos continentales y marinos, con características distintivas de otros cuerpos de arena litorales”. El paisaje original asume la forma de campos de médanos, con arena proveniente del mar o del continente, sensibles a desequilibrios sedimentarios o variaciones del nivel del mar; son recursos naturales que

requieren criterios de preservación. El agua dulce proviene de acuíferos subterráneos, recargados por aporte pluvial que debido a la morfología del suelo facilita la rápida filtración.

Según observaciones de Loredó (2005), en las zonas de médanos vivos (sin vegetación), las playas responden a un tipo de costa en construcción, debido al constante aporte de arena que realiza la corriente de deriva litoral desde el mar hacia el continente, sumado a la arena proveniente de la barrera medanosa cuando soplan vientos del noroeste. Durante el período de quietud se produce el depósito del sedimento, y en las épocas de tormenta la acción del viento y las olas arrastran la arena hacia el mar adentro, para luego retornar nuevamente a la zona costera. Las playas son abiertas, sin barrancas, con arena y mareas de escasa amplitud (0,76 m).

Desde la mirada ambiental, los médanos cumplen diferentes funciones: hábitat de aves y animales, filtración del aporte pluvial, protección del acuífero, base para la forestación, reservorio de arena para la playa y protección de la costa ante los vientos. Desde la mirada cultural: escenario para prácticas de recreación, industriales (extracción de arena) y urbanísticas a partir del proceso de valorización turística introduce cambios en la barrera (nivelación, extracción e impermeabilización de médanos) y una fuerte presión urbana que generó una compleja situación ambiental.

Entre las principales consecuencias en la zona costera de las urbanizaciones turísticas analizadas se aprecia:

- **Transformaciones en el ambiente original.** El ambiente original de ecosistema pampeano caracterizado por la presencia de barreras de médanos móviles sufrió un fuerte proceso de cambio a partir de la forestación, previa al proceso de urbanización iniciado por los desarrolladores inmobiliarios. La fijación de los médanos inmovilizó la arena, alterando la dinámica costera e interrumpiendo el balance natural del aporte sedimentario desde el continente hacia el mar y viceversa. Las obras de urbanización originaron en algunos sectores nivelación y extracción de médanos, y una fuerte impermeabilización como consecuencia del equipamiento turístico y la pavimentación de las vías de circulación. Prevalece el trazado vial paralelo a la costa sobre una antigua línea de médanos, con edificios en volumen y altura que modifican el paisaje e impiden

la visión del mar. La volumetría determina la capacidad de alojamiento, el acceso al litoral y la degradación de los recursos naturales, originando impactos sobre los componentes y procesos ecológicos. Proyectan conos de sombra en la playa, que disminuyen el período de heliofanía y el tiempo de uso del recurso recreativo.

- **Transformaciones en médanos y playa.** Las urbanizaciones se asientan sobre la barrera medanosa, espacio frágil sometido a la constante acción del viento y las mareas (causas naturales que modifican la zona costera). Los médanos y la playa son el principal recurso para el desarrollo del turismo litoral y el hábitat de diversas especies de flora y fauna silvestre; por tanto, son valiosas desde el punto de vista ambiental y económico. Los médanos fueron forestados, alterando su forma (vivo a fijo) y función (reservorio de arena para alimentar la playa), dejando expuesta la fragilidad ambiental por usos antrópicos indebidos, y aumentando los procesos de degradación y erosión costera, que afecta al litoral sedimentario y provoca una disminución en la superficie de arena en la playa.

- **Transformaciones en la vegetación.** El médano vivo actúa como reservorio de arena y barrera protectora que minimiza la acción erosiva del mar y del viento. Para detener el desplazamiento de arena se introdujeron diferentes especies de flora exótica (acacia molitus y pinus), que debieron adaptarse a las condiciones naturales del lugar, compitiendo por el riego con las especies autóctonas. La forestación de los médanos originó cambios en la flora e hidrología, dado que los médanos funcionan como una trampa natural de sedimentos y permiten la conservación del agua.

- **Transformaciones en el mar.** El mar constituye un atractivo para un creciente segmento de la demanda turística. La práctica de actividades recreativas acuáticas (baño) y deportivas sobre el agua, permiten disfrutar de los recursos naturales. La falta de regulación en las actividades acuáticas, debido a la ausencia de un programa de manejo que contenga elementos de protección, restauración, zonificación y administración del recurso, sumado a una vigilancia insuficiente, provoca un deterioro creciente que ocasiona un daño irreversible en el ecosistema y superpone usos que compiten por un mismo espacio, y en algunos casos resultan incompatibles (natación, surf, kite-surf, jet ski, navegación).

