

Eje temático 4: Turismo, Territorio y Patrimonio

## **FRAGMENTACIÓN E INTEGRACIÓN TERRITORIAL TURÍSTICA EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. DEL CAMINO COSTANERO A LA RUTA PROVINCIAL N° 11 – INTERBALNEARIA**

Graciela Benseny- [gracielabenseny@gmail.com](mailto:gracielabenseny@gmail.com)  
*Universidad Nacional de Mar del Plata*

**Palabras clave:** Turismo Litoral, Fragmentación e Integración Territorial, Corredor Turístico, Ruta Provincial N° 11–Interbalnearia, Provincia de Buenos Aires (Argentina).

### **Introducción**

En la historia de la República Argentina, la provincia de Buenos Aires constituye un territorio codiciado por sus recursos naturales y estratégico por su posición geográfica, que le permitió ocupar un lugar de primacía desde el período colonial hasta nuestros días. A través del tiempo, el espacio geográfico provincial es testigo de momentos de fragmentación e integración territorial, en busca de la conformación socio-espacial.

La provincia de Buenos Aires ocupa un lugar central en el país. Desde la mirada geográfica, predomina el relieve plano (llanura Pampeana), con pendiente Oeste-Este, interrumpido por la presencia de dos cordones serranos (Sistemas de Tandilia y Ventania). En su interior domina la pradera e integra parte de la zona productora agrícola-ganadera. Presenta diferentes recursos hídricos: ríos, lagunas, humedales, bordes fluviales y marítimos.

El borde fluvial Paraná-Plata combina dos ambientes diferentes. El nordeste se caracteriza por la presencia del delta del Paraná, con islas formadas por la acumulación de sedimentos arrastrados por el río; y en el extremo oriental predominan las costas bajas, vulnerables a la inundación, coincidiendo con la prolongación de la llanura pampeana de escasa altura bañada por el río de La Plata. El borde marítimo comienza en Punta Rasa y se extiende hacia el sur, hasta el límite con la provincia de Río Negro; a lo largo de 1200 km de extensión alternan barreras medanosas con playas de suave pendiente, costas altas acantiladas y algunos sectores rocosos donde afloran las estribaciones del sistema serrano de Tandilia.

En palabras de Vega (1995), la barrera medanosa de la costa Atlántica presenta dos cordones con características ambientales diferentes; el cordón oriental inicia en Punta Rasa y desaparece en la laguna de Mar Chiquita, tiene un ancho que oscila entre 3 y 5 km decreciendo de norte a sur, con disposición transversal y médanos con forma parabólica, presenta marcada intervención antrópica como consecuencia de un proceso de urbanización iniciado en el siglo XX. El cordón austral se extiende desde el sur de Mar del Plata hacia Pehuén-có, adopta una forma discontinua y posee menor ancho. A lo largo de toda su extensión, la dinámica de la barrera medanosa ha sido alterada a partir de la valorización turística del espacio litoral, a través de obras de fijación, forestación, nivelación, urbanización e impermeabilización que altera el drenaje de los médanos y origina una compleja problemática ambiental, acentuando la erosión costera, escasez o contaminación de aguas subterráneas y anegación del sustrato sedimentario.

Desde la mirada turística, la costa de la provincia de Buenos Aires posee recursos patrimoniales y constituye un escenario de relevancia para la actividad turística. El litoral nordeste bordea la ribera del sistema Paraná-Plata originando el Corredor Fluvial

enlazado por la Ruta Nacional N° 9 (Ciudad Autónoma de Buenos Aires-San Nicolás); la costa oriental comprende desde el norte de la Bahía de Samborombón y el sector marítimo comunicado por la Ruta Provincial N° 11 (La Plata-Mar del Sud); y la fachada atlántica austral está conectada principalmente por la Ruta Nacional N° 3 (hacia Carmen de Patagones). De manera particular, el tramo de la Ruta Provincial N° 11 que vincula Punta Rasa hasta la laguna de Mar Chiquita, coincide con la barrera medanosa oriental, registra un marcado proceso de fragmentación territorial como consecuencia del surgimiento de localidades marítimas especializadas en la actividad turística, vinculadas e integradas formando el Corredor Turístico Marítimo enlazado por la Ruta Provincial N°11 – Interbalnearia.

