

Eje 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  
Universidad Nacional de Mar del Plata  
[gracielabenseny@gmail.com](mailto:gracielabenseny@gmail.com)

### **Resumen**

La provincia de Buenos Aires constituye un territorio codiciado por sus recursos naturales y estratégico por su posición geográfica, que le permite ocupar un lugar de primacía desde el período colonial hasta nuestros días. 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 Corredor Turístico Marítimo de la Ruta Provincial N°11-Interbalnearia, que propició el surgimiento de nuevas urbanizaciones turísticas, para luego reflexionar sobre las consecuencias ambientales producto del proceso de antropización del territorio litoral. La ponencia se enmarca en los postulados de la Geografía del Turismo y se aplica una metodología cualitativa, basada en el 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. Constituye un informe de avance de la investigación “Turismo y Desarrollo Territorial en destinos costeros”, que está desarrollando el Grupo Turismo y Territorio Espacios Naturales y Culturales, del Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Se espera generar un documento de reflexión en el estudio del fenómeno turístico en la investigación geográfica.

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

### **Abstract**

The province of Buenos Aires constitutes a territory coveted for its natural resources and strategic for its geographical position, which allows it to occupy a place of primacy from the colonial period to the present day. Under a general and historical view, the process of socio-territorial fragmentation in the southeast of Buenos Aires and its subsequent integration from the route of the Coastal Path, current Maritime Tourist Corridor of Provincial Route No. 11-Interbalnearia, which led to the emergence of new tourist developments, to then reflect on the environmental consequences resulting from the process of anthropization of the coastal territory. The paper is framed in the postulates of the Geography of Tourism and is applied in a qualitative methodology, based on critical analysis and crossing between official documents (regulatory frameworks), magazines and press of the time, photographs and consultation of websites of organizations tourism audiences. It constitutes a report on the progress of the research "Tourism and Territorial Development in coastal destinations", which is being developed by the Territorial Tourism Group for Natural and Cultural Spaces, of the Center for Economic and Social Research of the National University of Mar del Plata. It is expected to generate a reflection document in the study of the tourist phenomenon in geographic research.

Keywords: Coastal Tourism, Territorial Fragmentation and Integration, Tourist Corridor, Provincial Route No. 11–Interbalnearia, Province of 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 fragmentación territorial urbano-turística durante 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 territorio litoral, mediante obras de fijación, forestación, nivelación, urbanización e impermeabilización que alteran el drenaje de los médanos y originan 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 con la laguna de Mar Chiquita, desde la mirada ambiental se encuentra integrado y comparte las condiciones naturales originales representadas por la presencia de la barrera medanosa oriental; sin embargo, desde la mirada urbanística registra un

marcado proceso de fragmentación territorial como consecuencia del surgimiento de localidades marítimas especializadas en la actividad turística, vinculadas e integradas a través del Corredor Turístico Marítimo enlazado por la Ruta Provincial N°11 – Interbalnearia.

El posicionamiento turístico de la provincia se sustenta en la oferta de atractivos naturales y culturales, que a partir del proceso de turistificación facilitó 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 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 los destinos. En palabras de Boullón (1997), el corredor turístico conforma una vía de conexión entre zonas, atractivos y/o destinos, y se convierte en un 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. 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”, 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. 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.

### **Marco teórico de referencia**

Desde sus orígenes, la Geografía se ha preocupado por el estudio del medio natural (Geografía Física) y los fenómenos producidos por el ser humano en la Tierra (Geografía Humana), considerando las interrelaciones que se dan entre ambos. Santos (2000) se centra en el estudio del espacio geográfico, considerado como una totalidad estructural formada por el conjunto de objetos y acciones.

A partir de estudios centrados en la relación entre los elementos del ambiente y el impacto morfológico originado por las obras del hombre en los paisajes preexistentes a la implantación turística, surge una rama de la Geografía especializada en el estudio de las transformaciones territoriales producidas por el Turismo. Las primeras investigaciones sobre cuestiones turísticas responden a descripciones regionales, enmarcadas en la Geografía Turística abocada a la descripción de los lugares y

atractivos, donde prevalece el estudio del ambiente y los paisajes naturales, sin considerar las relaciones sociedad-naturaleza, analizadas por la Geografía Social.