- **Transformaciones en el clima.** La densificación y concentración de equipamiento turístico en altura en la primera línea de playa modifica las condiciones meteorológicas de la zona costera y acentúa los impactos negativos de las Sudestadas, originando marcados procesos erosivos como los registrados en: Villa Gesell (1980, 2003, 2004 y 2009) según Benseny (2011), y durante el presente año (2021) en los tres partidos analizados con epicentro en Las Toninas (Partido de La Costa). Los edificios constituyen una barrera artificial que impiden el paso del viento, las Sudestadas socavan la playa y originan bermas con alto desnivel en desmedro de la calidad del recurso natural.

- **Alteración aerodinámica del médano costero.** El crecimiento poblacional, acompañado por la expansión de la mancha urbana bajo una deficiente planificación y ausencia de políticas de manejo costero, favoreció los procesos erosivos. La extracción de arena originó cambios en la configuración del perfil de la playa, modificó la berma estable y estacional, disminuyó su altura e incrementó la vulnerabilidad de las obras de equipamiento durante las Sudestadas. La decapitación del primer cordón de médanos generó una pérdida en el equilibrio natural entre la playa y el médano, incrementando la velocidad de retroceso de la línea de costa y la erosión de la playa durante las tormentas. La pavimentación de las calles con dirección perpendicular a la costa generó drenajes artificiales hacia el mar, favoreciendo la pérdida de arena de la playa durante las precipitaciones y el ingreso de contaminantes de zonas urbanas.

- **Equipamiento recreativo en la arena.** La playa es el recurso natural que atrae y concentra la actividad turística. Los primeros balnearios instalados en la arena fueron contruidos con madera, en forma dispersa y escasa extensión. A medida que las localidades se expandieron, el número de balnearios aumentó a lo largo del litoral. La madera fue reemplazada por el cemento y se incorporaron nuevos servicios en cada temporada, según lo dictaminaba la moda y la demanda. Se destaca la iniciativa de Villa Gesell (Ordenanza Municipal N°2050/05) que implementó la remodelación del frente costero demoliendo las instalaciones de cemento y reemplazándolas por madera. Si bien la iniciativa aspiraba un manejo sustentable del recurso, generó conflicto con algunos prestadores, y ante un cambio en la conducción política local, a partir del año 2011 retornaron las construcciones de cemento en la playa, poniendo en peligro la conservación del recurso natural (Benseny, 2011). En Pinamar se implementó el Plan

Integrado Frente Marítimo (2010) que renueva y relocaliza las unidades turístico-fiscales, incrementando el uso de materiales blandos y un diseño arquitectónico amistoso con el ambiente.

- **Construcciones rígidas sobre la línea de costa.** Los tres partidos analizados comparten la presencia de muelles destinados a la pesca deportiva desde la orilla. Si bien adoptan el diseño de palafito, con pilotes de cemento distanciados, alteran los procesos naturales, modifican la configuración de la playa y constituyen un elemento extraño del paisaje litoral. Actúan como bajadas náuticas, con el peligro latente de contaminación (vertido de combustibles, aguas residuales y aceites) y generan un conflicto social donde conviven usos antagónicos entre el pescador (con todas sus artes de pesca) y el usuario en busca de un espacio recreativo, tanto en el mar como en la playa.

- **Nivelado y limpieza de playa para instalación del servicio de sombra.** En noviembre comienzan las tareas de nivelación de la playa utilizando palas mecánicas, la arena acumulada durante el resto del año es removida y redistribuida, modificando la pendiente de la playa distal, y compactando la nueva superficie generada. Al modificar la configuración de la berma, el perfil de playa se torna más vulnerable durante las Sudestadas e induce un mayor riesgo de erosión costera. Nivelada la playa comienzan las tareas de armado de los balnearios, delimitando el sector de sombra para las carpas y sombrillas, que permanecen implantadas con ubicación fija durante todo el período de explotación. En el verano, las tareas de rastrillaje y limpieza de arena se realizan diariamente en forma manual, cumpliendo un doble objetivo: nivelación y limpieza. Por tanto, todo aporte de arena realizado por la combinación del viento y las olas, es redistribuido indiscriminadamente y altera la dinámica costera.

- **Privatización zona costera.** La valorización de la costa como recurso recreativo y turístico, implicó un nuevo uso del espacio litoral, que a través de los años es decorado y equipado, adaptando las instalaciones a las exigencias impuestas por la moda que repercuten en la calidad del recurso. La playa pierde su condición de recurso natural y público, se expande la zona de sombra habilitada para los balnearios y se reduce la superficie de espacio público. Además, existen diferentes emprendimientos de barrios privados que compiten por el uso del espacio público costero, entre ellos se destacan en cada partido: La Costa (Km 314 Villa Marítima-San Clemente, Barrio Parque Jagüel

del Medio-Santa Teresita, Costa Esmeralda); Pinamar (Los Pioneros, Villa del Mar, Dunas de Pinamar, Renata Norte, North Beach Pueblo de Mar -pensado como futura urbanización, Villarobles-primera ciudad pueblo marítima), Villa Gesell (El Salvaje- emprendimiento de chacras marítimas, Dunas de las Pampas-Mar de Las Pampas).