El trazado del sistema vial provincial favoreció el surgimiento de corredores, que permiten el acceso y la integración de espacios y centros turísticos, cuya atraktividad y condiciones escénicas propician la conexión, complementación e integración de destinos. En palabras de Boullón (1997, pp. 80-81) 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”.

En función de las características reseñadas de la provincia de Buenos Aires, se aspira analizar el proceso de fragmentación socio-territorial que origina los partidos marítimos de la provincia de Buenos Aires y de integración a través del Corredor Turístico Marítimo de la Ruta Provincial N°11-Interbalnearia. Para ello, se indaga el origen y actualidad de la ruta, semejanzas y diferencias en el devenir urbano-turístico de los partidos que conforman el corredor turístico, para luego reflexionar sobre las consecuencias ambientales producto del proceso de antropización del territorio litoral.

La ponencia constituye un informe de avance de la investigación “Turismo y Desarrollo Territorial en destinos costeros. El caso del partido de General Pueyrredon”, que está desarrollando el Grupo Turismo Territorio Espacios Naturales y Culturales, del Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata.

### **Marco teórico de referencia**

Con la llegada de Pedro de Mendoza y Juan de Garay, y las respectivas fundaciones de Buenos Aires, se inicia un proceso de conquista y colonización que se consolida y expande formando el Virreinato del Río de La Plata (1776). Las ideas de emancipación propician el surgimiento de un gobierno independiente de la corona española (1816), comienza una etapa que impone un nuevo orden social, político y económico. El siglo XIX es testigo de un proceso de ocupación del territorio de la provincia de Buenos Aires, marcado por la conquista de la tierra y entrelazada con diferentes actores que propician el surgimiento de nuevos asentamientos al sur del río Salado.

La necesidad de incorporar nuevas tierras al circuito productivo, junto a las prácticas de la ganadería extensiva, generó un conflicto con los pueblos originarios. A partir de la segunda década del siglo XIX, con la fundación del Fuerte Independencia (1823, actual ciudad de Tandil) y la Ley de Enfiteusis (1826) por la cual se entregaron tierras en usufructo y en propiedad a militares de distintas épocas y a grandes propietarios consolidados como terratenientes (Banzato *et all.*, 2012), se expanden las fronteras hacia el sur. Años más tarde, bajo la presidencia de Nicolás Avellaneda, continúa el avance sobre las tierras de los pueblos originarios a través de un sistema de fortines, y bajo el mando de Julio Argentino Roca se implementa una agresiva estrategia ofensiva para extender los límites hacia el oeste.

A fines del siglo XIX el proyecto nacional fomentaba la fundación de pueblos en la provincia de Buenos Aires sobre la ribera fluvial (desde Buenos Aires a San Nicolás) y en el interior en las proximidades de las zonas agrícolas, donde su crecimiento estaba ligado a la llegada del ferrocarril (Mercedes, Chivilcoy, Azul). En 1888 se prolonga el ramal del Ferrocarril del Sud desde Maipú a Mar del Plata, debido a su condición de balneario vinculado fuertemente a la élite porteña. La extensión de las vías férreas adoptó un diseño tentacular y centralizado, partiendo desde la ciudad de Buenos Aires y significó una nueva forma de integración del territorio interior de la provincia (Benseny, 2011).

La crisis del modelo agro-exportador de 1930 implicó buscar nuevas estrategias económicas, donde la valorización de la zona costera de las grandes estancias originó un proceso de fragmentación territorial y propició el surgimiento de loteos con fines urbano-turísticos, cuya fundación resulta de un trámite administrativo para cumplir con la normativa vigente (Ley N° 3487/13). Según Bertoncello (1993), se consolida un sistema de asentamientos sobre el territorio litoral, localizados en 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 borde marítimo de las estancias, escasamente productivo e intensamente atractivo para el desarrollo inmobiliario, creando nuevos escenarios para el turismo de sol y playa.

El siguiente siglo es testigo de una revalorización del territorio litoral, que sumado al inicio del trazado del Camino Costanero uniendo La Plata con Mar del Plata (1932), el auge del transporte automotor, el debilitamiento del sistema ferroviario, el hábito de vacacionar frente al mar, la incorporación del automóvil particular como modo de desplazamiento, la posesión de una casa de veraneo o segunda residencia, favorecen el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios en la costa atlántica bonaerense.