A partir de la década de los años setenta, diferentes geógrafos europeos orientan sus aportaciones hacia aproximaciones teórico-conceptuales y sistematizaciones generales, surgiendo la Geografía del Turismo (Vera Rebollo, López Palomeque, Marchena Gómez y Antón Clave, 1997). Para Lozato Giotart (1990), la Geografía del Turismo comprende el estudio de las relaciones entre el espacio y las actividades turísticas, que surgen del proceso de transformación territorial analizando los factores que intervienen para lograr el desarrollo turístico. Pearce (1988), considera los patrones de distribución espacial de la oferta y demanda (centros receptores y emisores), la geografía de los centros vacacionales (diversidad y acondicionamiento del lugar), los movimientos y flujos turísticos (movilidad espacial), el impacto del turismo y los modelos de desarrollo del espacio turístico.

Según Cazes (1992), la Geografía del Turismo se basa en el estudio de la distribución, comportamiento espacial de la demanda, movilidad y medios de desplazamientos, flujos y conjuntos espaciales, fenómenos de difusión y distinción, estrategias de localización, problemática de distancias; la producción espacial turística imaginaria (representación, percepción) y material (formas, diversidad espacial, modelos y técnicas de ordenación, paisajes construidos, espacialización de productos); y la articulación espacial del sistema turístico con el sistema local, modalidades de implantación del turismo en el territorio, procesos de turistificación, puesta en valor de recursos y lugares turísticos.

El significado del concepto turistificación refiere al proceso de la valorización turística del recurso a través de su puesta en valor, representado por el conjunto de obras de equipamiento e infraestructura que favorecen el desarrollo de la actividad. Los procesos de ocupación territorial, usos del suelo y acondicionamiento del espacio turístico generan una transformación en el ambiente, economía del lugar y estructura social productiva, que origina una fragmentación territorial en el borde costero surgiendo centros urbanos turísticos, integrados a través del Corredor Turístico Marítimo Bonaerense unidos por la Ruta Provincial N°11-Interbalnearia.

### **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. 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.

### **Fragmentación socio-territorial en la provincia de Buenos Aires**

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.

A fin de integrar el territorio bonaerense, en el paraje Montes del Tordillo se crea el curato de Nuestra Señora de Dolores (1817), surgiendo el primer pueblo y partido al sur del Río Salado, y en 1822 el Coronel Pedro Andrés García establece el primer fortín llamado Nahuel Ruccá. 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 comienza un proceso de fragmentación territorial, 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 (actual Partido de Guido).

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, se expanden las fronteras hacia el sur (Banzato, Infesta y Valencia, 2012). 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.

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 nuevo proceso de fragmentación territorial y cambio en la tenencia de las tierras, surgiendo nuevos propietarios en el Catastro de General Lavalle: 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) según explica Oviedo (2006).

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 aristocracia 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).

El 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 retomado años más tarde) 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 podrá opacar el brillo alcanzado por esta ciudad.

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 Provincial 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 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 fragmentación costero y 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 se consolidan nuevos asentamientos urbanos y generan un proceso de fragmentación territorial.

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. Según Lozato Giortart (1990) 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.

La revalorización del territorio litoral propició el 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 y fragmentación 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.

### **Del Camino de la Costa a la Ruta N°11 – Interbalnearia**

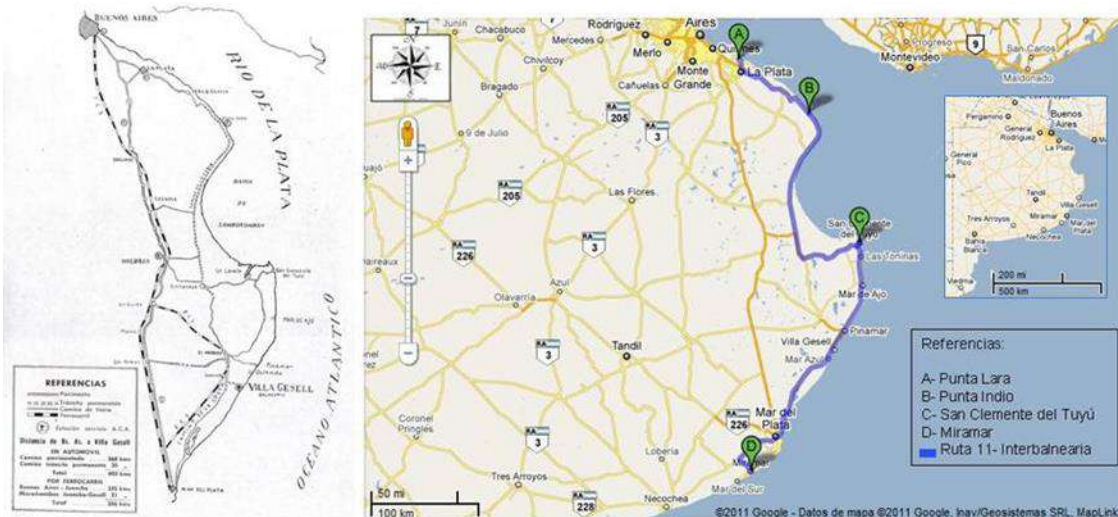
En palabras de Oviedo (2006), antes del surgimiento de los balnearios en la costa atlántica bonaerense, la economía del Partido de General Lavalle tenía un próspero desarrollo basado en la explotación del ganado, cuya producción exigía una comunicación más rápida. A mediados del siglo XIX existía un 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. Comparación del trazado Camino de la Costa y Ruta 11-Interbalnearia