- **Dificultades en el drenaje hídrico.** Las urbanizaciones se asientan sobre la barrera de médanos, en forma lineal y paralela a la costa, generando impermeabilización del suelo que impide el escurrimiento hídrico. La pavimentación de las principales vías de comunicación, dificulta la infiltración del aporte pluvial, y debido a las características del sustrato morfológico presenta predisposición al anegamiento durante el ciclo húmedo.

- **Contaminación paisajística.** El desarrollo de las urbanizaciones trajo como consecuencia la concentración de edificios en la primera línea de playa, cuya altura, volumen y diseño, sumado al trazado vial, produce un bloqueo del paisaje, impidiendo la visualización del mar.

- **Erosión costera.** La acción antrópica transformó el ecosistema original, iniciándose un fuerte proceso erosivo a lo largo de todo el litoral. En las zonas más urbanizadas se decapitó el primer cordón de médanos para abrir avenidas costaneras, y sumado a una mayor concentración de edificios en altura y volumen, se favoreció la degradación ambiental resultando playas de escasa amplitud y marcada erosión costera.

Conclusiones

La costa marítima bonaerense reúne un complejo sistema de centros urbanos consolidados en base al turismo, que generaron profundas transformaciones territoriales a partir de cambios en la percepción del territorio litoral y en el uso del suelo. El proyecto de ciudad pampeana promovida durante el siglo XIX basado en la expansión de las vías férreas, derivó en el surgimiento de balnearios transformados en pueblos litorales, despoblando los núcleos agrarios y sobrevalorando la inhóspita costa. El siguiente siglo es testigo de una revalorización la zona costera, que sumado al trazado de caminos hacia las áreas periféricas litorales, el auge del transporte automotor, el debilitamiento del sistema ferroviario, el hábito de vacacionar frente al mar, la posesión de una casa de veraneo (segunda residencia), favorecen el desarrollo de

emprendimientos inmobiliarios surgiendo localidades marítimas especializadas en el turismo de sol y playa.

En el sector Norte del Corredor Marítimo, a partir del año 1970 las localidades de los partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell registran un rápido crecimiento urbano, que origina una fuerte presión antrópica marcada por el predominio del paradigma económico sobre el ambiental. En cambio, en el sector Sur: Mar Chiquita, General Pueyrredon y General Alvarado el crecimiento urbano es más moderado. En general, a partir del 2001, como consecuencia del fin del Plan de Convertibilidad, recuperados los ahorros se incorporan a la inversión en bienes inmuebles, originando un mayor número de construcciones uni y multifamiliares.

Como rasgo arquitectónico compartido predomina la densificación de servicios y construcción en altura sobre la primera línea de playa, donde el accionar de los urbanizadores no logra armonizar las condiciones ambientales con los requerimientos económicos. Prevalece una marcada expansión del ejido urbano, acompañada por una creciente demanda de espacio que contempla diferentes usos de suelo.

Se agudizan los problemas ambientales debido a la expansión de las urbanizaciones turísticas, las obras de equipamiento e infraestructura de apoyo al uso recreativo, la nivelación e impermeabilización de médanos, la falta de escurrimiento hídrico, la intrusión de agua salobre en la napa freática, la contaminación del acuífero, la sobreexplotación del recurso playa y una marcada erosión especialmente en la zona céntrica de las localidades, que evidencia la alteración de la dinámica costera debido a la pérdida de equilibrio entre el sistema de médanos y la playa, como producto de los emprendimientos inmobiliarios.

Las urbanizaciones turísticas analizadas reflejan las características de localidades marítimas especializadas en turismo, con marcada estacionalidad de la actividad durante los meses de verano, condicionando la organización espacial y el funcionamiento urbano, que debe adaptarse a las necesidades impuestas por la demanda. Se construye un sobre equipamiento, manifestado especialmente en la ocupación intensiva y en la densificación de la construcción, debido a la mono-

especialización turística de la zona costera y la sub-utilización inherente a la funcionalización del litoral.

En los partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell, por su condición de centros urbanos, la situación se agrava al carecer de territorio rural, requiriendo la provisión externa de recursos materiales (alimentos, materiales de construcción, etc.), recursos humanos (mano de obra), recursos de capital para responder al modelo de organización urbana. Al mismo tiempo, el espacio turístico litoral resultante depende del equilibrio entre las necesidades para la prestación de servicios turístico-recreativos y las exigencias de la calidad del ambiente que en los últimos años del siglo pasado impone la demanda.