A partir de la década de los años treinta comenzó un proceso de ocupación intensivo como producto de la revalorización del borde marítimo de los Partidos de General Lavalle y General Madariaga. Ambos partidos comparten aspectos geográficos similares, se asientan sobre una barrera de médanos con frente al litoral marítimo bonaerense, sufren un proceso de forestación, seguido de una urbanización turística basada en el uso recreativo y vacacional del espacio costero. Cuarenta años más tarde, se consolidan nuevos asentamientos urbano-turísticos y generan un nuevo proceso de fragmentación territorial.

El Camino Costanero se transforma en la Ruta Provincial N° 11-Interbalnearia, integra y constituye el límite occidental de las nuevas localidades. En 1978 se fragmenta el borde marítimo de los Partidos de General Lavalle y General Madariaga, surgiendo los Municipios Urbanos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell (Decreto-Ley N° 9024/78). Cinco años más tarde, se sustituye la denominación por Partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell (Ley Provincial N° 9949/83). En la actualidad (2022), la Ruta Provincial N° 11-Interbalnearia constituye un corredor turístico que integra las localidades de la costa atlántica bonaerense y conforma el principal escenario del turismo de sol y playa para el mercado nacional.

## **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 destacan: 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, 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 e histórica se analiza el proceso de fragmentación socio-territorial en el sudeste bonaerense y su posterior integración a partir del trazado del Camino Costanero (actual Ruta Provincial N° 11-Interbalnearia) que propició el surgimiento de nuevas urbanizaciones turísticas. Para el análisis territorial se aplica la metodología propuesta por Almeida García (2010), basada en la historia, el ambiente y red de asentamientos, la morfología de la trama y el modo de ocupación del espacio, y la organización funcional (sistema productivo, relacional y de influencia); incorporando las pautas de desarrollo de la urbanización, el uso turístico (preexistente o nuevo), y la responsabilidad del agente promotor en la conformación espacial. Se indagan conceptos y fuentes que permiten la comprensión del turismo, las interrelaciones entre la actividad turística y los procesos de fragmentación e integración territorial.

### **Resultados y 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 los 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 urbanizaciones turísticas, despoblando los núcleos agrarios y sobrevalorando la inhóspita costa. El siguiente siglo es testigo de una revalorización la zona costera, favorecida por el trazado del Camino Costanero, el fortalecimiento del transporte automotor y debilitamiento del sistema ferroviario, el hábito de vacacionar frente al mar y la segunda residencia, propician el desarrollo de emprendimientos inmobiliarios surgiendo localidades marítimas especializadas en el turismo de sol y playa.

Como rasgo arquitectónico compartido predomina la densificación de servicios y la 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.

Durante la década de los años setenta del pasado siglo, las nuevas urbanizaciones turísticas localizadas en el borde costero consolidan su estructura y se separan de los partidos originales, conformando unidades con jurisdicción propia: La Costa, Pinamar y Villa Gesell. La Ruta Provincial N° 11-Interbalnearia constituye el eje integrador del espacio turístico de la costa atlántica bonaerense, a los cuales se suman los partidos consolidados de Mar Chiquita, General Pueyrredon y General Alvarado. Conforman el

principal escenario para el turismo de sol y playa, con fuerte presencia de demanda nacional.

## **Referencias**

### **a) Bibliográficas**

Almeida García, F. (2010). Transformaciones territoriales en la Costa del Sol Oriental. Análisis territorial y urbanístico. Servicio de publicaciones. España: Universidad de Málaga.

Banzato, G.; Infesta, M.; Valencia, M. (2012). Expansión de la frontera, tierra pública y formación de las elites en la provincia de Buenos Aires, 1780-1880 (En línea). Trabajo presentado en 54° Congreso Internacional de Americanistas "Construyendo diálogos en las Américas", 15 al 20 de julio de 2012, Viena, Austria. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.1656/ev.1656.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.1656/ev.1656.pdf).

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

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

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

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

### **b) Documentales**

Ley de Enfiteusis (1826).

Ley N° 3487/13 (Fundación de pueblos).

Ley N° 3958/28 (Estudios sobre construcción de un camino costanero en el litoral fluvial y marítimo).

Decreto-Ley N° 9024/78 (Creación Municipios Urbanos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell).

Ley Provincial N° 9949/83 (Sustitución de la denominación por Partidos de La Costa, Pinamar y Villa Gesell).