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

Según datos extraídos del sitio oficial de Vialidad Nacional, 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 mencionado 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.

### **Semejanzas y diferencias en el devenir urbano-turístico**

Debido a las características ambientales de la zona costera de los partidos que conforman el Corredor Turístico Marítimo Ruta N° 11-Intebalnearia 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), compartiendo 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 Pueyrredon 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 más tarde sufre un fuerte 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 dejaron 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 (Benseny, 2011).

Según estudios realizados por Vega (1995), en el Sector Norte predominan barreras medianosas, con arenas de playa marina, de grano medio y fino, conformada por cuarzo, feldespatos, 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 Loredo (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 medianosa 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.

### **Consecuencias ambientales del proceso de antropización del territorio litoral**

Las urbanizaciones turísticas analizadas comparten una complicada problemática ambiental:

- Transformaciones en el ambiente original. El ambiente original de ecosistema pampeano caracterizado por la presencia de barreras de médanos móviles sufrió un fuerte 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 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 construidos 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 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 integradas a partir del Corredor Turístico de la Ruta Provincial N° 11-Interbalnearia.

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.

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 espacialmente 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 delinean 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.

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, generando un proceso de fragmentación socio-territorial y 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.

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.

## Referencias

### a) Bibliográficas

- 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).
- Barrado, D. y Calabuig, J. (2001). Geografía Mundial del Turismo. Madrid – España: Síntesis,
- Benseny, G. (2011). La zona costera como escenario turístico. Transformaciones territoriales en la costa atlántica bonaerense, Villa Gesell (Argentina). (Tesis Doctoral). Argentina: Universidad Nacional del Sur.
- 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.
- Cazes, G. (1992). Tourisme et Tiers-Monde, un bilan controversé: Les nouvelles colonies de vacances? Tomo II, L'Harmattan, colección Tourismes et Société, Francia.
- 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. Argentina: EUDEM.
- Loredo, M. (2005). Ecosistema de dunas costeras. Municipalidad de Villa Gesell. Argentina: Museo y Archivo Histórico.
- Lozato Giotart, J. P. (1990). Geografía del Turismo – Del espacio contemplado al espacio consumido. Barcelona-España: Masson.
- 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. Villa Gesell-Argentina: Printer S.C.
- Pearce, D. (1988). Desarrollo turístico. Su planificación y ubicación geográfica. México: Trillas.
- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción. España: Ariel.
- Vega, M. (1995). Diagnóstico Ambiental de la Provincia de Buenos Aires. Tomo I, Aspectos Básicos. Argentina: Editorial Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- Vera Rebollo, F.; López Palomeque, F.; Marchena Gómez, M. y Antón Clave, S. (1997). Análisis territorial del turismo. Una nueva Geografía del Turismo. España: Ariel S.A.

### b) Documentales

Ley de Enfiteusis (1826).

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

Ley Provincial 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.

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

**c) Virtuales**

<https://aubasa.com.ar/> [fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<https://www.gesell.tur.ar/> [fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<https://lacosta.gob.ar/> [fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<https://www.pinamarturismo.com.ar/>[fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<https://www.turismomarchiquita.com.ar/>[fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<http://www.turismomardelplata.gob.ar/>[fecha de consulta: 14 de agosto 2022].

<http://www.vialidad.gba.gov.ar/>[fecha de consulta: 14 de agosto 2022]