En la expansión de la mancha urbana se delinear y coexisten dos ciudades, la ciudad de temporada alta y la ciudad de temporada baja. La primera, extendida en forma lineal y paralela a la costa, presenta marcada concentración de edificios en altura y equipamiento turístico, implica un alto costo social y una compleja gestión urbana reflejada a través de la provisión de servicios públicos y su correspondiente mantenimiento. En la segunda, existen sectores de la población que residen en áreas con escaso equipamiento e infraestructura y baja calidad ambiental, dejando en evidencia las desigualdades urbanas.

A pesar de los impactos que el turismo y las actividades de construcción han causado en el ambiente original, para lograr un desarrollo turístico responsable es necesario revisar y replantear las premisas que rigen el actual modelo económico, ambiental y turístico, y definir un plan de manejo costero integrado. Algunos de los factores que pueden propiciar este necesario cambio se basan en la participación ciudadana, empuje y visión tanto de empresarios como de funcionarios públicos que decidan ser pioneros en la generación de modelos turísticos responsables.

Referencias

a) Bibliográficas

Automóvil Club Argentina (2011). *Guía Turística de la Argentina*. ACA: Argentina.

Barili, R. (1970). *Del historial marplatense*. Municipalidad de General Pueyrredón, Argentina.

Barrado, D. y Calabuig, J. (2001). *Geografía Mundial del Turismo*. Editorial Síntesis, Madrid - España.

Benseny, G. (2011). La zona costera como escenario turístico. Transformaciones territoriales en la costa atlántica bonaerense, Villa Gesell (Argentina). (Tesis de Doctorado), Universidad Nacional del Sur.

Bertoncello, R. (1993), *Configuración socio-espacial de los balnearios del Partido de la Costa - Provincia de Buenos Aires*. EUDEBA, Argentina.

Boullón, R. (1997). *Planificación del Espacio Turístico*. Trillas, España.

Ercolani, P. y Benseny, G. (2010). Aportes metodológicos para la configuración de espacio turístico a través de la dimensión espacio-temporal. *Aportes y Transferencias*, 14(1), 59-80. ISSN 0329-2045. UNMdP, Argentina.

Gascón, J. C. (1942), *Orígenes históricos de Mar del Plata*. Contribución a la historia de los pueblos de la Provincia de Buenos Aires. Talleres de Impresiones Oficiales, La Plata-Argentina.

Gesell, C. (1942). Folleto promocional Villa Gesell. Sin datos editorial.

Isla, F. (2010). Introducción al manejo de barreras medanosas. En: Isla, F. y Lasta, C. A. (Compiladores), *Manual de Manejo Barreras Medanosas de la Provincia de Buenos Aires*. EUDEM, Argentina.

Kirbus, F. (1995). *Guía Ilustrada de las Regiones Turísticas Argentinas*. Tomo III. Centro y Cuyo. El Ateneo, Argentina.

Loredo, M. (2005). *Ecosistema de dunas costeras*. Municipalidad de Villa Gesell. Museo y Archivo Histórico, Argentina.

Lozato Giotart, J. P. (1990). *Geografía del Turismo – Del espacio contemplado al espacio consumido*. Masson, Barcelona-España.

Oviedo, J. J. (2006). No todo lo que reluce es oro... (Primera parte) Reflexiones sobre el pasado, el presente y el futuro de algunos balnearios de la costa atlántica argentina. Printer S.C., Villa Gesell-Argentina.

Vega, M. (1995). Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Buenos Aires. Tomo I, Aspectos Básicos. Argentina. Banco de la Provincia de Buenos Aires, Argentina.

Yunque, A. (1969). Hombres en las guerras de las Pampas (Héroes, mártires, aventureros, apóstoles: 1536-1886). Cartago, Argentina.

b) Documentales

Ley Provincial N° 3487/13 – Ley Fundación de pueblos.

Ley Provincial N° 3958/28 - Estudios para la construcción de un camino costanero en el litoral fluvial y marítimo.

Ley Provincial N°9.949/83 – Creación Partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell.

Ordenanza Municipal N° 2050/05 – Remodelación Frente Costero de Villa Gesell.

c) Virtuales

<https://aubasa.com.ar/> [fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<https://www.gesell.tur.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<https://lacosta.gob.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<http://miramar.tur.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<https://www.pinamarturismo.com.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<https://www.turismomarchiquita.com.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<http://www.turismomardelplata.gob.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].

<http://www.vialidad.gba.gov.ar/>[fecha de consulta: 19 de noviembre 2021].